

**ESTRADA DE FERRO SOROCABANA: UMA VIAGEM
FOTOGRAFICA PELOS TRILHOS DE PRESIDENTE
PRUDENTE**

**BRUNO AUGUSTO SILVA
DAISY CORDEIRO DE OLIVEIRA
JÉSSICA SOARES DA SILVA
REBECA MARIA ALFARO
WELLINGTON DE LIMA FONSECA**

**ESTRADA DE FERRO SOROCABANA: UMA VIAGEM
FOTOGRAFICA PELOS TRILHOS DE PRESIDENTE
PRUDENTE**

**BRUNO AUGUSTO SILVA
DAISY CORDEIRO DE OLIVEIRA
JÉSSICA SOARES DA SILVA
REBECA MARIA ALFARO
WELLINGTON DE LIMA FONSECA**

Trabalho de Conclusão de Curso,
apresentado à Faculdade de
Comunicação Social “Jornalista
Roberto Marinho”, Universidade do
Oeste Paulista, como requisito parcial
para sua conclusão.

Área de concentração: Jornalismo

Orientadora: Ms. Cássia Maria Popolin

**BRUNO AUGUSTO SILVA
DAISY CORDEIRO DE OLIVEIRA
JÉSSICA SOARES DA SILVA
REBECA MARIA ALFARO
WELLINGTON DE LIMA FONSECA**

**Estrada de Ferro Sorocabana: uma viagem fotográfica pelos trilhos de
Presidente Prudente**

Trabalho de Conclusão de Curso,
apresentado à Faculdade de Comunicação
Social “Jornalista Roberto Marinho”,
Universidade do Oeste Paulista, como
requisito parcial para sua conclusão.
Área de concentração: Jornalismo

Presidente Prudente, 10 de dezembro de 2012.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Ms. Lêda Márcia Litholdo – Presidente

Prof. Dr. Lorayne Garcia Ueocka

Prof. Ms. Cássia Maria Popolin

DEDICATÓRIA

Dedicamos este trabalho a Deus e à nossa família, sem os quais qualquer esforço seria em vão.

AGRADECIMENTOS

Agradecemos, primeiramente, a Deus, que permitiu que essa pesquisa fosse realizada, nos deu saúde, sabedoria, discernimento e, principalmente, capacidade, para concluirmos o estudo. Agradecemos, também, a todos que contribuíram direta e indiretamente para a execução deste estudo, os personagens, as fontes, os moradores da Vila Marcondes, comerciantes, empresários, professores e ex-funcionários da Estrada de Ferro.

“O jornalismo é, antes de tudo e sobretudo, a prática diária da inteligência e o exercício cotidiano do caráter”

Cláudio Abramo

RESUMO

Estrada de Ferro Sorocabana: Uma viagem fotográfica pelos trilhos de Presidente Prudente

Este trabalho tem a finalidade de contar a história da Estrada de Ferro Sorocabana devido sua contribuição para o desenvolvimento econômico e social de Presidente Prudente. O período estudado será a partir de 1919, época em que o transporte ferroviário impulsionou o crescimento da cidade, até o ano de 1946, quando começou a perder sua funcionalidade para as rodovias paulistas. O objetivo dos pesquisadores é recuperar um fragmento da história por meio de registros fotográficos, documentos da época e relatos de testemunhas. A metodologia utilizada será a pesquisa qualitativa do tipo exploratória, histórica e bibliográfica. Para a coleta de dados será empregada a pesquisa e análise documental e entrevista em profundidade. Espera-se que este estudo sirva de ponto de partida para pesquisas posteriores, estendendo-se a outras histórias locais, resultando em um melhor entendimento da população a respeito da história da capital do Oeste Paulista, além de contribuir com o acervo documental e histórico do município.

Palavras-chave: Estrada de Ferro Sorocabana, Presidente Prudente, fotodocumentação, *Videre*, memória oral.

ABSTRACT

This work aims to tell the History of the Sorocabana Railroad because of its contribution to the economic and social development of Presidente Prudente.

The study period is from 1919, by which time the railway has boosted the growth of the city until the year 1946, when it began to lose its functionality to the São Paulo's highways. The researchers' goal is to recover a fragment of the history through photographs, documents and eyewitness accounts. The methodology used is the qualitative research of the exploratory type, historical and bibliographic. To collect the data will be used the research and document analysis and in-depth interview. It is hoped that this study will serve as a starting point for further researches, extending to other histories, resulting in a better understanding of the people about the history of the capital of the West Paulista, besides contributing to the collection of documents and city historical

Keywords: Railroad Sorocabana, Presidente Prudente, photodocumentation Videre, magazine.

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 -	Batizado em frente à Igreja Nossa Senhora Aparecida.....	29
FIGURA 2 -	Expansão da Estrada de Ferro Sorocabana.....	37
FIGURA 3 -	Presidente Prudente – Derrubada da mata e primeiras moradias.....	38
FIGURA 4 -	Manuscrito de Goulart, contando como foi desbravar Presidente Prudente.....	39
FIGURA 5 -	Acampamento da Estrada de Ferro Sorocabana.....	40
FIGURA 6 -	Estação de Presidente Prudente na década de 30.....	42
FIGURA 7 -	População prudentina na estação de Presidente Prudente esperando o Presidente Washington Luís.....	45
FIGURA 8 -	População prudentina na Avenida Washington Luís.....	46
FIGURA 9 -	Região de Presidente Prudente no ano de 1921.....	47
FIGURA 10 -	Carteira de trabalho de Fogaça com contrato da EFS.....	49
FIGURA 11 -	Atual Situação dos vagões e estrada de ferro.....	51
FIGURA 12 -	Desenvolvimento de Presidente Prudente e municípios vizinhos.	52
FIGURA 13 -	Cabeçalho da capa da revista.....	63
FIGURA 14 -	Fio data utilizado nas páginas ímpares da revista.....	63
FIGURA 15 -	Fontes utilizadas na revista.....	64
FIGURA 16 -	Sílvio, 83 anos, alfaiate prudentino.....	69
FIGURA 17 -	Carteira de trabalho de Fogaça.....	70
FIGURA 18 -	Júlio Goulart, filho do pioneiro Francisco de Paula Goulart.....	71

LISTA DE SIGLAS

ALL	- América Latina Logística
E.F.S	- Estrada de Ferro Sorocabana
Emubra	- Enciclopédia dos Municípios Brasileiros
Facopp	- Faculdade de Comunicação de Presidente Prudente
Fepasa	- Ferrovia Paulista Sociedade Anônima
Unoeste	- Universidade do Oeste Paulista
TCC	- Trabalho de Conclusão de Curso

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	12
2 FUNDAMENTAÇÃO METODOLÓGICA.....	14
2.1 Problematização.....	14
2.2 Justificativa.....	16
2.3 Objetivos.....	17
2.3.1 Objetivo geral.....	17
2.3.2 Objetivos específicos.....	17
2.4 Metodologia.....	17
3 FOTOGRAFIA E HISTÓRIA.....	21
3.1 Fotografia como Documento.....	22
3.2 Iconografia e Iconologia.....	26
3.3 A Fotografia e a Sociedade.....	30
3.4 Memória e história.....	33
4 PRESIDENTE PRUDENTE CHEGADA DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA.....	36
5 JORNALISMO DE REVISTA.....	53
6 PEÇA PRÁTICA REVISTA – “VIDERE”.....	59
6.1 Projeto Editorial.....	59
6.2 Introdução.....	59
6.3 Objetivos.....	60
6.3.1 Objetivo Geral.....	60
6.3.2 Objetivos Específicos.....	60
6.4 Justificativa.....	60
6.5 Público Alvo.....	61
6.6 Linha Editorial.....	61
6.7 Estrutura.....	62
6.8 Projeto Gráfico.....	62
6.9 Recursos Técnicos.....	65
6.10 Recursos Financeiros.....	65
6.11 Recursos Humanos.....	66
7 MEMORIAL DESCRITIVO.....	67
8 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	73
REFERÊNCIAS.....	75
ANEXOS.....	78
APÊNDICES.....	139

1 INTRODUÇÃO

Este projeto propõe a recuperação histórico-fotográfica sobre a Estrada de Ferro Sorocabana. A delimitação do tema foi definida em períodos, de 1919 a 1946, abordando três fases: o surgimento da Estrada de Ferro, seu auge no desenvolvimento econômico e, por fim, o início de sua decadência com a chegada da primeira rodovia, a Raposo Tavares.

O trabalho tem como desafio utilizar fotografias do período escolhido para contar a história da Estrada de Ferro Sorocabana em Presidente Prudente. Os pesquisadores buscaram documentos e histórias relatadas por pessoas que viveram na época, ou que guardaram registros documentais do período estudado.

A pesquisa justifica-se pela preocupação dos estudiosos em agrupar estes fragmentos da história para contribuir com o acervo histórico da cidade. Esta documentação é importante para complementar o acervo histórico do município. Com este objetivo, o trabalho busca auxiliar na propagação de histórias desconhecidas pela população prudentina.

Os instrumentos de coleta de dados utilizados foram: entrevistas em profundidade, pesquisa e análise documental e bibliográfica. O material recolhido serviu de base para a reconstrução dos fragmentos históricos da cidade.

A fundamentação metodológica deste trabalho, tratada no segundo capítulo, foi baseada na pesquisa qualitativa por se tratar de um tema complexo: a história da Estrada de Ferro Sorocabana em Presidente Prudente.

No capítulo 3, os estudiosos abordaram a história da fotografia e sua importância como documento histórico e fonte de pesquisa. Ainda neste capítulo, os pesquisadores falam sobre formas de análise imagéticas, a iconografia que é a análise da fotografia como ela é e a iconologia que é o estudo por trás da imagem, onde utilizam o autor Kossoy como referência.

A chegada da linha férrea na região em que hoje se encontra Presidente Prudente é relatada no capítulo 4. Nele, os estudiosos contam a história do surgimento e desenvolvimento da cidade por meio da linha férrea. Curiosidades e histórias sobre os primeiros colonizadores do município e ex-ferroviários da E.F.S também serão abordadas.

O meio de comunicação escolhido para o registro e resultado da pesquisa foi a revista. O surgimento da revista, suas características e objetivos serão retratados no capítulo 5.

O sexto capítulo deste trabalho trata da peça prática: a revista denominada *Videre*, palavra que, no latim, significa ver. O projeto editorial e gráfico também estão especificados neste capítulo.

O capítulo 7, onde se encontra o memorial descritivo, relata o que os pesquisadores descobriram e vivenciaram durante os meses de estudo. Ele descreve, detalhadamente, os processos de apuração de informações, entrevistas, fotografias e documentos.

Este trabalho revelará histórias, depoimentos e experiências de pessoas ligadas à Estrada de Ferro Sorocabana e à cidade de Presidente Prudente. Pessoas que acreditam que este meio de transporte foi fundamental para o surgimento e desenvolvimento, hoje capital da Alta Sorocabana, com alto índice de desenvolvimento, considerada uma das melhores cidades para se viver.

2 FUNDAMENTAÇÃO METODOLÓGICA

Esta pesquisa teve como abordagem a metodologia qualitativa e foi escolhida porque se enquadra na preocupação com a realidade complexa que é a história da Estrada de Ferro Sorocabana em Presidente Prudente.

O estudo justifica-se pela necessidade que os pesquisadores sentiram em contar mais este fragmento da história por meio de fotografias, documentos e depoimentos, além de disponibilizá-la para conhecimento público. Assim, serão estudados os períodos de 1919 – época do auge da estrada de ferro – a 1946, começo de sua extinção logo após o surgimento das rodovias.

Os estudiosos entenderam que a peça prática, ou seja, o conteúdo jornalístico produzido por meio da pesquisa, será a revista *Videre* que surgiu da necessidade de se resgatar momentos históricos importantes para a sociedade prudentina. A partir disso, perceberam que este seria o melhor meio de comunicação de massa para expressar e contar a história do desenvolvimento de Presidente Prudente a partir da chegada da Estrada de Ferro Sorocabana.

2.1 Problematização

A companhia Sorocabana foi fundada em dois de fevereiro de 1870. De acordo com Araújo (apud ABREU, 1972, p. 39), “o objetivo inicial do principal fundador e incentivador da Estrada de Ferro Sorocabana, Luiz Matheus Maylasky, era inicialmente o escoamento de ferro da Fábrica de São João do Ipanema¹, para abastecer a capital, o Brasil e os mercados estrangeiros.”

Beneficiada pela situação favorável do após guerra, a região do Paranapanema foi, então, realmente aberta. O povoamento contou com as vantagens oferecidas pelo transporte ferroviário prestado pela Estrada de Ferro Sorocabana. (ABREU, 1972, p. 38)

A respeito do período que antecede o surgimento de Presidente Prudente, Abreu (1972) afirma que era preciso um centro de ligação entre o sertão e o mundo povoado que ficava à retaguarda, um local com farmácia, médico, escola e hospital. De acordo com o autor, esses elementos eram fundamentais para atrair compradores de terra.

¹ A fábrica localizava-se na cidade de Sorocaba – SP.

A cidade de Presidente Prudente nasceu da reunião de dois núcleos urbanos criados para ampararem as vendas de terras feitas pelo coronel Francisco de Paula Goulart e coronel José Soares Marcondes, que foram os responsáveis por sua fundação e sistemática colonização, respectivamente. (ABREU, 1972, p.45)

Segundo Milliet (apud ABREU, 1972, p.38), “As primeiras ferrovias paulistas caracterizaram-se por serem estradas do café. A preocupação dos fazendeiros era o escoamento de suas safras.”

Abreu (1972, p.42) também explica que:

O contexto da marcha do café pelos espigões do extremo Oeste de São Paulo, tendo como amparo a Estrada de Ferro Sorocabana, que se coloca o aparecimento de Presidente Prudente. A busca de solos virgens para o café, a especulação com terras e a colonização pelo loteamento de grandes glebas resumem as características do povoamento da alta sorocabana. Os núcleos urbanos surgiram como pontos de apoio para a exploração econômica da região.

A presente pesquisa pretende recuperar o início da história da linha férrea e sua importância para o crescimento e desenvolvimento da colônia. Para isso, foi estudado o surgimento da estrada que foi construída com o objetivo de crescimento econômico da região em 1919 até 1946, onde sua utilização começou a perder espaço para as rodovias que surgiram.

Desse modo, a pesquisa parte da seguinte questão: Procurar contar como a fotografia enquanto documento, pode ajudar a relatar este fragmento da história?

Sendo assim, os pesquisadores esperam e desejam que este TCC contribua com o arquivo histórico da cidade e ajude a contar outros fragmentos da história de Presidente Prudente para que estes momentos deixem de ficar presos apenas na memória das pessoas e se perpetuem por meio de documento histórico.

Este trabalho é uma adaptação de um projeto já realizado anteriormente na Facopp. Trata-se de uma pesquisa que tem como resultado uma revista denominada *Videre*. Em suas duas primeiras edições, a revista apresentou um Resgate Histórico das Indústrias Matarazzo de Presidente Prudente por meio de fotodocumentação, sendo esta a primeira edição no ano de 2008, e a História de um homem por trás da imagem, Agripino Lima, também por meio de fotografia como documento, em 2009.

O interesse nessas publicações justifica-se na necessidade de entendimento do tipo de estudo que caracteriza o uso da fotografia como documento e fonte de pesquisa histórica.

2.2 Justificativa

Os pesquisadores sentiram a necessidade de buscar e agrupar fragmentos da história de Presidente Prudente, que está a seis anos de completar um século e possui poucos registros de memória.

Será estudado, pesquisado e analisado o período de 1919 a 1946, época em que a cidade começou a se desenvolver a partir da Estrada de Ferro Sorocabana, sendo que, em 1946, começaram a surgir rodovias e a estrada de ferro começou a perder sua utilidade.

O trabalho justifica-se na importância da população em conhecer parte da história do município onde nasceu, viveu ou viverá, proporcionando o entendimento e recursos para defender um patrimônio e da necessidade de registrar e contar o surgimento da cidade por meio da linha férrea. Além de documentar e disponibilizar toda a pesquisa para conhecimento público.

Presidente Prudente se desenvolveu inicialmente por meio da construção da estrada de ferro e do comércio do café.

Ao longo das ferrovias multiplicaram-se os núcleos urbanos. Permitiu também o abastecimento eficiente da rede de manufaturas inclusive importadas. Sem a ferrovia, não teriam entrado tantos compradores, colonos em busca de fortuna, aventureiros de toda espécie. Ela foi um fator marcante do progresso da região. E no caso particular de Presidente Prudente, o aparecimento e desenvolvimento da cidade ligaram-se estreitamente à Estrada de Ferro Sorocabana. (ABREU, 1972, p.38)

A revista *Videre* foi escolhida, porque os pesquisadores sentiram a necessidade de contar a história da estrada de ferro por meio da fotografia como documento, fazendo isso de forma investigativa, buscando fontes, fatos e histórias da época.

De acordo com Vale et. al. (2008), a revista-piloto *Videre* possibilita um caminho para próximas edições, que abordem temas referentes à cidade de Presidente Prudente, mesmo que estejam esquecidos pela sociedade.

Para Kossoy (1989, p.16):

A fotografia é um importante documento visual cujo conteúdo é a um só tempo revelador de informações e detonador de emoções. Desaparecidos os cenários, personagens e monumentos, sobrevivem, por vezes, os documentos escritos e também fotográficos.

Contar e registrar histórias de diferentes formas é uma das funções do jornalista na sociedade. O grupo encontrou como foco a necessidade de recuperar este fragmento da história da cidade para o conhecimento da população. Como a fotografia é uma forma de voltar no tempo, os pesquisadores descobriram nela a melhor forma de representação, além de despertar afinidade de todos os membros do grupo afim de conhecerem uma época da qual não fizeram parte. Este trabalho poderá servir de ponto de partida para outras pesquisas, como por exemplo, retratar o atual estado da linha férrea.

2.3 Objetivos

2.3.1 Objetivo geral

- Recuperar a história da linha férrea do município de Presidente Prudente, por meio de registros fotográficos.

2.3.2 Objetivos específicos

- Buscar fotografias e fontes que ajudem a contar a história da Estrada de Ferro Sorocabana em Presidente Prudente;
- Destacar a sua importância social, política e econômica;
- Contribuir e aprimorar os conhecimentos na área de fotografia enquanto documento e de jornalismo especializado, no caso revista;
- Veicular o resultado da pesquisa na terceira edição da Revista *Videre*;

2.4 Metodologia

De acordo com Lakatos e Marconi (2010), toda pesquisa serve como ponto de partida para investigação bem sucedida de um problema.

A finalidade da Pesquisa é 'descobrir respostas para questões mediante a aplicação de métodos científicos', afirmam Selltiz et al (1965:5). Estes métodos, mesmo que, as vezes, não obtenham respostas fidedignas são os únicos que podem oferecer resultados satisfatórios ou de total êxito. (LAKATOS; MARCONI, 2010, p.16)

Esta pesquisa tem como abordagem a metodologia qualitativa. Lakatos e Marconi (2010) definem que a pesquisa qualitativa se preocupa com uma realidade complexa e procura responder a questão “como”, diferente da pesquisa quantitativa, que busca responder a questão “quanto”.

Qualitativos. Baseados na presença ou ausência de alguma qualidade ou característica, e também na classificação de tipos diferentes de dada propriedade. Exemplos: cor da pele, raça, nacionalidade, estado civil, profissão, sexo etc. (LAKATOS; MARCONI, 2010, p.136)

As perspectivas empregadas nesta pesquisa serão exploratória e histórica. Com o objetivo de explorar um fragmento da história do município de Presidente Prudente e torná-lo público. Para Lakatos e Marconi (2010), o método exploratório é a investigação de pesquisa empírica cujo objetivo é a formulação de questões ou de um problema.

São estudos exploratórios que tem por objetivo descrever completamente determinado fenômeno, como por exemplo, o estudo de um caso para o qual são realizadas análises empíricas e teóricas. Podem ser encontradas tanto descrições quantitativas e /ou qualitativas. (LAKATOS; MARCONI, 2010, p.71)

Para o estudo, os pesquisadores constataram também a necessidade da aplicação do método histórico, que partirá da busca por fotografias e entrevistas com pessoas que viveram a ocasião e que estejam relacionados à época direta ou indiretamente.

A pesquisa fará uso do enfoque histórico por se tratar de um assunto de época. Para Andrade (2004), o método histórico consiste em investigar os acontecimentos, processos e instituições do passado para verificar sua influência na sociedade de hoje.

Para a coleta de dados serão utilizados os instrumentos: entrevista em profundidade, pesquisa e análise documental e pesquisa bibliográfica.

De acordo com Duarte (2010), a entrevista em profundidade é uma técnica dinâmica e flexível, útil para apreensão de uma realidade tanto para tratar de questões relacionadas ao íntimo do entrevistado, como para descrição de processos complexos nos quais está ou esteve envolvido.

A entrevista em profundidade é um recurso metodológico que busca, com base em teorias e pressuposto definidos pelo investigador, recolher respostas a partir da experiência subjetiva de uma fonte, selecionada por deter informações que se deseja conhecer. (DUARTE, 2010, p.62)

A entrevista em profundidade foi escolhida porque permitirá ter fontes ligadas ao objeto de estudo, a história da Estrada de Ferro Sorocabana em Presidente Prudente.

Este instrumento de coleta de dados será utilizado com pessoas que possuem documentos particulares, acervos pessoais ou vivenciaram a época estudada, como ex-maquinistas, ex-telegrafistas, usuários e antigos moradores da região além de pesquisadores e autoridades no assunto.

A entrevista é dividida em aberta, semi-aberta e fechada. Os pesquisadores vão utilizar a semi-aberta para este estudo. Para Duarte (2010), a entrevista em profundidade semi-aberta trata da amplitude do tema, apresentando as questões da forma mais aberta possível, explorando-a de acordo com a disposição do entrevistado.

Cada questão é aprofundada a partir da resposta do entrevistado, como um funil, no qual perguntas gerais vão dando origem a específicas. O roteiro exige poucas questões, mas suficientemente amplas para serem discutidas em profundidade sem que haja interferências entre elas ou redundâncias. (DUARTE, 2010, p.66)

A pesquisa documental, segundo Lakatos e Marconi (2010), pode ser recolhida no momento em que o fato ou fenômeno ocorre, ou depois. Sua característica é que a fonte de coleta de dados é restrita a documentos, escritos ou não.

Para que o investigador não se perca na 'floresta' das coisas escritas, deve iniciar seu estudo com a definição clara dos objetivos, para poder julgar que tipo de documentação será adequada às suas finalidades. Tem de conhecer também os riscos que corre de suas fontes serem inexatas, distorcidas ou errôneas. Por esse motivo, para cada tipo de fonte fornecedora de dados, o investigador deve conhecer meios e técnicas para testar tanto a validade quanto a fidedignidade das informações. (LAKATOS; MARCONI, 2010, p.50)

Os estudiosos escolheram a pesquisa documental como coleta de dados, pois o objeto de estudo é uma história já passada, parte então a necessidade de vasculhar e pesquisar documentos da época que sejam fotografias, documentos, diários, carteiras de trabalho, jornais, revistas, entre outros, para que se possa preencher lacunas de dados.

Segundo Moreira (2010), “A análise documental compreende a identificação, a verificação e a apreciação de documentos para determinado fim”. O mesmo autor diz que a análise documental, muito mais que localizar, identificar, organizar e avaliar textos, som e imagem, funciona como expediente eficaz para contextualizar fatos, situações, momentos.

A base de um trabalho científico deve ser fundamentada em autores de livros renomados com argumentos verídicos e convincentes, para que os pesquisadores possam desenvolver um texto rico em detalhes capaz de transportar o leitor à época relatada, por exemplo, quando se tratar de um resgate histórico, que é o presente caso.

Stumpf (2010, p.51), diz que a pesquisa bibliográfica em um sentido amplo “é um planejamento global inicial de qualquer trabalho de pesquisa que vai desde a identificação, localização e obtenção da bibliografia pertinente sobre o assunto.”

Num sentido restrito, é um conjunto de procedimentos que visa identificar informações bibliográficas, selecionar os documentos pertinentes ao tema estudado e proceder à respectiva anotação ou fichamento das referências e dos dados dos documentos para que sejam posteriormente utilizados na redação de um trabalho acadêmico. (STUMPF, 2010, p.51)

A pesquisa bibliográfica deve ajudar os pesquisadores a entender melhor determinado assunto, além de trazer novas opiniões sobre o tema. Assim, podem trocar informações e citar os novos dados encontrados nas obras com os conhecimentos já adquiridos pelos alunos.

O capítulo seguinte abordará a fotografia e sua importância como fonte de pesquisa, fotografia e sociedade, iconografia e iconologia.

3 FOTOGRAFIA E HISTÓRIA

De acordo com Andrade (2004, p.1). “A fotografia nasce do anseio por uma representação mecânica, supostamente mais objetiva, da realidade visual.” Seus precursores utilizaram na Europa do séc. XIX, a câmera obscura e a câmera lucida para reproduzir o que viam.

Neste sentido, começaríamos lembrando as experiências do inglês Thomas Wedgwood, assistido por Humphry Davy e que produziu, em 1802, cópias-contato de folhas e outros objetos sobre papel sensibilizado com nitrato de prata, sem, no entanto, descobrir uma fórmula para fixar tais imagens. Mais a frente, lembraríamos do francês Joseph- Nicéphore Niépce, conhecedor da litografia e inventor de um processo de reprodução denominado *heliografia*- que possibilitava a multiplicação de imagens, por meio de um sistema muito similar a outros processos de gravura então conhecidos- e autor da primeira imagem capturada com a utilização de uma *câmera obscura*, equipada com uma objetiva. Obtida em 1826 em sua cidade natal, Chalon-sur-Saône, essa imagem resultou do *amadurecimento* do betume da Judéia pela ação da luz- diferentemente do *escurecimento* das emoções fotográficas à base de sais de prata, que viriam a possibilitar o desenvolvimento da fotografia propriamente dita, pouco tempo depois. (ANDRADE, 2004, p.3)

Os primeiros jornais caracterizavam-se quase que exclusivamente de textos. Sem tecnologia suficiente para impressão o fotojornalismo sequer existia. Com o advento da fotografia em 1826, essa realidade começou a mudar. As técnicas fotográficas desenvolveram-se e em 1842 a fotografia chegou a imprensa. (BONI, 2006)

Foi em maio de 1842 que a revista *The Illustrated London News* publicou pela primeira vez uma fotografia original, com a técnica chamada *halftone* – tons de preto e cinza (BONI, 2006, p.128). O mesmo autor afirma também que “A partir dos anos 40 do século XIX os primeiros entusiastas apontaram suas câmeras para acontecimentos, com o objetivo de registro.” (BONI, 2006, p.127-128)

Segundo Boni (2006), o processo de desenvolvimento da fotografia ocorreu de forma tímida, apenas com registro de grandes acontecimentos. Na década de 1920, políticos e personalidade da sociedade civil passaram a ser retratados em capas de jornais. Para o autor (2006, p.128) “Era uma foto única, formal e padronizada, semelhante á atual fotografia de documentos. Foi apenas no final daquela década que imagens congeladas de acontecimentos em pleno andamento começaram a ganhar espaço na imprensa.”

Já a primeira fotografia em cores foi publicada em 1933 pela revista Vogue. (BONI, 2006, p.128)

No final dos anos 1940, quase todas trabalhavam com imagens coloridas. Nos anos 1950 e 1960, com a segmentação de mercado e proliferação das publicações dirigidas, tanto a fotografia quanto a cor ganharam novos espaços e especialidades. A cor começou a se popularizar também nos jornais, principalmente nas primeiras páginas, a partir dos anos 1980. (BONI, 2006, p.128)

3.1 Fotografia como Documento

“Não há história sem documentos. Há que tomar a palavra ‘documento’ no sentido mais amplo, documento escrito, ilustrado, transmitido pelo som, a imagem, ou de qualquer maneira.” (SAMARAN apud KOSSOY, 1989, p.19)

Sobre o poder das imagens como documento histórico, Kossoy afirma que:

São as imagens documentos insubstituíveis cujo potencial deve ser explorado. Seus conteúdos, entretanto, jamais deverão ser entendidos como meras ‘ilustrações ao texto’. As fontes fotográficas são uma possibilidade de investigação e descoberta que promete frutos na medida em que se tenta sistematizar suas informações, estabelecer metodologias adequadas de pesquisa e análise para a decifração de seus conteúdos e, por consequência, da realidade que os originou. (KOSSOY, 1989, p.20)

Ainda de acordo com Kossoy (1989), o registro por meio de representações fotográficas acontece sempre em um momento específico da história. Sendo que a fotografia “nos mostra um fragmento selecionado do real.” (KOSSOY, 1989, p.26)

O mesmo autor explica que:

Uma única imagem contém em si um inventário de informações acerca de um determinado momento passado; ela sintetiza no documento um fragmento do real visível, destacando-o do contínuo da vida. O espaço urbano, os monumentos arquitetônicos, o vestuário, a pose e as aparências elaboradas dos personagens estão ali congelados na escala habitual do original fotográfico: informações multidisciplinares nele gravadas – já resgatadas pela heurística e devidamente situadas pelo estudo técnico-icnográfico – apenas aguardam sua competente interpretação. (KOSSOY, 1989, p.69)

Destacando outro ponto importante com relação ao registro de imagens afirmando que, irrefutavelmente, a fotografia é uma forma de conhecer o passado, mas sem reunir informações definitivas a respeito do seu conteúdo. O autor também explica que historiadores podem e devem usar a fotografia como fonte de pesquisa, sendo necessário “ter em mente que o assunto registrado mostra apenas um fragmento da realidade, um e só um quadro da realidade passada: *um aspecto determinado* [...]” (Kossoy, 1989, p.72, grifo do autor)

Lima (1988), aponta as vantagens da fotografia em relação ao cinema e à televisão. A imagem congelada, permite “Fixar e divulgar as outras formas de comunicação e expressão de maneira impressa e em larga escala. Ela possui também duração, fácil manutenção e manuseio, [...] constituindo-se uma fértil fonte permanente de pesquisa.” (LIMA, 1948, p.30)

O autor defende que:

A explicação espacial da cultura, da política, das relações sociais pode ser percebida. E isso é uma coisa que a fotografia capta mais e melhor do que qualquer outra fonte de informação. Dessa forma as informações que podem sair da fotografia são ilimitadas. (LIMA, 1948, p.17-18)

Segundo Barthes (1984, p.154), “A Fotografia é como a velhice: mesmo resplandecente, ela descarna o rosto, manifesta sua essência genética.” E acredita que:

Talvez tenhamos uma resistência invencível para acreditar no passado, na História, a não ser sob forma de mito. A Fotografia, pela primeira vez, faz cessar essa resistência: o passado, doravante, é tão seguro quanto o presente, o que se vê no papel é tão seguro quanto o que se toca. É o advento da Fotografia – e não, como se disse, o do cinema – que partilha a história do mundo. (BARTHES, 1984, p.130)

Kossoy (1985, p.36-37), esclarece que imagens que possuem importância documental são fontes para estudos de diversas áreas, “pois representam um meio de conhecimento da cena passada e, portanto, uma possibilidade de resgate da memória visual do homem e do seu entorno sócio-cultural.”

O autor ressalta que:

[...] a fotografia não é unicamente uma forma de expressão. Ela é, também, ao mesmo tempo, um meio de informação e comunicação a partir do real e, portanto, um documento da vida histórica. Neste sentido, ela ultrapassa a abordagem puramente artística obrigando o historiador a situá-la e interpretá-la em sua estética peculiar, porém num contexto cultural mais amplo. (KOSSOY, 1989, p.84)

De fato, para Kossoy (1989, p.16), “As imagens sem conta produzidas no último século e meio dos microaspectos captados de diferentes contextos sócio-geográficos têm preservado a memória visual de inúmeros fragmentos do mundo.” O autor ainda diz que estas imagens são consideradas documentos para a história da fotografia e também da humanidade.

O mesmo autor (1989, p.16), ainda destaca que imagens são “reflexos da vida congelados pelo ato fotográfico”. Para ele, a fotografia é um documento visual intrigante.

Kossoy, argumenta que para uns os materiais trazem sentimentos profundos de ódio, afeto, nostalgia, para outros, que os enxergam livres de paixões, são exclusivamente fonte de informação e conhecimento, “estejam eles próximos ou afastados do lugar e da época em que aquelas imagens tiveram origem. Desaparecidos os cenários, personagens e monumentos, sobrevivem, por vezes, os documentos escritos e também fotográficos.” (KOSSOY, 1989, p.16)

Um artefato que contém em si um quadro determinado da realidade registrada fotograficamente. Se, por um lado, este artefato nos oferece indícios quanto aos elementos constitutivos (assunto, fotógrafo, tecnologia) que lhe deram origem, por outro o registro visual nele contido reúne um inventário de informações acerca daquele precioso fragmento de espaço-tempo retratado. (KOSSOY, 1989, p.29-31)

Dubois (1994, p.161), afirma que “[...] a imagem-ato fotografia interrompe, detém, fixa, imobiliza, destaca, separa a duração, catando dela um único instante.”

Em seu livro “*O ato fotográfico*”, o autor explica sobre o golpe do corte.

[...] *qualquer fotografia é um golpe* (uma jogada), qualquer ato (de tomada ou de olhar para a imagem) é uma tentativa de ‘fazer uma jogada’ (dar um golpe) – exatamente como numa partida de xadrez: temos objetivos (mais ou menos nítidos), passamos ao ato, e vemos o que ocorre depois do golpe (da jogada) (do corte). Eis o *jogo*. (DUBOIS, 1994, p.162, grifo do autor)

Para Dubois (1994, p.168), o ato fotográfico não consiste somente em um corte da realidade, mas também em expor o conceito de uma passagem, uma “transposição irreduzível.” Ele explica que ao efetuar o corte, o ato fotográfico passa pela transição “de um tempo evolutivo a um tempo petrificado, do instante à perpetuação, do movimento à imobilidade, do mundo dos vivos aos reinos dos mortos, da luz às trevas, da carne à pedra.” (DUBOIS, 1994, p.168)

Ao reduzir o fio de um momento a um ponto específico, Dubois (1994, p. 168) explica que o ato fotográfico “se faz da duração que escoia infinitamente um simples instante detido, não é menos claro que esse simples ponto, esse lapso curto, esse momento único, levantado do contínuo do tempo referencial”. E com isso, é possível perpetuar um instante, pois ao ser “captada *de uma vez por todas*, destinada (também) a durar, mas no próprio estado em que ela foi captada e cortada.” (DUBOIS, 1994, p.168, grifo do autor)

É, portanto, disso que se trata em qualquer fotografia: *cortar o vivo para perpetuar o morto*. Com um golpe de bisturi, decapitar o tempo, levantar o instante e embalsamá-lo sob (sobre) faixas de película transparente, bem achatado e bem à vista a fim de conservá-lo e protegê-lo *de sua própria perda*. Furtá-lo para o revestir melhor e exibi-lo para sempre. Arrancá-lo à fuga ininterrupta que o conduziria à dissolução para petrificá-lo de uma vez por todas em suas aparências detidas. E assim, de certa maneira, - eis o jogo paradoxal - *salvá-lo do desaparecimento fazendo-o desaparecer*. (DUBOIS, 1994, p.169, grifo do autor)

“Em seu poder de sideração, o ato fotográfico lança no mundo em cada um de seus golpes, em cada uma de suas tomadas, um véu transparente e paralisante [...]”, ressalta Dubois (1994, p. 170). O autor ainda acrescenta que essa função exerce uma fixação, que não cessa o ato de congelar, e dá a qualquer imagem viva imobilidade.

Em suas palavras Dubois (1994, p. 181-182), diz que a fotografia tem o poder de deter o movimento, e de uma só vez, e em outros casos “[...] com uma acuidade que supera de longe os limiares de nossa percepção [...]”. Ainda afirma que o instantâneo nos devolve um instante único do movimento, e imobiliza, na maioria das ocasiões, captada ápice de seu percurso.

Em outras palavras, o que uma fotografia não mostra é tão importante quanto o que ela revela. Mais exatamente, existe uma *relação* – dada como inevitável, existencial, irresistível – do fora com o dentro, que faz com que toda fotografia se leia como portadora de uma ‘presença virtual’, como ligada consubstancialmente a algo que não está ali, sob nossos olhos, que foi afastado, mas que assinala ali *como excluído*. (DUBOIS, 1994, p. 179, grifo do autor)

Dubois (1994, p.210), destaca que o essencial é tirar do mundo uma parte do espaço, e o ato fotográfico faz dele um novo mundo, “cuja organização interna se elabora a partir da própria forma gerada pelo recorte”. Esse espaço de representação, para o autor, é uma ação de operar o ato fotográfico “tanto na produção quanto na recepção. E através dele que tudo passa (para a imagem).” (DUBOIS, 1994, p.210)

Por meio das fotografias encontradas no decorrer da pesquisa foi possível contar histórias de pessoas ligadas a Estrada de Ferro Sorocabana e do início da cidade de Presidente Prudente.

