



UNIVERSIDADE
ESTADUAL de LONDRINA

CÁSSIA REGINA DIAS RIBEIRO

PAISAGENS, LUGARES E TRILHOS:
PERMANÊNCIAS E MEMÓRIAS EM CIDADES DA ALTA
PAULISTA

Londrina
2023

CÁSSIA REGINA DIAS RIBEIRO

PAISAGENS, LUGARES E TRILHOS:
PERMANÊNCIAS E MEMÓRIAS EM CIDADES DA ALTA
PAULISTA

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado
à Universidade Estadual de Londrina - UEL,
como requisito parcial para a obtenção do título
de Doutor em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Edilson Luis de Oliveira

Londrina
2023

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor, através do Programa de Geração Automática do Sistema de Bibliotecas da UEL

R484p Ribeiro, Cassia Regina Dias.
Paisagens, lugares e trilhos : Permanências e memórias em cidades da Alta Paulista / Cassia Regina Dias Ribeiro. - Londrina, 2023.
213 f. : il.

Orientador: Edilson Luis de Oliveira.
Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Estadual de Londrina, Centro de Ciências Exatas, Programa de Pós-Graduação em Geografia, 2023.
Inclui bibliografia.

1. Geografia humana - Tese. 2. Memória e paisagem - Tese. 3. Ferrovia - Tese. 4. Lugar memorável - Tese. I. Oliveira, Edilson Luis de . II. Universidade Estadual de Londrina. Centro de Ciências Exatas. Programa de Pós-Graduação em Geografia. III. Título.

CDU 91

CÁSSIA REGINA DIAS RIBEIRO

PAISAGENS, LUGARES E TRILHOS:
PERMANÊNCIAS E MEMÓRIAS EM CIDADES DA ALTA
PAULISTA

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado
à Universidade Estadual de Londrina - UEL,
como requisito parcial para a obtenção do título
de Doutor em Geografia.

BANCA EXAMINADORA

Orientador: Prof. Dr. Edilson Luis de Oliveira
Universidade Estadual de Londrina – UEL

Prof^a Dr^a Jeani Delgado Paschoal Moura
Universidade Estadual de Londrina – UEL

Prof^a Dr^a Jamile da Silva Lima
Universidade Estadual de Londrina – UEL

Prof. Dr. Vladimir Bartalini
Universidade Estadual de São Paulo – USP

Prof. Dr. Christian Dennys Monteiro de Oliveira
Universidade Federal do Ceará – UFC

Londrina, 15 de fevereiro de 2023

AGRADECIMENTOS

À minha família, sempre presente, agradeço o carinho por compartilhar os momentos importantes desta realização. A meus pais, José e Zina, que sempre me apoiaram e me incentivaram, sendo fundamentais no meu crescimento pessoal e profissional. Aos meus filhos, Maria Eduarda e Lucas, por compreenderem minha ausência em tantos momentos e por estarem sempre ao meu lado, me fortalecendo.

Agradeço imensamente ao meu marido Eduardo. Sua presença foi imprescindível em todo o percurso. Obrigada pelo apoio, pelo incentivo, por não me deixar desistir diante de algumas dificuldades. Por trazer leveza em momentos de tanta tensão. Seu amor, carinho e dedicação foram fundamentais para a realização deste sonho.

Ao meu orientador, professor Edilson de Oliveira, por ter aceitado me acompanhar nesta jornada e acreditado que seria possível o caminho traçado. Agradeço o acolhimento, o incentivo e, principalmente, o conhecimento compartilhado. Durante todo o processo, contribuiu com sábias e precisas ponderações, propondo reflexões e ricas discussões, ampliando meu olhar para a ciência geográfica.

Aos Professores do Programa de Pós-graduação em Geografia, da UEL, que contribuíram de maneira significativa para a construção do meu olhar geográfico. Um agradecimento especial à professora Rosana, pela introdução ao universo da geografia, à professora Eloisa, que ensinou o olhar sensível da educação e à professora Jeani, que propiciou uma viagem à geografia humanista de base fenomenológica, fonte de inspiração em muitos momentos.

Aos membros da banca de qualificação, professores Vladimir Bartalini e Jeani Delgado Paschoal Moura pelas preciosas contribuições e aos professores da banca final, professores Jeani Delgado Paschoal Moura, Jamile da Silva Lima, Vladimir Bartalini e Christian Denny Monteiro de Oliveira.

Aos funcionários do Museu Pedagógico de Garça, da Comissão de Registro Histórico de Marília e da Biblioteca da Prefeitura de Marília, pela disponibilização de documentos, mapas e arquivos eletrônicos.

À Priscila Portaluppi pelo auxílio no desenvolvimento dos mapas e à professora Priscilla Carani, pela leitura e correção ortográfica. À amiga Márcia por me acompanhar e me apoiar nesta jornada. Aos professores de arquitetura da UNIP de Assis, pelos diálogos e contribuições durante toda a pesquisa.

Aos amigos da pós-graduação, pela constante troca de ideias. Ao amigo Maico, sempre disposto a compartilhar seu conhecimento geográfico, ao Willian pela disposição em auxiliar na elaboração dos mapas. À amiga Samantha, pelas discussões e reflexões que sempre auxiliaram no desenvolvimento da pesquisa. À querida Aline, que me apresentou o programa, obrigada pelo acolhimento em sua casa, pelas divertidas idas e vindas a Londrina, por compartilhar anseios, dúvidas e sugestões. À minha querida amiga Joseane, que contribuiu de maneira significativa com longas e profundas discussões. Sou grata pela leitura atenta, pelas diversas críticas e por também compartilhar desse sonho.

Um agradecimento especial a todas as pessoas entrevistadas, que gentilmente compartilharam suas lembranças, suas histórias de vida, sem ressalvas, e de coração aberto. Muito obrigada!

Os lugares habitados são, por excelência, memoráveis. Por estar a lembrança tão ligada a eles, a memória declarativa se compraz em evocá-los e descrevê-los. Quanto a nossos deslocamentos, os lugares sucessivamente percorridos servem de *reminders* aos episódios que aí ocorreram. São eles que, a posteriori, nos parecem hospitaleiros ou não, numa palavra, habitáveis.

(RICOEUR, 2007, p. 59)

RIBEIRO, Cássia Regina Dias. **Paisagens, lugares e trilhos: Permanências e Memórias em Cidades da Alta Paulista**. 2023. 232 f. Trabalho de Conclusão de Curso de doutorado em Geografia, apresentado à Universidade Estadual de Londrina – UEL. Londrina, 2023

RESUMO

A instalação dos trilhos do prolongamento do Ramal de Agudos, da Companhia Paulista de Estrada de Ferro (CPEF), no espigão dos Rios Peixe/Feio Aguapeí, na região da Alta Paulista, colaborou na transformação e configuração da paisagem. A expectativa da chegada dos trilhos condicionou a localização e o traçado dos núcleos urbanos. Na maioria das cidades, compreendida entre o trecho de Garça a Pompeia-SP, a linha ferroviária atravessou a malha urbana, propiciando movimentos pendulares diários e condicionando diversas ações cotidianas. Nesse contexto espacial, encontram-se histórias de vidas constituídas pelas experiências vividas. Lembranças gravadas na memória que condicionam a forma de ver e perceber o mundo. Dessa forma, o objetivo geral da tese consiste na averiguação da conexão e da dinâmica das especificidades dessa paisagem com as experiências vividas, gravadas em nossas memórias. Para obtenção dos resultados esperados, os procedimentos para coleta e análise de dados foram: as referências bibliográficas, que permitiram analisar e compreender os conceitos essenciais para a construção do referencial teórico; a pesquisa documental e os testemunhos, coletados através de dezessete entrevistas semiestruturadas e cinco cartas, que possibilitaram investigar as experiências vividas e entrelaçar os rastros documentários com os afetivos. Na busca em decifrar os sentidos das narrativas, utilizou-se como respaldo filosófico o método hermenêutico fenomenológico elaborado por Ricoeur (1989). No decorrer da pesquisa ficou evidente a dialética entre memória individual, com um caráter subjetivo e privado, defendido por Bergson (1999) em sua fenomenologia da lembrança e com o conceito de “minhadade”, proposto por Ricoeur (2007) e a coletiva, condicionada ao pertencimento a um grupo social, proposta por Halbwachs (1990). O aspecto locacional das lembranças reforça a tese da relação intrínseca entre memória, paisagem e lugar e é possível perceber a concentração de lembranças associadas à ferrovia e, conseqüentemente, afirmar que os trilhos do prolongamento do Ramal de Agudos podem ser considerados um lugar memorável. No ato de recordar o indivíduo lembra-se de si e reconhece seu mundo, sua paisagem, seu lugar.

Palavras-chave: ferrovia; ramal Agudos; memória; paisagem; lugar memorável.

RIBEIRO, Cássia Regina Dias. **Landscapes, places and trails: Stays and Memories in Cities of Alta Paulista**. 2023. 232 p. PhD Dissertation (Doctorate in Geography). Centro de Ciências Exatas (CCE), Universidade Estadual de Londrina – UEL. Londrina, 2023.

ABSTRACT

The installation of rails for the extension of the Agudos' branch, by Companhia Paulista de Estrada de Ferro (CPEF), on the protection dams of Peixe/Feio Aguapeí Rivers, in the Alta Paulista region, collaborated in the transformation and configuration of the landscape. The expectation of the arrival of the rails conditioned the location and plan of urban centers. In most cities, between the stretch from Garça to Pompeia-SP, the railway line crossed the urban infrastructure, providing daily commuting movements and conditioning several daily actions. In this spatial context, there are life stories constituted by lived experiences. Memories engraved in memory that condition the way of seeing and perceiving the world. In this way, the general objective of the thesis consists in investigating the connection and dynamics of the specificities of this landscape with the lived experiences, recorded in our memories. To obtain the expected results, the procedures for collecting and analyzing data were: bibliographical references, which allowed analyzing and understanding the essential concepts for the construction of the theoretical framework; documentary research and testimonies, collected through seventeen semi structured interviews and five letters, which made it possible to investigate the lived experiences and interweave the documentary traces with the affective ones. In the quest to decipher the meanings of the narratives, the phenomenological hermeneutic method elaborated by Ricoeur (1989) was used as philosophical support. During the research, the dialectic between individual memory, with a subjective and private character, defended by Bergson (1999) in this phenomenology of remembrance and with the concept of "minhadade", proposed by Ricoeur (2007) and the collective, conditioned belonging to a social group, proposed by Halbwachs (1990), became evident. The locational aspect of the memories reinforces the thesis of the intrinsic relationship between memory, landscape and place and it is possible to perceive the concentration of memories associated with the railroad and, consequently, to affirm that the extension tracks of the Agudos' branch can be considered a memorable place. In the act of remembering, the individual remembers himself and recognizes his world, his landscape, his place.