3.2 Iconografia e Iconologia

Kossoy (1989, p.65), explica que existem duas formas de análise de fotografias. A primeira, iconografia, tem “[...] o intuito de decupar, inventariar e classificar o conteúdo da imagem em seus elementos icônicos formativos; o aspecto literal e descritivo prevalece [...].”

A respeito dessa forma de análise, o autor afirma que essa “[...] é uma das fontes mais preciosas para o conhecimento do passado; trata-se, porém, de um conhecimento de aparência: as imagens guardam em si apenas indícios, a face externa de histórias que não se mostram, e que pretendemos desvendar.” (KOSSOY, 2007, p.31)

Paiva (2004, p.13-14), explica que as representações iconográficas associadas a outros registros, transformam-se em “verdadeiras certidões visuais do acontecimento do passado.”

O autor acrescenta que a iconografia é uma das mais ricas fontes históricas, que traz em si escolhas de produtor, além de todo o contexto em que foi “concebida, idealizada, forjada ou inventada.” (PAIVA, 2004, p.17)

A iconografia é tomada agora como registro histórico realizado por meio de ícones, de imagens pintadas, desenhadas, impressas ou imaginadas e, ainda, esculpidas, modeladas, talhadas, gravadas em material fotográfico e cinematográfico. São registros com os quais os historiadores e os professores de História devem estabelecer um diálogo contínuo. (PAIVA, 2004, p.17)

Paiva (2004, p.19), afirma que é necessário “descodificar os ícones, torná-los inteligíveis o mais que pudermos, identificar seus filtros e, enfim, tomá-los como testemunhos que subsidiam a nova versão do passado e do presente.”

Burke (2004, p.50), afirma que é muito criticado o método iconográfico por ele ser intuitivo em demasia, que nele não podemos confiar. Programas iconográficos, segundo o autor, são eventualmente apresentados em forma de registros, preservados por meio de documentos. Entretanto, ele (2004, p.50) também explica que “temos de inferi-los, a partir das próprias imagens, caso em que sensação de diferentes peças de um quebra-cabeça se encaixando, embora vívida, é bastante subjetiva [...]”

Na mesma linha de pensamento sobre o enfoque iconográfico, Burke (2004, p.50), destaca que outro ponto onde existe a possibilidade dessa ideia ser condenada, que seria por “sua falta de dimensão social, sua indiferença ao contexto social [...]”

[...] imagens não foram criadas, pelo menos em sua grande maioria, tendo em mente os futuros historiadores. Seus criadores tinham suas próprias preocupações, suas próprias mensagens. A interpretação dessas mensagens é conhecida como ‘iconografia’ ou ‘iconologia’ [...]. (BURKE, 2004, p.43)

Outra forma de análise do documento fotográfico é a iconologia. Sobre isso, Kossoy (1989, p.29), afirma que por trás de toda fotografia, há uma história.

Olhar para uma fotografia do passado e refletir sobre a trajetória por ela percorrida é situá-las em pelo menos três estágios bem definidos que marcam sua existência. Em primeiro lugar houve uma *intenção* para que ela existisse; esta pode ter partido do próprio fotógrafo que se viu motivado a registrar determinado tema do real ou de um terceiro que o incumbiu para a tarefa. Em decorrência desta intenção teve lugar o segundo estágio: o ato do registro que deu origem à materialização da fotografia. Finalmente, o terceiro estágio: os caminhos percorridos por essa fotografia, as vicissitudes por que passou, as mãos que a dedicaram, os olhos que a viram, as emoções que despertou, os porta-retratos que a emolduraram, os álbuns que a guardaram, os porões e sótãos que a enterraram, as mãos que a salvaram. (KOSSOY, 1989, p.29, grifo do autor)

De acordo com Kossoy (1989), em representação fotográfica, iconografia traça um caminho para buscar o sentido do conteúdo; mostra que observação, descrição e constatação que não são satisfatórios. Nesse ponto de vista Kossoy (1989, p.65), revela que “é este o momento de uma incursão em profundidade na cena representada, que só será possível se o fragmento visual for compreendido em sua interioridade.” A este processo aprofundado de interpretação, autor classifica como Iconologia. (KOSSOY, 1989)

Para se determinar a autenticidade de uma fonte fotográfica, não é suficiente a simples análise iconográfica do seu conteúdo nem o estrito conhecimento ou da tecnologia empregada em sua produção ou da biografia do fotógrafo-autor. Aqui não se trata de aferir fidedignidade ou não do conteúdo; um documento fotográfico pode ser preciso do ponto de vista iconográfico, porém pode não ser um exemplar autêntico isto é, quando se tratar de uma reprodução realizada com materiais e técnicas coincidentes com as da época da qual o assunto registrado parecer proceder, mas obtida, de fato, em épocas posteriores. (KOSSOY, 1989, p.59)

Deste ponto de vista, o autor considera também necessário examinar cuidadosamente qualquer signo que contenha informações relevantes para análise, como: nomes de ruas, placas comerciais nas fachadas de lojas, numeração de prédios e cartazes fixados. (KOSSOY, 1989)

Ainda nessa linha de pensamento, o autor (1989) afirma que os pesquisadores precisam adquirir um conhecimento sólido sobre o momento histórico retratado, bem como refletir sobre o conteúdo em um plano além do que é dado pelo verismo iconográfico. “É este o estágio mais profundo da investigação, cujos limites não são cristalinamente definidos. Não raro o pesquisador se surpreende refletindo neste plano pós-iconográfico, buscando os elos para a compreensão da vida que foi.” (KOSSOY 1989, p.65)

Toda fotografia é o frontispício de um livro sem páginas, um elo que nos anuncia algo e que, ao mesmo tempo, nos despista. Resta-nos mergulharmos nesses fragmentos deslizantes de ambigüidade e evidência, para tentarmos desvendar os mistérios que se escondem sob olhares interessantes e paisagens perdidas. (KOSSOY, 2007, p.61)

Durante o processo de escolha das fotografias, os pesquisadores mostraram imagens para que os entrevistados pudessem descrever e trazer à tona lembranças do período fotografado. Na FIGURA 1, Júlio Dias Goulart, 86, filho do pioneiro Francisco de Paula Goulart, descreveu os elementos contidos na cena como

pessoas, crianças, igreja e padre. Nesta etapa do processo, foi utilizada a iconografia como forma de análise. Na segunda etapa, a iconologia, Goulart contou sobre o que estava acontecendo ali. Ele lembrou que o acontecimento era um batizado de uma criança japonesa na Igreja Nossa Senhora Aparecida. Sua irmã, Flávia Goulart, foi a madrinha do bebê.

FIGURA 1: Batizado em frente à Igreja Nossa Senhora Aparecida



Fonte: Acervo particular de Júlio Dias Goulart

Barthes apresenta as duas formas de análise a partir de uma nova perspectiva. *Studium* e *Punctum* são as denominações utilizadas pelo autor para a interpretação fotográfica.

Eu não via, em francês, palavra que exprimisse simplesmente essa espécie de interesse humano; mas em *latim*, acho que essa palavra existe: é *studium*, que não quer dizer, pelo menos de imediato, “estudo”, mas a aplicação a uma coisa, o gosto por alguém, uma espécie de investimento geral, ardoroso, é verdade, mas sem acuidade particular. (BARTHES, 1984, p.45)

3.3 A Fotografia e Sociedade

Para Novaes (1998), imagens, assim como textos, são “artefatos culturais”. É com esse sentido que o autor mostra que a produção e análise de registros de fotografia devem permitir uma reconstituição histórica e cultural de grupos sociais e com ele entender melhor os processos de mudança da sociedade.

A autora afirma que:

Arquivos de imagens e imagens contemporâneas coletas em pesquisa de campo podem e devem ser utilizados como fontes que conectam os dados à tradição oral e à memória dos grupos estudados. Assim, o uso da imagem acrescenta novas dimensões à interpretação da história cultural, permitindo aprofundar a compreensão do universo simbólico, que se exprime em sistemas de atitudes por meio dos quais grupos sociais se definem, constroem identidades e aprendem mentalidades. (NOVAES, 1998 p.116)

Novaes (1998), diz que um dos traços mais característicos da fotografia é ser recebida igualmente em todos os estratos sociais. Ela pode ser encontrada no alojamento do operário e do artesão como em casa de comerciante, do funcionário e do industrial, dessa forma pode-se constatar sua importância política. Ela é um meio de expressão de uma sociedade que, para Freund (1995, p.20), “Ao mesmo tempo tornou-se para essa sociedade num instrumento de primeira ordem à sua técnica- empresta-lhe um carácter documental e fá-la aparecer como o processo de reprodução mais fiel, o mais imparcial, da vida social.”

Nessa mesma linha de pensamento, Lima (1988), afirma que a fotografia capta melhor do que qualquer outra fonte de informação a explicação espacial da cultura, da política e das relações sociais.

As roupas e os objetos próximos identificadores ajudam a situar visualmente a pessoa ou o grupo de pessoas no seu universo cultural, pessoal e coletivo. As roupas são indicativos, por si só, de uma situação ou de uma implicação, servindo como complemento para a compreensão da situação e da pessoa, ou de pessoas que são focalizadas na imagem. Os artefatos podem servir, com bastante precisão, para determinar a época, a origem étnica e a herança cultural dos indivíduos fotografados. (LIMA, 1988, p.114)

A REVISTA NO BRASIL (2000, p.89), afirma que a fotografia tem uma capacidade única de congelar acontecimentos históricos, personagens e cenas cotidianas. Com isso, ela dá uma visão instantânea dos fatos e abre possibilidades para cada um interpretar com sua própria ótica.

Deste ponto de vista, Kossoy (2007, p.132), também acredita que a fotografia desde sua invenção, tem a função de registro da experiência humana. “A memória do homem e de suas realizações tem se mantido sob as mais diferentes formas e meios graças a um sem número de aplicações da imagem fotográfica ao longo dos últimos 160 anos.”

O autor (2007), descreve como uma janela imaginária que se abre para o passado e também para a cena contemporânea. Para Kossoy (2007, p.132) “Imagens que abrigam múltiplos teatros, onde se desenrolam peças de roteiros fragmentados diante de cenários descontínuos.”

Kossoy (1989), também destaca que com o processo de transformação econômico, social e cultural ocasionados pela revolução industrial, a fotografia surge como uma das invenções que influenciaram decisivamente a história moderna. O autor explica que a fotografia “[...] teria papel fundamental enquanto possibilidade inovadora de informação e conhecimento, instrumento de apoio à pesquisa nos diferentes campos da ciência e também como forma de expressão artística.” (KOSSOY, 1989, p.14)

Sobre essa relação com fatos do passado, o autor (1989, p.90) esclarece que “A fotografia está definitivamente inserida na história cultural, pois ela se faz presente como meio de comunicação e expressão em todas as atividades humanas; é sob esta perspectiva mais abrangente que deve ser estudada.” Deste ponto de vista, o autor explica que a fotografia possui conteúdo com informações múltiplas da realidade selecionada.

É possível abstrair-se do mundo visível passado uma vez representado na matriz fotográfico? A saída conservadora tem sido a de uma acentuada ênfase nos ‘valores estéticos’ das imagens em detrimento da trama histórica particular que envolveu sua respectiva produção. (KOSSOY, 1989, p.90)

De acordo com Kossoy (1989), imagens proporcionam uma reconstrução da trama dos acontecimentos em sucessivas épocas e lugares. Ele diz que “estamos envolvidos afetivamente com os conteúdos dessas imagens; elas nos dizem respeito e nos mostram como éramos como eram nossos familiares e amigos.” (KOSSOY, 1989, p.68)

Le Goff (apud KOSSOY, 1989, p.98), afirma que “A fotografia [...] revoluciona a memória: multiplica-a e democratiza-a, dá-lhe uma precisão e uma verdade visuais nunca antes atingidas, permitindo assim guardar a memória do tempo e da evolução cronológica [...].”

De acordo com Borges (2005), a fotografia não é um documento neutro. Ela cria novas formas de documentar a vida em sociedade. Em muitos casos, as fotografias devem ser vistas como registros, que para o autor (2005, p.73) “informam sobre a cultura material de um determinado período histórico e de uma determinada cultura, e também como uma forma simbólica que atribui significados às representações a ao imaginário social.”

É assim que as imagens nos revelam as maneiras de sentir e pensar de um grupo social, que elas nos mostram como a memória coletiva vai sendo construída, criando laços de pertencimento mútuo e unindo os membros de uma mesma coletividade. (BORGES, 2005, p.112)

As pessoas buscam por meio da história uma compreensão das revoluções e mudanças que acontecem em suas vidas. Thompson (1992, p.21), acrescenta que essa variação toda acontece por causa de “guerras, transformações sociais como as mudanças de atitude da juventude, mudanças tecnológicas como o fim da energia a vapor, ou migração social para uma nova comunidade [...].”

Sob uma outra perspectiva, está a ótica do fotógrafo. Sobre isso, Kossoy (1989) diz que qualquer assunto registrado na fotografia, documenta também a visão do mundo do fotógrafo. O autor (1989, p. 33) explica que desta forma, a fotografia é um duplo testemunho: “por aquilo que ela nos mostra da cena passada, irreversível, ali congelada fragmentariamente, e por aquilo que nos informa acerca de seu autor.”

O registro visual documenta, por outro lado, a própria atitude do fotógrafo diante da realidade; seu estado de espírito e sua ideologia acabam transparecendo em suas imagens, particularmente naquelas que realiza para si mesmo enquanto forma de expressão pessoal. (KOSSOY, 1989, p.27)

Nesta mesma linha de pensamento, Flusser (1985), afirma que a fotografia possui duas intenções codificadoras: a do fotógrafo, que visa eternizar-se nos outros por meio da fotografia, e a do aparelho, que visa programar a sociedade através das fotografias. O autor (1985, p.25), diz que “A fotografia é, pois, mensagem que articula ambas as intenções codificadoras.”

O fotógrafo é quem determina o momento a ser registrado. Quando uma imagem já está sendo feita, não há como interferir nesse processo. Dubois (1994, p.167) diz que “Para o fotógrafo, há apenas uma opção a fazer, opção única, global e que é irremediável. Pois uma vez dado o golpe (o corte), tudo está dito, inscrito, fixado.”

3.4 Memória e História

Para Kossoy (2007), a imagem serve de apoio à memória humana, com ela é possível lembrar momentos antes esquecidos pelo tempo. “Se os ponteiros do relógio param simbolicamente com a morte, esses mesmos ponteiros seguem girando com a outra existência: a da imagem, testemunho da memória, produto da máquina do tempo.” (KOSSOY, 2007, p.158)

De acordo com Bosi (1999), o resgate histórico pode ser feito através de conversas com pessoas que de alguma forma estiveram envolvidas com o contexto pesquisado, através de suas memórias e histórias:

Se as lembranças às vezes afloram ou emergem, quase sempre são uma tarefa, uma paciente reconstituição. A memória é um cabedal infinito do qual só registramos um fragmento. Frequentemente, as mais vivas recordações afloram depois da entrevista na hora do cafézinho, na escada, no jardim, ou na despedida no portão. Muitas passagens não foram registradas, foram contadas em confiança, como confidências. Continuando a escutar ouviríamos outro tanto e ainda mais. Lembrança puxa lembrança e seria preciso escutador infinito. (BOSI, 1999, p.39)

A mesma autora argumenta que a recuperação da história só pode ser feita relacionada ao presente, ao hoje.

A memória permite a relação do corpo presente com o passado e, ao mesmo tempo, interfere no processo atual das representações. Pela memória, o passado não só vem à tona das águas presentes, misturando-se com as percepções imediatas, como também empurra, desloca essas últimas, ocupando o espaço todo da consciência. A memória seria o lado subjetivo de nosso conhecimento das coisas. (BOSI, 1999 p.46-47)

Para Thompson (1992, p.185), existem dois tipos de memória, a individual e a coletiva, ambas exigem imaginação para fluírem, o autor afirma que “A construção e a narração da memória do passado, tanto coletiva quanto individual, constitui um processo social ativo que exige ao mesmo tempo engenho e arte, aprendido com os outros e vigor imaginativo [...]”

E completa o pensamento dizendo que a percepção também é necessária para a precisão da memória:

Admite-se em geral, que o processo da memória depende da percepção. Para aprendermos alguma coisa, temos primeiro que compreendê-lo. Na mesma linha nós a aprendemos em categorias, percebendo como as informações se ajustam, e isso nos possibilita reconstruí-la numa ocasião futura, ou reconstruir alguma aproximação daquilo que compreendemos. (THOMPSON, 1992, p.150)

De acordo com Thompson (1992), o passado faz parte do ser de cada indivíduo, assim como a fantasia e por isso os pesquisadores devem se atentar:

Em relação à memória imediata, o passado está muito mais perto do que na tradição. Para cada um de nós, nosso modo de vida, nossa personalidade, nossa consciência, nosso conhecimento constroem-se diretamente com nossos passados pessoais, contínuos e indivisíveis. E seria meramente fantasioso sugerir que a história de vida típica pudesse ser em grande medida inventada. Uma invenção convincente exige um talento imaginativo muito excepcional. O historiador deve enfrentar esse tipo de testemunho direto não com a fé cega, nem com um ceticismo arrogante, mas com uma compreensão dos processos sutis por meio dos quais todos nos percebemos, e recordamos o mundo a nossa volta e o nosso papel dentro dele. Apenas com um espírito sensível assim é que podemos esperar aprender o máximo daquilo que nos é relatado. (THOMPSON, 1992, p.195)

Bosi (1999, p.407), também alerta os estudiosos sobre a imaginação, diferente de memória, quando diz que é necessário compreender que nossas memórias ou pensamentos não são originais: “foram inspiradas nas conversas com os outros. Com o correr do tempo, elas passam a ter uma história dentro da gente, acompanham nossa vida e são enriquecidas por experiências e embates.”

Espelho e memória. Espelho não apenas do que fotografamos, mas de toda a realidade social que engloba aquele que seleciona, através da objetiva, a cena a ser registrada. Mas também memória: de como eram nosso filhos, como se parecem conosco quando tínhamos esta idade, memórias de espaços distantes que visitamos. (SAMAIN, 1998, p.117)

Para Bosi (1999, p.408), a percepção e capacidade de ler o passado se desenvolve por meio da memória, "Uma memória coletiva se desenvolve a partir de laços de convivência familiares, escolares, profissionais. Ela entretém memória de seus membros, que acrescenta, unifica, diferencia, corrige e passa a limpo."

Sem a lembrança, o passado não existiria. "A lembrança é a sobrevivência do passado. O passado, conservando-se no espírito de cada ser humano, aflora à consciência na forma de imagens-lembrança. A sua forma pura seria a imagem presente nos sonhos e nos devaneios." (BOSI, 1999, p.39)

Le Goff (2006, p.422), lembra que "o estudo da memória social é um dos meios fundamentais de abordar os problemas do tempo e da história, relativamente aos quais a memória está ora em retraimento, ora em transbordamento."

Para o autor, o que provoca uma revolução na memória, é a fotografia. Ele acrescenta que a multiplicação e democratização oferecem exatidão e verdade visuais, o que permite "guardar a memória do tempo e da evolução cronológica." (LE GOFF, 2006, p.460)

A memória, na qual cresce a história, que por sua vez a alimenta, procura salvar o passado para servir ao presente e ao futuro. Devemos trabalhar de forma que a memória coletiva sirva para a libertação e não para a servidão dos homens. (LE GOFF, 2006, p.47)

O autor coloca que um elemento importante da identidade, é a memória, seja ela individual ou coletiva, cuja busca é uma das atividades fundamentais dos indivíduos e das sociedades de hoje, na febre e na angústia. (LE GOFF, 2006, p.469)

Hoffmann (2010), fala que o resgate histórico é essencial para a atualidade. "Recuperar o passado é uma garantia de dar um sentido para o presente". (HOFFMANN, 2010, p.14)

No próximo capítulo, a pesquisa apresentará a história da Estrada de Ferro Sorocabana no município de Presidente Prudente.

4 PRESIDENTE PRUDENTE E A CHEGADA DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA

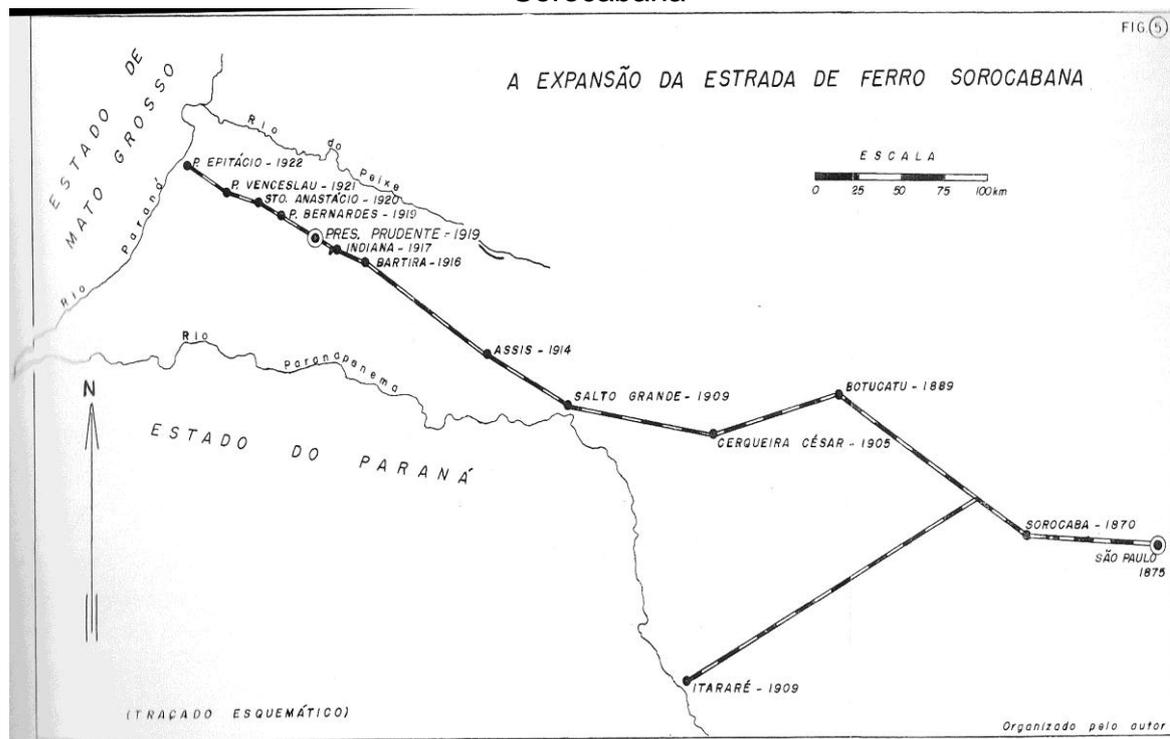
O decreto que concedeu à Companhia Sorocabana a autorização necessária para que esta funcionasse foi o de nº 4729 de 24 de maio de 1871, aprovado pelo governo Imperial, como afirma Gaspar (1930).

O mesmo autor afirma que “O contrato para a construção da estrada foi lavrado a 18 de julho de 1871, sendo então presidente da província o exmo. Conselheiro Dr. José Fernandes da Costa Pereira Junior.” (GASPAR, 1930, p.19)

A lei provincial nº 34, de 24 de março de 1870 – a mesma que autorizara a construção da linha de Jundiaí a Itú – foi também a primeira que autorizou a construção do que veio a ser a *Sorocabana*. Dispunha essa lei que a linha férrea para Sorocaba partiria de Itú, onde se uniria com a outra estrada ligando Itú à Jundiaí. Todavia, semelhante traçado era totalmente inconveniente pelo extraordinário alongamento da distância entre a capital e Sorocaba, que, em ligação direta seria de pouco mais de cem quilômetros, enquanto que pelo esquema proposto chegaria a quase duzentos, embora fosse necessário construir apenas o trecho de Itú a Sorocaba, de menos de 50 quilômetros [...]. (MATOS, 1974, p.67)

Matos (1974), afirma que o fundador da EFS Luíz Matheus Maylasky, polonês nascido em 1836 iniciou a construção da Companhia Sorocabana em 13 de julho de 1872. A FIGURA 2, mostra o mapa do desenvolvimento da Estrada de Ferro Sorocabana pelo Estado de São Paulo.

FIGURA 2 – Expansão da Estrada de Ferro Sorocabana



Fonte: Abreu (1972, p.43)

[...] o traçado da Sorocabana foi orientado para o espigão. Os trilhos atingiram Quatá em 1916, Presidente Prudente em 1920 e Presidente Epitácio em 1922. A decisão de seguir pelo espigão, desde que foi conhecida, imprimiu impulso decisivo às derrubadas e ao povoamento. Antes mesmo de serem atingidas pela estrada de ferro, já em 1916 e 1917, futuras aglomerações como Presidente Prudente e Santo Anastácio viram aflúrem os primeiros pioneiros. O povoamento desencadear-se-ia com a circulação dos primeiros trens, coincidindo as datas, com poucos meses de diferença. Enquanto na Noroeste os trilhos haviam precedido o pioneiro, o que em outras áreas não havia acontecido, na Alta Sorocabana, além de Assis, o que houve foi sincronismo entre a marcha do povoamento e o avanço da estrada de ferro. (MONBEIG, 1984, p.197)

No início de 1917, a Estrada de Ferro Sorocabana estava em processo de expansão. Em breve alcançaria a pequena gleba Água do Veado, futura Presidente Prudente, na qual existiam muitos índios:

Quando a Estrada de Ferro Sorocabana foi inaugurando estaçõeszinhas no meio da mata virgem, a intervalos de dez a doze quilômetros uma da outra, na região que depois seria chamada de Alta Sorocabana [...] Na nossa região, antes da chegada dos trilhos, já havia um embrião de povoação em Indiana, o mais conhecido pouso de gado da antiga Estrada Boiadeira. Também havia os povoados de Presidente Prudente e Santo Anastácio, onde os colonizadores chegaram antes do assentamento dos trilhos. (DALTOZO, 2007, p.27)

Antes da construção da Estrada de Ferro Sorocabana a cidade de Presidente Prudente era mata virgem por completo, como mostra a FIGURA 3:

FIGURA 3 – Presidente Prudente – Derrubada da mata e primeiras moradias.



Fonte: Acervo Museu Patrimônio Histórico de Presidente Prudente

Francisco de Paula Goulart, chegou antes dos trilhos da estrada de ferro para tomar posse das terras herdadas de seu pai:

Em setembro de 1917, o Coronel Francisco de Paula Goulart foi até o sítio onde hoje se encontra Presidente Prudente, para abrir uma fazenda a fim de explorar café e cereais. [...]. O Coronel Goulart pediu a Dr. Fairbanks que lhe projetasse um núcleo urbano defronte à estação, na mata virgem que então cobria o local. Esclareceu que desejava abrir uma fazenda confrontando com a cidade e iniciar loteamento de suas terras. Pediu que traçasse o limite entre a futura fazenda e a futura cidade. [...]. Este traçado hoje é a Avenida Washington Luís. Ela ficou como base do arruamento futuro do núcleo. Depois disto, o Coronel Goulart deu ordem a seus homens para que no dia seguinte, 14 de setembro de 1917, iniciassem a derrubada do mato e fizessem uma roça de milho. (ABREU, 1972, p.59-60)

Júlio Dias Goulart (2012), filho do desbravador Francisco de Paula Goulart, conta que o pai veio a pé de Indiana a Presidente Prudente com a intenção de abrir a mata. Goulart (2012) diz que o pai deixou a cidade de Assis, onde morava em 1917 com a mulher grávida e dois filhos, junto com 12 amigos, “cada um com uma ferramenta” mata adentro. A FIGURA 4, mostra o manuscrito de Francisco de Paula Goulart.

FIGURA 4 – Manuscrito de Goulart, contando como foi desbravar Presidente Prudente

1

Em Francisco de Paula Goulart
filho dos senhores Manoel
Goulart e Melitona
Candida Marques, ambos
mineiros.

Nasci a 5 de Setembro de 1879
no distrito de São Joaquim
da Serra Negra, hoje cidade
do Município de Co-
marca de Ilhéus, Estado
de Minas Geraes.

Em começo de 1880, meu
Pae transferindo residência
para o Município de São José
de Campos Novas no Estado
de São Paulo, em o bairro de
Sirapetanga onde já reside
meu pai do avô paterno o
Bibiano José Goulart, para
me levaram.

Depois de dois annos mais
ou menos, meu Pae passa
para a residir no bairro de
Paris, onde residiram, cerca
de três annos.

havendo meu Pae, a de que-
rido perta a área de terreno na
fazenda su propriedade de
D. João de Passagem, nova-
mente residir no bairro da
Pina onde permaneceram
até 1895, em que por motivos
politicos, foram residir na

Fonte: Acervo particular Júlio Dias Goulart

Goulart (2012), ressalta que o pai, na época com 39 anos, sabia que uma cidade começa da estação ferroviária. “Ele perguntou ao engenheiro onde seria instalada a futura estação. Concedida a resposta ele mandou fazer o traçado das avenidas Washington Luís e avenida Brasil. Foi onde começou a cidade”, comenta.

Os trabalhadores que ajudaram a desbravar e construir os trilhos para a Estrada de Ferro Sorocabana montavam acampamentos em plena mata virgem, como mostra a FIGURA 5:

FIGURA 5 – Acampamento da Estrada de Ferro Sorocabana



Fonte: Acervo Museu Patrimônio Histórico de Presidente Prudente.

Logo após a chegada dos trilhos da Estrada de Ferro Sorocabana, a pequena cidade começou a crescer. “Em 19 de janeiro de 1919, os trilhos ferroviários alcançaram o lugar, e com eles, vieram mais gente, mais negócios. Nesse mesmo ano, desembarcou ali, o Coronel José Soares Marcondes.” (SANTOS, 2002, p.1-2)

A notícia de que as terras das fazendas Pirapó-Santo Anastácio e Montalvão eram boas se propagou:

Os imigrantes vieram, depois os migrantes, todos atraídos pelas boas terras vendidas pela Cia. Marcondes e pelo Cel. Goulart. Chegavam de trenzinho, o barulhento trenzinho de madeira da Estrada de Ferro Sorocabana. Vinham de todas as partes, Italianos procedentes do norte da Itália, principalmente da província de Treviso. Camponeses, na maior parte. (RESENDE, 2006, p.49)

A Estrada de Ferro contribuiu para o desenvolvimento da plantação de café na região. “Presidente Prudente nasceu como resultado da expansão cafeeira pelo extremo oeste do Estado de São Paulo, amparada pelo prolongamento dos trilhos da Estrada de Ferro Sorocabana em demanda ao Rio Paraná.” (ABREU, 2007, p. 33)

Neste mesmo ano, o nome da Estação da Estrada de Ferro Sorocabana foi definido. “[...] em 1919, se deu à estação de trem o nome de Presidente Prudente, para homenagear o ex-presidente da República, Prudente de Moraes, o lugar recebeu seu batismo definitivo [...]” (SANTOS, 2001, p.2)

De acordo com Ronaldo Macedo, historiador e ex-funcionário do Museu Arquivo Histórico Prefeito Antônio Sandoval Neto, a estação ferroviária foi nomeada “Prudente de Moraes”, primeiro presidente civil do Brasil. Passou de Patrimônio do Veado para Presidente Prudente. “Foi o filho do Presidente quem sugeriu para Sorocabana dar o nome de seu pai. Prudente de Moraes virou patrono da estação e conseqüentemente nome da cidade.” (MACEDO, 2012)

A Estação da Estrada de Ferro Sorocabana (FIGURA 6), era um dos pontos de referência mais importantes e vistosos da cidade:

FIGURA 6 - Estação de Presidente Prudente da década de 30



Fonte: Acervo Museu Patrimônio Histórico de Presidente Prudente

Macedo explica que na década de 20 a plantação de café estava em alta em Presidente Prudente, mas após a criação do município, ele se tornou mais escasso, pois após alguns anos de plantio, a terra não era mais tão fértil para este grão. Assim se plantaram outros produtos que tiveram boa produção, como algodão, milho e hortelã.

O historiador complementa que a ferrovia, mais do que o café abriu cidades no sertão sorocabano. Ele afirma que o café veio a reboque, com sua decaída, o algodão foi o grande impulsionador da cidade.

A cidade foi fundada em 17, a primeira guerra terminou em 18, então, houve uma valorização de preços. Aí sim houve um certo impulso no café. O café vai até 36, mesmo depois da crise ele era o café novo, uma terra nova, produzia bem diferente, enquanto que todas as outras áreas estavam perdendo, tinha praga, tinha geada, tinha tudo, então aqui era uma área razoável, mas o algodão veio chegando em paralelo, com o incentivo do Governo do Estado, este lugar virou um grande algodoal, por isso a criação de indústrias, o Matarazzo, Lótus a Sandler, então essa área toda da zona leste virou uma grande distrito industrial de algodão. (MACEDO, 2012)

No ano seguinte de sua chegada, o coronel José Soares Marcondes começou a construir um centro comercial para a venda de suas terras. “[...] já em 1920, instalou a Companhia Marcondes de Colonização, Indústria e Comércio, obtendo concessão para venda de 4.700 alqueires de terras e formação de novos povoados.” (SANTOS, 2002, p.4)

Seu concorrente político, também buscava engrenar seus negócios. “Francisco de Paula Goulart, da mesma forma, negociava suas terras, herdadas do pai, Manoel Pereira Goulart, na antiga Fazenda Pirapó-Santo Anastácio.” (SANTOS, 2002, p.4)

De acordo com Macedo, o lado da gleba Montalvão era destinado exclusivamente à comercialização de terras e seu núcleo urbano era apenas um subsidiário. Do lado da Pirapó-Santo Anastácio, a cidade começou a crescer também dentro da venda de terras, mas o Coronel Goulart, tinha interesses políticos, e, por isso, se preocupava com as questões sociais. A partir disto, a cidade começou a ganhar estrutura nas áreas de saúde, educação e serviços sociais.

A fim de povoar a pequena cidade, Marcondes ajudava as pessoas interessadas em montar um novo negócio. “A esses, dava-lhes um financiamento para a construção de armazéns e, também, pensões, para abrigar as pessoas trazidas pelos trens da Sorocabana.” (RESENDE, 2006, p.25)

De acordo com Resende (2006, p.31), “Os primeiros anos das Vilas Goulart e Marcondes se fizeram com muita luta e muito denodo. Obstáculos foram os mais diversos. Toda sorte de empecilhos estava presente, impondo aos pioneiros uma saga de heroísmo.”

Depois da disputa dos rivais, as vilas logo prosperaram. “Assim, paralelamente, cresciam as duas vilas, Goulart e Marcondes, produtos da colonização das Fazendas Pirapó-Santo Anastácio e Montalvão, separadas pelos trilhos da Estrada de Ferro Sorocabana.” (RESENDE, 2006, p.25)

No recenseamento de 1920, contavam-se 846 habitantes na zona urbana; e, na rural, quase se triplicavam. Crianças em idade escolar somavam quase 300 e a urgência de serviços públicos sentia-se na falta de escola, hospital, distrito policial, iluminação pública, rede de água, conservação de ruas e estradas. Por isso, Goulart e Marcondes, apesar de suas rivalidades, compuseram-se e, não medindo força reivindicaram a emancipação das duas vilas, unindo-as num só município. (RESENDE, 2006, p.26)

Na época, como não havia saneamento básico e a região era ainda apenas uma colônia, a falta de água era comum. A Estrada de Ferro Sorocabana ajudou no processo de busca de água potável para as famílias das glebas existentes.

O primeiro trabalho a ser executado, visando a represar a água, foi feito pela Estrada de Ferro Sorocabana. A princípio, a água vinha de Indiana, num vagão-tanque. Depois, o melhor local de represamento foi feito perto do matadouro, onde, hoje, fica o Museu. A água foi canalizada até a Estação. (RESENDE, 2006, p.31)

O deslocamento para a busca pela água potável trouxe grande movimentação à Estrada de Ferro Sorocabana:

A subida, ainda sem as bombas de recalque, dificultava a chegada da água. Só muito tempo depois, é que se fez a represa da água, abaixo da Vila Marcondes, onde, hoje, se encontra o Lar das Meninas. Com esse trabalho, a Estrada de Ferro Sorocabana se viu abastecida para suas locomotivas. (RESENDE, 2006, p.31)

O papel da Estrada de Ferro Sorocabana foi de extrema importância para as donas de casa da época que sorriam quando ouviam o apito do trem e corriam em busca de água:

As mulheres, donas-de-casa, obreiras do fogão-a-lenha, quando ainda não havia os poços, ao ouvir o apito do trem, corriam para a Estação, a fim de recolher, com suas latas de banha, a água que sobrava do vagão-pipa. O desânimo vinha, quando não conseguiam apanhar água. Para afasta-lo, voltavam para casa, batendo lata. Era um barulho ardido e pessimista. Os homens ficavam olhando para elas e sabiam que buscar água, agora e já, era a sua vez. (RESENDE, 2006, p.32)

Os trilhos e os vagões simbolizavam para a população uma nova esperança e possível oportunidade de melhor perspectiva de vida:

A Estação era o ponto de chegada e o ponto de partida. A festa da chegada era a mesma da partida. A dor desta ou daquela entrelaçava-se de esperança, de fé e de otimismo. Viver era viajar. Desfraldar as velas da imaginação. Sonhar aqui e tornar a sonhar ali. Em cada estação, um grupo de moças passeando de braços dados, olhando, de soslaio, para os passageiros, buscavam a emoção paralela dos trilhos de ferro, para, quem sabe, em algum lugar da vida, se encontrarem. Com o trem de ferro, havia velocidade e o universo girava. Os passageiros de vagões de primeira ou segunda classe picotavam o bilhete de andanças em busca de desenvolvimento, do lugar que haveria de ser raízes para uma nova vida. (RESENDE, 2006, p.172)

Os vagões foram melhorados com o passar do tempo:

Nos tempos de criança, nós que viajamos pela E.F.S., primeiro em vagões de madeira, com janelas envidraçadas, bisotadas, líamos em alto relevo, a sigla da empresa. Depois, adultos, viajávamos, mais confortavelmente, em vagões de aço verdes ou brancos, batizados de Ouro Verde e Ouro Branco, símbolos das lavouras de café e de algodão. (RESENDE, 2006, p.221)

Depois de muito esforço, Marcondes e Goulart, conseguiram fazer das pequenas vilas um município. “A vila crescia com determinação, tanto é que em 28 de novembro de 1921 se tornou distrito de paz e município simultaneamente.” (DALTOZO, 2007, p. 28-29), isso se deu graças a Washington Luís:

Com a visita de Washington Luís, Presidente do Estado, em outubro de 1921, os habitantes das vilas e seus fundadores mostraram ao Presidente a importância da autonomia municipal, pelo seu progresso econômico e urbano, bem como pela pujança das safras agrícolas. (RESENDE, 2006, p.26)

A Estrada de Ferro Sorocabana serviu de transporte para ilustres personalidades conhecidas nacionalmente, como o presidente Washington Luís que visitou a cidade na década de 20, como mostra a FIGURA 7:

FIGURA 7 – População prudentina na estação de Presidente Prudente esperando a chegada do presidente Washington Luís



Fonte: Acervo Museu Patrimônio Histórico de Presidente Prudente

A primeira avenida da cidade, foi batizada em homenagem ao então presidente Washington Luís, foi uma das mais importantes e palco de várias festividades.

FIGURA 8 – População prudentina na avenida Washington Luís



Fonte: Foto Acervo Particular Wladimir Soller

Logo depois da municipalização, a cidade começou a progredir: “Dezembro de 1922. Presidente Prudente, uma cidadezinha florescente no meio da mata, vivia uma intensa expectativa.” (SANTOS, 2002, p.3). A atividade econômica crescia devido aos grandes investimentos em plantações de café:

O município ocupava área enorme, cerca de 18 mil quilômetros quadrados. Em 1922, [...] viam-se vastas plantações de café, atividade econômica mais influente, desenvolvida por proprietários rurais, empreiteiros e colonos. Em 1927, existiam 10 milhões de pés dessa lavoura, no município, que continuava recebendo imigrantes de diversas regiões do País e Exterior. (SANTOS, 2002, p.5)

Santos afirma que em Presidente Prudente, aumentava o número de casas e comércios:

Na cidadezinha, registrava-se grande efervescência. Os maquinistas de café, os bares, os secos e molhados, as pensões, as lojas de tecido. Operários colocando tijolo sobre tijolo, tábuas ao lado de tábuas, fazendo surgir as residências, as casas de comércio. Caixeiros-viajantes que a cada visita encontravam mais pessoas e mais negócios. (SANTOS, 2002, p.5-6)

Em 1927, a economia prudentina era movida pelo café, na época existiam 10 milhões de cafeeiros na cidade. Anos depois, essa não era mais uma realidade, pois o cansaço do solo da região trouxe declínio na produção do café. As geadas também contribuíram para a destruição de lavouras inteiras e diminuição na exportação. Depois de 1929 o algodão substituiu o lugar do café. (SANTOS, 2001, p.142 -143)

[...] fase do café: surgiu com a instalação da Estrada de Ferro Sorocabana e entrou em decadência na década de 30, por motivos essencialmente pedagógicos além da grande crise de superprodução que abalou toda a cafeicultura nacional na época. Esta fase é marcada também por forte produção nacional de madeira de lei extraída da mata. (LEITE, 1972, p.61)

Resende (2007, p. 125), acrescenta que “[...] a brancura do algodão se fazia presente nos vagões de alumínio, batizados de ‘ouro branco’. Não se viajava longa distância, a não ser pela estrada de ferro.”

Cada fase da economia da cidade era simbolizada na cor dos vagões dos trens da Estrada de Ferro Sorocabana:

Uma cidade por fases. A infância de Presidente Prudente foi a década de vinte. A de trinta, a adolescência. Nessa dominava o algodão, naquela, o café. A Estrada de ferro Sorocabana acompanhou o desenvolvimento e foi batizando seus vagões. Nas duas primeiras décadas, os vagões eram fabricados de madeira, retratando o crepúsculo de uma bela época em que a madeira era farta e barata. Depois, foram substituídos pelos vagões de aço, pintados de verde simbolizando o café, o famoso “ouro verde”. (RESENDE, 2007, p.125)

De acordo com José de Oliveira Fogaça, ex-maquinista da Estrada de Ferro Sorocabana, havia um plano de carreira dentro da ferrovia. Em seu setor, normalmente começava-se como portador, trabalhando em armazéns carregado sacos e de portador passava-se para os cargos de locomotiva: lenheiro, graxeiro, foguista até chegar ao maquinista. “Aqueles antigas máquinas a fogo tinham dois funcionários conforme a locomotiva, quando eram as grandes locações pesadas trabalhávamos em três, graxeiro, foguista e maquinista. As máquinas eram abastecidas a lenha e carvão.” (FOGAÇA, 2012)

Para Fogaça, a ferrovia trouxe praticamente tudo para o sertão sorocabano. “Aqui era tudo mato e as locomotivas, as máquinas a vapor é que conduziam a tração do capitalismo total do desbravamento.” (FOGAÇA, 2012)

O aposentado enfatiza que a falta de cultura e o trabalho alienado eram características lamentáveis de seu serviço. “Eu não tinha cultura, mas era procurador do conhecimento e a gente trabalhava dentro da locomotiva com serviço bruto. Conforme a carga e conforme o trecho trabalhava muito isolado.” (FOGAÇA, 2012)

O contrato de trabalho do funcionário Fogaça com a Estrada de Ferro foi registrado em 1942, como mostra a FIGURA 10:

FIGURA 10 – Carteira de trabalho de Fogaça com contrato da EFS

FEPASA - FERROVIA PAULISTA S/A
DEPARTAMENTO DE BENEFICIOS
CONTRATO DE TRABALHO

Nome do estabelecimento, empresa ou instituição.....
Estrada de Ferro

Sorocabana

Cidade *São Paulo*

Estado *São Paulo*

Rua *Praça Julio Prestes*

n.º *148*

Espécie do estabelecimento *Ferrovia*

Natureza do cargo *Mecânico*

Data da admissão *22* de *Julho* de 19 *42*

Registro n.º *37785* a fls. *-*

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

FERRO SOROCABANA
Dep. de
Pessoal

Assinatura do empregador
Data da vida *15* de *Agosto* de 19 *72*

Assinatura do empregado
V. de F. 134

Fonte: Acervo pessoal José Oliveira Fogaça.

Nesta época, a estrada de ferro ainda era o principal meio de transporte. Segundo Macedo, a ferrovia era o transporte único até o fim dos anos 40. Depois, ela começou a perder espaço para os caminhões com a abertura da rodovia Raposo Tavares:

O trem começa a perder a função dele. Atrasos. Enquanto que você levava 7 horas pra chegar em São Paulo, o trem levava 16, 20 horas. Tinha mercadoria perecível que não chegava em São Paulo, estragava no caminho. Não entregava de porta em porta, você tinha que ir no armazém da ferrovia buscar a mercadoria, enquanto que o caminhão ia e te entregava

na sua porta. Isso vai minando a ferrovia. Houve também outros interesses em fazer isso. Sucatear, inclusive acabar com ela, foi o que aconteceu nos anos 90. (MACEDO, 2012)

Com a chegada e asfaltamento da rodovia Raposo Tavares até Presidente Epitácio, a ferrovia, até então o mais importante meio de transporte de cargas, começou a ficar em segundo plano, pois os comerciantes passaram a preferir a rapidez principalmente na condução de carnes frigoríficas. Foi assim que a Estrada de Ferro Sorocabana entrou em decadência. (LEITE, 1972, p.103)

A ferrovia, contudo, já não correspondia, na urgência dos negócios modernos, ao transporte de passageiros, pois nos seus 710 Km de percurso de Presidente Prudente a São Paulo, demorava de 15 a 20 horas de viagem. Por outro lado, as estradas de rodagem, utilizáveis somente em período de seca, tornavam uma aventura a viagem até São Paulo. Tais fatos vieram tornar o aeroporto de Presidente Prudente no mais movimentado do interior paulista, já que servia a toda a Alta Sorocabana. Contudo, em fins da década de 1950, asfaltava-se a Rodovia Raposo Tavares, facilitando o transporte rápido aos centros litorâneas. (LEITE, 1972, p.123)

Depois que a ferrovia perdeu seu valor, a Fepasa deixou de prestar serviços para Presidente Prudente e, em seguida, a Estrada de Ferro Sorocabana foi entregue para o Governo Federal para pagar dívidas. Em 1998, o governo resolveu vendê-las a uma companhia privada. (RESENDE, 2006, p.221)

Para o autor (2006, p.221) “A ferrovia virou cemitério de trens, trilhos, dormentes estações soturnas. Já não se ouve mais o apito do trem. Já não se vêem ferroviários trajados de uniformes azul-marinho e quepes, macacões, com emblemas da ferrovia.”

FIGURA 11 – Atual situação dos vagões e Estrada de Ferro



Foto: Wellington Fonseca

Depois da privatização, a Estrada de Ferro Sorocabana perdeu sua força como meio de transporte de cargas e passageiros:

A Fepasa acabou. A ferrovia deixou de ser uma das soluções pra o Brasil. Perderam-se tempo, trabalho, e investimento. Durou, enquanto foi útil a um país sem memória. Erradicou todo um serviço que levou anos e anos, para ser realizado. Os passageiros perderam o trem, ficaram sem ter onde embarcar, onde depositar os seus sonhos. (RESENDE, 2006, p.222)

A estação ferroviária de Presidente Prudente impulsionou a economia do município: “Em 1932, o seu faturamento foi superado apenas pelas estações da Barra Funda, em São Paulo, Itararé e Bauru. Caiu para o 6º lugar em arrecadação em 1936, e para 8º lugar, em 1940. Agora apresenta sinais de ruínas.” (SANTOS, 2001, p.129)

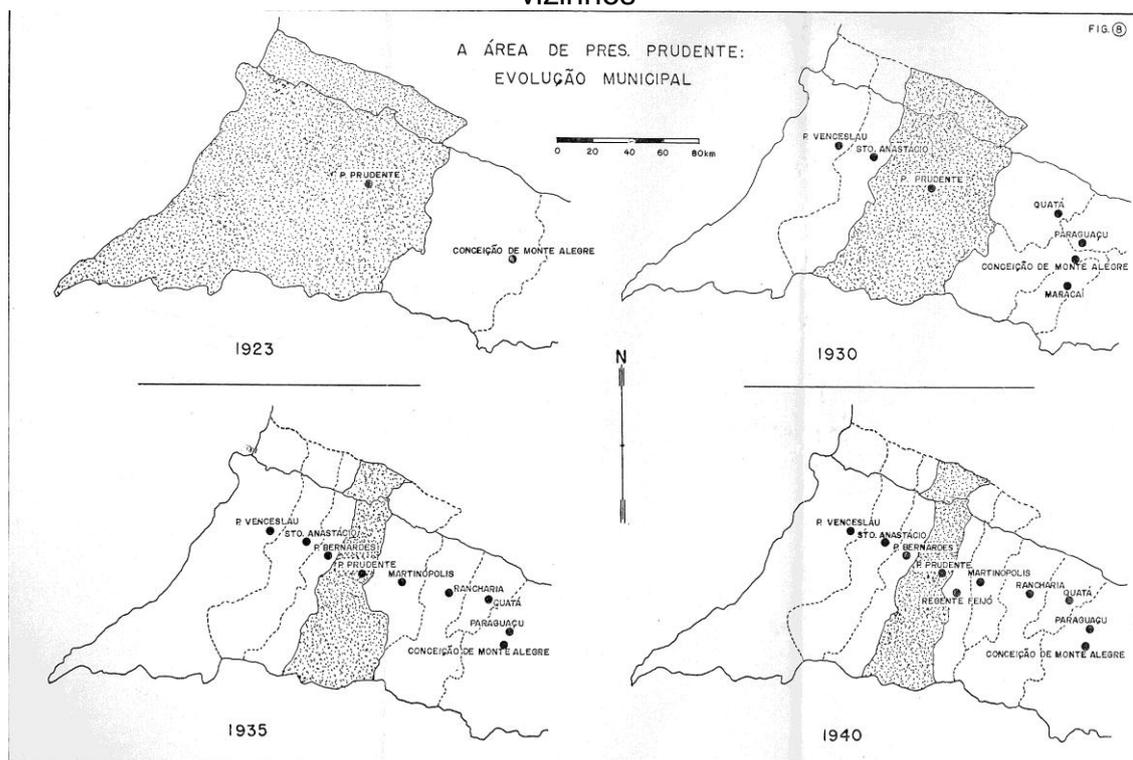
Para Matos (1974), as ferrovias paulistas foram alteradas com o aparecimento das rodovias que por sua boa organização, passa hoje em todos os pontos do país, acabando com a dependência que existia pelas ferrovias paulistas.

Ele afirma que apesar de ter motivado a economia da cidade, criada para atender a necessidade dos fazendeiros, hoje a estrada de ferro não auxilia a economia, tornando-se indiferente.

[...] praticamente sem função em muitos dos seus trechos, que acabaram sendo suprimidos. Não tendo sido reaparelhadas para novas funções e não tendo condições para resistir à concorrência das rodovias, acabaram muitas delas se tornando obsoletas, entervando o desenvolvimento de regiões (elas que, no seu início, foram o fator precípua do progresso...) justificando, enfim, a supressão autorizada pela lei 2698, de 27 de dezembro de 1955. Só no Estado de São Paulo quase mil quilômetros de estradas foram suprimidas, abrangendo 27 trechos, de pequenas estradas, ou de ramais das grandes empresas. (MATOS, 1974, p.124-125)

A linha férrea contribuiu significativamente para o desenvolvimento da cidade de Presidente Prudente, como mostra a FIGURA 12:

FIGURA 12 – Desenvolvimento de Presidente Prudente e municípios vizinhos



Fonte: Abreu (1972, p.175)

No capítulo cinco, o assunto apresentado é revista, sua história, estilo e importância como meio de comunicação.

5 JORNALISMO DE REVISTA

A palavra “revista” vem de “*review*”, *palavra inglesa que significa resenha, crítica literária, entre outras coisas*. Nos séculos 17 e 18, as revistas literárias inglesas eram modelos imitados mundo a fora. A língua portuguesa aderiu ao nome revista, embora em países da língua inglesa ela seja chamada “*magazine*”, que vem do árabe “*al-mahazen*” e significa armazém ou “depósito de mercadorias variadas” (Ali, 2009)

De acordo com Scalzo (2009), a primeira revista publicada foi na Alemanha em 1663 com o nome de *Erbauliche Monaths-Unterredungen* (ou Edificantes Discussões Mensais), com cara de livro, a revista se diferenciava por ser voltada para um público específico e trazer vários artigos sobre um mesmo assunto.

Quando surgiram as primeiras revistas na Europa, em meados do século 17, seu conteúdo era erudito – basicamente resumo de novos livros – e serviam de fórum para intelectuais, artistas e cientistas discutirem e difundirem suas ideias. No século 18, elas se desenvolveram simultaneamente às instituições urbanas que financiaram a Revolução Industrial. Eram, então, um recurso de uma sociedade elitista, que valoriza as conversas nos salões elegantes. Depois da migração para as cidades e do trabalho na indústria, as revistas cresceram com a alfabetização em massa.” (ALI, 2009, p.306)

Scalzo (2009) afirma que a revista ganhou espaço ao longo do século XIX. Já havia um aumento da população alfabetizada que queria ler e se instruir, mas não por meio da profundidade dos livros que eram vistos como instrumento elitizado e pouco acessível. A autora (2009), conta que a moda passou a ser ditada por meio das revistas principalmente na Europa e Estados Unidos, ela ocupou um espaço entre o livro e o jornal, trazendo vários assuntos em um só lugar.

Revistas representam épocas (e, por que não, erigem e sustentam mitos). Sendo assim, só funcionam em perfeita sintonia com seu tempo. Por isso, dá para compreender muito da história e da cultura de um país conhecendo suas revistas. Ali estão os hábitos, as modas, os personagens de cada período, os assuntos que mobilizaram grupos de pessoas. (SCALZO, 2009, p.16)

De acordo com Ali, “Revistas, desde seu início em 1663, promoveram a troca de ideais, influenciaram o pensamento, os costumes e a cultura do mundo moderno.” (ALI, 2009, p.305). A autora também explica que esse meio de comunicação atravessou períodos em que o direito e a liberdade de expressão foram sufocados por guerras, ditaduras e crises econômicas.

Ali (2009, p.305) explica que as revistas “Enfrentaram a competição do rádio, do cinema, da televisão e da internet, e sobreviveram. Essa é uma história conduzida por homens e mulheres fascinantes.”

A mesma autora (2009, p.306), explica ainda que “[...] revistas são consideradas histórias vivas. A maioria dos registros visuais que o mundo tem dos séculos 19 e 20 vem de suas páginas, primeiro em forma de ilustração depois em forma de fotografia.” Ainda de acordo com Ali, a revista tem como característica refletir a sociedade em determinado período assim como fatos marcantes, entre eles transformações políticas, sociais, econômicas e comportamentais.

Para Scalzo (2009, p.27), “A história das revistas no Brasil, assim como a da imprensa em qualquer lugar do mundo, confunde-se com a história econômica e da indústria no país.” O formato chegou ao Brasil com a corte portuguesa, no século XIX. Até então, a prática da imprensa no país era proibida por Portugal.

Segundo Scalzo (2004, p.30) a revista O Cruzeiro nasceu em 1928, e futuramente seria “Um dos maiores fenômenos editoriais brasileiros.” Lançada por Assis Chateaubriand, jornalista e empresário, traz uma nova roupagem: destaque ao fotojornalismo e veiculação de grandes reportagens.

No livro A REVISTA NO BRASIL (2000, p.71), a união entre ilustração e literatura em O Cruzeiro, modificou o aspecto das revistas, e a fotografia passou a integrar sua composição editorial.

Um ponto que diferencia visivelmente a revista de outros meios de comunicação impressa é o seu formato. Ela é fácil de carregar de guardar de colocar numa estante e colecionar. Não sua as mãos como os jornais, cabe na mochila e disfarça dentro de um caderno, na hora da aula. Seu papel e impressão também garantem uma qualidade de leitura – do texto e da imagem invejável. (SCALZO, 2009, p.39)

De acordo com Ali (2009, p.166), as “Fotos associadas a palavras são imbatíveis em poder de comunicação.” De fato, para a autora (2009, p.166) este é um recurso que vai além da estética e consiste em um componente fundamental para o processo de edição de uma revista, e tem como função “fazer o leitor parar e despertar sua curiosidade para o texto”. Nosso mundo é retratado por fotografias que resgatam, memorizam e nos chamam a realizar novas descobertas. “O que faz uma foto irresistível? O interesse do leitor. De alguma forma, a foto chama a sua atenção quando tem relevância para ele pessoalmente. Uma foto pode falar ou simplesmente ficar muda. Se falar, o leitor vai ouvir.” (ALI, 2009, p.166)

Ali explica ainda que a revista possui certas vantagens se comparada a outros meios de comunicação, como facilidade de uso e acesso a informação por um valor acessível. “Entra na nossa casa, amplia nosso conhecimento, nos ajuda a refletir sobre nós mesmos e, principalmente, nos dá referências para formarmos nossa opinião.” (ALI, 2009, p.18)

Revista e sociedade têm uma relação entrelaçada. Algumas vezes elas são um reflexo da sociedade e se adaptam às mudanças morais, éticas, sócias, econômicas, políticas e aos movimentos do mercado; outras, ao contrário, a sociedade se reflete nelas. (ALI, 2009, p.306)

De acordo com Scalzo (2009, p.69-70), o primeiro componente a despertar e prender a atenção de um leitor de revista é a fotografia. Para ela (2009, p.69-70), as “Fotos provocam reações emocionais, convidam a mergulhar em um assunto a entrar em uma matéria.” As fotos devem instigar, distrair, transmitir ideias e ou facilitar ao leitor a compreensão das matérias.

No livro *A Arte de Editar Revistas*, Ali (2009, p.171), afirma que “é o valor da foto (mensagem ou qualidade), e não o espaço disponível, que determina o tamanho que a foto deve ter.” Quando há mais de uma foto na página, uma delas deve estar em destaque. Imagens com tamanho grande ou pequeno causam um impacto maior, mas quando uma foto com muitas pessoas é colocada na página em tamanho pequeno, fica difícil identificar os rostos retratados.

Sobre o texto em revista, Scalzo (2009, p.76), aponta que seu formato é diferente do texto produzido para outros veículos de comunicação, como televisão, internet, rádio e jornal. “Além de conter informações de qualidade, exclusivas e bem apuradas, o texto de revista precisa ter um tempero a mais.” De acordo com a autora, o próprio receptor espera encontrar nas páginas de uma revista a informação concisa de uma forma agradável.

Villas Boas (1996, p.9), acredita que o elemento que diferencia o texto de jornal e o de revista, é o fato do segundo, permitir uma produção mais criativa, “utilizando recursos estilísticos geralmente incompatíveis com a velocidade do jornalismo diário. A reportagem interpretativa é o forte.”

O autor (1996, p.9), ressalta que pelo fato da revista reunir, pesquisa, documentos e riqueza textual de tudo que a mídia ratifica, permite a construção de um texto agradável para leitura, e desata as amarras dos padrões do dia a dia.

“A reportagem é a própria alma da revista e o seu texto deve ser uma grande história, um grande documentário.”, afirma Villas Boas (1996, p.15), e é necessário construir o texto com a mesma vontade com a qual que ele será lido.

Para Scalzo (2009, p.11), a revista “é um veículo de comunicação, um produto, um negócio, uma marca, um objeto, um conjunto de serviços.”, uma combinação de entretenimento e jornalismo. A mesma autora (2009, p.84), explica que “A credibilidade de uma revista, afinal, é seu maior patrimônio.” Esse elemento é responsável por determinar o lucro para a revista.

Scalzo (2009, p.12), afirma que “Não dá para esquecer também que revistas são impressas e o que é impresso, historicamente, parece mais verdadeiro do que aquilo que não é.” Mesmo com a possibilidade de mudança devido aos avanços tecnológicos, essa ainda é a realidade atual.

Para Scalzo (2009), suas gravuras e fotografias servem para distrair os leitores, os levando a lugares que jamais chegariam. Além disso, a revista ajuda na formação e educação de grande parte da população que busca informações específicas, mas não se dedicam aos livros. (SCALZO, 2009)

Scalzo (2009), também diz que a revista utiliza a escrita, o meio mais eficaz de transmitir informações complexas, dando ao leitor mais profundidade nos assuntos. “[...] as revistas vieram para ajudar na complementação da educação, no aprofundamento de assuntos, na segmentação, no serviço utilitário que podem oferecer a seus leitores.” (SCALZO, 2009, p.14)

Para Scalzo (2009), a revista focaliza no leitor, conhece e fala diretamente com ele. A mesma autora explica que o leitor é quem define uma revista e que há um encontro entre o editor e o leitor, um fio que une um grupo de pessoas e ajuda a construir uma identificação que dá a sensação de pertencer a um determinado grupo. “[...] leitores gostam de andar abraçados às suas revistas – ou de andar com elas à mostra – para que todos vejam que eles pertencem a este ou àquele grupo.” (SCALZO, 2009, p.12)

Revista é relacionamento. Boas revistas – como nenhum outro meio – estabelecem um clima de intimidade e amizade, inspiram lealdade e afeto. Quando o relacionamento existe, o leitor inevitavelmente responde, e muitas vezes apaixonadamente. Se, ao contrário, houver um distanciamento, ele se afasta. Sem vínculo não há revista. (ALI, 2009, p.32)

Para o leitor, a revista possui uma estrutura única. Dessa forma a arte e o texto devem caminhar juntos. Em apenas um olhar, as informações principais devem ser percebidas para que o leitor encontre algo de seu interesse ao folhear as páginas. Uma boa matéria pode não ser lida se o *design* não surpreender e emocionar. (ALI, 2009)

De acordo com Ali (2009), a capa tem impacto visual e deve atrair o leitor com o uso de cores vivas, mas também com limpeza e clareza no fundo e na tipografia das chamadas. A mesma autora diz que as cores que mais funcionam são branco, preto e vermelho e que a escolha de um elemento único ajudam na visualização do leitor.

Ali (2009), afirma que é preciso haver uma cooperação das habilidades jornalísticas com a do artista gráfico, para que em equipe, a apresentação do resultado seja satisfatório ao leitor.

O *design* é o meio de levar as ideias da página para a mente do leitor, silenciosamente, claramente, memoravelmente. O texto sozinho não consegue isso. O *design* em si, por sua vez, não faz os leitores comprarem a revista ou voltarem a lê-la. É o produto integrado de voz e imagem que faz o leitor ver, sentir e ficar satisfeito. Para conseguir transmitir e expressar as ideias do conteúdo, é preciso manipular e equilibrar todos os componentes: mensagem, linguagem, imagens, tipografia, espaço, cor, sequência, contrastes, ordem e tudo o mais para orquestrá-los em um todo visualmente unificado e intelectualmente consistente. (ALI, 2009, p. 96)

A revista deve manter coerência em seu formato gráfico do começo ao fim, pois o leitor espera similaridade e continuidade em cada edição. A fidelidade ao

formato é uma forma segura de estabelecer unidade que também se aplica ao *layout* das “matérias”, termo usado genericamente para nomear artigos, como entrevistas, ensaio, reportagens e até receitas culinárias. Este tipo de conteúdo deve sinalizar, claramente, a exposição do mesmo assunto. (ALI, 2009)

Para Ali (2009), a falta de unidade de uma revista gera desinteresse e confusão na leitura. “É comum encontrar revistas em que a primeira página ou a primeira dupla é tão diferente da continuação que o leitor pensa que se trata de uma nova matéria.” (ALI, 2009, p.142)

O tempo do leitor não pode ser desperdiçado, nem o espaço da revista. É preciso saber usar as palavras certas, para que haja economia sem perda de qualidade. (ALI, 2009)

O bom desempenho do repórter é importante para que o conteúdo de uma revista seja coerente. Antes de entrar em campo, ele deve se preparar com pesquisa em livros, *websites*, revistas, departamentos de documentação e bibliotecas. Além disso, ele deve contextualizar as perguntas, destacar pontos-chave e acontecimentos importantes. (ALI, 2009)

As primeiras pessoas que um repórter deve procurar são os estudiosos. Além de fatos e informações, eles podem dar uma ideia do quadro geral, abrir novos caminhos de investigação, dar opiniões, apresentar reflexões e – sobretudo – fazer críticas fundamentalistas sobre as primeiras impressões e conclusões do repórter sobre o assunto em questão. (ALI, 2009, p.224)

Ali (2009) explica que o jornalista precisa ter dedicação, disposição e paciência ao redigir um texto, pois se uma leitura é fácil, é porque a escrita foi difícil. A autora ainda diz, que o trabalho deve ser duro e minucioso para organizar, escrever, reescrever, revisar com atenção até alcançar o ponto de transmitir a ideia desejada sem perder a qualidade do trabalho. “O ideal é que o texto seja compreendido ao mesmo tempo que é lido, sem obrigar o leitor a voltar atrás nas frases ou quebrar a cabeça. As palavras familiares formam instantaneamente uma imagem na mente do leitor.” (ALI, 2009, p.258)

No próximo capítulo, será apresentado o projeto editorial da terceira edição da Revista *Videre*.

6 PEÇA PRÁTICA REVISTA – “VIDERE”

6.1 Projeto Editorial

O projeto editorial da revista *Videre*, peça prática deste Trabalho de Conclusão de Curso, foi realizado a partir de pesquisas bibliográficas nas áreas de fotografia, jornalismo de revista e, também, por uma intensa investigação junto aos moradores da zona leste, principalmente nos bairros da Vila Furquim e Vila Marcondes, além de ex-funcionários da Estrada de Ferro Sorocabana e seus familiares na busca de informações, fotografias, documentos e, ou histórias que ajudem a recuperar a história da Estrada de Ferro Sorocabana.

6.2 Introdução

A Estrada de Ferro Sorocabana foi um dos impulsionadores da construção da sociedade na década de 20. Com ela foi possível agilizar o processo de habitação e comércio e até mesmo a municipalização e conseqüentemente a independência de Presidente Prudente. Foi por meio da linha férrea que a cidade ganhou também o seu primeiro meio de transporte coletivo.

A partir de 1945, ela começa a perder sua força com a chegada da primeira rodovia na região, a Raposo Tavares. A rapidez e comodidade das rodovias desmotivou a utilização da ferrovia como transporte coletivo e passou a ser empregada apenas para transporte de cargas. Com o passar dos anos nem mesmo as cargas eram transportadas pelos trens.

A pesquisa pretende buscar informações de forma documental, por meio da fotografia como uma das fontes de pesquisa, baseando-se nos depoimentos das pessoas que foram testemunhas da época, historiadores, pesquisadores e ou indivíduos ligados direta à Estrada de Ferro Sorocabana.

Esta revista será a 3ª edição da *Videre*, com foco na memória da cidade de Presidente Prudente. O terceiro número aborda a chegada da Estrada de Ferro Sorocabana, seu auge econômico e o início de sua decadência.

Ao realizar esta peça prática os pesquisadores esperam contribuir com o acervo histórico existente na cidade, além de estar sempre aberto para novas pesquisas relacionadas ao resgate histórico de algum período da história da cidade de Presidente Prudente.

6.3 Objetivos

6.3.1 Objetivo geral

A terceira edição da revista *Videre* tem como objetivo ser uma publicação que recupere uma parte da história da Estrada de Ferro Sorocabana em Presidente Prudente, por meio da utilização de documentos, fotografias como fonte de pesquisa. Para isso, será abordado o período de 1919 a 1946.

6.3.2 Objetivos específicos

- Falar sobre o início da Estrada de Ferro Sorocabana em Presidente Prudente
- Falar sobre a época de seu auge econômico e importância social
- Incentivar o uso da fotografia como fonte de pesquisa

6.4 Justificativa

Presidente Prudente possui uma carência em relação ao seu acervo histórico, sendo assim, os pesquisadores entendem que toda pesquisa que recupere esses fragmentos da história é de relevância significativa.

Em suas duas edições realizadas respectivamente em 2008 e 2009, a revista *Videre* abordou temas que marcaram a história da cidade, como afirmam as autoras do projeto piloto: “A revista *Videre* surge nesse contexto como mais um instrumento para auxiliar o processo de conservação da história.” (VALE et.al., 2008, p.91)

O grupo decidiu realizar sua terceira edição, pois foi instrumento mais adequado encontrado para agregar alguns dos fatos que ocorreram com a chegada da Ferrovia em Presidente Prudente.

O jornalismo tem como característica fundamental a investigação, um elemento essencial quando se trata de recuperar histórias. Sendo assim, é de suma importância que os profissionais dessa área utilizem os conhecimentos e técnicas adquiridas para recuperar e retratar fatos históricos em função da sociedade.

O grupo escolheu a fotografia como fonte de pesquisa, por ela ter se firmado como documento histórico, além de ser um dos meios mais fiéis de se perpetuar momentos da história e de fazer com que as pessoas consigam voltar no tempo por meio da memória fotográfica.

6.5 Público Alvo

De acordo com o TCC da primeira *Videre*, esta foi destinada ao “Público em geral, que deseja informações a respeito da história prudentina. São consumidores de diversas classes sociais, de várias idades e, em especial, estudantes, professores e pesquisadores.” (VALE et.al., 2008, p.93)

A terceira edição da revista é direcionada para o mesmo público, pois trata da recuperação de um fragmento histórico da cidade e da Estrada de Ferro Sorocabana. Acrescenta-se ainda o grupo que agrega os ex-ferroviários ou pessoas que fizeram parte da ferrovia.

6.6 Linha Editorial

A terceira edição da revista *Videre*, assim como a revista piloto realizada em 2008, encaixa-se no jornalismo impresso com característica informativa e interpretativa.

O elemento fundamental da revista é a fotografia como fonte de pesquisa. Assim como foi sugerido em sua primeira edição, a revista *Videre* deve tratar de um único tema relacionado à cidade de Presidente Prudente e que tenha sido de suma importância para sua história.

Nesta *Videre*, o tema abordado é a Estrada de Ferro Sorocabana e o desenvolvimento conquistado por meio dela para a cidade. Respeitando as regras do jornalismo, o primeiro passo que deve ser seguido é a organização, o planejamento, a pauta. Dentro da organização deve se basear na delimitação do assunto.

A pesquisa prévia em órgãos públicos e privados, como bibliotecas, museu, prefeitura, centros culturais, escolas, é fundamental. O próximo passo é a procura por material fotográfico, que além dos órgãos citados anteriormente, poderá também ser encontrado em acervos particulares, como diários, manuscritos, carteiras de trabalho, fotografias.

Outra etapa essencial dentro da produção da *Videre* é a entrevista. No caso desta edição, elas foram realizadas com pessoas ligadas a ferrovia, como ex-ferroviários, moradores da Vila Marcondes e descendentes de famílias pioneiras.

A preocupação com o acervo particular de terceiros é muito importante, é recomendável que não retire fotografias, documentos, livros, enfim material da fonte para casa, bom mesmo é fazer uso da câmera para capturar a imagem ou documento, fazendo assim a reprodução do material, sem correr risco de perdê-lo ou danificá-lo. O crédito é outra coisa fundamental, deve ser inserido corretamente, tanto quando se trata de acervo público ou particular.

Texto jornalístico e legenda farão parte deste produto impresso. O texto deverá reconstruir a história passada, não necessariamente de forma cronológica e obrigatoriamente de forma narrativa, conforme proposto pela revista piloto. A legenda deverá explicar o contexto da época e não apenas descrever a situação.

6.7 Estrutura

A revista *Videre* será dividida da seguinte forma: um texto de abertura; um índice; um editorial; área destinada aos agradecimentos; três textos principais abordando a chegada dos trilhos, o aumento do comércio e desenvolvimento econômico e o começo da desvalorização do meio de transporte, com foto representativa para cada matéria; texto final na contracapa escrito por um convidado. Uma ficha técnica com expediente de produção.

6.8 Projeto Gráfico

O projeto gráfico é importante para criar uma identidade visual do produto jornalístico. Os pesquisadores optaram por dar continuidade a caracterização já decidida na revista piloto da peça prática, a primeira edição da revista *Videre*.

Esta decisão deu-se devido ao objeto de estudo escolhido, também um espaço físico, além de os estudiosos acharem a decisão resolvida anteriormente acertada, com boa visualização, fácil compreensão e leitura.

A capa é composta por uma foto única que preencha a primeira página por completo, apenas uma chamada de capa, a data de publicação, mês, ano e edição.

Na capa também há uma logo com o nome da revista, acompanhada de uma foto de um trem da Companhia Sorocabana.

FIGURA 13 – Cabeçalho da capa da revista



Fonte: Os Autores

A marcação das páginas na revista piloto foi utilizada uma foto do objeto de estudo, na terceira edição, os pesquisadores optaram por inserir o carimbo registrado nas carteiras de trabalho dos funcionários da Estrada de Ferro Sorocabana, por acreditarem que o impacto será maior.

FIGURA 14 – Fio data utilizado nas páginas de número ímpar da revista



Fonte: Os autores

As duas famílias tipográficas utilizadas na primeira edição da Videre, Hamburger Heaven e a Gill Sans MT, foram mantidas devido seu designer retrô e qualidade de leitura.

FIGURA 15 – Fontes utilizadas na revista

VIDERE

A a

VIDERE

A a

As fontes foram aplicadas da seguinte forma, logomarca: HamburguerHeaven Regular (corpo 134), título: HamburguerHeaven Regular (corpo 50), linha fina: Gil sans MT Bold Italic (corpo 11 entre linha 14), texto: Gil Sans MT Regular (corpo 10 entrelinha 15) e legenda: Gil Sans MT Regular (corpo 11 entre linha 15).

O formato gráfico, o papel utilizado e o número de páginas também foi mantido como na primeira edição, sendo 210 mm (largura) x 297 mm altura, o formato gráfico, o papel couchet, 40 páginas e as páginas internas com o couchet 140g.

Na penúltima página, será inserido um texto de uma das autoridades sobre fotografia como documento histórico, Boris Kossoy. A contra-capas também será destinada a um convidado que apresentará a sua visão sobre o tema abordado na edição, o historiador prudentino Benjamin Resende.