Keywords: railroad; Agudos' branch; memory; landscape; memorable place.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Mapa de localização da Alta Paulista.....	19
Figura 2 – Trecho do Ramal de Agudos entre Garça e Pompeia - SP.....	20
Figura 3 – Esquema dos procedimentos metodológicos adotados	26
Figura 4 – Relação das Leis e Decretos	31
Figura 5 – Categorias identificadas nas narrativas.....	36
Figura 6 – Síntese da estruturação geral da tese.....	37
Figura 7 – Trajeto da paisagem – Berque	56
Figura 8 – Elementos relacionados aos rastros documentários e afetivos.....	62
Figura 9 – Mapa da Província de São Paulo, 1886	65
Figura 10 – Fazendas localizadas na Bacia do Rio do Peixe.....	67
Figura 11 – Planta com a identificação das fazendas iniciais que deram origem aos municípios da Alta Paulista no trecho entre Garça e Pompeia	68
Figura 12 – Malha ferroviária pré-Fepasa – 1960	70
Figura 13 – Prolongamento do Ramal de Agudos.....	73
Figura 14 – Localização da estrada para Lauro Müller e do Picadão de Presidente Penna à Platina	74
Figura 15 – Terras do Rio Feio - Tibiriçá	75
Figura 16 – Evolução da extensão da linha do Ramal de Agudos	77
Figura 17 – Ramal de Agudos no período entre 1889 a 1941	77
Figura 18 – Chegada à estação de Vera Cruz, em direção à Marília.....	81
Figura 19 – Máquina São Paulo – Irmãos Montolar – Benefício de Café e Arroz, Rebenefício e Catação. Rua Duque de Caxias, 6 – Telefone 3255 – Marília - SP.....	90
Figura 20 – Máquina São Paulo – Irmãos Montolar – década de 1950.....	90
Figura 21 – Máquina São Paulo – 2022	91
Figura 22 – Planta do município de Marília	92
Figura 23 – Planta com a identificação das fazendas iniciais que deram origem às cidades de Garça, Vera Cruz, Marília, Oriente e Pompeia	99
Figura 24 – Arquitetura das estações ferroviárias da CPEF	112
Figura 25 – O primeiro vagão restaurante da CPEF	115

Figura 26 – Linha ferroviária atravessando a malha urbana de Vera Cruz	118
Figura 27 – Patrimônio inicial de Vera Cruz.	120
Figura 28 – Passagem em nível na cidade de Vera Cruz, com o pontilhão ao fundo	121
Figura 29 – Patrimônios iniciais de Marília	123
Figura 30 – Planta original do loteamento do patrimônio “Alto Cafezal”. Autor: Engenheiro Frederico Schmidt. Escala: 1:2000 Ano: 1929	124
Figura 31 – Planta inicial do patrimônio Marília.....	125
Figura 32 – Passagem em nível na Avenida Nove de Julho – Marília – 2021 (Os trilhos asfaltados no cruzamento da Av. Nove de Julho com a ferrovia	127
Figura 33 – Passagem em nível na Rua Paraná – Marília – 2022	127
Figura 34 – Passagem em nível na Praça Athos Fragata – Marília – 1973	128
Figura 35 – Patrimônios iniciais de Garça	130
Figura 36 – Pontilhão no início da Rua Barão do Rio Branco (década de 1950).....	131
Figura 37 – Pontilhão na continuação da Avenida Maria Isabel. Do lado esquerdo dos trilhos a Avenida Labieno da Costa Machado	131
Figura 38 – Patrimônio de Lácio.....	134
Figura 39 – Patrimônio de Padre Nóbrega.....	134
Figura 40 – Travessia em nível em Lácio.....	135

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
UEL	Universidade Estadual de Londrina
USP	Universidade Estadual de São Paulo
CPEF	Companhia Paulista de Estrada de Ferro
FEPASA	Ferrovia Paulista SA
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
CAIC	Companhia de Agricultura, Imigração e Colonização

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	16
 CAPÍTULO 1	
1 O CAMINHO TRILHADO: O MÉTODO	24
1.1 CONSTRUÇÃO DA LINHA DE RACIOCÍNIO	24
1.2 PROCEDIMENTOS ADOTADOS PARA COLETA DE DADOS	25
1.2.1 Referencial teórico	26
1.2.2 Rastros documentários e espaciais	30
1.2.3 Rastros afetivos	32
1.3 PROCESSO DE LEITURA DAS NARRATIVAS	35
 CAPÍTULO 2	
2 MEMÓRIA, LUGAR E PAISAGEM	38
2.1 HENRI BERGSON – MEMÓRIA-HÁBITO E MEMÓRIA-LEMBRANÇA	40
2.2 MAURICE HALBWACHS – A SOCIOLOGIA DA MEMÓRIA	44
2.3 A CONCEPÇÃO DA MEMÓRIA A PARTIR DE PAUL RICOEUR	46
2.4 MEMÓRIA INDIVIDUAL OU MEMÓRIA COLETIVA?	51
2.5 TEMPO, ESPAÇO E MEMÓRIA	53
2.6 MEMÓRIA E NARRATIVA	58
2.7 OS RASTROS MNÉSICOS E A CONSOLIDAÇÃO DA MEMÓRIA	60
 CAPÍTULO 3	
3 OS TRILHOS E A TRANSFORMAÇÃO DA PAISAGEM	63
3.1 O “PROCESSO CIVILIZATÓRIO” DO EXTREMO OESTE PAULISTA	64
3.2 A CHEGADA DA FERROVIA - DESVENDANDO O RAMAL DE AGUDOS A PARTIR DOS RASTROS DOCUMENTÁRIOS	69
 CAPÍTULO 4	
4 NO BALANÇO DO TREM – RITMO E MOVIMENTO	83
4.1 NOVOS VÍNCULOS COM O LUGAR – DA ESTRANHEZA À FAMILIARIDADE	86
4.2 PAISAGEM E TRILHOS – MEMÓRIAS FAMILIARES.....	96
4.3 O APITO DO TREM – A MELODIA COTIDIANA	102

4.4	REVISITANDO A FERROVIA – MEMÓRIAS DE OFÍCIO	105
-----	---	-----

CAPÍTULO 5

5	A PAISAGEM À BEIRA DA LINHA: UM LUGAR DE MEMÓRIA.....	111
5.1	O ENCANTAMENTO À BEIRA DA LINHA	113
5.2	OS TRILHOS COMO ESPAÇO LÚDICO	116
5.3	ENTRELAÇAMENTO ENTRE NÚCLEO URBANO E FERROVIA	119

CONSIDERAÇÕES FINAIS	137
-----------------------------------	------------

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	141
---	------------

APÊNDICE A – Recorte das entrevistas	149
---	------------

INTRODUÇÃO

Li e ouvi, muitas vezes, que ao retornar ao passado, a lembrança das coisas que fizemos ou deixamos de fazer, se forem ruins, podem nos trazer culpa, remorso ou até mesmo raiva. As coisas boas trarão saudades. Assim sendo, sensações doloridas poderão nos tocar. Por isso, devemos viver intensamente o aqui e o agora. Mas o passado compõe nossa história e traz à tona lembranças boas do nosso cotidiano que o tempo levou, é sentir de volta o ruído da alegria, da infância ou adolescência recheadas de histórias agradáveis, divertidas, boas ou ruins. Considero isso muito válido e até confortante. Fortalece e enriquece a nossa trajetória. Os trens da ferrovia da Alta Paulista são uma das lembranças importantes que se eternizaram em mim. As curtas viagens realizadas, outras tantas até imaginárias, permanecem vivas em minha memória. (relato T.A.D.A.)

Em uma trama, apresentam-se os personagens no desenrolar do primeiro ato. O prolongamento do Ramal de Agudos da Companhia Paulista de Estrada de Ferro (CPEF), que, neste presente, conta apenas com seus trilhos e estações, atravessa as cidades da “Alta Paulista”: Garça, Vera Cruz, Marília, Oriente, Pompeia, entre outras no Novo Oeste do estado de São Paulo. Eis o protagonista. Mas será ele o personagem mais importante da trama?

Tecida de forma bem mais complexa, ela, a paisagem, cujo ponto focal são os elementos que outrora integravam o sistema ferroviário que ligava as cidades do Ramal de Agudos ao restante do mundo, composta a partir dos trilhos, estações, curvas, retas, espigões, vales, núcleos urbanos, travessias e outros elementos, é de fato, complexa em sua materialidade, contém uma narrativa espacial que pode ser explorada e decifrada. Entretanto, não se restringe unicamente a essa configuração material.

Nesse contexto espacial, encontram-se histórias de vida, constituídas pelas experiências vividas e ações cotidianas. Lembranças gravadas na memória, que provavelmente condicionam a forma de ver e perceber o mundo. Minhas próprias lembranças com a ferrovia estão permeadas pelas brincadeiras nos trilhos, pois nasci e cresci ao lado da linha ferroviária, que percorria a área central do pequeno município de Vera Cruz, com aproximadamente 10.000 habitantes.

Essa configuração propiciava movimentos pendulares diários, pois a vida urbana configurava-se em ambas as margens. Minha casa localizava-se de um dos lados da linha enquanto meus primos moravam do lado oposto. Dessa forma, cruzávamos a ferrovia diariamente para os encontros e brincadeiras. Explorar o percurso do trem, andar sobre os trilhos e os arredores era uma divertida aventura,

embora perigosa.

Nossa imaginação nos levava a vários lugares, momento interrompido apenas pelo som do apito do trem, avisando a todos que estava prestes a passar e chegar à estação. Os horários do trem determinavam o ritmo da cidade e, conseqüentemente, da própria vida. Lembro da alegria de ouvir, ao longe, o som do apito, nas tardes de sábado, quando meu pai retornava do trabalho, no ano de 1982, período em que trabalhou em Piracicaba.

Um pouco mais velha, no primeiro ano da faculdade, o percurso de Marília a Bauru (local da minha graduação), gerava um misto de emoções e expectativas pelas novas oportunidades, pelos novos conhecimentos e pelas novas amizades, mas, ao mesmo tempo, um medo do desconhecido e saudades dos que ficavam.

A minha história de vida, a minha geografia de vida, estão permeadas por essas lembranças, me levando a pensar se esse fascínio, se a complexidade de experiências, propiciadas pela implantação da linha ferroviária do prolongamento do Ramal de Agudos na região da “Alta Paulista”, não sensibilizara também outras vidas, pois, talvez, todo esse complexo seja um “catalisador de memórias”.

Baseada nessa motivação intrínseca, inspirada pela minha experiência pessoal de intensa vivência com os trilhos e do meu vínculo com esse lugar e na percepção que essas lembranças também fazem parte das vivências de familiares, amigos e moradores da região, a presente tese parte da premissa que algumas paisagens e lugares, em decorrência de suas características singulares, podem ser consideradas um sítio notável e catalisadoras de memórias, funcionando como uma extensão do próprio ser e refletindo a nossa relação como o mundo.

Concentra-se na relevância da paisagem, ao longo da ferrovia, do prolongamento do Ramal de Agudos, da CPEF, enquanto “lugar de memória”, que além de sua materialidade, possibilita experiências vividas através das interações e/ou relações estabelecidas entre o homem e os elementos formadores do lugar.