Em algumas páginas, os textos serão apresentados em box para evitar textos longos, de forma que a leitura da revista seja mais agradável. Todo o projeto gráfico é pensado e aplicado para facilitar e chamar atenção do leitor não só por seu conteúdo, mas também por seu aspecto visual.

6.9 Recursos Técnicos

Para a produção da revista, são utilizados os seguintes materiais: computadores, gravadores, fones de ouvido, câmeras fotográficas, *scanners*, impressoras, cartuchos de tinta preto, branco e colorida, canetas, pendrives, papel sulfite, papel fotográfico e papel couche.

6.10 Recursos Financeiros

O orçamento realizado na gráfica Cipola foi referente à tiragem de 500 e 1000 revistas.

500 revistas – formato fechado: 21.0 x 30.0 cm.

Capa – formato aberto: 42.3 x 30.0 cm, impresso a 4x4 cor(es), em Couche Fosco, 170 grm.

Páginas de miolo (36) – formato aberto: 21.0 x 30.0 cm, impresso a 4x4 cor(es), em Couche Fosco, 150 grm.

Processamento e Gravação de chapas CTP (Dispensa o uso de fotolitos fazendo a gravação direto na chapa ganhando mais qualidade, agilidade e muito mais fidelidade nas cores e pontos de impressão). Empacotados, encaixotados, alceado, grampeado e refilado.

Total: R\$ 4.500,00

1000 Revistas – Idem item anterior

Total: R\$ 5.350,00

6.11 Recursos Humanos

Para a realização da revista, o grupo foi formado por cinco alunos. Os pesquisadores entenderam que para a realização desse trabalho, são necessárias pessoas para desempenhar as atividades de produção, pauta, coleta de fotografias, entrevistas, texto e edição.

No capítulo seguinte, os pesquisadores descreverão como foi o processo de realização da peça prática, suas dificuldades e emoções.

7 MEMORIAL DESCRITIVO

Desde o segundo semestre do ano de 2011, os pesquisadores já pensavam em formar seus grupos e pesquisar seus temas. No mês de dezembro de 2011 três estudantes começaram a formar este grupo, eram eles Bruno Augusto Silva, Jéssica Soares e Wellington Fonseca, mas o tema ainda não havia sido definido.

O desejo do trio era contar a história de algum lugar ou pessoa que tivesse feito parte da história de Presidente Prudente. Mas além do objeto de estudo, faltava também decidir qual seria o meio para contar essa história, que seria a peça prática.

A primeira ideia, ainda no final de 2011, foi um videodocumentário, devido a afinidade do grupo com a teoria e prática audiovisual. Porém, o grupo ainda era pequeno para esse tipo de produção. Foi então que a fotografia, outra área de afinidade do grupo foi pautada e escolhida.

Decidido isso, os alunos se reuniram com o Profº Roberto Mancuzo, para que ele explicasse sobre a metodologia da revista *Videre*, peça prática de dois TCCs da Facopp orientados por ele. A decisão por contar uma história a partir de uma fotografia foi unânime entre o grupo.

A princípio, a primeira história a ser contada seria a de Timochenco Whebi, prudentino e dramaturgo conhecido por suas peças de teatro. Mas após algumas pesquisas, o grupo decidiu que não seria essa a história a ser contada por esse TCC.

A formação original do grupo também passaria por mudanças. As semanas foram se passando e outros grupos e temas foram surgindo, alguns se desfazendo. Depois da formação final de outros grupos, chegou uma nova integrante, Daisy Cordeiro e em seguida a equipe foi fechada com a vinda de Rebeca Alfaro.

Depois do grupo formado, a questão da vez foi novamente o tema. Todos se identificavam com fotografia, mas não sabiam exatamente o que pesquisar. Certo dia resolveram propor ao professor de fotografia da Universidade do Oeste Paulista Paulo Miguel que fosse feita uma pesquisa com fotos capturadas por ele e que seriam publicadas na *Videre*.

O então professor, não gostou da ideia e sugeriu que pesquisassem o fotojornalismo em Presidente e Prudente, e que fosse mantida a revista *Videre* como peça prática.

A ideia foi acatada inicialmente, mas sem muita empolgação. Com o passar dos dias, numa noite de reunião com o grupo surgiu na tela do computador no site do Emubra a história da Estrada de Ferro Sorocabana. Todos os pesquisadores se apaixonaram pelo tema e decidiram mudar o foco, decisão essa que foi definitiva.

O grupo então se dividiu em busca de materiais como livros, fotos e registros da ferrovia. Bruno e Daisy no Museu Municipal, Wellington na biblioteca da Unoeste, Jéssica na biblioteca da Unesp e Rebeca na Biblioteca Municipal.

Desde o início surgiram algumas dificuldades. Na banca de qualificação do pré-projeto, apareceu primeiro problema: a delimitação do tema. Os pesquisadores haviam definido anteriormente falar sobre três fases da Estrada de Ferro prudentina, eram elas: o surgimento da linha férrea na cidade, o trem como primeiro transporte coletivo e, por fim, o atual estado de abandono. Visto que seria muito abrangente, foram questionados a fechar mais o tema, reduzir a pesquisa, já que se tratava de um resgate histórico trabalhoso.

Depois de muito tempo eles conseguiram encontrar um período a ser pesquisado, seria ele de 1919 a 1946, também divididos em três fases: chegada dos trilhos em Presidente Prudente; período de desenvolvimento econômico e por último a decadência da linha férrea, depois da vinda da primeira rodovia, a Raposo Tavares.

Já com a pesquisa em avançado estado, o grupo sentiu dificuldade em encontrar fotos, documentos e depoimentos de pessoas da época em questão. Para tentar solucionar o problema e já em tom de desespero com os prazos se encurtando, os estudiosos resolveram criar um perfil no *facebook* (site de relacionamentos), na intenção de conseguir novas fontes, fotos e pessoas interessadas em contribuir com o trabalho. A tentativa foi válida, muitos se prontificaram, mas as fotos continuavam em escassez. Outros meios de conseguir fotografias também foram criados, como a criação de cartazes colados pela redondeza da Vila Marcondes.

Outro problema frequente percebido pelo grupo foi a resistência das fontes encontradas, principalmente as essenciais e as pessoas com idade mais avançada. Os pesquisadores perceberam que os mesmos já haviam tido problemas com outros grupos de pesquisadores, repórteres e até mesmo estudiosos da área. Problemas como perda de fotos, erros em datas e divulgação de coisas “não ditas”.

A busca por fontes continuou e algumas delas foram encontradas em caminhadas pela Vila Marcondes, onde o grupo bateu de porta em porta a procura de personagens que poderiam compor as reportagens da revista.

Entre material de acervos públicos e particulares, foram encontradas cerca de 500 fotos das quais 43 foram utilizadas na revista, sem contar os documentos coletados como carteiras de trabalho, jornais, e manuscritos.

A primeira entrevista coletada foi com o funcionário do museu Ronaldo Macedo, o historiador contou detalhes de como a cidade era antes da chegada da Estrada de Ferro Sorocabana, as glebas, as divisões de terras e peculiares plantações. Por meio da entrevista concedida por ele o grupo pode chegar a outras importantes fontes.

Em mais um dia de busca, os pesquisadores Wellington e Rebeca foram até a Vila Marcondes. Muitos estabelecimentos comerciais já não têm ligação com o passado do lugar, mas uma alfaiataria foi a chave do dia.

De longe os pesquisadores avistaram uma porta antiga semiaberta. Ao entrarem, foi como se por um instante voltassem ao tempo. O cenário ajudou os estudantes a compreenderem uma pequena parte de um contexto histórico que não vivenciaram.

FIGURA 16 – Silvio, 83 anos, alfaiate prudentino.



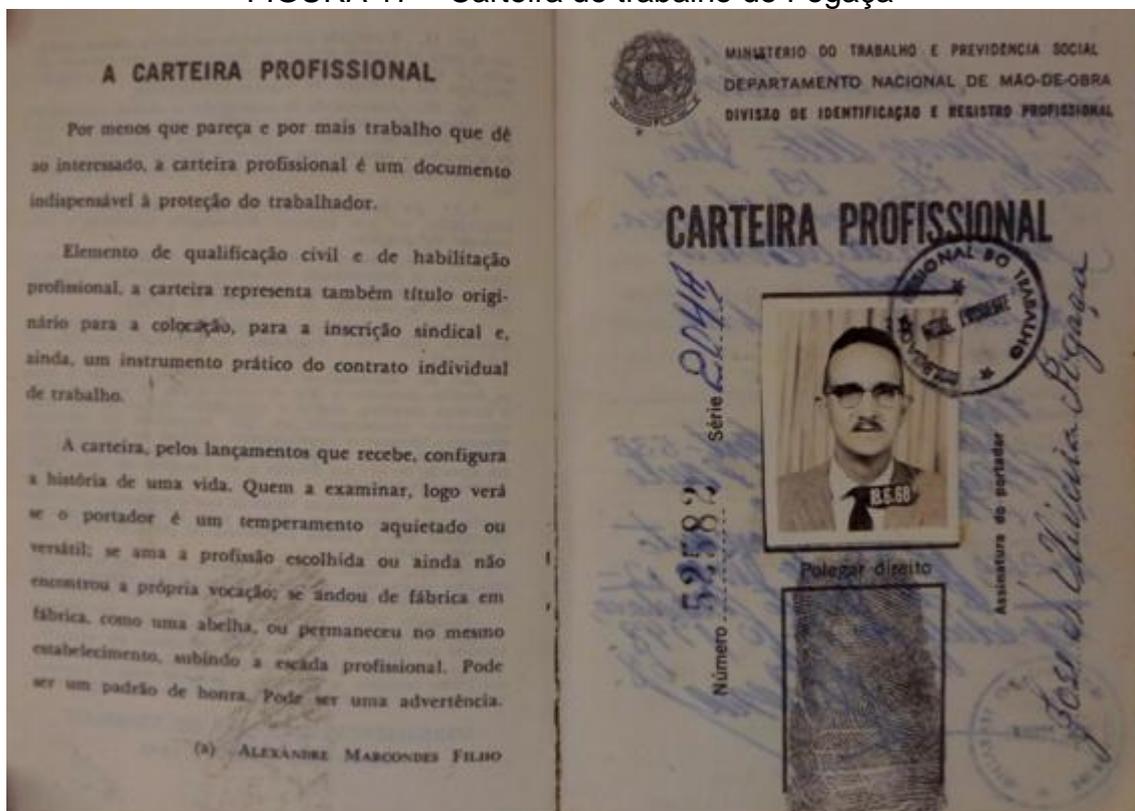
Foto: Wellington Fonseca

O Alfaiate Silvio de 83 anos é prudentino. Muito atencioso, ele contou histórias que de acordo com ele, pessoas lhe contaram sobre o desbravamento da região de Presidente Prudente. Foi por meio dele que um dos personagens mais importantes da pesquisa foi descoberto, o ex-maquinista José Fogaça, o funcionário mais velho da Estrada de Ferro Sorocabana, segundo o sindicato dos ferroviários. Silvio explicou o caminho até a casa do ex-ferroviário, lugar em que os pesquisadores foram logo após a entrevista do alfaiate.

Poucas quadras depois da alfaiataria, Wellington e Rebeca encontraram um senhor na rua. Desconfiaram ser Fogaça, mas seguiram até a casa descrita por Silvio. Logo por trás, chegou seu Fogaça, já descontraído, como se já conhecesse os pesquisadores. Ele os convidou para entrar, e assim, mais uma entrevista.

Em uma segunda tentativa de coletar mais material com o ex-maquinista, os pesquisadores voltaram até a casa de Fogaça. Uma de suas filhas estava lá, e foi com a ajuda dela que conseguiram convencer seu Fogaça a nos mostrar sua carteira de trabalho.

FIGURA 17 – Carteira de trabalho de Fogaça



Fonte: Acervo particular José de Oliveira Fogaça

Outro entrevistado de extrema relevância e importância para a pesquisa foi a de Júlio Dias Goulart (FIGURA 18), filho do desbravador de Presidente Prudente Francisco de Paula Goulart. Júlio ajudou os pesquisadores a entender como as coisas funcionavam na época, a política, como seu pai era em casa, como pai, como membro da família, além de enriquecer o estudo com informações que não se encontram nos livros, como o motivo de seu pai querer desbravar a cidade. “Era um sonho do meu avô, que meu pai, como filho mais velho resolveu concretizar, mesmo depois de vovô ter falecido”, argumenta.

FIGURA 18 – Filho do pioneiro Francisco de Paula Goulart, Júlio Goulart, 86



Foto: Wellington Fonseca

Todas as entrevistas realizadas foram de suma importância compreender as fotografias e documentos que foram encontrados. Os pesquisadores perceberam que uma fonte inevitavelmente levava a outra e mesmo aqueles que não foram citados em matérias indicaram pessoas que forneceram informações relevantes.

Após localizar todos os personagens que seriam entrevistados, o grupo dividiu quais reportagens cada um iria realizar. Os assuntos abordados retrataram

diferentes vertentes da ferrovia, como sua importância para o desenvolvimento econômico, educacional e até como forma de lazer e diversão.

O grupo então foi a campo executar as pautas designadas e o passo seguinte foi a produção de todos os textos. Já com grande parte do material em mãos, foi preciso decidir a paginação da revista, em que ordem ficariam as matérias e composição das páginas.

Nessa etapa, a maior dificuldade do grupo foi relacionado ao tempo. Com os prazos de entregas chegando, foi preciso muita concentração e calma para não desviar do foco do objetivo principal: a produção de um material com conteúdo relevante e que despertasse no leitor da revista a vontade de conhecer um pouco mais sobre a história da ferrovia na cidade e a vida de pessoas que fizeram parte desse período.

As escolhas de títulos, linha fina, e legendas foram decididas individualmente, mas todas discutidas em grupo. Como a revista possui uma única chamada de capa, como já foi anunciado no projeto gráfico, essa deveria conter uma explicação concisa do material ali disponível. Após muitas conversas, o grupo chegou ao título “Uma viagem pelos trilhos prudentinos”.

A diagramação do material que ficou a cargo do profissional Marcos Santos começou a ser realizada na segunda semana no mês do outubro e que passou por alterações até a data de entrega final da revista.

Todo o conteúdo da peça prática passou pela avaliação e crítica de todos os integrantes do grupo. Cada decisão que levou ao produto final foi discutida e analisada por todos juntos. Dessa forma, a revista possui um pouco do olhar de cada um, sem desconsiderar a importância da produção em equipe, que foi o objetivo deste trabalho desde o início de sua confecção.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Presidente Prudente está a cinco anos de completar seu centenário e isto tem despertado o interesse em agrupar fragmentos de sua história. Os estudiosos sentiram a necessidade de recuperar histórias ligadas a ferrovia, devido a falta de material sobre este assunto.

A partir da preocupação de encontrar esses fragmentos, os pesquisadores decidiram contar este pedaço da história por meio do relato de autores e pessoas que vivenciaram a época do surgimento da cidade de Presidente Prudente por meio da Estrada de Ferro Sorocabana, usando a fotografia como uma das fontes de pesquisa, devido seu caráter documental.

Assim sendo, os autores iniciaram as buscas em órgãos públicos e privados, arquivos pessoais de moradores da vila Marcondes, familiares e ex-funcionários da Estrada de Ferro e historiadores.

Todo o conteúdo, processo de montagem e organização da revista teve como base os ensinamentos aprendidos dentro e fora do curso de Comunicação Social, durante os quatro anos de faculdade.

A fotografia como documento é a comprovação física de algo que já existiu e os registros encontrados sobre a história de Presidente Prudente e da Estrada de Ferro Sorocabana foram estudados e analisados a fim de dar visibilidade a uma história por vezes esquecida. Foram encontradas cerca de 500 fotografias, das quais 43 foram utilizadas na peça prática.

Durante a execução deste projeto os pesquisadores buscaram preencher os espaços que faltavam sobre o começo da história de Presidente Prudente por meio da Estrada de Ferro Sorocabana. A linha férrea contribuiu diretamente para o surgimento, povoamento e, conseqüentemente, desenvolvimento da cidade.

Os alunos contaram histórias por trás da Estrada de Ferro. Elas foram reportadas por pessoas ligadas direta ou indiretamente a ela, como moradores da Vila Marcondes, ex-funcionários da Estrada de Ferro, pesquisadores, historiadores, professores e familiares de ferroviários. Histórias que complementam os dados obtidos nos livros foram descobertas por meio da entrevista. Estas revelações puderam ser expostas para o público em geral, esclarecendo muitos fragmentos do período estudado. Na área de comunicação social, os alunos contribuíram com o

incentivo à um tipo de pesquisa pouco explorado: a fotografia como documento histórico.

Os autores acreditam que o estudo possa servir de fonte de pesquisa para outros trabalhos que venham a ser realizados posteriormente sobre a história de Presidente Prudente e esperam poder colaborar com o acervo histórico da cidade.

Os estudiosos confiam que novas pesquisas possam ser realizadas a partir deste estudo e indicam temas ligados a este projeto, como por exemplo, o atual estado da Estrada de Ferro Sorocabana.

REFERÊNCIAS

ABREU, Dióres Santos. **Formação histórica de uma cidade pioneira paulista: Presidente Prudente**. Presidente Prudente: Unesp, 1972.

ALI, Fátima. **A arte de editar revistas**. São Paulo: Companhia das Letras, 2009.

ANDRADE, Joaquim Marçal Ferreira de. **História da fotorreportagem no Brasil: a fotografia na imprensa do Rio de Janeiro de 1839 a 1900**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004.

BARTHES, Roland. **A câmara clara: nota sobre a fotografia**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1984.

BONI, Paulo César. A margem de interpretação e a geração de sentido no fotojornalismo. **Revista do Programa de Pós-Graduação da Faculdade Cásper Líbero**, São Paulo, ano IX, nº 18 – p. 127-137. Dez. 2006.

BOSI, Ecléa. **Memória e Sociedade**. 7. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1999.

BURKE, Peter. **Testemunha ocular: história e imagem**. Bauru: EDUSC, 2004.

DALTOSO, José Carlos. **Nos Trilhos da História: A Estrada de Ferro Sorocabana em Martinópolis – 90 anos – 1917-2007**. Presidente Prudente: IMPRESS Gráfica e Editora, 2007.

DALTOSO, José Carlos. Os distritos de Presidente Prudente. In: D'INCAO, Maria Angela (org.). **Presidente Prudente: capital regional Presidente Prudente**. São Paulo: Letras À Margem, 2007, p. 27-32.

DENARI, Zelmo. **Entrevista com ex-aluno do colégio São Paulo e Jurista**. Entrevista concedida a Jéssica Soares, 27 set, 2012.

DUARTE, Jorge. Entrevista em profundidade. In: BARROS, Antonio; DUARTE, Jorge (Orgs.). **Métodos e técnicas de pesquisa em comunicação**. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2010, p. 62-83.

DUBOIS, Philippe. **O ato fotográfico e outros ensaios**. Campinas-SP: Papyrus, 1994.

FLUSSER, Vilém. **Filosofia da Caixa Preta: Ensaios para uma futura filosofia da fotografia**. São Paulo: Hucitec, 1985.

FOGAÇA, José de Oliveira. **Entrevista com ex-funcionário da Fepasa**. Entrevista concedida a Rebeca Maria Alfaro, 14 ago, 2012.

FREUND, Gisele. **Fotografia e Sociedade**. 2. ed. Lisboa: Vesga, 1995.

GASPAR, Antonio Francisco. **Histórico do Início, fundação, construção e inauguração da Estrada de Ferro Sorocabana**. São Paulo: Eugenio Cupolo, 1930.

GOULART, Júlio Dias. **Entrevista com filho de Francisco de Paula Goulart.** Entrevista concedida a Daisy Cordeiro e Wellington Fonseca, 28 set, 2012.

KOSSOY; Boris. **Fotografia e História.** São Paulo: Ática, 1989.

KOSSOY, Boris. **Os tempos da fotografia: O efêmero e o perpétuo.** Cotia-SP: Ateliê Editorial, 2007

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Técnicas de pesquisa: planejamento e execução de pesquisas; amostragens e técnicas de pesquisa; elaboração análise e interpretação de dados.** 7. ed. São Paulo: Atlas, 2010

LE GOFF, Jaques. **História e memória.** 5. ed. Campinas-SP: Ed. da Universidade Estadual de Campinas, 2006.

LEITE; José Ferrari. **A Alta Sorocabana e o espaço polarizado de Presidente Prudente.** Presidente Prudente:Unesp, 1972.

LIMA, Ivan. **A fotografia é a sua linguagem.** 2. ed. Rio de Janeiro: Espaço e Tempo,1988.

MACEDO, Ronaldo. **Entrevista com historiador e ex-funcionário do museu de Presidente Prudente.** Entrevista concedida Bruno Augusto, Daisy Cordeiro, Jéssica Soares, Rebeca Alfaro e Wellington Fonseca, 07 ago, 2012.

MATOS, Odilon Nogueira de. **Café e ferrovias: a evolução de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira.** São Paulo: Alfa-Omega, 1974.

MONBEIG, Pierre. **Pioneiros e Fazendeiros de São Paulo.** São Paulo: Editora Hucitec/Editora Polis, 1984

MOREIRA, Sonia Virgínia. Análise documental como método e como técnica. In: BARROS, Antonio; DUARTE, Jorge (Orgs.). **Métodos e Técnica de Pesquisa em Comunicação.** 2. ed. São Paulo: Atlas, 2010, p. 269-279.

NOVAES, Sylvia Caiuby. O uso da imagem na antropologia. In: SAMAIN, Etienne (Org.). **O fotográfico.** São Paulo: Hucitec, 1998.

PAIVA, Eduardo França. **História e Imagem.** 2. ed. Belo Horizonte: Autêntica, 2004.

RESENDE, Benjamim. **Raízes Prudentinas.** Presidente Prudente: Ed. do Autor, 2006.

REVISTA NO BRASIL, A. São Paulo: Abril, 2000.

ROSSI, Clóvis. **O que é jornalismo.** 1943. 10. ed. São Paulo: Brasiliense, 1995.

SANTOS, Valdery. **Câmara Municipal: seus caminhos e personagens da história de Presidente Prudente.** 2002. S.N

SANTOS, Valdey. **Pioneiros e memória de Presidente Prudente**. 2001. S.N

SCALZO, Marília. **Jornalismo de revista**. 3. ed. São Paulo: Contexto, 2009.

STUMPF, Ida Regina. Pesquisa Bibliográfica. In: BARROS, Antonio; DUARTE, Jorge (Orgs.). **Métodos e Técnica de Pesquisa em Comunicação**. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2010. p.51-61

THOMPSON, Paul. **A voz do passado: História Oral**. São Paulo: Paz e Terra, 1992.

VALE, Gisele Galindo do; PINHEIRO, Leticia Bortoloti; CASTRO, Lucyanne Maria Bonfim de; SILVA, Nayara Dayane Fernandes. **Revista Videre: Resgate histórico das Indústrias Matarazzo de Presidente Prudente por meio da fotodocumentação**. 2008 – 231f. Trabalho de Conclusão de Curso em Comunicação Social – Faculdade de Comunicação Social, Universidade do Oeste Paulista – UNOESTE, Presidente Prudente

VILAS BOAS, Sérgio. **O estilo Magazine: o texto em revista**. São Paulo: Summus, 1996.

ANEXOS

ANEXO A – MANUSCRITOS FRANCISCO DE PAULA GOULART

1

Em Francisco de Paula Goulart
filho dos senhores Manoel
Goulart e Militonca
Candida Marques, ambos
mineiros.

Nasci a 5 de Fevereiro de 1879
no distrito de São Joaquim
da Serra Negra, hoje Alagoa
Pera do Município de Co-
marca de Alfenas, Estado
de Minas Geraes.

Em começo de 1880, meus
Pais transferindo a residência
para o Município de São José
de Campos Novas no Estado
de São Paulo, em o bairro de
Tirapetinga onde já reside
mei pai e o avô paterno o
Bibiano José Goulart, para
me levaram.

Depois de dois anos mais
ou menos, meus Pais passa-
ram a residir no bairro de
Tary, onde residiram cerca
de três anos.

Quando meu Pai, a de que
rido perta a área de terreno na
fazenda ou propriedade de
Dady. Sendo passaram nova-
mente residir no bairro de
Tary onde permaneceram
até 1895, em que por motivos
políticos, foram residir na

na cidade de Campos Novos
 de Itaramaramã, ou seja São
 José de Campos Novos, por
 de permanecer apenas um
 ano. Lá me matriculei em cur-
 so primário, não obstante já
 estar no ensino.

Continuando a perseguição
 (perseguição) política, em 1896,
 meus pais (meus pais), transfe-
 riram residência para Avare,
 onde continuei estudar, mas
 já com professores particulares.
 Em começo de 1898, meus pais
 me mandaram para São Paulo -
 Capital, com o objetivo de
 me matricular em algum
 colégio; mas eu preferi pra-
 zeitar particular, em sendo
 o pai o saudoso Benedito de São
 Diana, bom amigo de meus pais
 desde quando residiu em Cam-
 pos Novos de Itaramaramã
 em companhia de seu pai o
 senhor João de São Diana que
 exercia o cargo de coletor es-
 tadual.

Mas por motivo de molestia
 que me acometer, depois de
 quasi um ano, havendo per-
 gressado a Avare, onde resi-
 diam meus pais, lá continuei
 estudar, mas sempre com pro-

85

Santos Penteados organiza-
dor e Diretor,

Depois de grande subon-
go relato, lembrei-me do
Presencial - assim, julho de
1919 a 1936, me houveram
mais os seguintes filhos:
Antonio, nascido no dia
1 de Novembro de 1920, em
Presidente Prudente, onde
faleceu ainda em terra in-
dade. Marcelina, nascida
no dia 6 de Abril de 1921, em
Presidente Prudente. Ven-
merino nascido morto
no dia 20 de Dezembro de 1922.
Eduardo, nascido no dia
13 de Fevereiro de 1924, em Pre-
sidente Prudente, e faleci-
do em Botucatu em 1925.
Eulalia, nascida no dia
13 de Setembro de 1925, em Bo-
tucatu. Julio, nascido no
dia 1 de Julho de 1926, em
Presidente Prudente. Jose
nascido no dia 29 de Fevrei-
ro de 1928 em Presidente Pru-
dente. Maria, nascida no
dia 13 de Setembro de 1929, em
Presidente Prudente. Francisco
de Paula, nascido no dia 25
de Setembro de 1930, em Presi-
dente Prudente. Marcelino

^{15 de Abril}
 nascido no dia ~~27~~ ¹⁵ de ~~Dez~~ ^{Abril} de 1932, em Presidente Pru-
 dente. Elisa, nascida no
 dia 13 de Setembro de 1934, em
 Presidente Prudente. Helena
 nascida no dia 10 de Maio
 de 1936, em Presidente Prudente.

Ainda:

Tem interesse neste histori-
 co as minhas aventuras
 nos Estados de Minas Ge-
 ras, de Goiás e Mato Grosso
 porque deliberei descrever a
 minha biografia quase com-
 pleta desde o começo desta
 história.

Entretanto ela é exclusiva
 de minha atuação na Alta
 Sorocabana, ou para me-
 lhor da Cidade de Presiden-
 te Prudente, e trará a
 Goulart.

Em 1965.

Transeio de Paula Goulart

ANEXO B – CARTEIRAS DE TRABALHO

Carteira de trabalho do ex-telegrafista Reginaldo Valadão:

A CARTEIRA PROFISSIONAL

Por menos que pareça e por mais trabalho que dê ao interessado, a carteira profissional é um documento indispensável à proteção do trabalhador.

Elemento de qualificação civil e de habilitação profissional, a carteira representa também título originário para a colocação, para a inscrição sindical e, ainda, um instrumento prático do contrato individual de trabalho.

A carteira, pelos lançamentos que recebe, configura a história de uma vida. Quem a examina, logo verá se o portador é um temperamento aquetado ou versátil; se ama a profissão escolhida ou ainda não encontrou a própria vocação; se andou de fábrica em fábrica, como uma abelha, ou permaneceu no mesmo estabelecimento, subindo a escala profissional. Pode ser um padrão de honra. Pode ser uma advertência.

(a) Alexandre Marcondes Filho

MINISTÉRIO DO TRABALHO
SECRETARIA DE EMPREGO E SALÁRIO

CARTEIRA DE TRABALHO E PREVIDÊNCIA SOCIAL



ASSINATURA DO PORTADOR

Reginaldo Valadão



Polegar Direito



Série *066*

Número *042.946*

QUALIFICAÇÃO CIVIL

Nome *Reginaldo Valadão*

Loc. Nasc. *Palmital*

Est. *S. Paulo* Data *26.07.26*

Filiação *Joaquim Perciliano Valadão e Mariana Augusta de Souza*

Est. Civil *Casado* Doc. N.º

Fis. Liv. Reg. Civil

Outro doc. *carteira anterior*

Situação Militar: Doc.

N.º Órgão Est.

Naturalizado Dec. N.º Em/...../.....

ESTRANGEIROS

Chegada ao Brasil em

Doc. Ident. N.º Exp. em/...../.....

Estado

Obs.

Data Emissão *12.02.85* DRT

S. Magalhães
Assinatura do Funcionário



ALTERAÇÕES DE IDENTIDADE
(Com relação nome, est. civil e data nasc.)

7

Nome

Doc.

Nome

Doc.

Nome

Doc.

Est. Civil

Doc.

Est. Civil

Doc.

Nascimento

Doc.

10 **CONTRATO DE TRABALHO**

F.F. SOROCABANA
Empregador

Rua Praca J. Prestes N° 148
Município São Paulo Est. S. Paulo
Esp. do estabelecimento Ferrovias
Cargo Praticante
C.B.O. n° _____

Data admissão 10 de maio de 19 83
Registro n° 438.623 Fls/Ficha _____
Remuneração especificada R\$ 140,00 mensais

PAGO FGTS PER ESTE CONTRATO

FEPASA Ass. do empregador ou a rogo c/ test. _____
1° _____
2° _____

Data saída 31 de maio de 19 85
Ass. do empregador ou a rogo c/ test. _____
1° _____
2° _____

CONTRATO DE TRABALHO 11

Empregador _____
Rua _____ N° _____
Município _____ Est. _____
Esp. do estabelecimento _____
Cargo _____
C.B.O. n° _____

Data admissão _____ de _____ de 19 _____
Registro n° _____ Fls/Ficha _____
Remuneração especificada _____

Ass. do empregador ou a rogo c/ test. _____
1° _____
2° _____

Data saída _____ de _____ de 19 _____
Ass. do empregador ou a rogo c/ test. _____
1° _____
2° _____

ANOTAÇÕES GERAS

(Atestado médico, alteração do contrato de trabalho, registros profissionais e outras anotações autorizadas por lei)

A Companhia Paulista de Estradas de Ferro, de acordo com Ata da Assembléia Geral Extraordinária realizada em 10/11/1971, teve alterada sua razão social para FEPASA — Ferrovias Paulista S. A., incorporando-se-lhe, nessa mesma data, as Estradas de Ferro Sorocabana, Araraquara e São Paulo Minas, todas sociedades anônimas, e pessoal dessas ferrovias, nos termos da Lei Estadual n.º 10410, de 28/10/1971, constituídas em Quadros Especiais distintos, foi integrado na Secretaria dos Transportes do Governo do Estado de São Paulo, nos termos do registro n.º 472094, na Junta Comercial de São Paulo.

São Paulo 12 de fevereiro de 19 85

51

6

BENEFICIÁRIOS

Pessoas que dependem economicamente

Nome	Data do Nascimento	Estado civil
<i>Esposa e filhos.</i>		

CARTEIRAS ANTERIORES

Número	Série	Data da entrega
		de de 19
		de de 19
		de de 19
		de de 19

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 Julio Prestes*

148
n.º *Ferrovia*

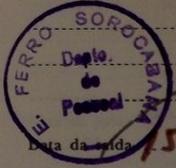
Espécie do estabelecimento.....

Natureza do cargo *Administrativa*

Data da admissão *22* de *Julho* de 19 *42*

Registro n.º *37785* a fl.

Remuneração (especificada) *10000 373 58*
mensais



Assinatura do empregador *[Signature]*
Data da saída *15* de *agosto* de 19 *72*
Assinatura do empregador *[Signature]*
V. L. F. 134

ANOTAÇÕES

A Companhia Paulista de Estradas de Ferro, de acordo com Ata da Assembléia 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*

[Signature]
Dep. Doc. Administração - FEPASA

36

ANEXO C – ORÇAMENTO GRÁFICA

3 de Outubro de 2012

PROPOSTA GRÁFICA

Rua Átala Bitencourt, 152
 Fone: 55 18 3311 0510
 Fax: 55 18 3311 0511
 CEP 19067-430
 Presidente Prudente – SP

marcoarelio@cipola.com.br
 atendimento1@cipola.com.br
 atendimento2@cipola.com.br
atendimento3@cipola.com.br

Cliente:
A/c: JESSICA
e-mail:

Tel.:
Fax:

Conforme a sua solicitação, enviamos nosso orçamento referente ao(s) serviço(s) abaixo mencionado(s):

No. Orçamento	Quantidade	Descrição	Preço Total
97196	500	<p>REVISTA GEMPREADA 36 PGS DE MIOLO + CAPA</p> <p>Formato Fechado 21.0 x 30.0 cm.</p> <p>1 Capa, Formato aberto 42.3x30.0 cm, impresso a 4x4 cor(es), em Couche Fosco , 170 grm.</p> <p>36 Páginas de miolo, Formato aberto 21.0x30.0 cm, impresso a 4x4 cor(es), em Couche Fosco , 150 grm.</p> <p>Empacotados e Encaixotados, Alceado / Grampeado / Refilado</p> <p>Processamento e Gravação de chapas *CTP inclusos no orçamento.</p>	R\$ 4,500.00
97197	1.000	IDEM ANTERIOR DESCRITO ACIMA	R\$ 5,350.00
97198	10	<p>REVISTA GEMPEADA 36 PGS DE MILO + CAPA</p> <p>Formato Fechado 21.0 x 30.0 cm.</p> <p>1 CAPA, Formato aberto 42.0x30.0 cm, impresso a 4x4 cor(es), em Couche Fosco , 170 grm.</p> <p>36 Páginas de miolo, Formato aberto 21.0x30.0 cm, impresso a 4x4 cor(es), em</p>	R\$ 600.00

Couche Fosco , 150 grm

Empacotados, Alceamento Manual

Processamento e Gravação de chapas *CTP inclusos no orçamento.

CTP - Dispensa o uso de fotolitos fazendo a gravação direto na chapa ganhando mais qualidade, agilidade e muito mais fidelidade nas cores e pontos de impressão.

IMPORTANTE:

- Forma de pagamento: 30 DDL
- Validade da proposta: 18/10/2012
- Entrega: A combinar, uma vez aprovadas todas as artes, de acordo o programa de produção.
- Cipola - Inteligência Gráfica, não se responsabiliza por impressões realizadas sem provas de cor.
- Este Orçamento está apoiado na informação fornecida pelo cliente. Qualquer reajuste nos preços estará apoiado nas diferenças que se encontrem na recepção dos arquivos originais do cliente.
- Reservamos o direito de entregar 10% a mais ou a menos da quantidade solicitada, de acordo com as normas A.B.T.G.- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TECNOLOGIA GRÁFICA.

APROVAÇÃO: Para aprovar o (os) orçamentos (s) é importante fazer um círculo no ou nos orçamentos aprovados além de preencher a informação que se apresenta a seguir:

<p>Orçamentos Aprovados</p> <hr/> <p style="text-align: center;">Nome</p> <hr/> <p style="text-align: center;">Assinatura</p> <hr/> <p style="text-align: center;">/ /</p> <p style="text-align: center;">Data</p>	<p>Representante</p> <p>MILENE</p>
---	--

ANEXO D – ENTREVISTAS

Nome: Reginaldo Valadão

Idade: 86

Profissão: Telegrafista Aposentado

Endereço: Av. Coronel José Soares Marcondes, 601 – Vila Maristela

Telefone: (18) 32211240

Data da entrevista: 11/10/2012

Meio: Pessoalmente

Concedida a: Bruno Augusto Silva e Jéssica Soares

Reginaldo: Minha carteira de trabalho é de 1943.

Bruno: Na ferrovia o senhor já entrou com o registro ou trabalhava um tempo sem registro?

Reginaldo: Não, eu fiz um curso CFT Curso de Formação de Transporte eu me propus aquela época a fazer uma coisa que eu sempre fui um homem comunicativo então eu tive essa facilidade de ser falante certo? Então eu queria aprender telégrafo, eu era telegrafista da Estrada de ferro Sorocabana fiz o curso de dois anos porque até você decorar todo o alfabeto telegráfico você tem que praticar muito, é como um computador você tem que aplicar aquilo que você está assimilando e depois desenvolver, porque o que fiquei dois anos, eu nasci em uma cidade Palmital e filho de uma família muito pobre um grupo escolar, eu saia da escola meio dia e andava três, quatro quilômetros nos sítios para apanhar algodão, café, bater feijão, plantar arroz, eu era um meninote, mas era da lavoura e meus pais eram serventes do grupo escolar, eles que faziam a limpeza depois que terminava as aulas, né? Tinha sete irmãos, eles ganhavam pouco, então, tudo isso, a gente despertou para ajudar a família, no que dava e uma educação que meus pais me deram, ético, de ser um homem integro e teria que ter uma formação muito boa, mas na minha terra palmital, não tinha ginásio, você terminava o grupo escolar não tinha para onde você estudar. Aprendi telégrafo em dois anos, como me sobrasai eu fui convidado aquela época para trabalhar aqui em Presidente Prudente.

Bruno: O curso era feito onde?

Reginaldo: O curso era feito em Assis, então eu vive muito bem, aprendi o telegrafo e fui escolhido para vir trabalhar aqui, porque aqui o serviço era muito grande, porque a comunicação naquela época, quando a ferrovia estava se desenvolvendo era exclusivamente no telégrafo comunicações ou correio era coisa, você punha uma carta aqui e daqui um mês chegava. Então o telégrafo é a comunicação mais rápida e agente conseguiu sobressaísse e me mandaram para trabalhar aqui e eu vim ao fim de 46 e eu fiquei aqui um ano e pouco aí eu resolvi estudar dentro do horário, era assim uma espécie de um auto de data, porque eu não tinha condições de frequentar um ginásio, porque aqui tinha um ginásio, porque não tinha como, os meus horários eram todos espaçados, hoje eu entrava às 6h da manhã e saia 12h30, 13h, e depois entrava 13h, saia 18h, depois entrava 18h a tarde saia, então, o horário não eram compatível com a escola, então eu não consegui estudar aqui, eu fui estudar em São Paulo, quando eu morava em Osasco, eu tomava, e fiz o curso em Madureira Santa Inês, praça Carlos Blum em 1990, e lá fiz o ginásio, colegial, entrei na faculdade junto com a minha filha, mas por aquilo que eu já expliquei para vocês, incompatibilidade, então eu tinha que pagar para mim e para ela, então não tinha como depois. Eu prestei um concurso para escriturário para

departamento do tráfego da Estrada de Ferro Sorocabana, lá em São Paulo, na Estação Júlio Preste, ali onde era a Estação central, e então eu prestei esse concurso e fui transferido porque trabalhava, sai daqui, fui trabalhar em Osasco, sai de Osasco através desse concurso para ir trabalhar na Estação Júlio Prestes, como escriturário do departamento de tráfego ai eu fui para o sindicato dos ferroviários e lá não era assim uma, eu era tão somente sócio sindicalista, mas eu fui trabalhando e assimilei a responsabilidade de sindicalista e consegui depois de alguns cargos de importância dentro da estrutura sindical, consegui receber alguma relevância e na revolução de 64 fiquei preso 43 dias no quarto regimento de infantaria de Quidana, um quilometro e meio longe da minha casa que eu morava, em Osasco Quidana é um bairro de Osasco, fiquei preso na revolução, perdi o meu emprego pelo ato institucional numero 1 parágrafo 7 a linha G. Nessa época quando eu já fui punido eu não consegui arrumar emprego, ninguém queria dar emprego, a elite era muito sectária ela era muito rígida e os empresários, olhavam era um preso da revolução é tudo comunista, então a gente tinha que, ganhar um dinheirinho aqui, outro ali, eu fui motorista de micro-ônibus, trabalhei seis anos mais ou menos como motorista de micro -ônibus, e naquela vida de motorista eu consegui uma certa relevância porque eu era bem falante, era bem comunicativo, tinha um bom discurso, eu me candidatei a vereador, mas os coronéis dos três quartéis de Quitana, eles me impugnaram, e eu só consegui ser candidato faltando três dias para as eleições e fui o vereador mais votado e entrei como o vereador mais votado de Osasco, isso no distante ano de 1965, em 66 eu tomei posse como vereador mas aquela época não era remunerado, então eu continuar trabalhando e a noite ia para as sessões da câmara ai, terças e quintas feiras ai então eu fui desenvolvendo a política, estudando e fiquei 12 anos vereador, três vezes que eu fui vereador, sempre o vereador mais votado porque além de ser punido com injustiças da revolução, eu era muito respeitado porque eu era pobre, morava no fundo do quintal do meu sogro e desempenha uma, muito vigilante, astuta, queria aprender, até que em 1983 o prefeito chamou-me e disse que eu ia ser candidato a deputado, eu disse mas eu sou pobre eu não tenho onde cair morte, ai ele disse vai ser você, fui candidato a deputado, me elegi. Fui deputado oito anos, aqui eu trouxe uma atividade parlamentar esse aqui é o conteúdo do meu discurso 1982, da assembleia legislativa, porque eu não queria mais, por vontade própria, então eu vou dar um pra você e um pra você, então eu me elegi deputado em 1982. 82 ou 84? Acho que foi 84. E ai fui eleito como décimo deputado mais votado da minha legenda, que era o MDB, e vice líder da bancada com responsabilidade do plenário dentro da assembleia, então o meu líder era nada mais nada menos do que o Alberto Goldman, que foi governador de São Paulo, do Serra, ele foi governador, ele é muito meu amigo, gosta muito de mim, então eu fiquei como vice líder da bancada e depois em 82, fiz esse pronunciamento que não queria mais, porque lá tinha uma caterva de vagabundos que completavam embora sendo deputados da oposição, faziam, encostavam num balcão de negócios e faziam sua tramóias lá, então eu me recusei, era continuar quando o Ulisses Guimarães, acho que você já ouviu falar, o Ulisses Guimarães chegou para mim e falou assim candidato a deputado federal, eu falei não senhor, nem para estadual mais, eu vou embora para a minha casa, e me retirei. Escolhi sair da política então essa é a minha passagem assim, sei lá se posso dizer de um homem que saiu de um ambiente onde não tinha, não lhe apeteceu, continuar e graças a Deus estou aqui nos meus oitenta e seis anos de idade e até dois anos atrás eu jogava futebol aqui, ali na Apea, no campo ali em cima. É aminha vida assim, tudo o que vocês quiserem que eu fale sobre ferrovia eu posso falar.

Bruno: A ferrovia foi o primeiro registro que o senhor teve na carteira?

Reginaldo: Foi primeiro, que foi em 1943

Bruno: Tem alguma lembrança, alguma coisa que o senhor lembra?

Reginaldo: Eu acho que, a tristeza da gente, a frustração maior, é que a gente conseguiu, assim, dentro da participação, inculcar nos companheiros responsabilidade que a cada um cabia desempenhar e eu acho que eu passei essa imagem positiva, sem sombra de dúvida, ser um paradigma assim, de um homem reto, desceite honesto, trabalhador e completei dia 30 agora que passou 62 anos de casado, eu sou casado, graças a Deus, tenho uma família muito bem constituída, e sou bisavô, por três vezes. Com esta energia toda, porque ninguém chega, ou chegam, saíram de onde saíram, a uma qualidade de vida como a minha, eu não bebo, eu não fumo, eu não como carne vermelha, eu tenho umas esquisitices assim.

Bruno: E o que era mais difícil no trabalho de telegrafo, era decorar?

Reginaldo: Não, decorar, isso a gente aprendeu logo. A gente se esmerou, caprichou bastante, porque precisava aprender porque sempre teve assim um ato de confiança naquilo que a gente fazia. E o que mais, é assimilar os usos e costumes porque era uma cultura rudimentar, era uma gente que não tinha leitura, não tinha princípios, não sabia o que era a ética, e era muito assim, triste, a convivência com esse naipe de gente. Sempre, é parte da cultura é obvio, prevaleceu nesse país, uma das coisas mais tristes do mundo, que é o sujeito, primeiro ele não quer estudar, ele não quer aprender, ele quer vencer pela via mais rápida e mais fácil, então, o fisiologismo político daquela época era asqueroso, nojento, abominável, porque já existia as castas políticas, ou melhor, os partidos, e geralmente como São Paulo tinha um governador de nome Ademar de Barros, ele tinha um partido político chamado PSP (Partido Social Progressista) mas embora a gente tivesse assim uma formação mais avançada, a gente não conseguia, no quadro das promoções, a cargos de chefia, porque, primeiro, condição, você tinha que ser inscrito no partido social progressista, se você tivesse um parente que era chefe do partido, numa localidade lá de onde você veio, do seu tio, seu primo, seu avô, seu pai, aí então você, no quadro de ascensão de melhoria salarial, era evidente, eminente, não tinha conversa, esse é nosso, mas ninguém respeitava o seu conhecimento, ninguém queria saber se você sabia, se você leu, que livro você leu, eu li "Utopia", de quem, Tomas Moron, mas quem é esse cara, então é tudo dentro daquele performance que fazia esmorecer, porque o apadrinhamento que era a válvula do seu crescimento financeiro nos quadros de promoção da Ferrovia ,então era um chefe semi alfabetizados sem qualquer condições de ser chefes.

Bruno: Dentro dos vagões existia separação de classe social?

Reginaldo: Tinha carros de primeira classe e de segunda classe para você ir no carro restaurante você tinha que ser passageiro da primeira classe, os bancos do trem de passageiros daqui até São Paulo demorava 12 horas, então você vê você sentado num banco duro daqueles com um banheiro descuidado, e como é que você ia fazer suas necessidades, enquanto a elite dominante ia de primeira classe com estofado todo com encosto era a elite que determinavam os costumes deste país e desgraçadamente cresceu de um poder econômico muito rígido muito desumano haja vista a escravidão.

Jéssica: A ferrovia foi o primeiro emprego do Sr e o Sr acha que isso foi determinante para a sua entrada na política depois?

Reginaldo: Não teve ligação nenhuma ocasional por exemplo, eu nasci em uma cidade pequenininha que quando vocês vão para São Paulo vocês passam por ela Palmital depois de Assis, e lá minha família é muito pobre e eu com a idade de 12 ou 13 anos apanhava algodão e café trabalhava na roça porque não tinha emprego na cidade então você tinha que se submeter, se você quisesse ir no cinema Você tinha que trabalhar a semana toda e depois arrumar uma caixinha de engraxate e saia para engraxar o sapato aquelas botinas todas sujas de terra.

Meus pais sete irmãos eu era o penúltimo e tinha que escolher uma profissão barbeiro, sapateiro ou como eles chamavam quem trabalhava no empório para entregar mercadoria então era uma escassez de emprego então vamos estudar, e depois graças a Deus foi o que aconteceu comigo.

Bruno: O Sr se recorda para entrar no telégrafo como que era por meio de entrevista?

Reginaldo: Não fiz entrevista, fiz um concurso uma prova e eu já era mais ou menos já uma apitidão consegui graças a Deus e fui sempre nas minhas orações porque eu sou um homem muito religioso, sou católico não sou contra religião nenhuma mas eu nas minhas orações ao lado da minha esposa o seguinte se eu começar a orar agora e nunca mais parar não vou poder agradecer a Deus tudo que ele me deu foi um esforço pessoal também uma vontade enorme de galgar esses postos tudo através de muita perseverança e pertinência, muito esforço. Eu acho que hoje pessoas desmotivadas por razões alheias e não consegue vencer é tão bom vencer até nas peladas de futebol agente chuta a canela do outro.

Jessica: Na época o que a ferrovia representou para a vida do Senhor?

Reginaldo: Ela representou assim tudo então parece que era vocacionado para ser telegrafista e tudo o que eu aprendi foi muito bom, agora eu sei que de acordo do invólucro de cada um mas na época com toda dificuldade que já enumerei a ferrovia foi muito importante para minha vida. Até hoje toca o telefone e: Alô o Sr quer falar com quem? Na intimidade de um passado que já vai para longe, você não está me reconhecendo? Sou o Alexandre você não se lembra de mim. Onde passei graças a Deus deixei um marco relevante da minha presença como um homem que ele não respeitou ele amou as pessoas. Isto é muito importante.

Jéssica: O senhor tem contato com todos os seus amigos da época da ferrovia?

É muitos deles me telefonam, muitos querem que eu vá vê-los. Eu ainda dirijo, mas eu tenho medo de dirigir na estrada. De vez em quando eu pego meu genro, que gosta de passear comigo, nós vamos fazer uma estaçõzinha ai, lá pra São Lourenço, Lambari, depois para Santos, e a gente vai revê-los. Mas com essa idade que eu tenho, os homens da minha faixa, já foram embora. Não estão assim com essa agilidade. Eu ainda hoje pratico esporte, embora eu tenha parado, por causa do meu joelho, meu joelho começou a reinar, então eu parei, mas até hoje, se você for ao parque do povo, hoje a tarde, depois das 16h30, eu estou andando, uma hora lá, eu ando uma hora no parque do povo todo dia, exceto sábado e domingos.

Jéssica: Qual que é a melhor lembrança que o senhor guarda da ferrovia

Reginaldo: Tenho tantas lembranças. As vezes eu estou lá na minha casa, E começo a fazer as minhas reflexões, a lembrar do passado, mas eu tenho saudades do telegrafo. O telegrafo hoje, ele já, os aparelhos tem lá em Campinas, lá em Botucatu, e, mas eu, a letra A é assim, são duas tabuinhas sabe, não é o Morse, o Morse é outro tipo de telegrafo, esse telegrafo chama-se espainolete, então são duas tabuinhas, o A, o B é uma aqui e duas aqui, o C é uma aqui, outra aqui, uma aqui, outra aqui, o D é uma aqui, três aqui. Então eu sei tudo, porque a prática é enorme. Tenho saudade sim. O meu pai, quando eu nasci ele era ferroviário, ele era guarda chaves, ele que punha o pé na libra da chave, para que o trem não desviasse, então ele punha o pé, fixava, então fixava a ponta do trilho e o trem entrava na estação, então, é ele me levava junto com ele para esperar o trem, e eu, ele punha o pé na libra da chave, e eu punha o meu pézinho, porque eu era pequenininho, punha o pézinho assim, para imitá-lo, e dai veio um amor imensurável àquilo que ele fazia, o respeito que a gente tinha por ele, e as coisas boas, que ele passava pra gente, então a gente sente saudades disso sim. Ele trabalhou na Sorocabana, ele trabalhou 10 anos, depois ele arrumou um emprego melhor, foi trabalhar na limpeza dos grupos escolares, então a minha mãe nos deixava com minhas irmãs mais velhas, e ia trabalhar junto com ele, ai a vida começou a melhorar.

Jéssica: Qual foi o ano que o senhor passou no concurso para trabalhar na estrada de ferro

1942.

Jéssica: Admissão: 1º de maio 1946, o senhor passou em 1942 né?

Reginaldo: Sabe porque, aqui era um regime de trabalho, aqui era estatutário. E ai é outro regime, então foi 1943.

Jéssica: A gente trouxe umas fotos para mostrar para o senhor

Reginaldo: Aqui a estação. Eu cheguei aqui em 1946, e eu não tinha onde ficar, porque eu não conhecia ninguém. E onde é aquele hotel Brasil, eu fui lá pedir para eles, se eles podiam esperar uns quinze dias, pra deixar eu dormir lá e, 10 dias depois eu ia receber o meu pagamento e ia pagá-los, era um velho sabe, coitado, eu falei para ele assim “eu queria que o senhor esperasse uns dias ai, porque eu não tenho dinheiro para pagar o senhor”, ele falou “ah não, ferroviário e soldado da policia, anoitece mas não amanhasse, foge e pula a janela”. Eu fiquei tão triste de ouvir aquela resposta, mas depois eu arrumei um lugarzinho para dormir, e fiquei uns seis dias comendo sanduíche sabe, depois ficaram com dó de mim, e me arrumaram uma pensão. Eu pagava direitinho.

Jéssica: Não foi fácil então esse começo aqui em Prudente?

Reginaldo: Não, não, foi muito difícil, o ferroviário era assim, discriminado, ferroviário e soldado da policia. A gente fez da vida, o termo é muito pesado, mas a gente tem essa veleidade, um paradigma, porque viver é difícil, e a gente não podia vacilar se não a gente entrava no rol dos comuns, e a gente tem sempre um pouquinho de orgulho e de vaidade, principalmente quando você escreve a sua história com muito suor, e eu acho que, outro dia eu dizia para minha esposa, que bom, nós nos entendemos tão bem, temos uma família muito bem estruturada, nossa. Eu tinha uma papelada lá para trazer, mas eu mudei-me a poucas semanas e eu não sei onde coloquei a papelada. Tenho fotografias com políticos, Juscelino Kubichek, lá de Osasco, ai eu falei ai meu Deus eu podia achar, mas eu não consegui, e eu fiquei

pensando, falar assim da política, a relevância lá é ferrovia, então se eu falar em política não pensar assim, esse cara ai está querendo notoriedade.

Bruno: Depois de tantos anos trabalhando na ferrovia, como que o senhor vê ela hoje, abandonada, do jeito que está.

Reginaldo: Ah, é uma história triste. Você sabe, o mundo é uma longa corrida em busca do ouro. Todo mundo quer ficar mais rico. O que aconteceu com as ferrovias do Brasil, é que hoje elas estão ai sucateadas, todas abandonadas, com os trilhos apodrecendo, os pinos que fixam os trilhos nos dormentes, tudo se desfazendo. A responsabilidade desse esquecimento das ferrovias, foram os grandes grupos econômicos internacionais, então olha, quanta coisa influiu nisso ai, primeiro, o governo onerado cada vez mais, porque as despesas eram muito grandes, pagamento de pessoal, manutenção do material que estava ai embora decadente, as montadoras de caminhões, ônibus e carretas, as empresas de ônibus que tem interesse que as ferrovias não voltem a funcionar, porque se não como é que faz, vão cair, a renda. As empresas de pedágio, elas tem um lucro astronômico, e as responsabilidades futuras do governo, porque é evidente que ia ter despesas com o social, homens aposentando, funcionários aposentando. Tudo isso, grupos econômicos e desgraçadamente não são nacionais, são internacionais, são a ALL que é toda ela espanhola. Então tudo isso ai, juntaram-se para deixar apodrecer cada vez mais, e também, a falta de visão e comprometimento dos políticos, que não desejam de jeito nenhum, porque eram induzidos pelo próprio governo a que pertenciam, a esquecer, a esquecer esse mútulo que está ai. Então, hoje, com essas rodovias que nós temos que são verdadeiros tapetes, é mais fácil por o seu automóvel na estrada do que ficar 12 horas dentro de um trem sucateado, sem qualquer perspectiva de chegar antes, tudo isso ai esmoreceu, e nós estamos perdendo, a bem da verdade, um grande patrimônio histórico. A coisa foi tão abominável, condenável, ele já morreu que Deus o tenha, quando o governador de São Paulo comprou 100 locomotivas moderníssimas, que estão até hoje nas oficinas da ferrovia em Campinas, todas apodrecendo, porque, a ferrovia foi terceirizada, por esses grupos que compraram a 30 anos concessão, já virou ferro velho, já não tem mais utilidade nenhuma. Então veja que coisa censurável, o governo gastou dinheiro e comprou pra por locomotivas novas, compraram novinhas da Europa, e estão lá apodrecendo. Então meu amigo, não tem mais o que. Esse país aqui não tem perigo de melhorar.

Nome: Benjamim Resende

Idade: 79

Profissão: Historiador

Endereço: Rua Vitor Valério, 126

Telefone: (18) 3908-2151

Data da entrevista: 04/10/2012

Meio: Pessoalmente

Concedida a: Jéssica Soares e Wellington Fonseca

JESSICA: O que é foi a ferrovia na sua vida?

Benjamim: A Estrada de Ferro Sorocabana é essa que liga São Paulo até o Porto Epitácio, mas eu tenho uma vivência muito maior com outras ferrovias também, porque eu nasci em Minas Gerais e da minha cidade Lavras até São Paulo havia uma estrada de ferro Rede Mineira aviação, era tão ruim que eles fizeram um trocadilho ruim mas vai, porque chegava na Serra da Mantiqueira aí tinha uma piada toda a segunda classe desce para empurrar o trem e também o central do Brasil que por exemplo do Rio de Janeiro à São Paulo, como eu estudei e trabalhei em São Paulo eu usei muito a ferrovia a Estrada de Ferro Central por aquela parte de Taubaté, São José dos Campos, então eu tenho uma vivência muito grande e também da Mogiana, porque os meus tios se espalharam de Prudente à São Paulo, então agente ia de trem de São Paulo à Ribeirão Preto pela Mogiana e depois pela paulista que era de até Panorama, então eu tô dando um traçado assim, você perguntou na minha vida a ferrovia, então são problemas que hoje nós não temos mais porque acabaram com as ferrovias e pra reinstalar vai ser muito difícil, porque o Brasil é um país muito grande, uma expansão territorial muito grande e pra fazer ferrovia com a velocidade que nós temos hoje de tudo pra ontem então torna difícil uma rodovia a não ser que eles lancem do Rio de Janeiro à Campinas o trem bala que aí vai ceder realmente mesmo para alguns pontos mas nós poderíamos dividir em três eixos, o sul do Brasil, o Rio Grande do Sul com Santa Catarina ou Paraná, Minas e Rio de Janeiro e um outro no Nordeste, Ceará da região Amazônica, mas isso aí vai muito dinheiro e nós não temos tempo para isso, ninguém quer nada pra ontem, tudo para anteontem, então aí a ferrovia ficou relegada ao plano secundário, mas o que importa mesmo é fazer um traçado pra você da Estrada de Ferro Sorocabana, ela começou em 1910 e foi percorrendo as cidades, agente chamava antigamente de Alta Sorocabana, por causa da Estrada de Ferro que ela foi percorrendo. Então ela chegou aqui em Presidente Prudente em 1919 e a cidade foi fundada em 1917, então o coronel Goulart, Francisco de Paula Goulart ele veio de Assis de Trem até Indiana aí parava aí depois ele veio naquele monotrilho onde os trabalhadores da estrada de ferro trabalhavam e ele veio de Indiana até Regente Feijó, e veio a pé de Regente Feijó pra cá a estrada só chegou aqui em 1919 quando ela foi inaugurada e aí ela continua o seu caminho, Bernardes, Anastácio, Venceslau, Epitácio. Então toda a história de Prudente antiga, vamos dizer até o seu cinquentenário, até 1959, foi graças ao seu desenvolvimento pela Estrada de Ferro Sorocabana. E ela que trouxe todo o progresso para a região, porque nós não tínhamos outro meio de comunicação. Para mostrar que a gente não tinha, o Coronel Goulart, ele chegou aqui em setembro de 1917 e o engenheiro da estrada de ferro estava demarcando a estação onde é hoje, ele disse isso é meio, essas terras são minhas, quero marcar aqui um ponto para fazer a minha cidade, mas quero conhecer melhor, o senhor não tem uns cavalos para me emprestar, aí ele emprestou dois cavalos, e eles no outro dia, no dia 13 de setembro de 1917 saíram,

pelas trilhas que haviam, pelas picadas, foram até Anastásio e voltaram. Você vê a dimensão do cavalo na época, que a gente não tinha vamos dizer os meios de locomotiva. Isso é importante. O que representa a Estrada de Ferro Sorocabana não só na minha vida, mas de todos os meus coevos, contemporâneos, a gente ia pra São Paulo era de trem, saía daqui era mais ou menos por volta das 16h da tarde e chegava no outro dia lá às 8h, 9h da manhã. Eram 17, 18, no começo até mais horas né. Então a Estrada de Ferro Sorocabana, os trens que movimentaram toda essa linha, nós podemos dividir em três épocas. A primeira época todos os vagões eram de madeira, até 1940 e pouco, então a gente vinha naqueles trens balançavam barbaridades, porque a bitola era estreita e, com todos aqueles vidros com a Estrada de Ferro Sorocabana. Quando foi por volta de 1940, devido a região aqui na década de 20 foi florescente na parte do café, então a Estrada de Ferro Sorocabana fez o ouro verde, os vagões todos verdes, para simbolizar o café. Já no final da década de 40, aqui, depois da confusão internacional que houve a respeito do café, que o café caiu em 1929, em 1930 praticamente os todos aqueles que plantavam café, já não tinham para onde vender o café, o presidente da república mandou queimar os cafés, um crime na época, aí todo mundo desistiu de plantar o café e começou a plantar algodão. Algodão, amendoim, e na época da guerra hortelã. Conseqüentemente, eles criaram novos vagões brancos, de alumínio branco, que era o ouro branco. Então nós tivemos todos os vagões primeiro de madeira, alumínio, latão verde, depois o que prosperou até a década de 60 foi o ouro verde. No começo demorava umas 24 horas para chegar em São Paulo, depois foi melhorando, até chegar com 18 horas que era o mínimo, aí a gente saía de Prudente até São Paulo com 18 horas. Essa é o nosso trajeto de viajante. Mas, o mais importante é que todo o progresso de toda a nossa região aqui se fez a base da Estrada de Ferro Sorocabana. A plantação de café exportava para São Paulo, de São Paulo ia pra Santos, depois o algodão que se colhia aqui, e mesmo o feijão, o milho, tudo era exportado pela Estrada de Ferro Sorocabana. Haviam aqueles vagões só específicos para lotar de milho, café, as sacas. E uma coisa importantíssima, que eu tenho dó pelo menos, não sei se vocês são prudentinos, o que estou assim sentindo e bastante é que nós tinha ali em frente a rodoviária, nós tínhamos o expurgo, aqueles armazéns. De repente o governo do estado faz lá o poupa tempo, aí roubaram toda a madeira de lei que havia naqueles galpões que você não sabe para onde foram. Acaram com um patrimônio importantíssimo da Estrada de Ferro Sorocabana dentro de Presidente Prudente. Por que, porque todos os caminhões encostavam, desciam ali toda a mercadoria, e do outro lado os vagões encostavam e eram levados para lá. Então ali nós chamávamos de expurgo, porque toda a mercadoria ia pra lá. Meu pai trabalhou no expurgo, com os amigos dele, descarregando café, milho e algodão, levando pra lá. Então um ponto importantíssimo foi justamente essa parte do expurgo, que era o elo praticamente, das grandes mercadorias serem exportadas, porque não dava pra você colocar o caminhão lá dentro da estrada de ferro na estação. Eu recrimino todos esses prefeitos que tiveram, principalmente esse último, vereadores que deixaram fazer o poupa tempo. Que ali, eu até tinha sugerido para alguns prefeitos fazer ali o shopping popular, camelódromo, porque eram tantos vagões, e preservar a estrutura toda. Então nós vamos acabando aos pouquinhos com uma cidade, que era uma cidade, antes dos 50 anos, e depois de 50 anos. E nós vamos demolindo e ainda bem que nós preservamos algumas coisas, inclusive a catedral. Hoje, o antigo bispo queria fazer duas asas nela, como foi feito na Vila Marcondes, queriam fazer também na catedral São Sebastião, aí foi uma guerra danada, nós não deixamos. Se

você percorrer todas as cidades da alta sorocabana, todas as igrejas Matriz, são todas pequenas, você o vê o monsenhor Sarrion, a mentalidade quando ele chegou em 1955, pra construir uma Igreja aqui, disse “não, aqui comporta uma igreja grande” todo mundo disse “você é louco”, e fez uma grande catedral que é hoje bonita, serve de espelho para toda a nossa região, e que a gente tem que conservar e ainda mais tem que conservar porque afinal de contas nós tivemos aqui um artista plástico que pintou toda a igreja, toda aquela pintura, o artista plástico José Botozo pintou toda ela, e ele faleceu esse ano, então agora mais ainda é um monumento histórico para Presidente Prudente, juntamente com o que se foi que é a Estrada de Ferro Sorocabana e hoje ela não existe mais, existe para transporte, mas mesmo assim um transporte caro, que foi feito um contrato muito caro, do governo com essa companhia, e agora eles não tem como retirar isso ai, coisas de Brasil.

Jéssica: A estrada de ferro, ela demarca bem, ela divide a cidade, que na época que a Vila Goulart se desenvolveu pra essa região, esse lado de cá da cidade, e do outro lado a Vila Marcondes, isso se deu por que assim, e porque esse lado da cidade se desenvolveu mais que o lado de lá, como que se explica esse desenvolvimento?

Benjamim: Em 1917, o Coronel Francisco de Paula Goulart, ele fundou Presidente Prudente, do lado de cá porque a fazenda dele estava demarcada pro lado de cá. Quando foi em 1919, chegou o coronel José Soares Marcondes, e ele pegou, tinha empreita, a fazenda do outro lado lá que é a fazenda Montalvão. Então uma terra não tinha nada haver com a outra. E a estrada de ferro foi cortando nessa direção, das duas grandes propriedades. A sorocabana, a estrada de ferro ficou uma cerca, do lado de lá e do lado de cá. Agora porque que cresceu, no começo o coronel José Soares Marcondes, em 1919, ele era empolgado demais, e ele começou a vender todos os terrenos do lado de lá na vila Marcondes, de 5, 10, 15 alqueires, e a terra de lá era muito melhor que a do lado de cá, pra produção, de café principalmente, então lá começou crescer mais, a se desenvolver mais. Depois ele colou ali na Estrada de Ferro Sorocabana, do lado de lá, uns dois barracões que ele fazia uma espécie de armazém pra vender para esse pessoal que comprava terra lá. Do lado de cá, o coronel Goulart, ele foi abrindo as avenidas, e foi mais pra comercio, pra quem vinha pra fazer comércio, então foram duas mentalidades completamente diferentes. Cresceu mais pro lado de cá porque a cidade é plana, do lado de lá você pode notar que é altos e baixos. E depois houve um senão, que muita gente desconhece, que em 1924, o general Isidoro, foi um revolucionário que quis tomar o governo de São Paulo, e a tropa dele se espalhou por todo o estado de São Paulo. Eles chegaram aqui em 1924, e o que eles fizeram, tomaram o poder, quem era prefeito na época era o coronel Goulart, e pra baixo da estação, onde fica hoje um posto do lado de lá, era casa do coronel, tomaram a casa do coronel, apoçaram daquilo ali, e fizeram com que o quartel general. Quando eles estavam perdendo a revolução, eles atravessaram para o outro lado da linha, e saquearam todo o do Coronel Marcondes, e não satisfeitos ainda colocaram fogo, uma história triste que atrapalhou até o desenvolvimento de Prudente nesse período ai. Depois em 1925 já voltou o coronel Goulart como prefeito e ai nós tivemos uma rivalidade desses dois coronéis, pra não entrar no mérito da rivalidade eu vou dizer assim, de 1917 a 1925, o predomínio foi do coronel Goulart. De 25 a 30, foi o predomínio do Marcondes. Ai com a revolução de 30 acabou o poderio dos coronéis no estado de São Paulo. Por que cresceu mais lá, ou mais aqui, porque aqui era plano e se desenvolveu mais, as terras eram planas para fazer casa, comércio. Do outro lado mais pra lavoura, e

lavoura é passageira.

Jéssica: O senhor falou que o seu pai trabalhou no espurgo de Prudente. Quando que vocês vieram para cá

Benjamim: Meu pai chegou aqui em 1939. Eu tava com seis anos de idade.

Eu nunca tive a intenção de escrever nada. Só que eu acabei, em 1986 me transferindo pra Santos, e lá na academia santista de letras eu encontrei com uma conterrânea minha de Minas, até com o mesmo sobrenome, que escrevia as crônicas lá de Santos, e um dia ela falou, porque você não escreve sobre Presidente Prudente, precisa guardar essa memória. Então quando eu voltei em 1991, aí eu comecei a escrever essas crônicas, até então eu nunca tive assim, um desejo de escrever sobre Presidente Prudente, guardar. Hoje eu sinto uma falta enorme, de muitas fotos que a gente deveria, hoje através do facebook, esse meu livro, você chegou a ler o meu livro:

Jéssica: O raízes prudentinas,

Benjamim: Pra eu arrumar aquela foto foi uma dificuldade tremenda mas de repente o facebook está cheio de.

Jéssica: O senhor chegou aqui em 39, quando tinha seis anos, dessa época que lembranças que o senhor tem?

Benjamim: O meu pai era um andejo, então nós viemos pra cá em 39, de repente o meu avô faleceu lá em Minas, aí nós voltamos pra Minas, aí ficamos lá uma temporada, aí o meu pai, quando chegou em 1941, 42, ele voltou mas voltou sozinho, aí ele foi trabalhar o expurgo com os amigos dele, carregando sacos e tal, isso por uma temporada, depois como eles eram bons no machado, eles contrataram empresas, aqueles pessoal de sítio que queria desmatar a região toda aqui. E meu pai tinha uma mania, antes de falar em preservação, ecologia, toda árvore, madeira de lei que ele encontrava ele não derrubava, ele deixava. Porque dizia isso aqui é preciosidade daqui uns anos não vai ter mais. Então quando nós viemos pra cá, em 42, depois nós voltamos em 43. Depois ele pegou um serviço em Volta Redonda, fomos para Volta Redonda, depois voltamos para Prudente, era o nosso pião, a gente vinha pra cá, porque aqui ele comprou um sítio no limoeiro de 50 alqueires e ele cuidava do sítio e ele não vendeu o sítio, ele só vendeu o sítio em 1948 quando começou a abrir o mirante, aí ele comprou lá 1000 alqueires no mirante, aí eles foram derrubar e meu pai deixou os 50 alqueires. Quando ele saiu de lá que vendeu, o cara mais do que de pressa derrubou os 50 alqueires, mania de fazer pastos.

Nome: Carlos Garrido e Cecília Figueira Garrido
Idade: 82 e 83 anos, respectivamente.
Profissão: Aposentados
Endereço: Rua João Sérgio de Oliveira, 353 – Jardim Santa Clara
Telefone: (18) 3917-1781
Data da entrevista: 13/10/2012
Meio: Pessoalmente
Concedida a: Jéssica Soares e Wellington Fonseca

Jéssica: Como foi a época dessa fotografia, a estação era realmente um ponto de encontro dos jovens da época?

Carlos: Aquela época, acho que a faixa de época era 45 46, e esse pessoal aqui, aqui vou te explicar, esse aqui é o Florivaldo Leal que foi prefeito, aqui é o meu cunhado hoje, o pai dele que veio para cá era juiz de direito. E a ferrovia, a estação ferroviária era o ponto, principalmente quando chegava o trem, o pessoal gostava de passear na estação, isso era comum, e o gostoso das coisas era que todo mundo tinha uma maquina fotográfica. Domingo todo mundo saia com a máquina, tirar fotografia e tinha o Pedro Comatis que era fotografo, a revelação era tudo com ele, então eu passei minha juventude, ó de terno, todo mundo bem vestido, certo, isso aqui era na parte da manhã, saia da missa, então essa era a vida da gente naquela época, não tinha outra coisa, a não ser clube pra dançar, dançava muito e assim foi. O Aristeu veio para cá veio como professor de matemática, meu pai veio para cá em 1934, eu vim com quatro anos.

Jéssica: O senhor veio de trem?

Carlos: Nós viemos de trem. Naquele tempo era trem mesmo. Não tinha outra, era trem mesmo, tanto que tinha o trem de luxo.

Wellington: O trem que o senhor veio era a Maria Fumaça?

Carlos: Foi o trem de maria fumaça, tinha o trem comum, de segunda e o trem de luxo, para pagar mais caro, e ele saia, era noturno, saia às 17h daqui para chegar em São Paulo mais ou menos 6h, quando não atrasava, quando atrasava na maioria das vezes atrasava 4, 5 horas, era uma ida só e ai vinha os trens de passageiros e as vezes vinha o trem de carga, então chegava em um lugar tem que tem um cruzamento, tinha que esperar o trem de carga sair, pro trem passar, então havia sempre um atraso. Ai mudou um pouco, veio o trem elétrico, vinha de São Paulo, chegou até Sorocaba, de Sorocaba foi crescendo foi até Assis, ai começou a entrar o governo Janio Quadros, foi quando ele asfaltou a Raposo Tavares, começou a ter ônibus direto para São Paulo, tudo, já começou a modificar. Veio o avião também, ai começou a ter o transporte de avião, então essa época dessa foto foi esse período ai, 45, 46, por ai. Aqui é o professor Aristeu, professor conhecidíssimo aqui da cidade, o filho dele foi candidato a vereador. Aqui sou eu, aqui é, ela hoje é minha esposa, eu sou esse aqui, eu não usava óculos ainda. Depois de muito tempo, em 1952 acabei casando, mas ai não namorava nem nada.

Jéssica: Mas nessa foto ai vocês já namoravam?

Carlos: Não, só amigos. Esse aqui é o irmão dela, esse aqui é o Florivaldo Leal, essa aqui foi professora no IE, que é irmã dela também, e ele aqui trabalhava na secretaria da fazenda, e pai dela era Juiz aqui.

Jéssica: Desse dia, especificamente dessa foto, o senhor se lembra?