Logo, ao considerar essa paisagem como um “lugar de memória”, algumas inquietações suscitam, começando pela própria acepção do termo “memória”: Qual seria essa acepção? Seria a ferrovia uma expressão espacial e simbólica com maiores condições de “catalizar memórias” do que outros ícones da paisagem local/regional? Como os rastros - documentais, espaciais e afetivos -

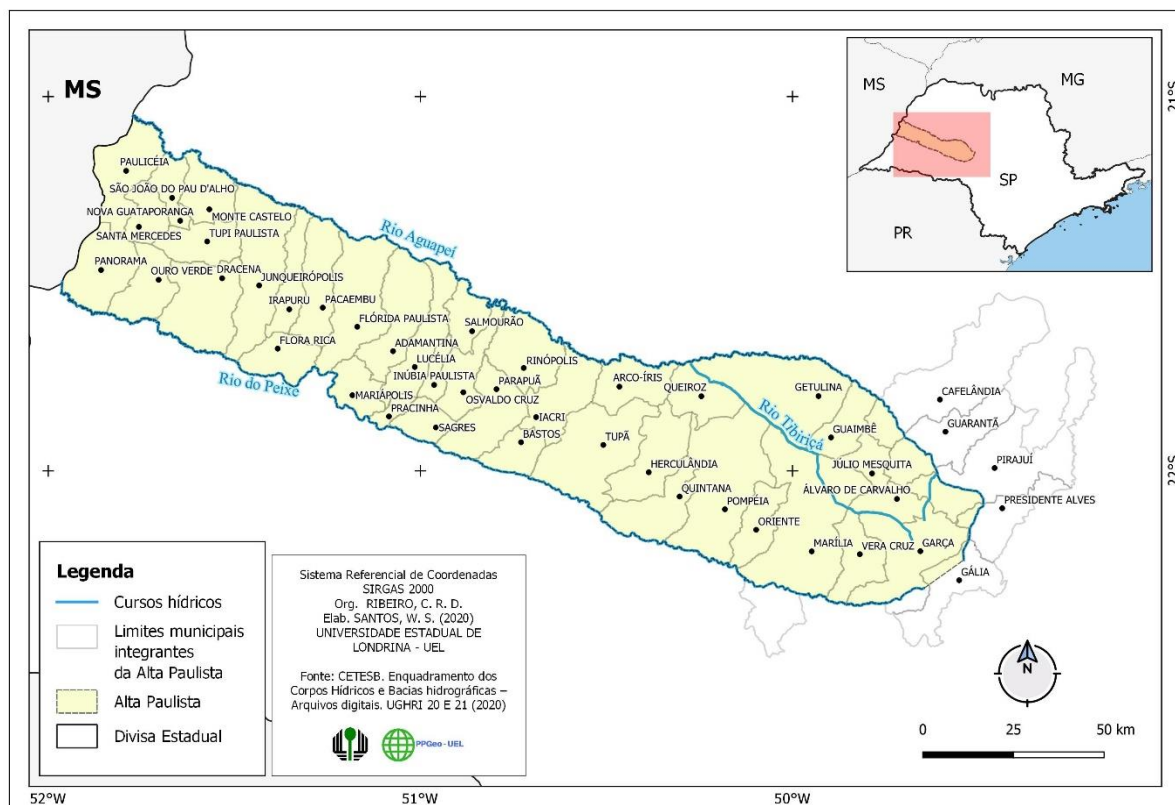
colaboram com a permanência da memória, reforçando as lembranças das experiências vividas? Pode-se afirmar que as experiências vividas fazem parte do sentido atribuído à paisagem?

Dessa forma, o objetivo geral desta tese consiste em investigar as conexões das especificidades dessa paisagem, que possui os trilhos da CPEF como protagonista, com as experiências vividas e gravadas em nossas memórias, com destaque para os seguintes objetivos específicos, norteadores da pesquisa:

- Verificar a concepção de memória;
- Identificar os elementos que compõe a paisagem ao longo da ferrovia, que poderiam torná-la um sítio notável, catalizador de memórias;
- Trazer à tona as lembranças das experiências vividas, através dos testemunhos e associar os rastros documentários com os afetivos;
- Associar os rastros espaciais com os afetivos e acolher as subjetividades identitárias com os trilhos do Ramal de Agudos ao longo do tempo.

O prolongamento dos trilhos da ferrovia do Ramal de Agudos instalou-se na região denominada “Alta Paulista”, localizada entre as bacias do Rio Aguapeí ao norte e do Rio do Peixe ao sul (figura 1). Caracterizada pela uniformidade dos planaltos ocidentais, constituída por solos ricos no espigão-divisor e abundantes cursos d’água que no final do século XIX ainda fazia parte de um grande sertão desconhecido. Povoada por várias etnias indígenas, dentre as quais destacavam-se os índios Coroados, praticamente dizimados após a chegada dos primeiros aventureiros que ocuparam a região.

Figura 1 – Mapa de localização da Alta Paulista



Fonte: Org.: RIBEIRO, C.R.D. Elab.: SANTOS, W.S. Ano 2020.

Responsável pelas primeiras expedições, em 1905, a Comissão Geográfica e Geológica do estado de São Paulo mapeou e preparou a região para a expansão do café. O avanço para o “Extremo Oeste” intensificou-se após a aprovação da Lei 1045/1906, que autorizou a entrada dos imigrantes para colonização do estado. Provenientes de diversos países, foram importantes como mão de obra para produção agrícola além de provocarem sensíveis transformações culturais.

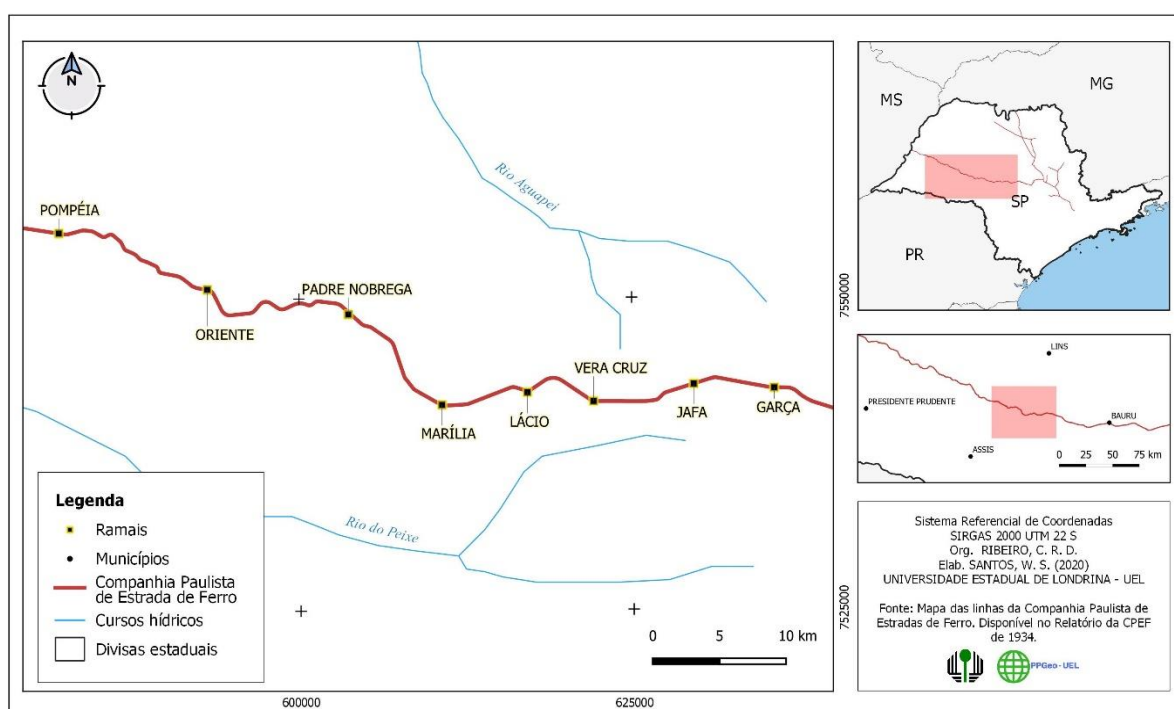
A expectativa da instalação da ferrovia tornou-se um fator primordial na escolha e formação de novos núcleos urbanos. O prolongamento do Ramal de Agudos, após sua autorização de construção, partiu de Piratininga e se estendeu até as cabeceiras do Rio Tibiriçá, localização atual da cidade de Garça. A perspectiva de extensão do ramal até a cidade de Pompeia estimulou diversos negócios com o parcelamento de terras para plantio e para formação de novos agrupamentos urbanos, com destaque para a cidade de Marília.

As décadas de 1920 e 1930 foram responsáveis pela rápida expansão do prolongamento do Ramal de Agudos, com mais de 150 km de extensão. Essa expansão representou o apogeu da inserção da ferrovia no Extremo

Oeste Paulista, conforme descrito no relatório de Desenvolvimento e Melhoramento da Rede Ferroviária da Companhia Paulista, de 1935 e, no que concerne ao recorte definido para esta pesquisa, representou a estruturação da região da chamada Alta Paulista.

Com a retificação da linha, em 1976, e a supressão das estações até Gália, o trecho definido como recorte espacial para pesquisa encontra-se delimitado entre os municípios de Garça e Pompeia – SP (figura 2).

Figura 2 – Trecho do Ramal de Agudos entre Garça e Pompeia – SP.



Fonte: Org.: RIBEIRO, C.R.D. Elab.: SANTOS, W.S. Ano 2020.

Todos esses processos estimularam profundas alterações no desenho do território da Alta Paulista e estão indelevelmente impressas no que se transforma em paisagem, deixando rastros documentários e espaciais que podem ser identificados e interpretados, permitindo uma apreensão de suas singularidades. Contudo, desde o princípio, as lembranças de intensa vivência com os trilhos, reforçando o vínculo entre memória e lugar, intensificaram a ânsia de compreender como essa paisagem é percebida, os significados afetivos e memórias que figuram nesse espaço e que colaboraram com o enraizamento das pessoas.

Para essa apreensão, a construção da linha de raciocínio para este

estudo foi baseada no horizonte humanista. Para obtenção dos resultados esperados, os procedimentos selecionados para coleta e análise de dados foram: referências bibliográficas; pesquisa documental; observação direta e a coleta de testemunhos, seja através de entrevistas semiestruturadas ou através do recebimento de cartas.

Para elaboração do referencial teórico, importantes autores contribuíram com as reflexões propostas: Buttimer (1982, 2015), Berque (1994, 1998, 2004, 2010), Bergson (1999), Halbwachs (1990), Ricoeur (1989, 1998, 2007, 2021) e Bosi (2003), entre outros pertinentes à pesquisa.

Abastecida pelo arcabouço teórico, a observação em campo permitiu identificar as estruturas espaciais existentes e os registros estéticos e perceptivos, através das narrativas dos habitantes foram excelentes oportunidades de entender o vínculo entre o homem e o mundo.

Passos (2013, p. 46) reforça a importância desse vínculo. “Se você fortalecer o relacionamento entre os cidadãos e os lugares onde vivem, eles serão capazes de consolidar sua identidade, a diversidade local e regional, com resultados a nível pessoal, social e cultural.”

Para ter acesso às lembranças dos habitantes, a entrevista do tipo qualitativo foi a mais indicada, pois segundo Poupart, et al. (2008, p. 216) e Duarte (2009, p. 63), esse tipo de entrevista, individual e em profundidade tem mais condições de acessar uma experiência subjetiva dos atores.

Com o propósito de coletar essas experiências, a intenção inicial previa a realização de entrevistas presenciais. Contudo, o período destinado a coleta das narrativas ocorreu durante a pandemia do novo coronavírus (COVID - 19)¹ e, em consequência desse fator, não foi possível efetuar-las de forma presencial. Foram captados vinte e dois testemunhos, sendo dezessete entrevistas realizadas através de vídeo conferência ou presencial e cinco relatos escritos enviados a partir de um contato inicial para explanação da pesquisa.

No intuito de investigar o sentido oculto presente nos testemunhos que revelasse a relação com essa paisagem, utilizou-se como respaldo filosófico o método hermenêutico fenomenológico elaborado por Ricoeur (1989), o qual

¹ Para mais informações sobre a pandemia, ver o site do Ministério da Saúde sobre a doença. Disponível em: <https://www.gov.br/saude/pt-br/vacinacao/#o-que-e-covid>. Acesso em: 02/08/2021

considera as múltiplas interpretações, “do linguístico e do não-linguístico, da linguagem e da experiência vivida, qualquer que seja esta última.” (RICOUER, 1989, p. 67)

Respaldada pelo método, a tese está estruturada em cinco capítulos. O primeiro discorre sobre a trajetória percorrida para elaboração da pesquisa e sobre as escolhas que levaram ao método que conduziu os processos de desenvolvimento da tese.