Carlos: Esse dia eu lembro que foi num domingo, era o que a gente fazia de domingo, ia na missa, saia da missa ia passear em grupo, tirando fotos, essa era uma, do lado cá onde hoje, o maior mau feito que o Agripino fez pra Prudente foi fazer isso, fazer o Camelódromo lá, que era a praça mais bonita de Presidente Prudente, uma das mais bonitas, que eram duas, a nove de julho e aqui onde a turma ia passear, tinha um coreto, tinha a luz, água, ai o Agripino resolveu fazer essa besteira ai. Agora é obrigado a tirar, tem um prazo, o meio ambiente já, porque aquilo lá foi doado pelo Goulart, aquela área lá, pra fazer a praça, era até pra receber o nome da mãe dele, no fim, ficou com outro nome. Aqui era tudo na média de 19, 20 anos, aqui eu deva ter 14, 15, anos. Todo mundo se encontrava na Igreja, na missa das 10h, na Matriz, na catedral. Ai saia da missa ficava tudo a rapaziada parada, as moças saia, andava ali onde é o calçadão hoje, fazia o fut. Saíamos, e ali ficavam, os homens ficavam parados e as moças desfilando ali, ficava flertando, dali saiu muito casamento.



Wellington: Funcionava das sete as 10, ficava o alto falante...

Carlos: O alto falante tocava, ai chegava 10 horas tocava a música parecia aquelas marchas de ir embora, ai ia todo mundo embora, ai saiam os casais, você ficava esperando, ia conversar, ai dali saíram muitos casamentos.

Jéssica: Inclusive o casamento do senhor?

Carlos: Não, o meu não foi. O meu foi uma coisa interessante, porque esse aqui, o Fernando, a gente era muito amigo, a gente dançava, nós éramos um pé de valsa mesmo, então os bailes daqui eram feitos ali no ginásio São Paulo, no salão, então ali começou, depois as coisas foram mudando, eu mesmo fui embora, fui pro exercito, depois acabei indo pra São Paulo, depois São Paulo foi a onde que, eu tinha muita amizade com irmão dela, a gente sempre junto, e eu acabei indo para São Paulo, e acabei ficando lá perto dele, e dali, acabou, em 1954 eu acabei casando.

Wellington: Tem quanto tempo de casado?

59 anos, só de noivado assim teve uns sete anos. Enquanto a gente não arrumava a vida, não casava, não tinha casa arrumadinha. Não é que nem hoje, “pai, eu vou casar, ai amanhã eu caso”, vai e compra tudo feito, naquele tempo tinha que mandar fazer, os móveis, naquele tempo era...

Jéssica: Tem alguma foto do senhor com a sua esposa, uma mais antiga?

Carlos: Essa daqui é do casamento, 16 de janeiro de 1954. Aquela ali é de quando nós ficamos noivos

Jéssica: Vocês tem esse hábito de guardar fotografia?

Carlos: Naquele tempo a gente tirava fotografia toda hora. Sábado e domingo tirava fotografia, diferente de hoje. E a gente depois saía para tomar sorvete, ia todo mundo lá, a reunião era essa, grupo de amigos.

Jéssica: E o senhor costumava viajar muito de trem naquela época

Viajava muito para São Paulo, inclusive minha família toda de ferroviário. O meu avô era ferroviário, a família toda dele era ferroviário, o único que não foi ferroviário foi o meu pai, ele ficou em Minas, e lá ele aprendeu a profissão de alfaiataria, quando ele veio para Prudente, eu sou de Manduri, perto de Avaré, ali é entroncamento da ferrovia, enquanto o meu avô ele era ferroviário ele foi transferido pra Piraju, e meu pai veio, Manduri era uma cidade melhor, naquela época do café, e depois, em 1934, o café deu crise, então aquilo lá virou um misere danado, ai ele saiu procurar foi pra Marília, ficou um mês lá Marília não conseguiu encontrar residência. Essa aqui é minha esposa. (Dona Cecília chega na sala)

Jéssica: Qual a idade que a senhora tinha na fotografia?

Cecília: Ai eu tinha 18 anos

Carlos: Então eu tinha 16

Cecília: O Aristeu foi meu professor na primeira série, no IE

Carlos: meu cunhado morreu, esse aqui morreu, Florivaldo morreu.

Jéssica: Foi o senhor mesmo que marcou a foto?

Carlos: Foi

Jéssica: Essa revelação foi da época mesmo?

Carlos: Foi, foi no Pedro Comatus, chamava foto Comatus.

Jéssica: O senhor sabe o nome de quem tirou essa foto?

Carlos: A maquina era do meu cunhado, agora quem tirou na hora eu não lembro, foi uma pessoa que tava fora do grupo, que foi pedido para tirar.

Esse aqui era todo domingo a gente saía, era normal essa juventude sair tudo de roupa que não era a vontade, no cinema você não entrava sem terno, sem paletó pelo menos, quarta-feira, ia todo mundo de terno, as mulheres bem arrumadas assim, senão o porteiro não deixava entrar. Depois tinha o líder clube, que fazia a matinê, e a gente dançava lá, com o conjunto lá, que naquele tempo era sanfona, o bolerão, chorinho, e samba, de vez em quando fox americano. Depois fazia festas, da rainha do algodão, que era eleita, pela sociedade, porque aqui era um setor de algodão. A rainha foi a Marangondi, isso em quarenta e pouco, também já foi, já faleceu, quase tudo já foi aqui. Já foi, sobrou pouco, aqui a maioria já foi, o Décio

ainda está ai, o Décio Fregonesi, ele é advogado. Daqui que tem em prudente só eu, o Décio, essa moça aqui eu não sei nunca mais nós vimos, o Lauro Raque, o pai dele também tinha a profissão do meu pai, alfaiataria, porque naquele tempo não tinha roupa feita, você tinha que mandar fazer, tinha que mandar fazer tudo o homem, mulher também tinha costura, então tinha loja de tecido aqui vendia muito, tinha uma média de 50, 60 alfaiataria em Prudente, porque fazia tudo, não tinha, tinha que fazer roupa tinha que procurar um alfaiate, tinha as costureiras que faziam a camisa, nem cueca para comprar tecido tinha, tinha que mandar fazer, é o tempo.

Wellington: Por isso que as roupas eram bem feitas, bem acabadas

Carlos: Era tudo caprichado, um caprichava mais do que o outro, mercadoria importada, francês. Eu tinha alfaiataria.

Essa foto aqui é o pai dela (da Cecília), ele teve 14 filhos, esse aqui é o casal, pai dela, Dr. Marcos Fernandes Figueira, ele foi juiz aqui em quarenta e...

Cecília: Quando tava terminando a guerra, meu pai veio para cá, três anos mais ou menos nós ficamos, ai ele foi removido para São Paulo.

Carlos: Naquele tempo não era que nem hoje, era carreira. Entro como delegado, delegado de policia e de delegado passou para Juiz. Ai ele foi fazendo carreira e acabou como desembargador lá em São Paulo. Ali no centro, tem aquele prédio que hoje é a repartição pública, naquele tempo era o primeiro fórum de Prudente, foi ele que inaugurou, em 1945.

Cecília: Ele era muito católico, muito amigo do Padre Sarrion. Eu morava ali onde hoje é o correio, era o colégio das Irmãs, as irmãs que tinham um colégio ali, nós ficamos na parte do sobrado, ficamos ali até ir embora, foram uns seis anos mais ou menos que nós ficamos ali.

Carlos: Foi ai que eu conheci o irmão dela, conheci ela também mas naquele tempo não tínhamos nada, um com o outro, não tinha nem pensado.

Cecília: Eu não namorava ele. Eu sou um ano mais velha por isso que tenho mais juízo.

Carlos: Ela achava que eu era menino.

Carlos: Eu tive alfaiataria também, a minha alfaiataria foi muito destacada porque depois eu tive loja, super loja Garrido, foi a primeira loja de roupa masculina e feminina, fazia desfile na rua, ali onde era o Botti, então que passei o ponto para eles, fiquei 40 anos ali. Então eu lancei roupas, fiz desfile, falava em roupa era comigo, a região toda vinha fazer comigo, eu cheguei a ter uma média de 15 empregados, e tudo sob o meu comando. Eu estudei, me formei, sou, técnico em contabilidade naquele tempo, que hoje seria um curso de administração.

Cecília: Quando eu morei aqui, Prudente acabava ali no correio e no IE, o resto era pasto.

Jéssica: Quantos filhos vocês tiveram?

Cecília: cinco filhos, três meninos e uma menina, agora netos são sete mulheres e dois homens. Bisneto e tenho bastante também.

Wellington: Só você que ficou com a foto, ou todos que estão na foto ficaram com uma cópia

Carlos: Eu não lembro, geralmente todo mundo ficou. A gente fazia isso, ia lá no foto e tirava uma cópia para cada um. Todo mundo tem a mesma cópia, inclusive os números eu que coloquei para identificar na época.

Jéssica: A senhora também fazia viagens de trem?

Cecília: Quando nós viemos para cá só trem tinha, era um trenzinho.

Carlos: 14 filhos, quando chegava para descer na estação precisava pedir pro chefe esperar um pouco pra descer as malas, descer as crianças, pra não perder nenhum.

Cecília: Eu ia passar as férias em Pereira Barreto, então eu já combinava com o chefe do trem, porque o trem não para o trem, só para em Conchas, ou Laranjal, então com, eu tinha que avisar que ele esperava, ficava olhando, pai ia descendo todo mundo.

Jéssica: E vocês gostavam de viajar de trem ou era uma viagem penosa?

Carlos: Eu não tive problema nenhum, mas era uma viagem cansativa, as vezes atrasava muito.

Jéssica: E era uma viagem longa?

Carlos: Você levava 16 horas quase daqui a São Paulo

Cecília: Papai falava que tinha sido removido, eu já começava com estomago ruim, de saber que ir subir no trem. Ai quando nós fomos pra São Paulo, pra estudar tinha que pegar bonde, essas coisas, até no carro eu me sentia mau, ai depois eu fui acostumando, depois passou, forçosamente, se eu tinha que estudar eu tinha que pegar o ônibus.

Jéssica: Fora o trem, ali na praça, na frente da estação, as maiores lembranças então da juventude de vocês era ali daquela praça

Cecília: A gente ia passear ali, e o fut. De repente dava aquela tempestade de terra porque era tudo sem asfalto, menina avermelhava, era todo mundo correndo pra cá.

Jéssica: E naquela época era tudo mais perto?

Cecília: É, terminava ali no IE. Dali pra lá era tudo Bosque. E a competição que tinha do IE com o Ginásio São Paulo. Dia sete de setembro era aquela coisa, tinha o desfile era obrigado a ir. Depois a gente ia dançar, tinha brincadeiras dançantes. Eu adorava dançar

Carlos: Naquele tempo ela não dançava comigo, eu era criança.

Cecília: Não, naquele tempo papai não deixava, precisava implorar para ele deixar. Mesmo o noivado que nós tivemos, eu lá em São Paulo e ele aqui, e tudo assim, não tinha um noivado como os outros de sair.

Nome: Júlio Dias Goulart
Idade: 86 anos
Profissão: Aposentado e empresário do ramo imobiliário
Endereço: Av José Soares Marcondes – Prédio Botigéli
Telefone: (18) 3221-5720 / (18) 9137-5353
Data da entrevista: 28/09/2012
Meio: Pessoalmente
Concedida a: Daisy Cordeiro e Wellington Fonseca

Daisy: Qual a idade do senhor?

Julio: 86

Daisy: 86 anos?

Julio: completos, já estou indo para 87

Daisy: O nome é Julio Dias Goulart?

Julio: Julio Dias Goulart

Julio: Eu vou falar um pouco sobre o velho. Meu avo, Manoel Pereira Goulart, em 1890, eles fizeram um contrato provisório com o Governo da República. E ele pretendia vir abrir a zona que era um sertão. Você já viu? Era sertão, só tinha o engenheiro da estrada de ferro. Ele estava fazendo o picadão, agente fala picadão porque tem que ser largo para passar ter, e diferente de uma picada que e um metro só.

Daisy: Quando eles pensavam em vir pra cá, eles já pensavam em trazer a estrada de ferro?

Júlio: Você Ele veio, você sabe meu avo morreu em 1906, e ele não tinha condições, meu avo ficou doente e acabou falecendo.

Daisy: Ele trabalhava com o que?

Júlio: Meu avo era da lavoura, meu pai, eles eram de Minas Gerais, Campos Novos do Paranapanema, hoje chama Campos Novos Paulista, mudou? Ele acabou faleceu, meu pai sem condições, ele era o mais velho de 5 irmãos, então ele ficou trabalhando quase 11 anos sozinho e a estrada de ferro já vinha vindo e estava parada em Assis. Isso era 1917. Ela chegou em Assis em 1915. Logo que meu avô morreu, ele fez um contrato com a moca e acabou casando e eles acabaram mudando para Assis porque a ideia dele era vir pra cá, para abrir a cidade. Era a ideia dele. E com isso ele fez. Então ele chegou em Assis, ele já tinha 3 filhos e minha mãe estava esperando para ter mais um. Ele veio com 12 amigos dele, já veio tudo preparado para abrir o sertão. Ele não veio com a mão vazia, cada um trazia uma ferramenta. 12 amigos dele, como dizia meu pai: caboclo para enfrentar o mundo. Eles saíram de Assis porque estava parada a estação em Assis, mas o engenheiro já vinha abrindo as estradas. Já tinha dormente e trilhos até Indiana, então eles vieram em um lastro, que era um trenzinho tocado a manivela. Vieram de Assis ate Indiana e de Indiana vieram a pé. Só tinha o picadão. Vieram parando porque naquele tempo no meio do sertão eles tinham que parar. Pararam em 2 ou 3 lugares para descansar. Era meio de setembro, como estava aqui esperando chuva. Então eles vieram a pé. Meu pai já estava com uns 39 anos. Ele já era vivido, ele sabia que para crescer um cidade tem que começar em frente a estação, então ele

queria saber do engenheiro, nome dele era Dr João Carlos Saibancs. Ele apresentou um cartão, ele já era vivo, tinha um cartão Francisco de Paula Goulart, Campos Novos do Paranapanema. Apresentou pro engenheiro e pediu para o Dr João Carlos, ali onde é o cruzamento da Av. Brasil com a Av. hoje W.Luis. Pediu pra ele dar o rumo... chama-se teodolito. (aparelho) Ele era prático. Pediu pro engenheiro dar o rumo da Av. Brasil dum lado, do outro, e do cruzamento na w. Luis, dos dois lados e ali, picava-se por conta deles. O engenheiro atendeu.

Mulher do Goulart: Ai ele fez o traçado das 4 avenidas?

Julio: O traçado das 4 avenidas ficou em frente a estação. Hoje está tudo desativado. Ai, o que é que ele fez, como já estava tempo de chuva, onde é a praça da bandeira, que acabaram com a metade de lá. Ele mandou os homens derrubem. Primeiro pediu pro engenheiro dar os rumos de 90 graus das Av. Brasil e W. Luis. O resto deixasse por conta dele. Ai mandou derrubar onde é a praça. Como era mês de setembro estava começando a chover, o próprio engenheiro vai falar: Planta milho. A primeira lavoura foi milho. Plantou ali. Deixou os 12 homens. Ai eles fizeram 25 quarteirões de 88 x 88, depois meu pai, Ah fizeram as divisões das quadras. Primeiras divisões das quadras de Prudente, 25 quadras. Até os nomes. (fez mapa) Eu vou mostrar pra vocês. Eu conheço bem. Aqui é a estação, aqui o piso, estrada de ferro, mas ela faz muita curva, mas eu fiz reto porque não tinha nada pra cá, então ele perguntou onde seria a estação, mas o engenheiro já estava picotado para fazer a estação. Então ele começou, deu rumo aqui, deu rumo aqui, deu rumo aqui, aqui e aqui. Ele fez as 25 quadras. Da linha pra cá até o portal, era família Goulart, quase 300 mil alqueires de terra. Era só sertão.

Daisy: Porque que ele escolheu este lado e não o outro?

Julio: Aqui não tinha nada

Daisy: Mas aqui também foi mais ou menos ele que construiu, também não tinha?

Julio: A gleba dele era da linha pra cá. Ai 1920 que chegou o Marcondes deste lado e abriu um loteamento. Ai, ele deixou tudo sem nome, ai tinha um amigo que era amigo do meu avô, Dr João Pedro Cardoso que era chefe da Comissão Geográfica do Estado de SP. Meu pai tinha feito o esboço do mapa e entregou pra ele, ai ele deu os nomes das ruas. Você vê que os nomes eram tudo nomes indígenas. Aqui a rua do calçadão por ex, Rua Roma Siqueira. Ai o Dr João Pedro Cardoso pois o nome de Av. Brasil e como ele era amigo do finado meu avô, ele pois nome de Manoel Goulart. Aqui ele pois rua que chamava Av. São Paulo. Aqui Av. dos Estados que hoje é Marcondes. Fechou as quadras. Aqui ele, pois os nomes a rua dos Guaranis, hoje é Joaquim Nabuco, Rua dos Coroados, a Rua Siqueira Campos. Rua dos Caioas, Felício Tarabai. Rua dos Chavantes, Rua José Foz. Rua Baocaina, Rua Rui Barbos

Mulher do Goulart: A única que não mudou o nome foi a Av. Brasil e Av. Manoel Goulart

Julio: Não pode, a Av. Brasil não pode, nem Praça da Bandeira, tbm não pode, de acordo com a constituição não pode

Daisy: Quem escolheu o nome na praça da bandeira?

Julio: Todo foi o Dr João Pedro Cardoso que alegou os nomes para meu pai. Ele não queria envolver com nome de rua então ele deixou o Dr Pedro Cardoso que era amigo d Manoel Goulart. A meu pai começou, abriu cada quadra. Ele fez 8 lotes. Lote grande! Porque hoje nego faz loteamento, da 24 lotes. Eu mesmo fiz ai um loteamento de 24 lotes Era tudo sertão, não podia ser tudo morto de fome não. E ele vendeu até 1919 ele já tinha vendido quase todos. Porque ele largou minha mãe em Assis, mas ele precisava de dinheiro, ele arranhou pra sustentar aqueles 12, mas ele precisava de dinheiro. Porque isso não fiava barato, pra roçar, naquela época não tinha trator de esteira, não tinha moto niveladora, era no machado, na foice, no braço. Ai ele foi em Assis, foi visitar minha mãe. Foi a pé de novo. Ai na volta ele vendeu 50 alqueires pro João Pereti, 50 alqueires para o Otolino Pereti, que era irmão do João Pereti, para um japonês 70 alqueires, Takamura o nome dele, vendeu Tapaopa, outro japonês lá, vendeu mais comprou um burro, aí ele já vinha de burro. Ai ele veio, ele foi diversas vezes em Assis, mas ele voltou e já estava tudo aberto aqui e ele queria fazer uma igreja. Naquele tempo não tinha, era tábua, as casas eram de madeira, mas eram cobertas de tabuinha, a telha não tinha e a madeira era feita tábua na mão. Ai ele foi e Assis, contratou com um espanhol (marceneiro). Ai ele trouxe o espanhol, ele fez a casinha aqui oh, aonde era a praça. Essa praça chamava Praça das Nações. Ai na revolução, mudaram para 9 de julho. Ele fez uma igreja de madeira, aí ele fez aqui isso já foi em 1918, desde 17 em 18 já estava. Não estava bem feito as ruas, estava feita daquele jeito, mas foi crescendo, num estante ele vendeu, quantos lotes dava... 8 lotes. Lote pra burro, vendeu muito, Ai depois ele abriu a praça onde é a catedral, onde foi construído, aí desmancharam essa igreja e fizeram outra aqui do lado. Tinha que construir a catedral. Demorou anos, foi terminada em 41. Ele foi dando aqui. Aqui desse lado ele queria abrir a fazenda e aqui o loteamento. Ele aumentou pra cá. Aquela rua da Santa Casa chamava de Internacional. A Santa asa parava aqui. Depois ele foi abrindo. Aqui ele cercou uma área de 5 alqueires de mato. Aqui ele foi derrubando, plantavam café, lavoura, mas ele deixou reservado. Tudo ele pensava. O véio era danado. Fechar uma área pro bosque. Fechou o bosque. Eu já era garotão. Cada murão de cerca dois metros de altura com 20 fio arame farpado, pra deixar pra cidade. Ai veio a política, essas coisas: coronel o senhor não cede a mata? Foi o prefeito Ceravolo, primeiro. Depois que ele voltou em 50. Ele queria a mata pra fazer o boque da cidade. É o que o véio já pensava, então ele deixou. Ai veio a política, não quero nem falar e política...

Ai aqui depois, o IE, onde vocês estudaram, eu estudei também agente foi ter o colégio das feiras. Ele foi vendendo terra, era quase 300mil alqueires foi vendendo sitio pra um, pra outra. Ele tinha um contrato com o Governo provisório da República de colocar 2mil famílias. Como a área era muito grande, houve muita invasão de terreno. Meu pai sozinho não era possível tomar conta de desse mundo. Assim mesmo ele tomou, tinha área, formou fazenda até Santo Anastácio. Uns 20 km... Depois ele foi loteando, foi brigando. Ele tinha que brigar, o que é que ia fazer? A estrada de ferro foi inaugura em janeiro de 1919, mas como ele tinha posto aqui, isso aqui chamava vila Goulart. Mas como o governo queria que cada estação tivesse o nome do presidente, então em 19 chegou o trem. A estação levou o nome de Presidente Prudente. A vila Goulart acabou ficou só Presidente Prudente. Aí foi chegando gente, a cidade em pouco tempo estava...

Daisy: O Sr acha que a estrada de ferro ajudou a trazer mais povo pra cidade, comercio?

Julio: Todo mundo estava expandindo. Ai já tinha o engenheiro, quando ele conversou com o engenheiro, ele estava de saída abrindo o picadão pro lado de Álvares Machado até o Porto. Eles foram pondo os nomes das cidades, Álvares Machado, Presidente Bernardes, Presidente Venceslau, e por isso que acabou a vila Goulart. Ai depois a vila Goulart, porque eles tinham que por o trem num sertão daqueles. Só tinha o picadão quando ele chegou, chegaram a pé, ele era dois.

Daisy: Ainda bem que ele era louco

Julio: Depois disso a cidade já estava grande, já estava instalada a Santa Casa. Ele deu tudo, o terreno pra Santa Casa, pra futebol, pra tudo que precisava, pra Maçonaria, pra muitas igrejas. Ele dava, ele queria que cidade crescesse, como cresceu. Depois que ele fez tudo isso, mas tinha muita política, teve até atentado contra ele, porque tinha política, vocês sabem. Aí ele andou ficando meio doente, mudou pra Campinas, isso foi em 43. Eu já era mocinho, também tive que ir junto. E lá eu terminei o ginásio e o quartel, depois eu voltei pra cá. Quando eu voltei, já tinha terminado o serviço militar, lá em Campinas tinha o primeiro BCCL, primeiro Batalhão de Carro de Combate Leve. Eu fiz lá 11 meses, aí meu pai falou: Júlio, você não quer ir pra Prudente? Eu, você sabe moco novo, eu tava doido pra vir. Eu tinha terminado o serviço militar, mas ele não me falou nada porque ele tinha cedido a mata pra fazer o bosque. Dr Ceravolo pegou, arrumou bem, ficou bonito o bosque, tinha até um restaurante no meio. Vou te arrumar foto, não sei se ta aqui. Ai eu vim pra cá, eles estavam, os vereadores, isso já em 48. Eles estavam discutindo a desapropriação do bosque. Então meu pai veio e não me falou nada, ele tava com ideia ate ruim, depois ele me contou, mas chegou aqui ele estava ali em frente, o prédio do Cruzeiro onde eles reformaram, do outro lado era a casa das louças. Então tava ai os vereadores falando do bosque. Ai meu pai, eu estava junto, ai os vereadores falando, ai meu pai falou: pagando pode levar, era

dele. Ele tinha cedido pra prefeitura e a prefeitura já queria tomar dele. Ai o que aconteceu, o meu pai estava ia com os vereadores discutindo, ai ele falou pagando pode levar. Porque se fosse demandar, agente passava 50 anos demandando e passava a precatória e não recebia nunca, mas nisso esta o Dr. Bartoca e disso, isso mesmo coronel, pagando pode levar.

Ai chegou um japonês e disse: eles estão querendo tomar do senhor. Faz isso, eu compro o bosque e garanto, mas o japonês era testa de ferro, não era pra ele. Ai meu pai pensou, pensou, ficar demandando ai 50 anos, passa a precatória ai que eu não recebo. Ai terminou que o japonês vendeu o bosque pro prefeito, foi desapropriado. 20 vereadores naquela época, só teve 2 votos contra. Foi aprovado. O prefeito ao invés de festar, fechou a vontade, fez mal. Tinha cumprido essa história. Ai o bosque foi, meu pai recebeu o dele, o que é que eu vou fazer, eu queria ir pra cidade, o bosque era muito bonito, tinha restaurante no meio... pra encurtar a conversa, eu expliquei mais ou menos. Aqui eu estava fazendo a lista dos compradores de terra.

Daisy: Como que o pai do senhor era em casa como pai? Ele era um coronel?

Julio: minha mãe teve 19 filhos, morreram 6. Eles conseguiram criar 13 inclusive esse velho aqui.

Mulher do Julio: Quando sua mãe ficou em Assis, quantos filhos ela tinha ia em Assis?

Julio: Tinha a Helena, Flavia, tava esperando o Sebastião, ele nasceu em 1918, a minha mãe só veio.... ela já veio de ter sofreu muito.

Mulher do Julio: Fala pra eles onde localizava a primeira residência do seu pai.

Julio: a primeira residência foi aqui, eu marquei, ele fez uma casa de madeira, mas a madeira feita na mão. Era grande, porque criar aquela turma não era fácil. Ai ele formou pasto, plantou café, aqui tinha o curral que ela tirava leite pra molecada, ela mesmo tirava, ela não ia deixar o pião, porque o pião era sujo. Ela lavava bem. Agente tomava leite no copo. Finado Dr. Getúlio Pinheiro, ela mandava tomar. Punha no copo açúcar e umas gotinhas de iodo, era gostoso, pra não dar bafo. Antigamente usava, a moça bonita tudo usava. Hoje não, hoje o iodo vem iodado. O sal vem iodado

Mulher do Julio: E a educação dos filhos, era por conta de quem?

Julio: Naquele tempo as irmãs mais velhas iam tudo pro colégio em SP, ficavam internas, eu também fui depois, na tinha o IE ainda quando eu tava estudando, estudei nele depois, a ele me internou em SP, no Coração de Jesus. fiquei um ano ia, o outro meu irmão foi pro colégio de padre, chegou a ser padre, aposentado agora, só ta escrevendo livro.

Daisy: Como que seu pai era em casa?

Julio: Como é que ele educava? Ah, Ele era bravo.

Daisy. O que o senhor lembra da Estrada de Ferro, por e quando o W Luis veio aqui o senhor já era nascido?

Julio: W. Luis esteve aqui em 1921. Ta o W.Luis o Marcondes e o meu pai (foto) ele veio pra resolver negocio do município de paz, aprovou e tudo.

Daisy:Quem era essa?

Julio:Essa era minha mãe, era mulher bonita. Ela se acabou aqui. Tanto filho e aqui no meio do sertão. Aqui também ta a família.

Daisy: O senhor não era o caçula não?

Julio: Não era esse, nasceu em 28

Daisy:E sobre a rivalidade do Marcondes e Goulart?

Julio: Ah se eu for falar eu fico bravo, porque eu já vi tanta safadeza que eu não gosto.

Daisy: Mas eles era rivais?

Julio: Eles eram. Eu era amigo dos filhos do Paulo Marcondes. EU era amigo do Paulinho, nos estudamos juntos, Paulinho era filho do Paulo Marcondes que foi prefeito. Eles mudaram os nomes das ruas, esta rua, Av. dos Estados, mudaram para Av. Marcondes. Inventaram a legislação Prudentina de 24 a 1970, aqui ta marcado oh. Eulices Ramos de Castro era vice do Paulo Marcondes. Olha, mudança do nome da Av. São Paulo, também ta errado ate aqui eles erraram, era Av. dos Estados, colocaram Av. SP depois Coronel José Soares Marcondes.

Mulher do Julio: Na verdade eles eram pra ser amigos, era só rivalidade política?

Daisy: a gente vê que eles eram rivais, mas que eles se uniram pra fazer a cidade crescer.

Julio: Eu não gosto de falar da rivalidade deles.

Daisy: Como o senhor vê a situação da estrada de ferro abandonada?

Julio: Ah, abandonou, isso já vem vindo, os governos vieram acabando com a estrada de ferro. Nos podíamos ter a estrada ia, pelo menos um trem daqui ate o porto pra gente passear. Abandonaram tudo. O Quérsia disse que ia fazer, fizeram nada. Acabou a estrada de ferro.

O senhor acha que seria bom reativar a estrada de ferro mesmo que seja só pra visita?

Julio: Seria uma beleza, mas quando que vai ser? Eles só falam, fazer não faz

Daisy: Como o senhor se sente fazendo parte de uma família que praticamente trouxe a cidade, fundou a cidade?

Mulher do Julio: você acha que seu pai foi injustiçado?

Julio: Ah sim, foi muito. Muita coisa. Tanto é que ele ficou desgostoso, a cidade já estava no jardim aviação, na prudentina. Ele deu tudo. Tudo o que precisava ele deu. EU não gosto de falar em Marcondes porque ele veio de pedinte, ele abriu aqui. Wellington: Algum fato importante sobre a estrada de ferro?

Você deve ter andado muito de ter? Teve algum fato que te marcou? Aquele caso que você conta que o cara veio matar seu pai, ele veio de trem...

Julio: logo depois que veio a estrada de ferro, foi inaugurado, já estava indo pro lado de Machado, o porto. Veio um Senhor, não sei quem mandou. La de Assis daqueles lados e naquele tempo eles andavam armados. Uma carabina. Quando ele chegar na plataforma da estação, deste lado não tinha nada ainda. Tava começando. Ele chegou, mas como já tinha polícia na plataforma. Na plataforma desce bem, mas do outro lado era mais alto. Ai ele ficou com medo e pulou do outro lado da plataforma, ai quebrou uma perna e jogou a carabina no meio do mato. Ai meu pai morava ali, a primeira coisa que acontecia ia, eles avisavam o coronel. Foram avisar meu pai. Ele foi lá, atendeu o homem, você vê como é que é. Ele atendeu o homem, mandou um amigo dele levar o homem pra Assis pra tratar, porque aqui não tinha condições de arrumar a perna do homem, quebrou. Pois o homem foi lá pra Assis, sarou e depois ele voltou. Ai ele contou a historia do meu pai, que ele veio pra matar o velho. Político daquele tempo, não sei quem é, ele mesmo também não sabe. Ai ele veio, contou a historia pro meu pai, meu pai ajeitou terra pra ele arrendar. Depois de muitos anos, eu já era casado, já tinha filhos. Eu já tinha mudado mexer ia em Mato Grosso. Meu pai veio aqui e falou, vamos ia na casa do Gerônimo Garcia, eu sabia onde era, ia na rua Álvares Machado ia em baixo. Meu pai já sabia, eu já fiquei sabendo ali, ele contou a historia. Mas quando tem que acontecer, acontece. Depois disso, ali na casinha onde eu nasci, até a coisa da prefeitura. Eu nasci aqui, ali houve atentado contra meu pai outra vez, porque se eles liquidassem meu pai, não sei quem foi, não posso afirmar quem foi, porque é um negocio mandado. Quando atiraram na casa do meu pai foi um foguetório danado. Eu tinha o processo, meu pai foi processado, e o que mandou o delegado, foi um delegado que mandou. A minha irmã disse que tava aqui comigo, onde é o banco do Brasil hoje. Minha irmã mais velha estava comigo no colo, isso foi em 27 de novembro de 1927. A minha mãe gritava pra ela não atravessar a avenida. Ai ela falou, pra morrer eu vou morrer junto

com minha mãe, mas graças a Deus não pegou nem em mim, nem nela. Essa história tem umas coisas que você dá risada. A minha mãe contava que tinha um senhor ia e casa, aquele tempo você amarrava o cavalo num... você já viu aqueles filmes de bang-bang que tem aquele pau onde amarra o cavalo. O sujeito ficou tão desesperado que saiu montou no cavalo, mas o cavalo estava amarrado. Ai precisou descer de novo. Ai meu pai foi processado. Eu tinha o processo, mas quando eu separei da minha patroa, primeira senhora, ela me queimou muito coisa e foi o processo junto. Eu tentei tirar uma cópia, mas o juiz não me deu. Meu pai tirou porque naquela época ele mandava. Mas eu vou conseguir ainda.

Eu estava lendo uma reportagem e li que seu pai escreveu um livro. Você tem alguma coisa?

Um pai escreveu um livro, aqui ele conta muita coisa que eu deixei de falar, aqui, oh. Você pode levar. Esse aí pode, esse aqui também é outro escritor que escreveu, depois até.. Esse aqui é o caso do bosque que eu falei, você leva também. Aqui tem o fundadores de Presidente Prudente, porque todo mundo queria ser fundador. Ai o Francisco Cunha era do lado do Marcondes e ele escreveu isso, depois você vai ler. Ai tem oh, o Zé Castinho escreveu entre pensão e ação. Isso aqui o Benjamim.

Benjamim é gente boa. Ai ele conta da Av. Brasil. Isso aqui, Francisco Cunha escreveu isso aqui. Amigo e Fiel colaborador do Coronel Marcondes e ele escreveu a respeito, você vai ler aí. Esse aqui quando eu falei o negocio do Dr. Carlos Cesar, ele conta aqui. Leva. Isso aqui é tudo Benjamim. Ai tem o problema do camelódromo. Agora ai oh, eu vou te arrumar uma foto, mas não agora, porque eu tenho que tirar tudo.

Eu vou dar uma dica pra vocês conhecem o café do Neto? (exposição de fotografias que depois ele vai mandar pro museu. Eu também estou preparando pra levar pro museu.

Nome: Zelmo Denari

Idade: 76 anos

Profissão: Jurista

Endereço: Av. Washington Luiz, 2217 – Jardim Paulista – Presidente Prudente-SP

Telefone: (18) 32235315 / (18) 97050155

Data da entrevista: 27/09/2012

Meio: Pessoalmente

Concedida a: Jéssica

Jéssica: O senhor veio para Prudente em que ano?

Zelmo: Veja bem, eu sou bernardense, nasci e fiz os primeiros anos de escola primária, vamos dizer assim, o grupo escolar, que chamava antigamente, eu cursei em Presidente Bernardes. Mas não só Bernardes, como Bernardes, Anastácio, Venceslau, Epitácio, não tinham ainda cursos ginasiais. Quem quisesse freqüentar o curso ginásial, tinha que se dirigir a Presidente Prudente. Então nós, havia um trem que saía provavelmente de Epitácio, mas de Epitácio eu não lembro de alunos. Havia alunos de Venceslau, de Piquerobi, Santo Anastácio e Bernardes e Álvares Machado, todas as cidades onde havia estação, havia uma estação ferroviária, o trem parava. Então, pegava os alunos todos, e a gente falava o trem dos estudantes, porque o aluno chegava a Prudente por volta de 10 horas, 11 horas da manhã, e a gente vinha para o, comer o lanche, depois freqüentava na parte da tarde o colégio São Paulo, o Ginásio São Paulo chamava. Então, o trem era aquela, aquele veículo né, de transporte que fazia parte da vida do estudante. Passamos ai quatro anos, três anos pelo menos, se não quatro, viajando diariamente, íamos e voltávamos no trem da tarde. O trem da tarde vinha de São Paulo e esse as vezes atrasava, normalmente uma hora, duas horas, mas tinha dias que ele não vinha, porque descarregava, chuvas, então você era obrigado a sair mais cedo, pegar outro veículo de transporte, sempre assim. Não se falava quase em ônibus na época. Em diversas ocasiões nós chegávamos na vinda, ao chegar em Álvares machado, tinha uma notícia de que o trem não iria voltar de São Paulo, então nós precisávamos descer e íamos a pé pela estrada de ferro, voltando a Presidente Bernardes. Então, o trem fazia parte do meu cotidiano, a gente sabia que trem que vinha, que chefe que, alguns alunos sabiam, alguns colegas sabiam até qual chefe, 'ah hoje é o chefe tal'. Havia chefes mais rigorosos menos rigorosos, os bonzinhos, menos bonzinhos, em suma, ele fazia parte do nosso dia-a-dia, e 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 freqüentar o curso ginásial. Eu tenho assim pela, uma relação assim de muito respeito pela ferrovia e uma relação assim até de uma posição saudosista de lembrar o tempo em que eu tomava o trem, vinha a Prudente, voltava e as pessoas que encontrava, as conversas que ouvíamos no trem, os estudantes, em suma, um período interessante da vida dos estudantes.

Jéssica: O senhor se recorda a época disso?

Zelmo: Isso foi, 45 a 48, ou 46 a 49, não posso precisar, mas com certeza, no final da primeira guerra mundial, a gente pegava o trem nesse período que eu lembro, eu tinha por volta de 12 anos e sai do grupo escolar e passei a freqüentar o ginásio. Depois mudei-me para Prudente, meu pai comprou uma casa, em 49 eu já estava

morando em Prudente, então não viajava mais. Então foi o período anterior. Ou 45 a 48 ou 46 a 49, provavelmente 46 a 49, e 50, 51 eu fiz em Prudente, 51 eu fui pra São Paulo, em suma, provavelmente 46 a 49, é mais provável que tenha sido isso, mas meu forte não é gravar datas não.