O segundo capítulo é dedicado à reflexão sobre algumas linhas de pensamento que abordam a constituição da memória. Inerente à consciência humana, adquire-se, a cada dia, novos estudos e novas abordagens. Internalista ou externalista, individual ou coletiva, posturas adotadas e defendidas por distintos autores.

Bergson (1999) nos conduz, com sua fenomenologia da lembrança, a uma noção da memória com um caráter subjetivo e privado. Em contrapartida, Halbwachs (1990) colabora com uma discussão sociológica da memória, condicionada ao pertencimento a um grupo social. Por fim, Ricoeur (2007) com sua fenomenologia da memória, pondera sobre a memória coletiva, mas defende a condição subjetiva da memória, constituída de tempo e espaço. Instiga o olhar para o posicionamento situacional das lembranças e da força do testemunho, dos rastros afetivos e documentais, como forma de consolidação da memória.

Esse aporte teórico transpassa todos os capítulos, contribuindo de maneira incisiva com a elaboração da pesquisa. A partir do terceiro capítulo, a investigação dos rastros documentários permite conhecer as características da paisagem ao longo da linha ferroviária e contextualizar esse local, onde as experiências cotidianas ocorrem e as lembranças se reportam.

Na sequência, os rastros documentários, espaciais e afetivos se encontram e se correlacionam. No quarto capítulo, o tempo vivido destaca-se nas narrativas com recordações permeadas principalmente por dois grandes grupos: o núcleo familiar e o composto por ex-funcionários da ferrovia. Nesse ponto, Halbwachs (1990, p. 82) tem razão quando descreve que “a memória coletiva só [...] é capaz de viver na consciência do grupo que a mantém”. Conduzidas pelo balanço do trem, com seu ritmo e movimento, o intuito é trazer à tona as lembranças desses grupos.

Instigada pelo posicionamento situacional das lembranças, os

rastros afetivos e espaciais são enfatizados no quinto capítulo. A paisagem à beira da linha, antes reconhecida por suas características materiais, históricas, sociais e culturais, descritas no terceiro capítulo, passa a ser retratada sob o olhar das experiências vividas, adquirindo sentidos singulares, expressando encantamento e fascínio pela ferrovia, permitindo investigar o sentimento subjetivo de identidade com essa paisagem e esse lugar.

Histórias e geografias de vida, relatadas a partir de experiências vividas, sentidas e que ainda, no ato de recordar, emociona, pois nas narrativas o indivíduo lembra-se de si e reconhece seu mundo, sua paisagem, seu lugar.

As conclusões resultantes das reflexões propostas e sugestões para futuras pesquisas estão inseridas nas considerações finais. Considerando essas perspectivas, espera-se que a presente pesquisa possa contribuir com uma reflexão sobre a importância de paisagens consideradas sítios memoráveis e catalisadoras de memórias e o valor dos rastros espaciais e afetivos no processo de permanência da memória e de percepção da paisagem.

Colaborar na construção de um arcabouço teórico focado em um olhar micro geográfico da relação das experiências vividas com o lugar e a paisagem, abordagem ainda pouco explorada pelos trabalhos que envolvem a CPEF, que consistem, em sua maioria, em análises voltadas aos aspectos econômicos e históricos. E, por fim, contribuir com o registro das lembranças de pessoas que conviveram com a ferrovia, demonstrando o quanto são vitais essas memórias.

1 O CAMINHO TRILHADO: O MÉTODO

Neste capítulo, o objetivo foi apresentar a trajetória percorrida para a elaboração desta tese, o início da produção científica, com as primeiras reflexões, que levaram a escolha do melhor método para conduzir os processos de desenvolvimento da pesquisa, assim como os autores escolhidos, responsáveis por sustentar o aporte teórico.

1.1 CONSTRUÇÃO DA LINHA DE RACIOCÍNIO

Diversas possibilidades de delineamento seriam possíveis ao iniciar as primeiras indagações. Contudo, desde o princípio as lembranças de intensa vivência com os trilhos, reforçando o vínculo com este lugar, sempre alimentou a ânsia de compreender como esta paisagem é percebida e qual a conexão das suas especificidades, com as experiências vividas e gravadas na memória.

Esse diálogo das inter-relações entre a experiência do espaço vivido com o meio ambiente e com as estruturas espaciais constituídas exigiu uma abordagem centrada na investigação da relação do “sujeito” com os “objetos”, personagens que são construídos e reconstruídos ao longo do tempo, através de diversos processos históricos, sociais, econômicos e culturais.

Para responder as inquietações apresentadas, o método utilizado para a construção da linha de raciocínio para este estudo, foi baseado no horizonte humanista e segue o delineamento qualitativo, se caracterizando como um estudo de caso único. Sob esta ótica, é possível observar e interpretar os fenômenos, os processos das atividades humanas e principalmente as que são exercidas espacialmente.

O humanismo considera a importância de estudar todos os aspectos envolvidos, permitindo a compreensão do todo. A geografia humanista entende que “a ação humana não pode jamais estar separada de seu contexto, seja ele social ou físico”. (GOMES, 2005, p. 311)

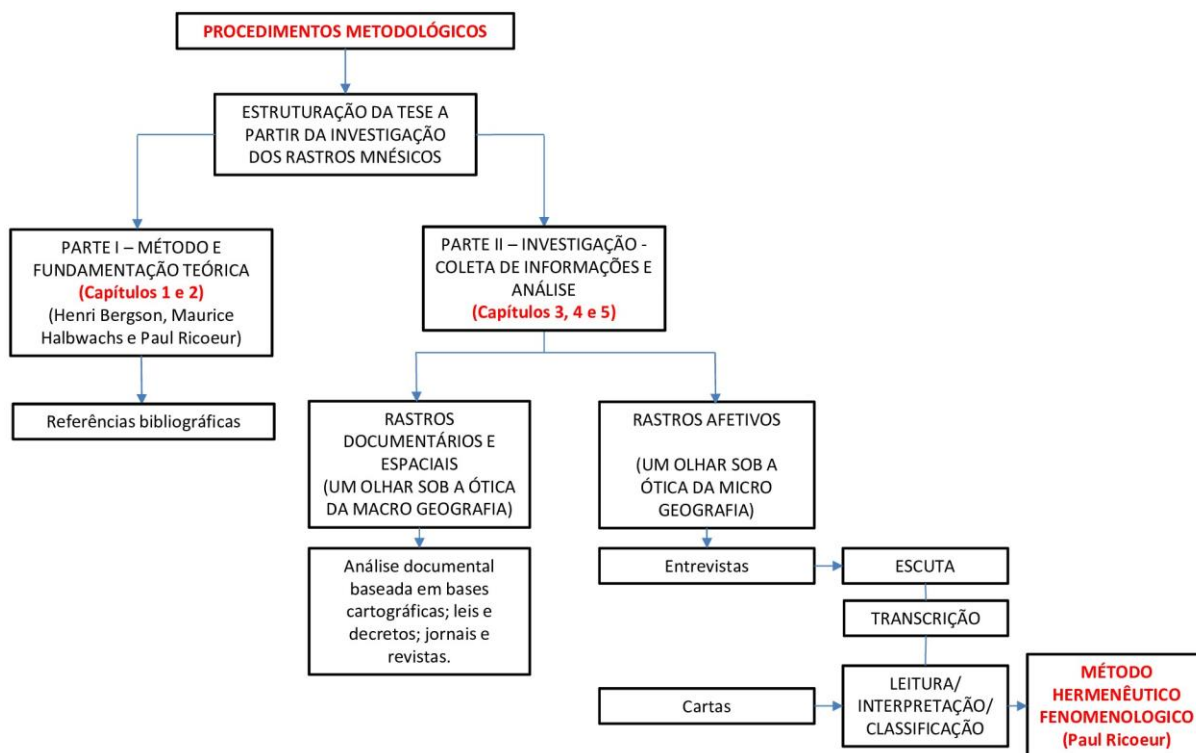
...a utilização da tradição tal como aparece no discurso humanista, traduz-se por uma valorização do estudo dos costumes e hábitos marcados no tempo e que sustentam a importância primordial da cultura, frequentemente esquecida pela ciência em sua versão racionalista. (GOMES, 2005, p. 309)

Seguindo essa abordagem, o espaço é considerado sempre um lugar, carregado de valores, significados afetivos, representações, aspectos simbólicos e o homem considerado como produtor de cultura – “cultura no sentido de atribuição de valores às coisas que nos cercam.” (GOMES, 2005, p. 311)

Para apreensão desses significados afetivos, dessa conexão entre as especificidades da paisagem e dos lugares, constituídos ao longo dos trilhos do Ramal de Agudos, da CPEF, com as experiências vividas e gravadas na memória, alguns procedimentos metodológicos foram adotados para a coleta de dados; para a construção do referencial teórico e para a análise dos resultados.

1.2 PROCEDIMENTOS ADOTADOS PARA COLETA DE DADOS

Para obtenção dos resultados esperados, os procedimentos selecionados para coleta de dados (figura 3) foram: as referências bibliográficas, que permitiram analisar e compreender os conceitos essenciais para a construção do referencial teórico; a pesquisa documental, através da análise e interpretação de leis e decretos de terras devolutas, de imigração e colonização e de concessão das ferrovias; jornais, revistas e periódicos; material iconográfico e cartográfico; a observação direta, que apresentou a oportunidade de entender como os fatores identificados na análise documental se interagem e são percebidos e, finalmente o resgate dos testemunhos, através de entrevistas semiestruturadas e de cartas recebidas, que possibilitaram conhecer as experiências do espaço vivido e suas singularidades.

Figura 3 – Esquema dos procedimentos metodológicos adotados

Fonte: RIBEIRO, C.R.D. 2020

1.2.1. Referencial teórico

A construção do referencial teórico permitiu o diálogo com importantes autores, essenciais para compreensão de diversos conceitos e principalmente a reflexão de pensamentos que ampararam toda a discussão proposta: Buttimer (1982, 2015), Bequer (1994, 2004, 2010), Ricoeur (1989, 1998, 2007, 2021), Bosi (2003), entre outros pertinentes à pesquisa.

O encontro com a leitura da geógrafa Anne Buttimer (1982, 2015) ampliou os horizontes sobre o olhar para o lugar. No artigo: “Lar, Horizontes de Alcance e o Sentido de Lugar”, faz uma crítica à investigação do lugar pautada apenas pelo olhar “de fora”, ou seja, vislumbrado pelas pessoas, em parte técnicos especializados, treinados para olhar o lugar e observar os comportamentos, a partir de um horizonte abstrato, baseado estritamente na “linguagem figurada dos mapas”. (BUTTIMER, 2015, p. 9)

Seguindo esse caminho, o pesquisador concentra-se nos processos ecológicos e na organização funcional, “seu caráter objetivamente mensurável, mais

como contexto do que expressão humana.” (BUTTIMER, 1982, p.177)

Frequentemente o planejamento urbano, fortemente representado pelos planos diretores dos municípios brasileiros, que tornaram-se obrigatórios para os municípios de mais de 20.000 habitantes, após a aprovação do Estatuto da Cidade² em 2001, possui um olhar “de fora”. Segundo Buttmer (2015, p.7), existe um descompasso entre o planejamento urbano administrativo e as características sociais, ocasionando “problemas constantes no que tange à identidade do lugar.”

Sendo assim, o grande desafio ressaltado por Buttmer (2015, p. 9) é o diálogo entre as experiências do lugar vivenciado pelo olhar dos “de dentro”, representados pelos moradores desses lugares, e a descrição e análise dos aspectos naturais, sociais, culturais e econômicos dos modos convencionais dos “de fora”.

No âmbito da arquitetura e do urbanismo, desde a década de 1950, críticas despontam à lógica racionalista e funcionalista na ótica do planejamento urbano. O Team 10³, formado por um grupo de arquitetos, levantou contundentes discussões sobre esta forma essencialmente funcional, sem o entendimento da interação do habitante com o lugar e apontaram à necessidade de uma visão mais “sensível à necessidade de identidade”. (FRAMPTON, 2000, p.330)

O homem pode identificar-se de imediato com seu próprio lar, mas não se identifica facilmente com a cidade em que este está situado. “Pertencer” é uma necessidade emocional básica – suas associações são da ordem mais simples. Do “pertencer” – identidade – provém o sentido enriquecedor da urbanidade. A ruazinha estreita da favela funciona muito bem exatamente onde fracassa com frequência o redesenvolvimento espaçoso. (FRAMPTON, 2000, p.330)

Ou seja, a apreensão do lugar, o “pertencer” era compreendido como necessidade básica essencial e portanto, o pesquisador dedicado a investigação das cidades, dos lugares e da paisagem deveria incorporar as experiências vivenciadas pelos moradores, pois elas apresentam possibilidades de entender quais elementos contribuem para a construção do vínculo com o lugar.

Jane Jacobs (2014, p. 287-291), jornalista norte americana, na

² Estatuto da Cidade – lei 10257/01 de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelecendo as diretrizes gerais da política urbana.

³) O Team 10 foi um grupo formado dentro dos CIAM (Congresso Internacional de Arquitetura Moderna), composto por jovens arquitetos, como Alison e Peter Smithson, Aldo van Eyck, Ralph Erskine, Candilis, Giancarlo de Carlo e outros que propuseram a dissolução dos congressos, em 1953. Ver FRAMPTON, K. História crítica da Arquitetura Moderna. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

década de 1960 já discorria sobre táticas que poderiam ser empregadas para compreensão das cidades e lugares. Considerava os núcleos urbanos como “um problema de complexidade organizada”⁴, ou seja, as variáveis que devem ser analisadas são diversas, mas não são desordenadas; elas estão “inter-relacionadas num todo orgânico”. Dessa forma, sugere que a investigação seja realizada a partir de uma reflexão sobre os processos e a partir de um método indutivo, raciocinando do particular para o genérico.

No final do século XX e sobretudo no século XXI, os debates que discorrem sobre um “urbanismo participativo”, com um planejamento envolvendo a comunidade em todo o processo tem sido amplamente abordado. O urbanismo com ênfase nas pessoas ganhou destaque na produção das cidades. Jan Gehl (2013) e Jeff Speck (2012) defendem projetos voltados aos pedestres, buscando valorizar as ações cotidianas, diárias, como formas de enriquecer o sentido de urbanidade e da apropriação do lugar como parte da cidade.

A “linguagem figurada dos mapas”, abstrata e distante dos habitantes dos lugares, inegavelmente é um excelente instrumento de apreensão de características da região, entretanto, no que tange a investigação das relações estabelecidas entre homem e meio ambiente, das experiências vividas, restringe as possibilidades efetivas desta compreensão.

Diante deste impasse, a leitura de “Aprendendo o Dinamismo do Mundo Vivido”, Anne Buttimer (1982) permite vislumbrar novas perspectivas de abordagem. Buttimer (1982, p.168) propõem um diálogo entre alguns conceitos da fenomenologia e geografia, apresentando as possibilidades de contribuição de cada uma.

Buttimer (1982, 2015) e Berque (1994, 2004, 2010), com a sua concepção de paisagem-marca e paisagem-matriz, sinalizam as relações complexas entre sujeito e objeto, no que diz respeito ao lugar e a paisagem, instigando, de certa forma, a seguinte indagação: qual a melhor forma de captar as relações do indivíduo com o mundo, as experiências vividas e detectar as qualidades intangíveis significativas associadas à paisagem?

No sentido de captar essas experiências da paisagem, os vestígios

⁴ No último capítulo do livro “Morte e Vida de Grandes Cidades”, Jane Jacobs apresenta um ensaio escrito pelo Dr. Weaver relacionando “três fases de desenvolvimento na história do pensamento científico: (1) capacidade de lidar com problemas de simplicidade elementar; (2) capacidade de lidar com problemas de complexidade desorganizada; e (3) capacidade de lidar com problemas de complexidade organizada.”

da memória, transformados em narrativas, são um excelente instrumento de apreensão. Embora o mundo narrado não seja fielmente o mundo vivido, ele pode trazer indícios, vestígios, rastros dessa experiência vivida e colaborar no entendimento das relações estabelecidas.

A memória composta de percepções das experiências vividas, torna-se um elemento essencial da construção do indivíduo, do grupo social e das relações estabelecidas com o lugar. Segundo Ricoeur (2007, p. 57), “o momento da recordação é então o do reconhecimento. Esse momento, por sua vez pode percorrer todos os graus da rememoração tácita à memória declarativa, mais uma vez pronta para a narração.”

No resgate das lembranças, o encontro com Paul Ricoeur (1989, 1998, 2007, 2021) tornou-se inevitável. Um exercício complexo que exigiu constantes e múltiplas leituras, muitas reflexões e discussões, tornando-se o suporte filosófico necessário para o desenvolvimento da pesquisa. Outros autores essenciais nas reflexões sobre a memória foram: Henri Bergson (1999) e Maurice Halbwachs (1990).

Bergson (1999), com uma abordagem subjetiva e individual contrapõe com o sociólogo francês Maurice Halbwachs, que apresenta uma concepção coletiva da memória, relacionada sempre a um grupo social. Ricoeur, por sua vez, em seu esboço fenomenológico da memória, dialoga com pares de oposições de pensamentos de diversos autores, entre eles, as abordagens das concepções da memória individual e coletiva e lança muitas reflexões sobre a memória, a história e o esquecimento, ao mesmo tempo que dialoga com as narrativas e as espacialidades, como percepção do mundo vivido. Para Ricoeur, “o testemunho constitui a estrutura fundamental de transição entre a memória e a história”, pois o considera como uma extensão da memória, em sua forma narrativa. (RICOEUR, 2007, p.41)

A leitura de Bosi (2003, p. 12) evidencia a força do testemunho oral. Logo no início a autora deixa bem claro que não pretende escrever uma “obra sobre memória nem uma obra sobre velhice”, mas que fica na “intersecção dessas realidades: colhi memórias de velhos”. Entretanto, apresenta discussões detalhadas sobre a memória e sobre *as falas* transformadas em narrativas. O respeito e a ética na condução das transcrições das lembranças e o teor narrativo adotado tornou-se um fio condutor para a coleta dos relatos de pessoas que vivenciaram a ferrovia em

funcionamento nas cidades da Alta Paulista.

1.2.2. Rastros documentários e espaciais

Um dos objetivos específicos da pesquisa é identificar os elementos que compõe a paisagem ao longo da ferrovia, que poderiam torná-la um sítio notável, catalizador de memórias. Para atingir esse propósito dois procedimentos foram necessários: a análise documental e o levantamento de campo.

Para compreender a transformação dessa paisagem, o ponto de partida para a escolha e localização dos patrimônios iniciais e as diretrizes para instalação dos trilhos da CPEF, foi essencial o estudo da aplicação das leis e decretos de imigração e colonização, iniciando com a Lei de Terras 601/1850 e posteriormente com os decretos de colonização e concessão das ferrovias, assim como o levantamento dos relatórios da CPEF. A figura 4 mostra a relação de leis e decretos que incidiram diretamente nessa remodelação.

O material iconográfico, constituído por bases cartográficas e fotografias, foi coletado no Museu Pedagógico de Garça/SP, no Acervo do Museu da USP, na Comissão do Registro Histórico de Marília/SP, na Biblioteca da prefeitura de Marília/SP e na Inventariança da Extinta rede ferroviária federal – Unidade Regional de São Paulo/SP (RFFSA – URSAP).

Concomitantemente com a análise documental, a observação em campo permitiu entrar em contato com os elementos naturais, com as estruturas espaciais existentes que configuram esta paisagem e compreender a relação desses elementos normativos com o sítio natural e com a concepção dos núcleos urbanos.

Diversos levantamentos a campo foram realizados, possibilitando identificar as estruturas espaciais relevantes (marcas) ainda presentes na paisagem, as passagens em níveis, que condicionaram um contato mais intenso com a ferrovia e a relação da malha urbana com os trilhos. Registros fotográficos e perceptivos contribuíram no processo posterior de análise.

Figura 4 – Relação das Leis e Decretos

1- FERROVIAS & CONCESSÃO	2- COLONIZAÇÃO & CONCESSÃO
	1850 Lei de Terras 601/1850 BR (18/09/1850)
	1895 Lei de Terras Devolutas 323/1895 SP (22/06/1895)
	1896 Decr. Terras Devolutas 343/1896 SP (10/03/1896)
	1905 Decr. que aprova o levantamento geográfico no extremo sertão. 1.278/1905 SP (23/03/1905)
	1906 Lei Imigração/Colonização no Território do Estado 1045/1906 SP (27/09/1906)
	1907 Decr. Coloniz. 1458/1907 SP (10/04/1907)
	1907 Decr. Povoam. 6455/1907 BR (19/04/1907)
	1913 Decr. Consolidação de leis e decretos Imigração/Colonização. 2400/1913 SP (09/07/1913)
	1918 Empresa de Terras e Colonização Labieno da Costa Machado
1919 Decr. Licença Construção do ramal Agudos 3102/1919 SP (16/10/1919)	
1920 Decr. Aprovação dos Estudos da linha férrea Piratininga até rio Tibiriça 3148/1920 SP (13/01/1920)	
1921 Decr. Prolongamento Ramal 3391/1921 SP (09/09/1921)	
1925 Decr. Licença para construção do prolongamento. 3967/1925 SP (24/12/1925)	
	1931 Decr. Discriminação de Terras devolutas no Estado. 5133/1931 SP, (23/07/1931)
1933 Decr. Autorização a construção do trecho Marília-Pompéia. 6126/1933 SP, (25/10/1933)	
1935 Decr. Autorização de Tráfego Marília-Pompéia. 6956/1935 SP (09/02/1935)	

Fonte: http://www.igc.sp.gov.br/produtos/arquivos/municipios_e_distritos.pdf.

Data de acesso: 15/05/2018

1.2.3. Rastros afetivos

Para ter acesso as lembranças dos habitantes, a entrevista do tipo qualitativo foi a mais indicada, pois segundo Poupart, et al. (2008, p. 216) “a entrevista do tipo qualitativo se imporia entre “as ferramentas de informação” capazes de elucidar as realidades sociais, mas, principalmente, como instrumento privilegiado de acesso à experiência dos atores”.

Segundo Duarte (2009, p.63), a entrevista qualitativa, individual e em profundidade, tem como objetivo fornecer “elementos para compreensão de uma situação ou estrutura de um problema”, estando muito mais relacionada a coleta de informações de uma experiência subjetiva de uma fonte, do que testar hipóteses ou estabelecer conclusões precisas e definitivas.