Jéssica: Dessas viagens de trem que o senhor fazia, que faziam parte da sua rotina todos os dias e de seus colegas também...

Zelmo: De todo mundo. De todos os colegas, de Venceslau pra cá principalmente, do porto eu não lembro de colegas, mas de Venceslau, Anastásio, Piquerobi, Presidente Bernardes, Álvares Machado.

Jéssica: Dessas viagens, tem algo que marcou pro senhor, alguma história engraçada, ou algo que fazia parte da rotina mesmo. Qual era a melhor parte de viajar de trem?

Zelmo: A gente passava uma vida, foram três anos de um constante, de uma constante proximidade com a ferrovia, porque na volta, o trem voltava cinco da tarde e não chegava no horário, e a gente ficava na estação sorocabana, nos jardins da estrada, aqui próximo a estação, ficávamos conversando, os colegas, aguardando a vinda do trem e quando dava partida que ela saia de espigão pra cá, aí só que nós íamos na estação. Mas então era um convívio muito intenso entre os estudantes, os viajantes, nós chamávamos viajantes. Tínhamos até um time de futebol: Associação viajantina independente. E era um time, porque nós reuníamos estudantes de Venceslau, Anastásio, Bernardes, então ficou um time forte, porque, eu acho que sim, fizemos diversas partidas aqui em Prudente, jogávamos no colégio São Paulo, e isso criava um problema sério com os professores, porque a dona Jupyra não aceitava que o aluno saísse de um jogo de futebol e depois fosse assistir uma aula, e ela tinha razão, tava coberta de razão, o aluno sai de um campo de futebol não tomava nem banho e vai direto pra aula.

Jéssica: Dona Jupyra é....

Zelmo: É a Jupyra Marcondes. Ela falava “mais não pode acontecer isso”, o professor Machado que era o diretor, precisava tomar uma providência, pra evitar isso, “que condições tem esses alunos de assistir uma aula?”, ela dizia. Se eles vem depois de uma partida de futebol, e eu era um desses que jogavam, eu, meu irmão e em suma, mas o convívio estudantil era muito intenso, porque você ficava em casa, praticamente você passava a semana toda viajando no trem com o convívio com os estudantes, cria um grupo muito interessante, porque você passa a conhecer os problemas de todos, porque a todo momento você sabia o que a pessoa fazia, o que fazia o pai dela, quais os problemas dela, numa interação sabe? Muito grande entre os estudantes, que hoje eu não percebo mais, e por força das circunstâncias e a nossa, a estrada de ferro era o centro, vamos dizer assim, desse nosso convívio, estudantil, um convívio, muito forte, muito saudável, muito respeitoso, solidário, durante esse tempo todo, eu lembro sim, porque uma parte interessante da minha vida, muito mais saudável eu acho do que no tempo que eu fazia o grupo escolar. O ginásio foi muito mais intenso, muito mais, um relacionamento mais próximo, inclusive dos prudentinos né, nós tínhamos certos privilégios, quando o trem chegava no horário, que era muito raro, ele chegava quatro e meia, nós saíamos

antes de terminar a aula, então vinha “ah o trem está chegando no horário”, então batia o sinal e saíamos tudo correndo pra chegar a estrada de ferro pra pegar o trem que chegava no horário. Como ele atrasava sempre de meia hora a uma hora mais ou menos, então a gente vinha tranquilo, conversando, e, em suma, uma época muito interessante essa que eu lembro e que tenho saudade desses tempos aí.

Jéssica: Dessa época, que o senhor vinha pra cá, como que o senhor lembra de prudente?

Zelmo: Uma cidade, a gente via, a gente tinha a impressão que era uma cidade grande, porque a gente morava numa aldeia, acho que todos nós. Praticamente comparando a Prudente, as demais cidades já se distanciavam na época, e uma vez me perguntaram porque que prudente cresceu e as demais não, se a força da lavoura por exemplo estava em Bernardes, as quatro máquinas exportadoras de algodão tinham estabelecimentos instalados em Presidente Bernardes, no entanto a cidade não cresceu como Prudente, então me perguntaram uma vez, porque, eu só posso atribuir isso ao empreendedorismo dos pioneiros prudentinos. Única razão que pode explicar como prudente se desenvolveu mais que as demais cidades, porque não tinha, a agricultura não estava aqui localizada, era em outra cidade, Venceslau e tudo mais, em Anastácio, mas aqui cresceu, porque aqui vieram e se estabeleceram pioneiros que deram, que tinham uma visão mais de futuro, mais desenvolvimentista da cidade, e a cidade então prosperou. A impressão que a gente tinha era essa, que era uma cidade, uma grande cidade, hoje a gente verifica que na época também prudente comparada ao que a gente vê hoje era uma aldeia. A gente porque já via edifícios altos, alguns deles, não prédios, alguns edifícios mais altos e, em suma, e a cidade tinha um porte maior, um movimento maior de, não havia quase taxi, era biriba, na época que falava, ford inglês chamado biriba e havia charretes, muitas charretes na estrada de ferro sorocabana, tinham uns cavalos assim com as charretes, era o meio transporte na época que se chegava na estrada, pegava uma charrete e ia pra sua casa.

Jéssica: Era como se fosse um taxi:

Zelmo: Era o taxi da época, a charrete. Ficavam todas lá paradas esperando. Prudente ainda tinha muitas charretes. A gente tinha a impressão de que era um cidade grande mas não era uma cidade pequena também, só que tinha ginásio, e ginásio estadual também, nós frequentávamos o particular que era o ginásio São Paulo, que era o único que tinha aulas a tarde, ginásio do estado tinha aula de manhã então nós não podíamos frequentar, o tempo de transporte para chegar a prudente.

Jéssica: Como o senhor já viveu essa época da ferrovia, quando a ferrovia era mais ativa aqui na cidade e o senhor já pesquisou também algumas coisas da história de prudente, que o senhor acha que a ferrovia representou pra cidade, já que o senhor já falou dela na sua vida particular.

Zelmo: Eu acho que as ferrovias no Brasil, minha opinião pessoal, estão sendo sabotadas. Não há um projeto, não vejo nenhum presidente da república, a Dilma que está falando agora na ferrovia norte sul, em dar impulso ao transporte ferroviário, mas ela tem sido sistematicamente, é como fosse, abandonada, ao longo

de todo esse tempo histórico, que veio de lá pra cá, a opção ferroviária nunca constou em nenhuma plano de governo de presidente da republica, agora parece que a nossa presidente Dilma Rousseff está falando em uma ferrovia, em fazer concessões a particulares para exploração da ferrovia, e pode ser um alento mas, eu sinceramente começo a pensar e achar que o aproveitamento dessa ferrovia Sorocabana, tem que em termos que eu propus outro dia, me perguntaram qual seria um projeto de presidente prudente moderna, eu só vejo um projeto revolucionário para presidente prudente: transformar a ferrovia, aproveitá-la, com a utilização de veículos leves sobre trilhos (VLT), meio transporte moderno, como se fosse um bond elétrico, que só serve para transporte de passageiros, ligando presidente prudente a Anastásio, Venceslau, cidades vizinhas onde tem a estrada de ferro, está instalada, coloca um veículo leve sobre trilhos. Já é uma solução em Brasília, já é uma solução em Cuiabá, que tem veículos leves sobre trilhos, já uma solução em muitas cidades, no Rio, muitos veículos, sendo instalados em Curitiba, até em Arapiraca, em Alagoas, eu até brinquei lá “Arapiraca, onde o fumo é forte”, terra do fumo, onde o fumo é forte, lá tem veículos leves sobre trilhos, então uma solução revolucionária e importante porque passa a facilitar o transito, entre, Prudente é um centro de região hoje, então a estrada de ferro vai permitir, vai sobreviver e permitir uma integração maior entre os municípios vizinhos, acho isso de extraordinária importância, esse projeto é importante. Agora, quanto a restaurar a Estrada de Ferro nos moldes do passado, acho isso um pouco difícil, num estado como o estado de São Paulo, acho que tem que ser aproveitado. Essa investida nova, ferrovia norte-sul, é importante para transporte, mas não de passageiros, penso sempre nisso em transporte de mercadorias, de minerais, essa coisa toda. Então eu acho que como ela era no passado, ela tem que ser aproveitada pra introdução de veículos leves sobre trilhos, que integram a região no transporte, eu tenho a impressão que vai diminuir bastante o tráfego de veículos em demais municípios até aqui, e também é muito mais econômico para todo mundo.

Jéssica: E historicamente falando, indo lá atrás, quando a ferrovia trazia, foi a ferrovia que impulsionou na verdade, além da parte da agricultura, que impulsionou a economia...

Zelmo: Havia transporte de gados, transporte de animais, a ferrovia não transportava só passageiros, na época toda mercadoria, eu lembro do meu pai indo na estação ferroviária de Presidente Bernardes, recebendo em um dos trens, cavalos, que eram vindos de Sorocaba, pra região, eu lembro que eram cavalos pampas, e meu pai então comprou alguns, e eu lembro de descarregando os cavalos, descendo na estrada de ferro, a tropa, o cuidado no caminho, hoje como se faz com o caminhão esse transporte do boi, eu não lembro de boi sendo transportando, mas de cavalo sim e mercadorias diversas, o que se plantava aqui, o algodão, o milho, o café, isso o transporte era frequente, na região toda, chegavam às estações, descarregava os caminhões pegavam e levavam. Eu acho que desempenhou um papel muito importante no desenvolvimento, na época do desbravamento, que eu acho que temos que sempre pensar em prudente naquela época, era uma época de desbravamento, ali que haviam pioneiros, que escolhiam a cidade, fundavam a cidade e depois desbravavam o sertão, mata, derrubavam, plantavam, porque a primeira coisa a ser plantada aqui, isso eu falo no meu livro “Pelos caminhos do mate”, ele pego o trem, o personagem volta pra São Paulo, quando haviam os primeiros trens que faziam o percurso, Presidente Prudente –

São Paulo, São Paulo – Presidente Prudente, demorava umas 24 horas para fazer o percurso. Então ele viaja pela região, ele até descreve os cafezais. O desbravamento aqui, quando foi feito nesse época, 1914, 15, 16, que foi quando, a fundação de Prudente, o plantio aqui era café, era o ciclo do café, depois foi substituído de ciclo café pelo ciclo do algodão, o ciclo do amendoim, hortelã, em 1950 a hortelã se plantou muito aqui, e hoje chegamos ao ciclo atual, já passamos pelo ciclo boí, e parece que estamos chegando agora ao ciclo mais preocupante, em termos ambiental que é a cana, se você for observar bem, a cana de açúcar, ela devasta muito o solo, ela, onde há cana não há árvores, é só cana, as árvores estão todas derrubadas nos canaviais, onde há canavial. E eu fico me perguntando e os pássaros, para onde vão, vão para a beira do rio, quando tem alguns rios com alguma vegetação, e desfigura muito o meio ambiente, a cana de açúcar, e a lavoura em geral, mas o café parece que desfigurava menos, porque acho que no início, do desbravamento, se deixava muito, depois eu acho que é há uma convivência do boi com o meio ambiente, que não há na cana, quer dizer que essa fase atual, é uma fase um pouco hostil ao meio ambiente, porque eu viajei outro dia, e vinha de Ribeirão Preto, pra cá, tem o relato disso na última edição do jornal que eu edito agora o Pío pardo eu parei num lugar, de Rio Preto a São Paulo, só cana de açúcar, não se vê mais árvore, então houve uma mudança muito violenta, ecológica, de recursos humanos, de proteção dos animais, onde ficam os animais numa situação dessas, então eu parei para tomar um caldo de cana, e a pessoa que serviu disse “a eu era dono de um sítio aqui, tinha a minha galinha, meu porco, plantava, colhia, tinha o meu mundo aqui, mas eu precisei vender para os usineiros, porque o preço que se oferecia era muito e eu não ia ficar cercado por cana, então eu vendi e agora eu to vendendo cana aqui”, ele falou com uma tristeza tão grande. É que as vezes que me parece que a atual faz que estamos vivendo da cana, é uma fase muito triste, muito destrutiva, no meu livro, “Pelos caminhos do Mate”, eu falo de uma época lá do Mato Grosso, aqui vizinho nosso, o ciclo do mate, onde a natureza era totalmente preservada porque o mate dava no meio da mata, então só fazia o caminho na mata para tirar o mate, então quando o veio o boi, o ciclo de boi, começaram a destruir a mata, para fazer pastos, lá passou pelo pasto direto, em São Paulo não, primeiro destruiu a mata para plantar o café, depois do café veio o algodão, hortelã, e agora veio o pasto, e agora o pasto de transforma no ciclo da cana de açúcar, e esse para mim é o mais destrutivo da natureza.

Jéssica: Dr. Zelmo, o senhor comentou que se recorda lá em Bernardes, do seu pai recebendo mercadorias, então o contato da família do senhor com a ferrovia vem de antes até do senhor vir estudar em Prudente

Zelmo: Antes de eu viajar, eu ia lá menino ver meu pai receber cavalos que vinham parece que de Sorocaba, porque Sorocaba era um centro tropeiro, as tropas vinham do sul e pousavam em Sorocaba, então de Sorocaba distribuía, vendia, burros, mulas e cavalos também, e eles vinham de Sorocaba para cá. Porque Sorocaba foi uma região, em que havia uns caminhos eu chegavam até Sorocaba, de tropas, pela serra ali, descendo o litoral.

Jéssica: Como que o senhor vê o atual estado de abandono da Estrada de Ferro Sorocabana

Zelmo: Uma tristeza, porque a gente, eu sou vice-presidente de uma ONG, a Proderp, o presidente é Álvaro Barbosa, e a luta da Proderp é para restaurar essa vitalidade da Estrada de Ferro Sorocabana, mas eu não vejo, outro dia eu disse isso, e não há concordância sobre isso, o pessoal acha que ainda é possível revitalizar, a ferrovia tem importância, eu acho que única maneira de dar importância a ferrovia é o veículo leve sobre trilhos. Ela tem que ser repensada, em termos de transporte só de passageiros, eu acho que é a solução, e porque nós já fizemos a opção pelas rodovias, uma opção equivocada, mas fizemos. Na Europa não é assim, você viaja a Europa toda de trem, confortavelmente, mas sei lá, eles preservaram isso, nós não. Eu acho que é coisa de país novo, América Latina, sei lá, de falta dos governantes se debruçarem sobre o país e encontrar uma solução boa, porque que o transporte ferroviário seria maravilhoso, e ele está demonstrando isso que nossa presidente fala em ferrovia norte sul, muito embora haja muita corrupção, muito desvio de dinheiro, todos os jornais falam isso, os responsáveis estão sendo processados por ter desviado recursos da ferrovia norte-sul, que o obrigou ela a fazer, até mudar o sistema de licitação e transformar isso numa concessão feita para particular e tudo mais, execução de controle do governo, concessão de obra pública, uma novidade que a presidente Dilma lançou agora, pra tentar aproveitar a importância da ferrovia, e quem sabe dessa forma, novos trechos e novos, e parece que essa que é a ideia, inaugurar outros percursos e revitalizar a ferrovia. Porque você pode deixar tudo a cargo da rodovia, o custo é muito alto, e depois não, a violência do trânsito, acidentes, mortes.

Jéssica: Iria ser um transporte a mais pra gente

Zelmo: Seria maravilhoso, o país ter ferrovia. Mas não vejo, não sei eu sou pessimista, eu acho que tem que debruçar sobre isso e debater veículo leve sobre trilho, uma solução para regiões como a nossa aqui, em que o centro Prudente absorve todo o contingente de cidades próximas.

Jéssica: A primeira vez que o senhor andou de trem então, foi para estudar aqui, ou o senhor veio ainda mais novo que 12 anos, andou de trem em algum outro momento

Zelmo: Viajei umas duas ou três vezes para São Paulo na casa dos meus avós eu ia de trem também, era uma viagem muito penosa, muito longa, muito difícil. Mas na verdade onde eu mais me lembro foi, não sei teve um período em que eu tive aulas de piano aqui em prudente também, acho que foi antes do ginásio, eu tinha uma professora de piano, vinha e voltava rapidamente de uma aula de piano, a professora do Cristo rei, acho que eu fui o único menino que tinha aula de piano no Cristo rei, um dos primeiros alunos do Cristo rei.

Eu vinha de trem até para ter aula de piano. 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.

Dessa época, o senhor tem alguma fotografia, ou algum registro.

Devia ter, mas não tenho. Criança não pensa nisso. Só se tem alguém ou algum fotógrafo, que era o Hyrai, devia ter fotografado, não sei se ele fez isso.

Eu vi fotos importantes ali no poupa tempo. Lá tem fotos de prudente de diversas épocas e mostra a estrada de ferro. Está fixado lá no poupa tempo, não sei onde é que eles conseguiram aquilo. Eu até fiquei observando e lembrei da época que eu

caminhava ali pela Nicolau Mafei, pela Dr. Gurgel, pegava a Dr. Gurgel ia até o Ginásio São Paulo e voltava, as vezes correndo para pegar o trem, saia em disparada quando o trem tava no horário, quando o trem tava no horário era um desastre, saia todo mundo desesperado para pegar o trem, e quando ouvia o apito então ai que corria mais ainda.

Nome: José de Oliveira Fogaça

Idade: 91

Profissão: Maquinista Aposentado

Endereço: Benjamin Constant, 533, Vila Marcondes

Data da entrevista: 14/08/2012

Meio: Pessoalmente

Concedida a: Rebeca Alfaro

REBECA: quando o senhor veio para Prudente?

F: A primeira vez que vim para este setor foi em 1937, eu morava na zona velha e nós viemos aqui aventurar a vida trabalhar na companhia Moraes Gerling, fazer construção era uma empreiteira. Nasci em Morro Alto município de Itatininga.

REBECA: Como o Senhor descobriu essa região da Sorocabana?

F: Naquele tempo meu essa zona aqui era considerada como sertão então eu vivia naquela em não ser funcionário da ferrovia eu era particular e vivia batendo a cabeça como diz.

REBECA: Ai o Sr veio aqui pra Prudente?

F: Não para Santo Anastácio que era sede nossa, sede da ferrovia, lá eu fiz família

REBECA: E quando que o Sr entrou na Fepasa?

F: 22 de junho de 1942 eu fui ser funcionário da estrada, a primeira função foi de portador esses homens que trabalham em armazém carregando sacos, aí fui transferido de portador para lenheiro de lenheiro para cargo de locomotiva, limpador graxeiro, foguista até maquinista onde encerrei minha carreira.

Rebeca: E como era trabalhar como maquinista?

F: Aquelas antigas maquinas a fogo tinham dois funcionários conforme a locomotiva, tinha a locomotiva de alta e menos quando eram as grandes locações pesadas trabalhávamos em três graxeiro, foguista e maquinista, as máquinas eram abastecidas a lenha e carvão e essa história vai longe...

Rebeca: Qual foi a sensação na primeira vez em que dirigiu uma Maria Fumaça?

F: Antes de dirigir a Maria Fumaça você tinha que trabalhar como graxeiro, não era responsabilidade do maquinista que era responsável pelo movimento dela, da atração dela com a composição tinha que trabalhar no abastecimento, lenha fogo e fornalha.

Rebeca: O que o Sr acha que a Ferrovia trouxe de bom para a Alta Sorocabana?

F: Tudo. O verdadeiro pioneiro da Alta Sorocabana, porque aqui era tudo mato e as locomotivas as máquinas a vapor é que conduzia a tração do capitalismo total do desbravamento, transporte de madeira todo era na ferrovia.

Eu não tinha cultura, mas era procurador do conhecimento. Agente trabalhava dentro da locomotiva com serviço bruto. Conforme a carga e conforme o trecho trabalhávamos muito isolado.

REBECA: O que mais te marcou durante o trabalho ?

F: Quando agente pegava os caldeirões de comida e não conseguíamos comer.

Tender onde coloca a lenha e a água e a selite onde vem a distribuição do movimento da locomotiva, minha formação é em máquina á vapor.

Rebeca : Tem algum fato que o Sr lembra que foi marcante para a inauguração da cidade?

F: Quando voltamos a formação da linha férrea, onde levava terra, ferro, levava trilho então era o ato da formação, aí vieram as estações, há um estudo de perfeição mas agente que não tem cultura ,não decifra.

Nome: Ronaldo Macedo

Idade:

Profissão: Diretor do Departamento de Patrimônio Histórico e Memória

Endereço: Av. Dr. João Gonçalves Foz, 2179

Data da entrevista: 07/08/2012

Meio: Pessoalmente

Concedida a: Rebeca Alfaro, Wellington Fonseca, Jéssica Soares, Bruno Augusto

Jéssica: Nós começamos a escrever ontem e estávamos olhando na sua apostila e sentimos uma carência muito grande de registro da primeira década da Estrada de Ferro aqui em Prudente, como vimos que na sua apostila você trouxe bastante informação disso, queríamos ver o que você sabe sobre isso, nós marcamos alguns pontos específicos para perguntarmos.

Rebeca: Porque assim, por exemplo, antes da Estrada de Ferro, o que tinha aqui, eram fazendas?

Ronaldo Macedo: Não, na verdade era uma gleba única, na apostila consta. Haviam duas glebas antes da cidade se formar era a Pirapó Santo Anastácio que era a região do centro da cidade e os bairros pra baixo e este lado de cá, onde a gente está no Matarazzo, era a Gleba Montalvão. Eram duas que a Estrada de Ferro acabou dividindo e servindo as duas, porque eram dois donos na verdade um de um lado Francisco de Paula Goulart e a família dele da Pirapó Santo Anastácio e do outro lado que seria a gleba Montalvão era um consorcio de capitalistas que dividiram estas terra que era uma fazenda enorme que ia até Quatá, 145 km quadrados. Não eram fazendas eram glebas, essa região era um oitavo do estado de São Paulo que estava na mão de poucas pessoas, então essa gleba do lado leste, que seria a Montalvão de frente a futura estação ferroviária havia uma pequena fazenda de mil e quinhentos alqueires que ficou na mão do Amador Nogueira Cobra, aliás ele tinha 10 mil alqueires que foi pago pra esse advogado pra ele lotear essa terra e registrar essa terra toda pro consórcio. Em pagamento das custas de advogado ele recebeu em alqueires, desses 10 mil alqueires, 4 mil e 500 ele cedeu para o Cel. Marcondes que era justamente para lotear e transformar em lotes de plantação de café. Ele separou 500 pra ele, que era a fazenda São José que hoje é a Vila Furquim, Parque Furquim. Do outro lado era essa fazenda, que inclusive barrou por muito tempo o crescimento da cidade daquele lado, que era uma fazenda chamada Furquim depois. A zona leste não cresceu tanto em função desta barreira dessa fazenda antiga, então existiam duas fazendas, glebas, uma originou uma vila a vila Goulart e a outra originou outra vila a Marcondes. Eram dois loteadores de terra, então eles não podiam interferir na área do outro, então criaram dois patrimônios e a ferrovia serviu os dois tanto de um lado como do outro. Quando Goulart chegou aqui, aliás antes em 17, a ferrovia estava chegando e demarcando a estação ferroviária, a futura estação ferroviária que seria a de Presidente Prudente, então aquilo foi um marco do início da cidade, a partir da estação se traçou uma avenida, inclusive ele pediu para o engenheiro da própria Sorocabana que era o João Carlos Ferbex traçar uma avenida que ele queria abrir um lote urbano para comercialização de terras. Seria um ponto de recepção então as pessoas chegariam e teria uma vila ali com pensão farmácia, com o tempo ia se equipando isso, com algum equipamento urbano pra poder atender esse pessoal.

Do outro lado em 19 chega o coronel Marcondes e cria uma outra vilazinha, porque ele também não podia usar a vila do concorrente, havia uma diferença uma separação, na verdade não era uma cidade só, eram duas vilas com interesse em vender terras.

Rebeca: Tinha uma disputa então entre Marcondes e Goulart?

Ronaldo: Havia sim, do início de venda de terra e depois da política, porque na verdade eles iam ser os chefes políticos da cidade, das duas vilas que depois vão virar uma cidade só.

Jéssica - Eu li uma vez que uma época Presidente Prudente teve dois prefeitos? Era isso então?

Ronaldo – Não, não. O Marcondes não chegou a ser prefeito, e prefeito era dança das cadeiras ficava um mês, uma semana, então havia aquela briga, se anulava eleição, tinha tiroteio na cidade, então a coisa era muito complicada, porque o início sempre foi muito difícil. Porque imagina duas vilas no sertão só ligados por uma estrada de ferro, não tinha estrada, como é que você se comunicava com o exterior? A sede nossa eram duas sedes Conceição de Monte Alegre e Campos Novos do Paranapanema, então nos éramos subordinados politicamente e administrativamente por esses dois centros, então não era independente, era apenas duas vilas vendendo terra. Conseqüentemente quando a cidade se forma e é criado o município em 1921, aí sim vai ter uma disputa política dentro da cidade, mas já havia uma disputa de vender terras.

Rebeca – Mas enquanto tinha essa disputa de vender terra, a plantação de café ainda não era forte?

Ronaldo: Na verdade o café era da década de 20, depois da criação do município ele se torna mais extensivo, assim se plantou trigo, tentou uma série de outros produtos pra ver o que se produzia, principalmente no lado leste, este lado onde a gente está no matarazzo, depois quando o café chega, o café não foi um grande impulsionador da cidade, foi o algodão, se a gente pensar que o café que chegou numa fase que estava decaindo o preço e a procura, primeira guerra mundial, a cidade foi fundada em 17, a primeira guerra terminou em 18, então, aí houve uma valorização de preços em aí sim deu um certo impulso no café, o café vai até 36, mesmo depois da crise ele era o café novo, uma terra nova, produzia bem diferente, enquanto que todas as outras áreas estavam perdendo, tinha praga, tinha geada, tinha tudo, então era uma área razoável, mais o algodão veio chegando em paralelo, com o incentivo do governo do estado, então isso aqui virou um grande algodoal, por isso a criação de industrias, o matarazzo, lótus a Sandler, então essa área toda da zona leste virou uma grande distrito industrial de algodão.

Rebeca – Especificamente pelo algodão e não pelo café?

Ronaldo: Então a ferrovia, mais do que o café abriu essas cidades, ela chegou antes dele, mais o café veio a reboque né, como é que você exporta o seu café? Porque na zona velha do café, Ribeirão Preto, aquela área de Campinas, os fazendeiros patrocinavam a ferrovia o capital deles bancava eu vou então eu planto, eu benefício, eu ensaco, eu ponho no meu trem, e eu vou vender no porto, porque eu tenho uma casa pra pensar. Então era um processo inteiro de autonomia a nossa área não, era uma área mais pobre, não eram grandes

fazendeiros, na verdade quem que veio pra cá, o pessoal que tinha algum recurso, que era colono da área antiga, e que resolveu comprar uma terra, então a grande democratização da terra onde eu tenho condição de comprar 200 alqueires eu compra 50, mais eu vou ser proprietário, não ser mais colono de ninguém, então eu não tenho condição de manter uma ferrovia, então quem que vai bancar o governo do estado e o consorcio das ferrovias. Essa ferrovia ficou na mão do consorcio americano, do Fábio Goulart, o governo passou pra ele que queria se preocupar mais com o café do que com uma ferrovia, que no momento não era interessante, até que o consorcio começa a quebrar atrasar trem, não fazer manutenção o governo reassume e aí ela vai até porto epitacio, que a ferrovia na verdade abriu todas essas cidades, muitas dessas cidades, nasceram na beira da ferrovia.

Bruno: **Começou em Prudente?**

Ronaldo: Não, antes, Regente, Indiana, Indiana já era uma invernada, mais ela era uma ponta de trilho abrindo pra Regente, Martinópolis, abrindo pra prudente Santo Anastácio, Bernardes, então começa a abrir, as cidades sempre vão nascer meio que próxima, o nosso nome é o que? É o nome da estrada de ferro é o nome da estação, não é o nome da cidade, a cidade era o patrimônio do veado, ou patrimônio da anta, ai vai mudando. Duas vilas, dai o nome da estação foi puxado pra cidade.

Rebeca: **E quem foi Presidente Prudente?**

Ronaldo: O Prudente de Moraes, foi o primeiro presidente civil do Brasil, foi o filho dele que sugeriu pra Sorocabana dar o nome para esta estação do pai dele, Prudente de Moraes, dai virou patrono da estação que por consequência da cidade.

Rebeca: **E Santo Anastácio que surgiram antes que Prudente e não desenvolveram tanto como Prudente?**

Ronaldo: Mais aí é uma guerra política, Santo Anastácio era em 16, era um lote da Pirapó Santo Anastácio, 10 mil alqueires foram vendidos pra uma companhia de colonização, Ramos e Porto, então a cidade abriu e havia uma disputa política quem vai ser município, Santo Anastacio ou Presidente Prudente ?Ai Goulart muito esperto foi pra São Paulo e tinha um amigo em São Paulo que era o Abelardo de Cerqueiro Cesar senador do estado seria hoje deputado estadual, ele foi la e negociou a criação do município primeiro ele negociou com santo Anastácio, vocês vão se tornar distrito de prudente mas a sua área aumenta, vocês podem trazer a área territorial até alvares machado, enquanto que prudente vira município e a gente se livra de duas sedes administrativas, só que havia oposição dessas duas sedes e havia oposição do próprio coronel Marcondes entre aspas, porque ele ia perder o prestígio político em função do outro que ia consegui isso só que ele consegue apesar de toda a tramitação política , ele consegue criar o município de presidente prudente e santo Anastácio virar um distrito, e ai o que acontece, a gente já havia se tornando uma sede, então prudente já vai assumindo uma característica de capital de uma área inteira e cresce todo mundo se remete, então tinha fórum, comarca logo em 22, então se você ver ela vai se estruturando administrativamente e politicamente rapidamente, em quatro anos já era município, coisa que na região de Sorocaba era de 100 pra virar município, aqui

a coisa foi vertiginosa em função disso vai crescendo muito rapidamente.

Rebeca: E no caso a vila Marcondes surgiu pelo loteamento?

Ronaldo: é loteamento da gleba montalvão;

Rebeca: E ela acabou se desenvolvendo mais do que a Goulart de início?

Ronaldo: Em termos, porque aqui, a preocupação do lado leste de montalvão não era o núcleo urbano, era a comercialização de terra exclusivamente, o núcleo urbano era um mero subsidiário, enquanto que do outro lado aconteceu o oposto, a cidade começa a crescer dentro da venda de terras, quer dizer existe os dois, só que assim, comercio começa a vir, em 28 já tinha a casa pernambucanas aqui então isso era um sinal de que a cidade era importante uma rede nacional , então você vê lojas você vê farmácias médicos, começam a vir dentistas, o primeiro prefeito era um dentista então de repente você vê que tem uma estrutura de saúde de serviço que começa a ser administrativa, então de repente o centro da cidade que seria primeira vila começa a crescer em detrimento da outra, a outra vai se tornar com o tempo um distrito industrial, porque em 30 se proibiu maquinas de beneficiamento na cidade, era fumaça era sujeira, então ela migravam todas para a vila Marcondes, dai temos industrias remanescentes ate hoje ,o Matarazzo é um houve assim uma separação de funções, só que depois o lado oeste que seria o centro da cidade dividido pela estrada de ferro ele vai crescer muito mais e que vai estacionar o outro lado, porque barreira geográfica, relevo acidentado, difícil acesso, o trem que beneficiava de uma certa forma, vai ser uma barreira transposta depois com o tempo, ainda é até hoje, hoje nem tanto, mais assim você vê que foi por muito tempo impedindo o outro lado de crescer, ao mesmo tempo que ela era um transporte único, ate os anos 40, 50, ela foi o transporte único, depois ela começa a perder espaço pros caminhões, ai, abre estrada Raposo Tavares, ai começa vir, a de repente o trem começa a perder a função dele, atrasos, enquanto que você levava 7 horas pra chegar em SP, o trem levava 16, 20, tinha mercadoria perecível que não chegava em SP, estragava no caminho, não entregava de porta em porta, você tinha que ir no armazém da ferrovia buscar a mercadoria, enquanto que o caminhão ia e te entregava na sua porta,isso vai minando a ferrovia. Por também houve interesse outros, de fazer isso, sucatear, inclusive acabar com ela, foi o que aconteceu nos anos 90.

Rebeca: Aqui se falou bastante de colonização, eram as glebas?

Ronaldo: Não havia assim, era um loteamento individual, que eram os antigos mineiros que tinham aquelas fazendonas, eles mesmos faziam loteamento, e atraíam gente pra comprar terras, as companhias eram imobiliárias na verdade, só que assim, terras maiores, de fazenda, de grandes lotes, a companhia vinha e abria núcleos urbanos pequeno caso de Santo Anastácio é bem característico, ela loteava aquela terra, ai trazia, ela fazia propaganda, coronel Marcondes fazia muito isso, ele fretava trem pra trazer gente, mandava folhetos, mandava jornal, fazia propaganda no jornal, radio, quando tinha rádio próximo a sp, na europa ele chegou a fazer propaganda, pra atrair colonizadores italianos, então havia uma estrutura administrativa muito mais eficiente do que o loteamento individual, e era garantido você ter o documento na sua mão, entoa eu comprei é seu então toma sua escritura, enquanto que do outro lado a coisa era

complicada, as vezes a terra não estava muito bem registrada, tinha problema de cartório, você tinha disputa de limitação não era uma coisa muito bem definida, enquanto que a companhia não, ela vinha com uma dimensora, media, não sua terra é isso, ela tem esses limites, você vai pagar isso, e você vai receber a escritura no final, então era tranquilo. Martinópolis foi assim, Rancharia foi assim, regente uma parte também, indiana houve também uma participação, prudente teve as duas, do lado leste companhia Marcondes colonização da indústria e comercio e do outro lado a individual que era do Cel Francisco de Paula Goulart. Que já era dos mineiros antigos, era daquela tradição antiga, Então prudente conviveu com as duas, uma mais eficiente e outra confia mais na palavra, ele teve muito problema com isso, teve muita gente que não pagava, não sai documento de acordo, teve muito problema com justiça, por isso vários crimes aconteciam por disputa de terra, enquanto que na outra não.

Rebeca: E os coronéis no caso eles quiseram a estação aqui por causa das vendas das terras ?

Ronaldo: Não, não, a ferrovia se antecipou. Eles utilizaram uma coisa que já existia. Na verdade foi um fator adicional a ferrovia não tinha nada a ver com eles, a ferrovia vinha então eles vieram com ela. Ela estava abrindo chegando porque ela previu a expansão pra este lado, então a ferrovia já teve o lance de ver antecipadamente o que ia acontecer, entoa ela veio antes. Ai eles utilizaram uma coisa que já existia, pra isso pra eles favoreceu muito, porque você já tem o transporte, porque queira ou não queira ou devagar, ou não muito eficiente mais o único transporte.

Rebeca: Então desse lado de Prudente não teve aquele interesse de fazendeiros de passar a ferrovia perto das fazendas?

Ronaldo: Não, essa região, se você pensar de Assis pra frente, foi interesse do governo do estado ou do consorcio de abrir uma ferrovia ganhar dinheiro com isso né, porque ele ia transportar e prever o que ia acontecer, e a própria ferrovia criou nucleos ela mesmo criou cidades, Caiua por exemplo foi criada pela ferrovia, rancharia, regente, era um distrito onde o pessoal dormia o vai e vem era uma santo Anastácio, vai e vem porque? O trem ia ate la e voltava, dai era onde a ferrovia terminava a te chegar nos portinhos nas paradas, rancharia porque? Ranchos da ferrovia que ficava em volta do que construíam, então ela mesma criou, ela tinha interesse em ganhar dinheiro , assim como a companhia aviação São Paulo Mato Grosso criou a estrada boiadeira pra ganhar dinheiro com pedágio de boi, daí Indiana. Daí as barcas no porto Epitácio pra atravessar do Mato Grosso pagava. Pra você ficar no pouso pagava. Então é uma fonte de renda, ela só viu isso. Inclusive Bernardes foi inaugurado a toque de caixa porque ela não queria inaugurar a estação. Porque ela não viu ali uma coisa muito rentável, mas ai a população que estava se formando bateu em cima e falou não inaugura e vai inaugurar na marra e inaugurou. E assim aconteceu alguns casos. Essa ferrovia só previu o futuro.

Rebeca : Depois que a ferrovia chegou, começou a vir o café.