Poupart, et al. (2008, p. 225) alega que a “entrevista não-dirigida é também vista como uma forma de enriquecer o material de análise e o conteúdo da pesquisa”, pois permite que o entrevistado esteja livre para abordar os assuntos da maneira que ele julgue pertinente, favorecendo a exploração de dimensões não imaginadas pelo pesquisador.

O relato essencial para a pesquisa são as recordações, a memória vinculada ao trem, aos trilhos e a paisagem deste lugar. Dessa forma, a entrevista não dirigida permitiu resgatar as experiências vívidas, possibilitando “explorar com maior profundidade as diferentes facetas da experiência do entrevistado”. (POUPART, et al. 2008, p. 225). Um mergulho no imaginário, que possa trazer à tona indícios dos elementos singulares dessa paisagem.

Poupart, et al. (2008, p. 228) organizou alguns princípios gerais importantes para se obter uma boa entrevista qualitativa, destacando a importância da colaboração do entrevistado. Um dos recursos que pode ser utilizado para auxiliar nessa contribuição é a escolha adequada do lugar mais favorável para o procedimento da entrevista. O entrevistado precisa sentir-se à vontade.

Desta forma, a proposta inicial previa realizar as entrevistas de forma aberta, em locais determinados pelos próprios moradores. Entretanto, a coleta das narrativas foi realizada entre fevereiro e junho de 2021, no momento mais crítico da pandemia do novo coronavírus (COVID - 19), e consequentemente não foi possível efetuar-las de forma presencial.

Sendo assim, a partir do contato inicial, os participantes escolheram

a melhor forma de participar, alguns preferiram o envio do relato através de textos escritos (cinco), outros através de áudios/ligações telefônicas (cinco), vídeo conferência (oito) e por fim, alguns presenciais (quatro). Ao todo foram coletados vinte e dois testemunhos (quatorze homens e oito mulheres). Embora todos os relatos sejam capazes de resgatar experiências subjetivas, metodologicamente apenas doze (oito por vídeo conferência e quatro presenciais) se caracterizam como entrevistas qualitativas.

O único critério aplicado para selecionar as pessoas que contribuíram com os testemunhos foi a necessidade de ter vivenciado a ferrovia em funcionamento nas cidades da Alta Paulista, entre o trecho de Garça a Pompéia. Na década de 1990 já estavam escassas as viagens de passageiros até a completa extinção em 1999. Portanto, os escolhidos teriam que ter nascidos até a década de 1980.

Durante a análise documental, o contato com museus e prefeituras da região permitiu conhecer pessoas ligadas a órgãos relacionados a preservação de registros históricos e memória ferroviária, auxiliando na escolha das primeiras narrativas. Em seguida, a seleção ocorreu de forma orgânica. No decorrer dos relatos, os narradores lembravam-se de outras pessoas com fortes vínculos com a ferrovia e sugeriam a participação delas, propiciando uma rede de narrativas.

Formada por uma variedade de experiências, filhos de imigrantes, fazendeiros e ex-funcionários da CPEF, de forma remota⁵ ou presencial, a pesquisa buscou a todo instante criar um vínculo com o participante, explicando o tema e pedindo ao narrador que compartilhasse suas lembranças com o trem, suas experiências com a ferrovia em funcionamento e com a paisagem do lugar. Na entrevista qualitativa, a ação pertence ao narrador, que se envolve e, em muitos casos, se emociona com a história descrita.

Ao entrevistador cabe ouvir, interrompendo o mínimo possível, para não interferir nas narrativas coletadas. Segundo Santos (2016, p. 32), “o pesquisador deve tratar a questão da compreensão como questão de alteridade, capaz de identificar o outro”, pois ele servirá somente como um instrumento de intertextos para interpretações que possam conduzir a essa apreensão.

⁵ Para as entrevistas realizadas de forma remota ou à distância, utilizou-se o aplicativo ZOOM Cloud Meetings, considerado uma das maiores empresas de teleconferência do mundo. Através dele foi possível realizar e gravar as reuniões em vídeos com os participantes, que posteriormente foram transcritas.

Caldas (2006) destaca que o desdobramento dos testemunhos permite ampliar leituras e que “as falas desses sujeitos superam os estreitos limites do conhecimento”.

[...] Ouvir e desdobrar as falas é multiplicar os encontros com vários espaços e tempos, é tocar a intersecção dos fluxos discursivos e encontrar um certo homem concreto, vivo e polifônico, deslocado, enfim, para um ponto onde nenhum dizer, nenhum procedimento metodológico pode esgotá-lo: deixou de ser objeto para conquistar sua oposição de sujeito. E nele não há o espaço e o tempo, o econômico e o político, o linguístico e o narrativo: esse sujeito, as falas desses sujeitos superam os estreitos limites do conhecimento e se dizem em múltiplos e simultâneos fluxos. (CALDAS, 2006).

Importante ressaltar que o ânseio da pesquisa não é julgar as experiências vividas por cada indivíduo, mas buscar compreender a partir das narrativas, como esta paisagem é percebida, quais são os elementos presentes e quais experiências são produzidas. Entender se essas experiências vividas são provenientes das relações estabelecidas entre o homem e os componentes formadores dos lugares.

As memórias compartilhadas fazem parte da construção de vida de cada entrevistado, são histórias e geografias de vida, relacionadas, em sua maioria, com relações afetivas estabelecidas ao longo do tempo. Sendo assim, a todo instante da elaboração da tese existiu a preocupação em preservar a integridade dos testemunhos, em buscar o sentido oculto que revelasse elementos dessa paisagem, sem desabonar o sentido evidente.

Portanto, na busca em decifrar esses sentidos, utilizou-se como respaldo filosófico o método hermenêutico fenomenológico elaborado por Ricoeur (1989), o qual considera as múltiplas interpretações:

Para o hermeneuta, é o texto que tem o sentido múltiplo; o problema do sentido múltiplo apenas se coloca para ele se se toma em consideração um tal conjunto, onde estão articulados acontecimentos, personagens, instituições, realidades naturais ou históricas; é toda uma “economia” – todo um conjunto significativo – que se presta à transferência de sentido do histórico sobre o espiritual. (RICOEUR, 1989, p. 65)

Pela hermenêutica existe a possibilidade de compreensão das experiências vividas pelo ser, que marcam o enraizamento e o pertencimento ao lugar. Expostas nas narrativas, as experiências diárias são compartilhadas,

evidenciando a paisagem percebida, as especificidades da cultura e do local.

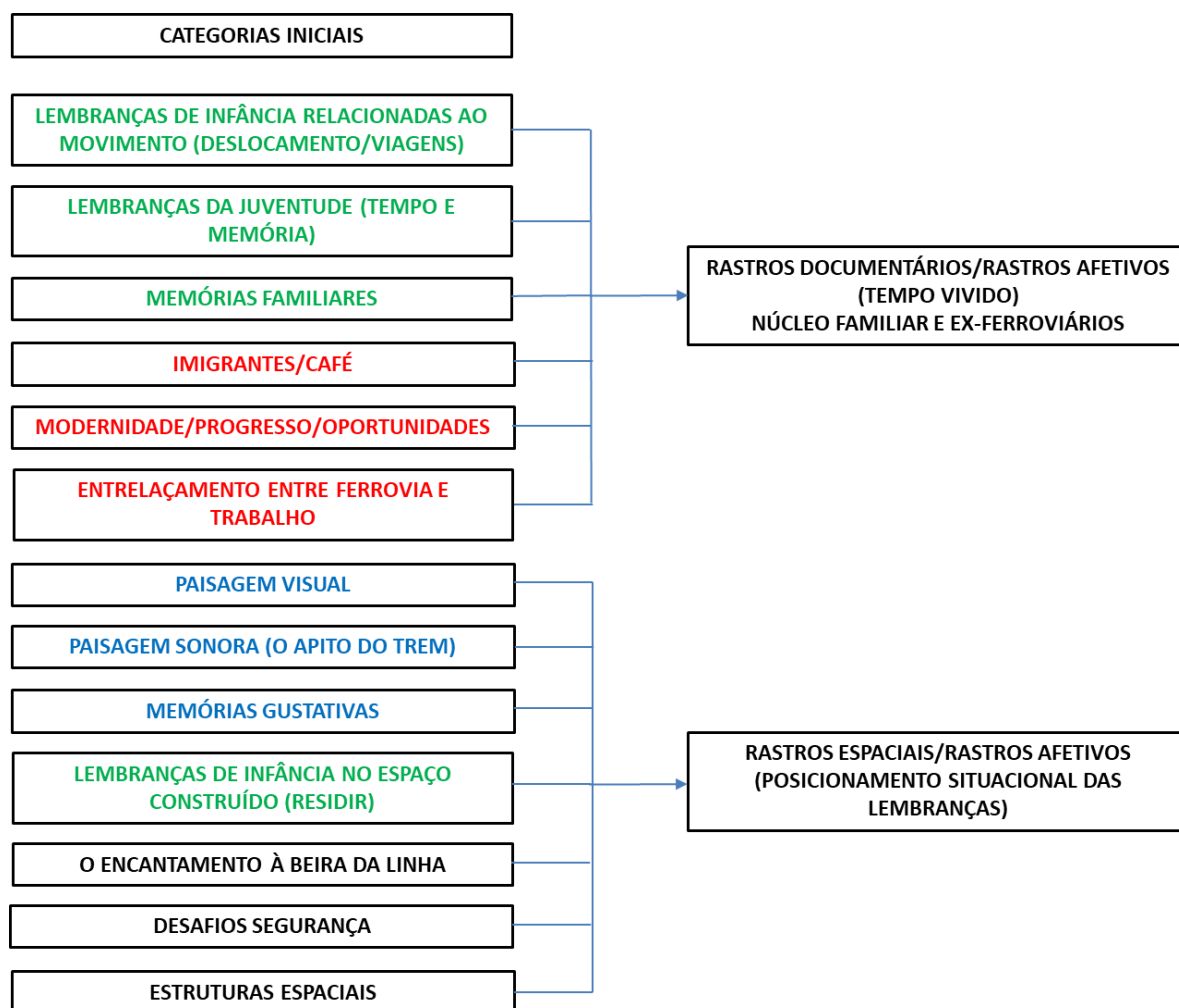
1.3 PROCESSO DE LEITURA DAS NARRATIVAS

Todas as entrevistas foram transcritas, totalizando vinte e dois documentos escritos. Durante o processo de escuta alguns pontos começaram a destacar-se: o fascínio exercido pela ferrovia; memórias afetivas relacionadas a familiares; a história de vida construída a partir dos antepassados imigrantes, as brincadeiras nos trilhos, o respeitado trabalho dos ferroviários, entre outros.

Durante a leitura inicial das transcrições e dos relatos escritos, buscou-se pontos que caracterizavam, de certa maneira, uma relação mais afetiva com a ferrovia. Em seguida, dando prosseguimento na leitura, recortes das narrativas foram sendo classificadas em algumas categorias: lembranças de infância no espaço construído (residir), lembranças de infância relacionadas ao movimento (deslocamento/viagens), lembranças da juventude (tempo e memória), memórias familiares, paisagem sonora (o apito do trem), memórias palátaveis, paisagem visual, imigrantes, progresso/comunicação e oportunidades, desafios segurança (acidentes), o encantamento à beira da linha e o entrelaçamento da ferrovia, da paisagem e da história de uma vida. No apêndice A encontra-se os trechos/recortes mencionados acima.

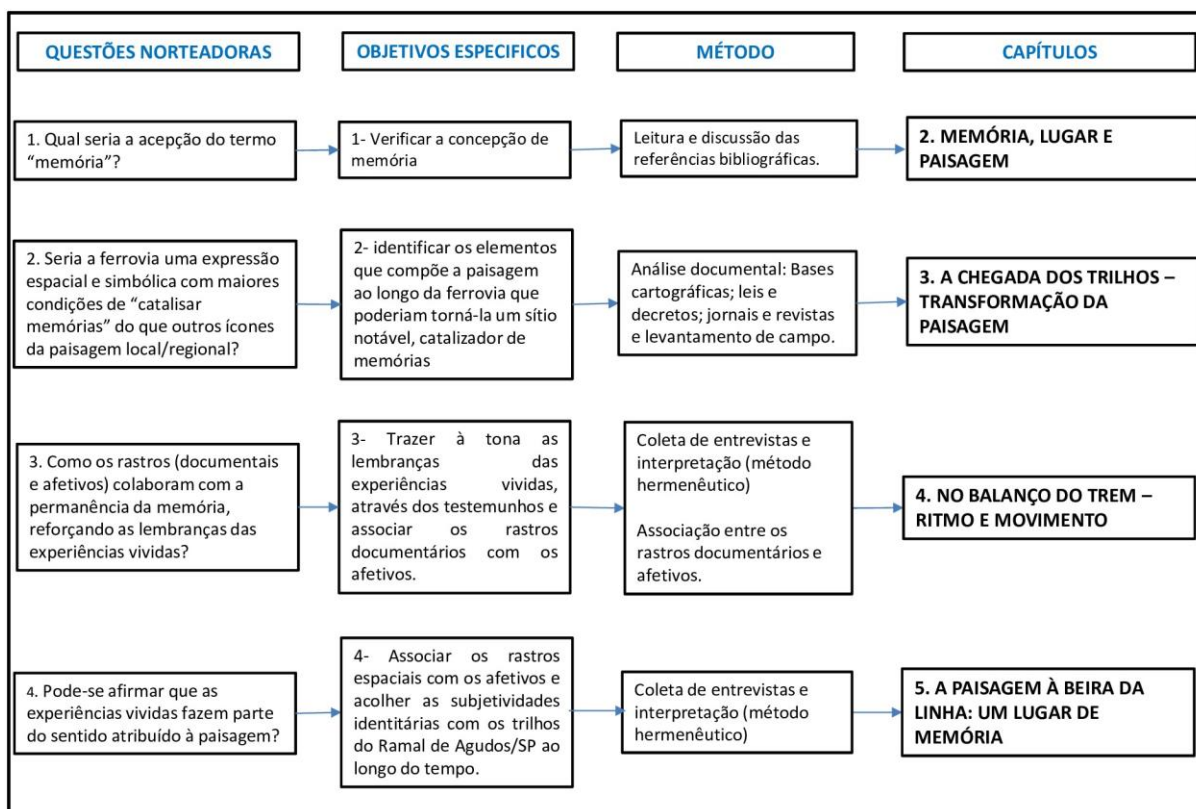
A partir dos recortes observou-se que esses rastros afetivos poderiam ser agrupados em categorias (figura 5) relacionadas a temporalidade e a espacialidade, e que se correlacionavam com os rastros documentários e espaciais. Nas recordações relatadas dois grupos se sobressaíram: o núcleo familiar e o composto por ex-funcionários da ferrovia. Provavelmente pelo fato dos entrevistados permanecerem durante mais tempo como integrantes desses grupos.

Após essa catalogação preliminar, a abordagem proposta optou pelo agrupamento de lembranças a partir de dois direcionamentos: o primeiro com enfoque direto no tempo vivido e com destaque para os dois principais grupos apontados nos relatos: núcleo familiar e ex-ferroviários. Sob essa perspectiva muitos rastros afetivos estavam correlacionados com os rastros documentários, dando origem ao capítulo intitulado: “No balanço do trem – ritmo e movimento”.

Figura 5 – Categorias identificadas nas narrativas

Fonte: RIBEIRO, C.R.D. 2022

O segundo direcionamento apontava na direção do posicionamento situacional das lembranças e a relação espacial. Nesse sentido, as estruturas espaciais, instaladas a partir da ferrovia e muitas ainda existentes, evidenciava a força dos elementos constituintes dessa paisagem, permitindo a interpolação entre os rastros espaciais e os afetivos, consolidada no capítulo: “Paisagem à beira da linha: um lugar de memória”. Dessa forma, desenhou-se a estrutura da tese (figura 6).

Figura 6 – Síntese da estruturação geral da tese

Fonte: RIBEIRO, C.R.D. 2022

Nesse delineamento, as narrativas permeiam toda a tese, embora estejam presentes com mais intensidade nos capítulos quatro e cinco, quando ocorre a associação dos rastros documentários, espaciais e afetivos. Com o intuito de preservar a identidade dos participantes da pesquisa, os trechos dos relatos expostos no texto estão identificados com as siglas iniciais de seus nomes.

2 MEMÓRIA, LUGAR E PAISAGEM

Os trens da ferrovia da Alta Paulista me trazem boas lembranças de um passado impresso em preto e branco, num minúsculo universo que habita ainda em mim. Lembranças eternizadas que, na corrida do tempo, voltam coloridas, estampadas em minha memória. (relato T.A.D.A.)

Neste capítulo, a intenção é refletir sobre algumas linhas de pensamento relacionadas, principalmente, à memória, compreender sua constituição, sua relação temporal e espacial, com o intuito de amparar toda a discussão proposta na tese.

A memória natural, distinta, portanto, da memorização ou memória artificial (RICOEUR, 2007, P. 73) é capacidade em si, como função inerente à consciência humana e como tal se desdobra na ação passível de ser descrita como movimento. Trata-se de buscar o que estaria em um estado de latência e trazer à consciência presente e atenta (BERGSON, 1999).

Segundo a neurociência como um todo, o ato de recordar e o próprio dado lembrado como evento, imagem, palavra, som, odor, sabor, sensação, emoção, entre outros correspondem a movimentos de impulsos elétricos e a processos bioquímicos entre regiões do cérebro (MOURÃO JUNIOR; FARIA, 2015, p.781). Esse conhecimento anatômico e fisiológico é extremamente importante, porém, nem de longe deve encerrar a complexidade da memória e, muito menos, suas relações íntimas com tantos aspectos da existência humana, particularmente no contexto de estudos sobre a consciência.

Há uma teia constituída por itinerários epistemológicos derivados de questões e achados de pesquisa muito diversificados e o termo “memória” adquire cada dia mais significados. No contexto dos *memories studies*, desenvolvidos a partir dos anos 1980, são apontadas, por exemplo, abordagens internalistas e externalistas (CORDEIRO, 2021), pesquisas sobre memória cultural (ASSMAN, 2011), sobre relação entre memória, história e esquecimento (RICOEUR, 2007; NORA, 1993), abordagens literárias (PROUST, 2017), entre outras.

A memória é pública e privada, é do sagrado e do profano, coletiva e pessoal, é do passado e, ou seja, só existe memória na medida que o tempo passa, cuja marca é a anterioridade, que nos permite discernir entre o antes e o depois (RICOEUR, 2007). Nesse sentido, essencialmente ligada ao tempo vivido.

Contudo, como lembrança, no ato de recordar, é sempre situada,

sempre contextualizada, sempre em situação. Substancialmente constituída pelo lugar, pela paisagem, pelo grupo de pertencimento e pela localização, sobretudo quando se trata da lembrança-imagem produzida pela recordação de acontecimentos singulares, relações de família, encontros e despedidas.

Tempo e espaço estão intimamente ligados à constituição da memória e, para adentrar esse vasto campo de conhecimento, Bergson (1999), Halbwachs (1990) e Ricoeur (2007) contribuem com suas reflexões.

Henri Bergson (1859-1941), em seu livro *Matéria e Memória* (1999)⁶, apresenta uma rica discussão sobre a fenomenologia da lembrança, considerando a memória essencialmente como um fenômeno subjetivo e individual. Com uma visão original e inovadora, rompe com a tradição racionalista e positivista do século XIX, ao propor uma abordagem do mundo a partir de uma intuição filosófica. Seu método introspectivo sugere que as experiências vividas são conservadas no inconsciente e afloram à consciência para servir de alternativas de escolhas, à medida que novos estímulos presentes despontam.

Em contrapartida, o sociólogo francês Maurice Halbwachs⁷ (1887-1945), ampara sua investigação sobre a memória, na área da sociologia, partindo da premissa que as reminiscências que permanecem na memória do indivíduo estão sempre condicionadas a seu pertencimento a um grupo social e a interação com o ambiente externo.

Foi lançado na década de 1920 o livro *Os quadros sociais da memória* e na década de 1950 a obra *A memória coletiva* (lançamento póstumo). Em sua investigação sobre memória, utilizou a abordagem adotada pelo sociólogo francês Émile Durkheim, considerando que “o comportamento do indivíduo é determinado por fatores que se impõem a ele desde o meio externo”. (RIOS, 2013, p. 3)

Dessa forma, Halbwachs (1990) considera impossível uma memória essencialmente individual, pois:

Um homem, para evocar seu próprio passado, tem frequentemente necessidade de fazer apelo às lembranças dos outros. Ele se reporta a pontos de referência que existem fora dele, e que são fixados pela sociedade. Mas ainda, o funcionamento da memória individual não é

⁶ *Matière et mémoire*, publicado originalmente em 1896.

⁷ Maurice Halbwachs é um sociólogo francês, discípulo de Durkheim. Escreveu suas principais obras entre as décadas de 1920 e 1940. *A Memória Coletiva*, foi um livro póstumo publicado em 1950.

possível sem esses instrumentos que são as palavras e as ideias, que o indivíduo não inventou e que emprestou de seu meio. (HALBWACHS, 1990, p. 54)

Segundo Cordeiro (2021, p. 256), essa dimensão social da memória, proposta por Halbwachs, pode ser considerada “uma anomalia para a tradição subjetivista, dada a dificuldade ou a impossibilidade de acomodá-la em bases puramente internas.”

Em sua teoria, Halbwachs (1990) concebe as lembranças como construção da memória coletiva, pois considera que o indivíduo, mesmo quando está sozinho, carrega em seus pensamentos as relações de pertencimento ao grupo ou imagens e crenças da família, de amigos e da sociedade em que vive, sinalizando e conduzindo olhares e experimentações.

Sob essa ótica, a sociologia da memória coletiva enfatiza os fatores externos como propulsores dos processos cognitivos, enquanto no plano fenomenológico proposto por Ricoeur (2007, p. 43), os fenômenos subjetivamente experienciados prevalecem, pois “dizemos que nos lembramos daquilo que fizemos, experimentamos ou aprendemos em determinada circunstância particular”.

Nesse sentido, a lembrança está relacionada a um acontecimento específico, a presença de uma coisa ausente que, ao recordar, o sujeito vivencia novamente essa experiência e tem a capacidade de significar e ressignificar as coisas. A defesa do caráter subjetivo da memória está centrada na apropriação por um sujeito capaz de “se lembrar de si” e da sua relação com o outro.

Nosso modo de ser como indivíduos está intimamente relacionado com a memória e Bergson, Halbwachs e Ricoeur nos conduzem a reflexões que, de certa forma, nos ajuda a elucidar como a constituição da memória e as lembranças do passado estão concatenados com o lugar e com a paisagem.

2.1 HENRI BERGSON – MEMÓRIA-HÁBITO E MEMÓRIA-LEMBRANÇA

Bergson (1999) adota uma teoria da memória subjetivista, com uma abordagem introspectiva, contrapondo o pensamento materialista. Rejeita a concepção de que as funções do cérebro são as responsáveis pela localização das lembranças, objetivando o mundo subjetivo.