Ronaldo: É, ai ela já vai ser um fonte de escoamento. Como é que eu vou vender café

Jessica: Ai que as pessoas começam a explorar essa terra

Ronaldo: exatamente, ela favoreceu tanto o loteamento como a comercialização

Rebeca : Mas tem essa questão do solo ser bem fértil também

Ronaldo: mais ou menos, engana. Porque aqui é arenito bauru. Quando você tira a floresta, a mata, ele tem 10 anos, 15 anos ele é fértil porque tinha húmus das folhas. E aquela coisa, a hora que você vai rapando isso o café vai mexendo e o algodão mais ainda, vai passar arado, a terra vai ficar nua, vai ficar arenito. Por isso que o café não rendeu muito. O algodão na segunda, terceira fase já começa a perder qualidade porque? Não é fértil? Mentira. Tem faixas de terra roxa. Não é igual ao Paraná. Porque que o Paraná foi pra frente mais do que agente. Lá sim terra roxa. O norte do Paraná. Porque que o café migrou todo pro Paraná. Por isso. Porque o norte do Paraná e essa região são da mesma época. Mesma época que se abriu o sudoeste se abriu o norte do Paraná, então havia loteamento lá também, então há uma migração pra lá e o café melhor porque a terra é mais adequada e o povo achou que era terra roxa como, mas não era, eram faixas que com o tempo se revelou fraca para a agricultura. Algumas agriculturas se davam bem, mamona, a própria hortelã que foi um grande impulsionador da economia que está até na bandeira do município porque ela foi uma agricultura que levantou a cidade em 3, 4 anos na segunda guerra mundial. Mas também arruinava com a terra. O amendoim. Tudo o que vai mexendo, de repente aparece a terra que não é adequado para aquilo. Foi uma ilusão.

Rebeca: Então o que desenvolveu a cidade?

Ronaldo: O café em primeiro momento porque atraiu gente, atraiu estrutura. O café criou uma estrutura, mas o capital dele não ficou aqui, porque ele migrou todo pra fora. Quem levantou a cidade foi o algodão e as indústrias que vieram paralelas a ele, muitas, não foi uma só, foi muito mais do que o café. A hortelã num certo momento, nos 4,5 anos criou um capital de giro tanto que a cidade tem a cara de cidade nos anos 40. Essa cara do centro que ainda tem alguma remanescente, tem hospedagem, recepção, bares, restaurantes. Aquele calçadão, nos anos 50 a vida cultural se realizava ali, era rádio, shows.

Wellington: Era uma praça onde é o camelo.

Ronaldo: era a praça da bandeira, a segunda praça da cidade, urbanizada nos anos 40 porque entrou muito dinheiro com o algodão e com o hortelã agente vendia tudo, na II guerra mundial o Brasil tirou o pé da lama como poderia ter feito, mas depois enfiou de novo. Nós eramos celeiro, agente exportava para os EUA, para a Europa. Prudente foi a maior exportadora de óleo de menta do Brasil. Em 4,5 anos exportava pros EUA porque o mercado do Japão estava fechado, então, todo o óleo de menta tinha cotação dupla. Meio dia era um tanto, 6h da tarde era outra, como o dólar, subia assim e rendia muito. Teve enriquecimento rápido mas teve uma ruína bem rápida também. Acabou a guerra, acabou. Para a época de maior desenvolvimento de Prudente. Politicamente foi importante, porque? A gente tinha um prefeito que era amigo do interventor do estado de SP. Ademar de Barros e Dr Domingos Leonardo Ceravolo, eles jogavam juntos. Um era colega do outro na faculdade de medicina. Se você tinha o apoio do governo do estado, você tinha

obras, investimento, se não tivesse a cidade estava isolada. Então como ela ficou 8 anos na prefeitura, foi na época do Getulio Vargas, o fechamento da ditadura, mas de 38 a 46, foi um período em que a cidade deu uma levantada em função também dos ciclos econômicos e da II guerra mundial. Então junta tudo isso. II guerra, ciclos econômicos que estavam rendendo, e politicamente estável, finanças saneadas que tinha o departamento de municipalidades que pegava na prefeitura e dizia oh você não pode fazer contrato porque você está devendo. Era uma coisa muito bem controlada. Então as prefeituras deram uma respirada.

Jéssica: nesse período de 38 a 46 o papel da ferrovia ainda era essencial?

Ronaldo: Ela só vai perder espaço dos anos 50 a 60. Vai ter as estradas. No primeiro momento a Raposo Tavares até Álvares Machados. As antigas boiadeiras que vão sendo pavimentadas corrigidas e virando estradas de automóveis e caminhão. E nos anos 60, final, o golpe maior foi a estrada oeste, Castelo Branco. Essa foi a pancada maior porque eram 6 pistas. Reduziu a viagem a 7 horas. Ai o trem foi perdendo espaço. Ai se tornou um mero transportador de passageiros e estudantes que estudavam em prudente. Até 90 quando acaba, que o governo privatiza.

Jéssica: Quando a gente pensou em contar a história da Estrada de Ferro, agente resolveu pegar dois períodos que tivessem sido importantes para a cidade, o primeiro que foi a chegada, de 38 a 46. Olha do começo você pode puxar um período inteiro até o final da segunda Guerra Mundial ela teve uma importância fundamental, começando desde 1919 até a década de 40.

Ronaldo: Depois ela começa a perder espaço em função de atraso, de transporte deficitário, era barato era, o transporte rodoviário era mais caro, o transporte aéreo nem pensar, era sete vezes mais caro. Só que aí começam a vir aviões, abriu o aeroporto, então você começa a ver a concorrência.

Jéssica: Só que mesmo com a mudança do meio de transporte a cidade já estava bem desenvolvida.

Ronaldo: Ela foi num crescendo até 1950, aí depois ela vai partir para a pecuária, mas a pecuária utilizava caminhão já, tinha o trem também mas utilizavam caminhão, carne se tem que levar para frigorífico e você tem que levar para os centros maiores, então o caminhão é muito mais rápido que o trem, o trem estava estreito, a construção da estrada de ferro se ganhava por quilometragem e por favorecimento então você não faz uma linha reta, então tem uma cidade aqui e aqui eu não faço isso, porque aqui tem uma fazenda para me favorecer, era muito mais quilômetros fazendo uma curva do que uma reta, era empreiteira que construíam as estradas de ferro não era o governo ele pagava para empreiteiros. A Jorge construiu até Venceslau, e ganhou muito dinheiro, você vai daqui pra Regente pra Indiana é um, você vê o trem chegar lá na frente quando tinha né, você está aqui o trem está aqui ele faz uma tremenda curva que levava 40 minutos até chegar em Indiana que tem 26 quilômetros daqui.

Rebeca: Nesse caso os fazendeiros pagavam para os empreiteiros favorecerem suas terras?

Ronaldo: Havia o interesse de ganhar do governo e fazer uma curva, ganhar quilometragem, trilho mais trilho, não é uma coisa expressa, e era uma bitola

estreita o trem não podia correr né, ele andava devagar e era obrigado a ir devagar, sair correndo em curva , trens enormes né. Até hoje a ALL , as estações todas sucatearam. Então assim a ferrovia , eu falo assim quem abriu essas cidades foi a ferrovia e não o café,o café vem como incentivo à levantar essas cidades e a cidade nascia quando era consequência de loteamento de terra, quem moveu na verdade foi o loteamento de terra associado com a ferrovia, o café vem paralelo depois aí sim o grande o ciclo de Prudente e da região é o algodão, depois o amendoim, porque o amendoim é assim vamos dizer quando não tinha algodão na entre safra essas empresas ficavam paradas Matarazzo todas paradas porque não tinham matéria prima, então qual era a saída? Planta-se amendoim para prensar e fazer óleo, a mesma prensa que prensa o caroço de algodão vai prensar o amendoim, aí vão surgir os óleos comestíveis substituindo a banha era tradição na cozinha brasileira usar banha de porco, o Matarazzo começou com banha aí ele começa a comercializar óleo, quando o algodão começa a acabar o ciclo o amendoim assume, até os anos 60/70, o Matarazzo fechou em 76 né? Mas por dívidas em questão de todo complexo estar comprometido, o ciclo já tinha terminado, a pecuária estava no auge. 2921

Rebeca: O comecinho, quando começou quando começou a surgir por exemplo a Vila Marcondes interesse comercial quem que bancava? No caso na construção de hotéis.

Ronaldo: Havia incentivo do próprio proprietário, então tipo assim e acontecia muito isso lote mais barato pra quem trazer pensão, e ele trazia médicos ele foi no Rio de Janeiro e trouxe dois, ele ia lá o cara tava se formando ele tem muita noção e visão empresarial, tipo se eu não trazer médico ninguém vem. Tinha malária, doenças tropicais ligadas a mata que ainda estava por aqui ne mosquito de monte, um problema sério, então se eu não levar médico e farmácia como é que eu atraio as pessoas ,ele ia no Rio de Janeiro procurava os médicos que estavam se formando clientela boa enfiava dinheiro no bolso dele e falava assim vai lá e abre um consultório, o cara vinha ficava dois três anos e depois ia embora, muita gente ficou e não foi mais embora a própria ferrovia tinha um o doutor Lineo Bastos que fazia itinerancia ele ia nos locais onde a ferrovia estava construindo os postos da ferrovia , nos ranchos ele acabou ficando em Prudente abriu consultório, clínica ai começam a vir hospitais , se estruturar a saúde mas tudo assim era favorecido quem trouxesse pensão para o povo ficar, advogado de monte pois tinha muita causa jurídica, aí quando o Fórum vem aí que a coisa prolifera né.

Rebeca:E quando que o Fórum chegou aqui mais ou menos?

Ronaldo: 22 com a criação da comanda instalação em 23 junto com o município.

Rebeca: Virou município em 23?

Ronaldo: Não ele virou em 21 por lei, mas ele foi instalado em 23, aí teve uma eleição em 22 no final do ano que se elegia só vereadores e um deles era escolhido prefeito, foi assim aqui por muito tempo.

Rebeca: Quem foi o primeiro prefeito?

Ronaldo: Pedro de Mello Machado, ele era dentista o mais velho dos vereadores. Manoel Goulart foi prefeito por um tempo, o filho do Marcondes foi ele próprio não. Quem trouxe a escola, a maior preocupação com a educação era do Goulart em 20

tinha cento e oitenta crianças com idade escolar e o Goulart teve uma formação irregular ele e o pai dele eram perseguidos politicamente então eles viviam fugindo né, ele ia pra Assis, pra São Paulo o pai dele era um monarquista dentro da República imagina o que era isso hein. Eles quase morreram em emboscada a educação dele era por auto- didatismo ou professor particular, então a grande preocupação dele era essa, chega nos 20 ainda não era um município e sim um distrito tinha 180 crianças aí se cria as escolas reunidas duas classes femininas e duas masculinas, não era um grupo escolar ainda que só vem em 25 quando cresce a população infantil aí o governo cria o grupo escolar mas não cria um edifício e sim um constrói umas coisas tipo casa de madeira adaptada, aí começa a grande batalha para construir um espaço adequado para a escola, só em 38 vai ser inaugurado o primeiro grupo que é o Arruda Mello primeiro grupo de alvenaria ae todos os grupos fecham e vão para lá, aí depois a grande batalha é o ensino secundário nos anos 40 o Fernando Costa, então se cria uma Escola Estadual Ginásial e nível médio depois.

Rebeca: O Goulart se preocupava com questões sociais e política também.

Ronaldo: Havia mas ele era muito mais condescendente que Marcondes que era mais prático, o Goulart já era assim uma coisa mais mineiro, mais antiga aquela tradição anterior ele herdou muito do pai dele que vieram pra cá e não tinham nada ele tinha essa coisa e por isso teve muitos problemas, o outro era prático assina isso aqui e acabou e jogava politicamente muito bem ele jogava na região inteira o Goulart era uma coisa assim mais normal ele aceitava muito mais facilmente tanto que ele ficou aqui em 1941 e o Marcondes morreu em 1936 de derrame deu um derrame, mas ele morreu em São Paulo e não aqui, e o Goulart foi embora daqui em 41, depois de muita disputa de revolução de 30 e o Getúlio Vargas fecha politicamente o regime eles perdem totalmente o prestígio então eles saem de cena aí ficam os herdeiros, Tornão Cerávolo é herdeiro de Marcondes herdeiro político ,filhotes de coronéis. Há essa tradição de coronelismo são grandes líderes que puxam multidões que vem desde a época colonial e deixa Prudente muito marcante até hoje.

Nome: Francisco Rodrigues
Idade: 83
Profissão: comerciante
Endereço: Sítio do Paquito - Café Portal
Data da entrevista:
Meio: Pessoalmente
Concedida a: Rebeca Alfaro e Wellington Fonseca

Rebeca: Como seu pai veio para Prudente

Francisco: Ele veio de navio. Ele veio como imigrante. Meu pai era pobre. Em 1917. Ele chegou no Brasil e foi para

Rebeca: Como ele veio parar em Prudente?

Francisco: Diziam que aqui era bom. Estava abrindo a Sorocabana que comprou um hotel. começou em Indiana, que veio depois de SP pra cá. Era Indiana a cidade principal. E depois de Indiana ele veio pra Prudente. Chegando aqui, minha vó comprou um hotel Dolu. Foi da minha vó, e ai meu pai era criança e vinha buscar hospede na estação, naquele tempo era balaústre então meu pai só atravessava a rua da estrada de ferro e ia pegar os hospedes na estação.

Francisco: Antes meu pai foi cerealista na Av Brasil.

Legenda Foto caminha com algodão: Francisco Ferreira Sabater – pai, filho: Francisco Pereira Sabater

Rebeca: O que o senhor lembra da estrada de ferro?

Francisco: Foi tudo. A cidade girava em torno da linha férrea naquela época. Nós morávamos onde hoje é o Esca na Av. Brasil com o Calçadão. Em cima era um bar que tinha quartos para alugar e nós morávamos no porão, eu morei muitos anos na vila Marcondes eu nasci em uma chácara na vila mendes, ai fomos para vila Marcondes e depois fomos para este porão que era da minha vó. Que era um bar que alugava quartos, naquele tempo quase não tinha hotel, era tudo pensão. Depois que nos fomo para Alvares Machado onde foi fossa primeira Industria em 1931, eu era moleque tinha uns 7 8 anos. Ali era benefício Paulista. Abrimos tudo paulista, só o hotel que foi o nome de onde minha avó nasceu na Espanha.

Josefa:Essa aqui é minha sogra recebendo troféu do Paulo Constantino. Ela é pioneira.

Josefa: Esse aqui era o barzinho do meu pai, atrás da linha do trem. aqui era a bocha e aqui era a garagem. Atrás da linha do trem. O barzinho ainda existe. Daqui pra lá é maquinas Andreas.

Francisco: Foi um crime desativar a linha férrea. Não podia. Era pra ser o trem bala hoje, ficamos muito pra trás só com caminhão.

Rebeca: Em relação a indústria Paulista, vocês utilizavam o trem? Como?

Francisco: Usávamos pra mandar café para Santos. Colocávamos nos armazéns da estrada de ferro, empilhávamos, deixava lá, íamos no banco para sacar 70% do valor do preço estipulado pelo governo. 70% agente financiava. De lá agente nem sabia pra onde ia. Depois quando vendia café, ele ficava penhorado, se mandava de 500 sacos que completava um vagão, ai pedia ordem pra estrada de ferro que

designava um dia para mandar o café. Então alugava caminhão e mandava pros armazéns da estrada de ferro. Tudo o governo que fazia, agente depositava aqui, mas não sabia para onde o café ia. Ai agente continuava comprando e vendendo café. Nós mandávamos por ano uma média de 5mil sacos de café para Santos. Depois que nos fizemos o hotel que acabou tudo. Antes nos éramos bom de dinheiro.

Rebeca: O hotel foi feito quando?

Francisco: Começou em 1961 e acabou em 71 pra 72. Nos íamos ganhando dinheiro e fazendo. Paramos 3x a construção pra juntar dinheiro. Era da minha vó, passou pro meu pai depois pra gente.

O namoro mesmo era em frente a loja Chic no calçadão, chamava Footing. Ali que arranjava. Eu arranjei ela lá. Todo muno namorava ali. Não tinha lanchonete. Arranjava namorado no Footing. Tinha o alto-falante que começava as 7h e10h encerrava. 10h todo mundo ia embora. Limpava o footing. Os moços ficavam parados e as moças ficavam andando. Ia e voltava, ia e voltava, as moças, os moços ficava na beira da calçada. Ali que agente falava é essa que eu quero. Ai ia atrás acompanhando. Se desse certo continuava se não desse, voltava pra calçada. As moças só andavam.

Josefa: Saíam juntos e iam embora pra casa

Francisco: Quando dava pé, acompanhava e ia embora. E namorava ali. Todo domingo se encontrava ali no footing pra namorar. Depois que ficava noivo que namorava em casa. Ai os namorados andavam juntos o tempo todo. 10h, era hora de todo mundo ir embora. Hoje começa a namorar 11h meia noite.. Naquele tempo 10 acabava e ai se não chegasse 10h e casa. O alto falante falava propaganda, recadinho de namorados...

Rebeca: Vocês já andaram de trem?

Francisco: Já andei muito. Já queimei muita camisa no ter por causa das faguhas que saíam. Era lenha, maria fumaça. Queimava a camisa mesmo de verdade. Nós íamos muito pra São Paulo naquela época. Levava 24 horas de Prudente até São Paulo.

Rebeca: E o que o senhor achava de andar de trem?

Francisco: Era uma maravilha. Não tem coisa igual a andar de ter. Era demorado, mas era gostoso. E jantar ou almoçar no trem. Que almoço? Nunca vi! É gostoso! E tinha outra, nos íamos de 2ª classe, nos éramos pobres, ainda era pobre, banco de madeira. De 1 era estofado. So almoçava e jantava de 1ª classe. De segunda não ia no restaurante, mas nos íamos porque meu pai... nos íamos bem trocados, a maioria do povo que ia de segunda, não ia bem trocado. No trem quem ia de primeira ia bem vestido, de segunda ia todo mundo, pobrezinho que não tinha nada, marmiteiro. Nos íamos de 2ª classe também, nos não eramos ricos, mais ou menos. A classe mais pobre que ia de segunda. Então agente ia e falava que queria almoçar e jantar, ai como estávamos bem vestidos, eles deixavam.

Rebeca: Vocês estavam quase na 1 classe.?

Francisco: Quase, de vestimenta nos estávamos, mas nos íamos de 2ª classe. Meu pai não pagava primeira. Era muita diferença de preço, devia ser 50%,a mais, não tenho certeza, mas era muito porque nunca fomos de 1 pra são Paulo.

Rebeca: E compensava?

Francisco: Compensava sim, é que agente não podia e não pagava. Era banco de madeira.

Rebeca: E como que aguentava 24h?

Francisco: Tinha gente eu levava travesseiro, mas agente não levava. Agente ia pra fazer compra, não tinha como levar coisa de casa. Porque aqui em Prudente não tinha nada, era uma porcaria. Não era nada ainda, né?

Francisco: Que musica, A única musica do trem era a fumaça tchutchutchutchu. Fumaça, fogo, fagulhas.

Wellington: Tinha banheiro nos vagões?

Francisco: Acho que não tinha não, não, não tinha não. Cada 10km parava o trem. Por isso que levava 24h. Parava aqui, parava onde é Espigão. Parava em Regente, Indiana, Martinópolis, Assis. Ia parando em tudo quanto é lugar. Isso que era ruim dos trens. Você saia daqui de tarde, chegava de tarde em SP.

Rebeca: Isso que acho interessante, mesmo com todos estes empecilhos, banco duro, demora, o povo tem boas lembranças do trem.

Francisco: Era gostoso porque, poxa ida, viajar de trem era um orgulho para gente. Chegar em SP de ter, que gostoso que era. Tem gente muito enjoada, eu nunca fui enjoado.

Rebeca: Como que é p o senhor ter visto o crescimento e desenvolvimento da cidade?

Francisco: Era tudo terra, daqui até SP. Eu viajei de caminhão na terra. Nos íamos buscar mercadoria. As estradas era mto ruins

Rebeca: O que o senhor acha da atual situação da Estrada de ferro?

Francisco: Uma dó o que aconteceu. Não era pra ter acabado, era pra ter melhorado, não acabado. Deixar caminhão tomar conta, ônibus tomar conta. Uma despesa danada. Prejuízo. Foi uma judiação. Já tinha a estrada de ferro, Porque não aumentou as bitolas pra melhorar os trens, a velocidade. Mas nada foi feito. Pq acabou o trem? Poxa vida. Tinha um movimento danado, os trens viviam lotados de gente. Tinha vez que queria em um dia e não conseguia passagem, precisava adiar a viagem. Os vagões viviam lotados de mercadoria, algodão, amendoim. Aqui era zona cerealista. Café, nos mandávamos 5mil fardos de café, mas teve uma indústria que mandou 22mil sacas de café.

Nome: Boris Kossoy
Idade: 71
Profissão: Professor
Endereço: boriskossoy@terra.com.br
Data da entrevista: 10/10/2012
Meio: e-mail
Concedida a: Rebeca Alfaro

Seguem as respostas junto às suas perguntas
Um abraço,
Boris Kossoy

Início da mensagem encaminhada:

De: Boris Kossoy <boriskossoy@terra.com.br>
Assunto: Re: PERGUNTAS PARA ENTREVISTA
Data: 10 de outubro de 2012 13:32:45 BRT
Para: Rebeca Alfaro <rebecamariaalfaro@hotmail.com>
Cc: Boris Kossoy <boriskossoy@terra.com.br>

Cara Rebeca,

farei o possível para responder às suas questões até o fim de semana.
Estou na reta final de uma grande exposição e livro intitulada *Um olhar sobre o Brasil*, da qual sou o curador e coordenador do livro. Essa exposição, fruto de um trabalho de 3 anos, será inaugurada em 12 de novembro no Instituto Tomie Ohtake. Vindo a SP não perca, porque se trata de trabalho único na pesquisa da fotografia brasileira.
Abraços,
Boris kossoy

Em 10/10/2012, às 13:26, Rebeca Alfaro escreveu:

Olá professor Kossoy!

Sou a Rebeca, conversei com o senhor algumas semanas atrás, pelo celular, a respeito de uma possível entrevista.

Devido aos problemas de disponibilidade e distância, combinamos que eu lhe enviaria as perguntas por e-mail. Estou enviando três questões.

Eu também gostaria de saber se há possibilidade do senhor escrever algumas palavras sobre a fotográfica como fonte histórica, mas direcionando-as ao tema de nosso trabalho. Estamos recolhendo fotografias e analisando-as para recuperar um passado praticamente esquecido e desconhecido pela população de Presidente Prudente.

A peça prática será uma revista chamada *Videre*, palavra que do latim significa ver. Gostaríamos de publicar na revista o que o senhor tem a dizer. O título de nossa pesquisa é: "A ESTRADA DE FERRO SOROCABANA: UMA VIAGEM PELOS TRILHOS DE PRESIDENTE PRUDENTE".

Sei que o senhor é muito ocupado, mas sua participação em nossa pesquisa será muito importante e honrosa, justamente por ser a maior autoridade no assunto e nossa maior fonte de pesquisa.

Agradeço sua atenção desde já!

Atenciosamente

Rebeca Alfaro

PERGUNTAS:

1- Os tempos da Fotografia foi lançado em 2007. Nestes últimos cinco anos quais os avanços na pesquisa da fotografia como documento histórico?

Ano a ano, tal avanço vem se verificando. E isto não deve ser ressaltado como algo se deu nos "últimos cinco anos", mas, há muito mais tempo. Em 1988 quando da publicação de meu livro *Fotografia & História* eu chamava 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.

2- Ao longo do tempo, a fotografia deixou de ser mera ilustração, suplantou o texto na década de 60, foi alçada a documento histórico nos anos 80 e, hoje, é importante fonte de pesquisa. Como pesquisador, o que o senhor espera mais da fotografia?

Maiores reflexões, mais e mais encontros e simpósios acadêmicos centrados na fotografia.

3- As pesquisas na área da fotografia como documento social vem crescendo como objeto de estudo dos TCCs - Trabalhos de Conclusão de Curso. De que maneira esses trabalhos podem contribuir para o estudo da fotografia, para que não fiquem produções isoladas nas Universidades?

Mediante uma difusão mais eficaz do que aquela que se têm hoje. Isto é, publicações de livros impressos e também por via eletrônica desses trabalhos, não apenas dos TCC's, mas, também, é obvio, das dissertações de Mestrado e teses de Doutorado, que vem se multiplicando nas universidades brasileiras.

APÊNDICES

APÊNDICE 1 – PAUTAS

Retranca

Namoro / Estação

Proposta

Encontro entre amigos na praça e na estação após a missa era um hábito rotineiro que marcou época com fotografias, casamentos e muitas histórias.

Encaminhamento

Buscar conhecer a história e os personagens que estão na fotografia. Saber quem foi que fotografou, quando e onde. Entender como eram os hábitos das pessoas que vivenciaram essa época, as suas rotinas, os encontros e passeios. Saber qual era a importância que a fotografia tinha na vida deles, e também a importância da estação ferroviária e com precisão obter mais informações sobre a utilização do trem.

Roteiro

Hora: 9h30

Local: Casa do Carlos Garrido

Rua: João Sérgio de Oliveira, 353 – Jardim Santa Clara

Fone:

Dados

A estação ferroviária era o ponto auge para encontros entre amigos, inclusive quando tinha movimentação dos trens. Carlos Garrido, 82, um dos personagens que está na foto 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.

Carlos tinha 16 anos quando foi fotografado. Foi registrada pela câmera do cunhado – irmão de Cecília – que foi fotografada por uma pessoa de fora do grupo. Cecília, 83, esposa de Carlos, tinha 18 anos nesta fotografia. Eram todos amigos,

inclusive era amiga de Carlos, mas na época eles não namoravam. Vieram namorar tempos depois quando Carlos ficou muito amigo do irmão dela, que foi a ligação entre eles, até que acabaram se casando. Hoje estão casados há 59 anos.

Retranca:

Pioneiro/comércio

Proposta:

Francisco Rodrigues, 83, é pioneiro na área comercial da cidade. Começou com comercialização de café e hoje ainda possui a empresa Máquinas Andréas.

Encaminhamento:

Buscar informações e histórias ligadas a Estrada de Ferro Sorocabana, fotografias e documentos da época.

Roteiro:

Telefone: (18) 32221948

Endereço: Sítio Café Portal, perto da escola Sesi do Parque Furquim – Estrada de terra

Dados:

Francisco Rodrigues é filho de um dos pioneiros de Presidente Prudente. Nascido na cidade, ele tem lembranças sobre o início da cidade. Seu pai era comerciante e ele viajava muito de trem até São Paulo com seu pai. Ele trabalhava na empresa Indústrias Paulista, que enviava café para Santos por meio do trem. Sua esposa Josepha Ferreira Rodrigues, também tem histórias sobre o início de Presidente Prudente.

Retranca

Historiador/Fotos

Proposta

Capturar as fotos e descobrir as histórias relatadas pelo historiador em cada uma das imagens.

Encaminhamento

Buscar por meio da entrevista as fotografias e as histórias presentes nas mãos do historiador. Descobrir quais são as fontes das fotografias que possui. Porque começou a guardar e pesquisar sobre as histórias de Presidente Prudente.

Roteiro

Hora: 9h

Local: Casa Vladimir Soler

Rua: 12 de outubro, 2006

Fone: 3222 7351

Dados:

O historiador Vladimir Soler foi professor durante muito tempo em Presidente Prudente e começou a pesquisar, pois sempre gostou de saber as histórias presentes em fotografias.

Começou seu acervo pessoal com fotos retiradas do Museu de Prudente, retirou um pouco de fotos da internet e de pessoas ligadas a história de Presidente Prudente.

Possui todo acervo em seu próprio computador e mora com seus pais em sua residência.

Retranca

Ex- maquinista / Fepasa

Proposta

Ex- funcionário da companhia da Estrada de Ferro Sorocabana com 30 anos de carreira relata as histórias, as mudanças das locomotivas e a sua decadência.

Encaminhamento

Vamos buscar por meio da entrevista como foi a vida desse funcionário, os acontecimentos que lhe marcaram, as dificuldades, as mudanças que ocorreram em cada década, como eram as locomotivas, as estradas e estações por onde passou, com precisão na história dessa história voltada para Presidente Prudente. Procurar saber se tem foto ou documento relacionado com a ferrovia ou estação prudentina.

Roteiro:

Hora: 10h

Contato: José de Oliveira Fogaça

Rua: Benjamin Constant, 533

Vila Marcondes

Dados

O aposentado José de Oliveira Fogaça, foi funcionário da Estrada de Ferro Sorocabana, com 30 anos de carreira. Hoje, com 91 anos conta com emoção toda a trajetória que exerceu durante o tempo que foi dedicado a ela. Foi em 1942 que ele começou a trabalhar na companhia e exerceu várias funções. Primeiro foi como portador – que ajuda carregar sacos dos armazéns – depois passou a ser lenheiro, e a partir daí, foi transferido para outros cargos da locomotiva: limpador, graxeiro, foguista e encerrou a sua carreira como maquinista.

Ele conta que a ferrovia abriu caminho no meio do sertão até chegar a Presidente Prudente em 1917, e foi essencial para o desenvolvimento da cidade. Por meio dela que tudo chegava, dos simples imigrantes até todos os bens necessários para a sobrevivência das pessoas. Ao contemplar uma fotografia de uma Maria Fumaça – foi uma das maquina que trabalhou por alguns anos – e com as suas

palavras carregadas de sentimentos, declara que ela representa todo o seu trabalho, cansaço, conquistas, histórias, sua vida.

Retranca

Pai/Expurgo

Proposta

Descobrir toda a história da chegada da Estrada de Ferro Sorocabana e os empregos que seu pai trabalhou.

Encaminhamento

Buscar por meio da história contada e de fotos as experiências vivenciadas por Benjamim Resende e seu pai. Descobrir quanto tempo e quais as melhores fases da estrada de Ferro Sorocabana.

Roteiro

Hora: 10h

Local: Central Park

Rua: Rua Vitor Valério, 126

Fone: 3908 – 2151

Dados

Benjamim Resende historiador presenciou muitas das viagens nos trilhos da Estrada de Ferro Sorocabana, pois seu pai desde cedo trabalhou na estação. O pai trabalhou com uns amigos no expurgo, que era um armazém. Eles transportavam no braço a mercadoria até o vagão para que o mesmo levasse até o local desejado.

As histórias que lembra são ressaltadas e transcritas nesta matéria, e o descaso com todos os vagões que ainda estão na Estrada de Ferro.

Retranca

Filho / Goulart

Proposta

Júlio Dias Goulart é um dos 13 filhos de um dos fundadores da cidade, o único que mora em Presidente Prudente até os dias de hoje. Francisco de Paula Goulart tem 86 anos e é empresário do ramo imobiliário.

Encaminhamento

Vamos buscar por meio da entrevista como foi a vida de Júlio Goulart ao lado do pai. O que o pai representa para ele, quais as histórias que ouvia do pai, como se sente fazendo parte de uma família pioneira na cidade. Procurar saber se tem foto ou documento relacionado com a ferrovia a estação prudentina, do pai, acervo particular da família, etc.

Roteiro:

Hora: 17h

Rua: Avenida Coronel Marcondes

Prédio: Edifício Botigelli

Ponto de referência: Em frente a Santa Casa

Dados

O empresário conta um pouco da história da fundação da cidade, do surgimento das principais avenidas e também da chegada da Estrada de Ferro Sorocabana, além de sua importância para o desenvolvimento econômico da cidade, o povoamento e as vendas de terras.

Júlio fala sobre seu relacionamento com o pai e rivalidade com o também pioneiro Coronel Marcondes.

Retranca

Telegrafista / Sorocabana

Proposta

Mostrar como era o trabalho de telegrafista na Estrada de Ferro Sorocabana

Encaminhamento

O objetivo é descobrir quais as recordações de um ex- telegrafista da ferrovia, o que esse trabalho representou em sua vida seja como funcionário ou só como usuário do transporte.

Roteiro

10h00 Presidente Prudente

Apea - Associação Prudentina de Esportes Atléticos

Endereço: Av. Coronel José Soares Marcondes, 601 – Vila Maristela

Contato: Reginaldo Valadão

Tel: (18) 3221-1240

Dados

Reginaldo Valadão, nascido na cidade de Palmitão e filho de ex-ferroviário, entrou na Estrada de Ferro Sorocaba em 1942. Após realizar um curso de telegrafista, foi encaminhado até Presidente Prudente para ajudar a atender a grande quantidade de trabalho que a cidade possuía na época.

Como telegrafista, Reginaldo viveu e presenciou diferentes histórias. Mas mesmo com as dificuldades quando chegou a cidade nova, o aposentado de 86 anos se recorda com exatidão o funcionamento de seu antigo instrumento de trabalho.

Retranca

Ferrovia/estudantes

Proposta

A colaboração da Estrada de Ferro Sorocabana para a formação educacional dos jovens da região nas décadas de 30 e 40.

Encaminhamento

Iremos mostrar da ferrovia para a educação em Presidente Prudente, em uma época em que ela era o principal meio de transporte entre as cidades a Alta Sorocabana. O relato de uma das pessoas que utilizavam esses serviços na época irá ajudar a retratar esse período.

Roteiro

09h00 Presidente Prudente

Zelmo Denari consultoria jurídica

Endereço: Av. Washington Luis, 2486, Jardim Paulista

Contato: Zelmo Denari

Tel: (18) 3223-5315 / (18) 9705-0155

Dados

O jurista Zelmo Denari, 76 anos, nasceu na cidade de Presidente Bernardes. Quando tinha 12 anos, para que pudesse frequentar o curso ginásial, viajava de trem até Presidente Prudente junto com outros jovens estudantes de cidades da região. As viagens eram diárias e fizeram parte da rotina de Zelmo por cerca de quatro anos.

Os alunos freqüentavam o antigo Ginásio São Paulo, que ficava na rua Dr. Gurgel no período da tarde, e no fim do dia voltavam no trem da Sorocabana para suas cidades.

APÊNDICE B – CARTAZ



VOCÊ TEM FOTOS DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA
E DA ESTAÇÃO DE PRESIDENTE PRUDENTE?

FEZ PARTE DA HISTÓRIA DA FERROVIA OU CONHECE ALGUÉM
QUE ESTEJA LIGADO A ELA?

AJUDE-NOS A CONCLUIR NOSSA PESQUISA ACADÊMICA,
ENTRANDO EM CONTATO PELOS TELEFONES:
(18) 9701-6347 / (18) 9128-9981 / (18) 8807-2374,
ou pelo e-mail wellington@unoeste.br e daisynhacordeiro@bol.com.br
Obrigada.

APÊNDICE C – PERFIL FACEBOOK

facebook Estrada De Ferro Sorocabana

www.facebook.com/estradaferro.sorocabana

Pesquise pessoas, locais e coisas

Estrada de Ferro Localizar amigos Página inicial



Adicionar uma capa

Estrada De Ferro Sorocabana

Atualizar informações Registro de atividades

- Mora em Presidente Prudente
- Adicionar seu local de trabalho
- Adicione sua instituição de ensino
- Adicione sua cidade natal

Sobre Amigos 143 Fotos Mapa 1 Opções "Curtir"

Status Foto Local Evento cotidiano

No que você está pensando?

Público Publicar

Atividades Recente

Estrada de Ferro começou uma nova amizade com Neusa Matos e outras 13 pessoas.

Amigos 143 amigos Ver todos

Patrocinado

Perder Barriga em Uma Semana

Conheça a nova sensação para emagrecer nos EJA finalmente lançada no Brasil.

Curtir · 96.879 pessoas curtiram isso.

1 Truque para Perder Peso

Descubra como você pode perder 4 kg por semana! Clique aqui.

Agora Setembro 2012 Nascimento

Ative o bate-papo para ver quem está disponível.

Procurar

TCC_15_10 algumas ...doc pauta benjamin.tif tcc_JORNALISMO.pdf

Mostrar todos os downloads

19:32 17/10/2012

facebook Estrada De Ferro Sorocabana

www.facebook.com/estradaferro.sorocabana/info

Pesquise pessoas, locais e coisas

Estrada de Ferro Localizar amigos Página inicial

Estrada De Ferro Sorocabana Sobre

30% completo

Adicione uma escola

Residência

Presidente Prudente Cidade atual

Relacionamentos e família

Adicione seus relacionamentos

Sobre você

Olá, somos cinco estudantes da Universidade do Oeste Paulista, estamos no oitavo termo, nos formamos no fim deste ano. Nosso trabalho de conclusão de curso, o famoso TCC, é sobre a história da Estrada de Ferro Sorocabana, e tudo que a envolve, direta ou indiretamente no período de 1919 a 1946. Nossa peça prática será uma revista chamada 'VIDERE', é um trabalho científico de resgate fotográfico. Se você tem fotos, documentos ou conhece alguém q tem alguma história pra contar a respeito, por favor entre em contato conosco. Aguardamos e toda ajuda é bem vinda.

Contatos:
Bruno Augusto: bruno.augusto23@hotmail.com
Daisy Cordero: dasyhacordero@bol.com.br
Jéssica Soares: jessicasoares_91@hotmail.com
Rebeca Afaro: ximbica_@hotmail.com
Wellington Fonseca: w.phonseca@gmail.com

Patrocinado

Eu Perdi 12kg em 2 Meses

Eu sou 7 Quilos Mais magra em Uma Semana usando Dica Revolucionária

Curtir · 89.640 pessoas curtiram isso.

54 anos mulher olha 32

Um truque simples vai fazer você parecer mais jovem em minutos. Clique aqui

Bate-papo (Desativado)

TCC_15_10 algumas ...doc pauta benjamin.tif tcc_JORNALISMO.pdf

Mostrar todos os downloads

19:33 17/10/2012