Há uma atenção específica da parte de Bergson na tentativa de

superar dualismos filosóficos, como, por exemplo, os longos debates entre idealismo e materialismo sobre o corpo e o espírito ou alma. Em suas discussões sobre a memória, emprega um conceito mediador para conduzir a análise das relações do corpo com o mundo. Posicionando-se nesse debate entre idealismos e materialismos, considera o corpo como uma imagem e esclarece o modo como empregará esse conceito:

A matéria, para nós, é um conjunto de "imagens". E por "imagem" entendemos uma certa existência que é mais do que aquilo que o idealista chama uma representação, porém menos do que aquilo que o realista chama uma coisa - uma existência situada a meio caminho entre a "coisa" e a "representação". (BERGSON, 1999, p.5)

Para o filósofo francês, “o futuro das imagens deve estar contido em seu presente”, entretanto uma se sobressai às demais “na medida em que a conheço, não apenas de fora, mediante percepções, mas também de dentro, mediante afecções: é meu corpo”. (BERGSON, 1999, p. 11)

Afecção é, portanto, o que misturamos, do interior de nosso corpo, à imagem dos corpos exteriores; é aquilo que devemos extrair inicialmente da percepção para reencontrar a pureza da imagem. (BERGSON, p. 60)

Com esse pensamento, considera o corpo como uma imagem ou matéria e, sendo assim, como parte integrante do mundo material, em constante interação com o meio que o circunda. O corpo, sempre presente, atua como “as outras imagens, recebendo e devolvendo movimento, com a única diferença, talvez, de que meu corpo parece escolher, em uma certa medida, a maneira de devolver o que recebe” (BERGSON, 1999, p. 14).

Esse movimento constante define as ações exercidas pelos objetos que cercam meu corpo, ao mesmo tempo que reflete “a ação possível de meu corpo sobre eles.” O corpo seria um centro de ação e, nesse caso, a atuação da memória estaria ligada a mecanismos motores.

Quando as sensações recebidas permanecem no cérebro, teríamos um processo perceptivo, ou seja, essa concepção de percepção está diretamente relacionada com os estímulos não devolvidos ao mundo exterior. Nesse sentido, o cérebro teria o papel de “efetuar a comunicação” entre o estímulo recebido e devolvido ou bloqueado. Esse bloqueio pode significar que há uma escolha sendo

efetuada. Nesse sentido, a ação, o fazer ou não fazer algo, é determinada pela consciência.

Nas palavras de Bergson (1999, p. 44), “a verdade é que meu sistema nervoso, interposto entre os objetos que estimulam meu corpo e aqueles que eu poderia influenciar, desempenha o papel de um simples condutor que transmite, distribui ou inibe movimento”, cabendo a algo distinto dele, a consciência ou o espírito, o processo mais complexo de escolher e decidir.

No processo constante de estímulos recebidos, a rápida reação se assemelha a um impulso mecânico, enquanto a retenção do estímulo e a indeterminação que cerca a ação nos leva a uma percepção consciente e, no instante que as lembranças de experiências passadas misturam-se com os dados do presente, elas deslocam nossa percepção pura. “Na verdade, não há percepção que não esteja impregnada de lembranças.” (BERGSON, 1999, p. 30)

Pela memória, o passado não só vem à tona das águas presentes, misturando-se com as percepções imediatas, como também empurra, “desloca” estas últimas, ocupando o espaço todo da consciência. A memória aparece como força subjetiva ao mesmo tempo profunda e ativa, latente e penetrante, oculta e invasora. (BOSI, 2004, p. 47)

Percepção e memória estão constantemente entrelaçados, ou seja, a atuação do passado sobre o presente ocorre sem tréguas, nossa percepção estará sempre misturada com as experiências vividas, pois para o filósofo o nosso passado se conserva por inteiro, embora parte dele permaneça escondido em nosso inconsciente.

Se o passado se conserva e age sobre o presente, significa que nosso corpo acumula mecanismos motores que nos auxiliam nas ações cotidianas, trata-se, segundo o autor, da memória-hábito. A memória-hábito é a lição aprendida a partir do esforço de repetição, como andar, falar, comer, recitar um poema decorado. Ricoeur (2007, p. 44) enfatiza que essas habilidades corporais percorrem sua própria fenomenologia “do homem capaz”, que interfere no curso das coisas, “que pode narrar e deixar atribuir-se uma ação reconhecendo ser seu verdadeiro autor.”

Em contrapartida, “a lembrança espontânea é imediatamente perfeita; o tempo não poderá acrescentar nada à sua imagem sem desnaturá-la; ela

conservará para a memória seu lugar e sua data”. (BERGSON, 1999, p. 91). São momentos únicos e singulares de nossa vida. Com um caráter evocativo, a memória que imagina, ou a memória-sonho, “para evocar o passado em forma de imagem, é preciso poder abstrair-se da ação presente, é preciso saber dar valor ao inútil, é preciso querer sonhar.” (BERGSON, 1999, p. 90).

Condição inerente do ser humano, a memória que imagina permite evocar afecções, lembranças que nos deslocam das ações úteis e mecânicas e que talvez possibilite o lembrar de si, o reconhecimento de ser quem somos.

Conservando o passado no espírito de cada ser humano, em estado inconsciente, a memória-lembrança chegaria à consciência quando precisamos relembrar de algo, em forma de imagens-lembranças. Segundo (GURGEL, 2012, p. 82), “na tese da sobrevivência do passado em si, essa sobrevivência é a própria duração, e a duração é memória.” A duração, segundo Paul Ricoeur (2007), é a principal contribuição e o conceito chave da obra de Henri Bergson.

No pensamento intuitivo de Bergson, existe uma clara distinção entre percepção e memória, “entre o *plano da ação* (plano em que o corpo contraiu seu passado em hábitos motores) e o *plano da memória pura* (em que o espírito conserva em todos os detalhes o quadro da vida transcorrida)” (BERGSON, 1999, p. 78). A memória, portanto, seria a permanência do passado, perfeita e pura.

Nessa dualidade entre percepção e memória, “passado e presente são dois graus extremos que coexistem na duração, e se distinguem pelo seu estado de distensão (no caso do passado) e de contração (para o presente)” (GURGEL, 2012, p. 82).

Nessa linha de pensamento, as lembranças, afecções passadas transformam e/ou influenciam as percepções presentes, e no caso de paisagens e lugares, as percepções seriam distintas, de acordo com as experiências vivenciadas pelo indivíduo.

O homem, na vida diária... tem a qualquer momento um estoque de conhecimento à mão que lhe serve como um código de interpretações de suas experiências passadas e presentes, e também determina sua antecipação das coisas que virão. Esse estoque de conhecimento tem sua história particular. Foi constituído de e por atividades anteriores de experiência de nossa consciência, cujo resultado tornou-se agora uma posse nossa, habitual. (SCHUTZ, 1979, p. 74)

Convém ressaltar que o termo “experiência” utilizado na presente

tese refere-se às experiências significativas, apreendidas, considerada por Alfred Schutz (1979, p. 63) como uma experiência delimitada e, portanto, “somente uma experiência passada, isto é, em retrospectiva, como já acabada, terminada, pode ser chamada de significativa [...], pois somente o que já foi vivenciado é significativo.”

Essa breve retomada da obra de Henri Bergson nos permite diferenciar a percepção da memória e posicionar também a experiência fundamental de reconhecimento, que aproxima o permanecer, o durar e o lembrar e situa o conceito de rastro que nos conduzirá na análise do Ramal de Agudos como lugar memorável.

2.2 MAURICE HALBWACHS – A SOCIOLOGIA DA MEMÓRIA

Outro autor que consideramos importante para a discussão teórica desta tese é Maurice Halbwachs, particularmente, em seu livro “A Memória Coletiva”. Bosi (1994), traduz muito bem a teoria de Halbwachs com o título: “Halbwachs ou a reconstrução do passado”, pois, para o autor, ao contrário de Bergson, seria improvável a sobrevivência do passado exatamente como ele ocorreu. Em sua tese, defende que as experiências vividas em uma outra época, um fato antigo, seriam lembradas a partir das ideias e de juízos de valores da nossa consciência atual e, conseqüentemente, com uma percepção diferente. Portanto, a imagem recordada não é exatamente a mesma vivida.

Considera que: “na maior parte das vezes, lembrar não é viver, mas refazer, reconstruir, repensar, com imagens e ideias de hoje, as experiências do passado”. (BOSI, 1994, p. 55). A memória está relacionada a um processo, a um trabalho de reconhecimento e de reconstrução, sempre conectada a um grupo social.

Significa que, no reconhecimento, há um grau de fidelidade com a primeira impressão e essa fidelidade é o caráter próprio do ato de reconhecer e algo que diferencia memória de imaginação, como acesso privilegiado ao passado vivido, “a lembrança é, em larga medida, uma reconstrução do passado com a ajuda de dados emprestados do presente”. (HALBWACHS, 1990, p. 71)

Pesa sobre a memória, o esquecimento e, individualmente, a reconstrução posta pelo reconhecimento pode se tornar pouco fiel. Assim, o ato de

rememorar sempre será relacional, ou seja, o processo de evocação de uma lembrança, fruto de uma vivência passada, também será responsável por resgatar relações sociais construídas nesse meio social, além de haver também uma interação com outros conhecimentos do mundo. Para tanto, introduz a noção do conceito de *quadros sociais da memória*, que funcionariam como instrumentos no processo de reconstrução do passado. Nessa concepção, as memórias individuais seriam constituídas a partir de “quadros” formados pelo meio social.

Nessa linha de pensamento, interessa a Halbwachs (1990) a memória enquanto fenômeno social, vinculada à noção de grupo. O indivíduo lembrará, a partir das suas relações com a família, com o trabalho, com a igreja, com a classe social e com outros grupos da qual faça parte, reforçando a ideia da memória coletiva. Essa memória continuará viva na consciência do grupo enquanto os laços sociais permanecerem.

Assim, ao reconstruir o passado, primeiramente essas imagens episódicas precisam ser inteligíveis e localizáveis pelo rememorador, sendo os quadros sociais da memória os principais instrumentos nessa empreitada. A isso, Halbwachs adiciona o fato de que essas imagens episódicas, fruto de uma experiência passada, também são experienciadas em um meio social. (CORDEIRO, 2021, p. 262)

Embora se considere que apenas o indivíduo seja capaz de lembrar-se, acredita-se que a memória individual é uma fração, uma pequena parte contida no conjunto da memória coletiva, ou seja, uma visão parcial das experiências vivenciadas pelo grupo. Dessa forma, a memória sempre será, eminentemente, coletiva e a consciência individual e as lembranças mais íntimas estarão constantemente sendo influenciadas pelo meio social. “As imagens habituais do mundo exterior são inseparáveis do nosso eu”. (HALBWACHS, 1990, p. 131)

As experiências vivenciadas pelos indivíduos estão sempre localizadas espacialmente e temporalmente e mediadas pelas convenções sociais. As ações do grupo refletem seus valores e são uma somatória de todos os elementos da vida social. Sua presença deixa marcas em um lugar, pois procura-se moldá-lo de acordo com seus padrões e modos de vida.

Quando um grupo está inserido numa parte do espaço, ele a transforma à sua imagem, ao mesmo tempo em que se sujeita e se adapta às coisas materiais que a ele resistem. Ele se fecha no quadro que construiu. A imagem do meio exterior e das relações estáveis que mantém consigo

passa ao primeiro plano da ideia que faz de si mesmo. Ele penetra todos os elementos de sua consciência, comanda e regula sua evolução. A imagem das coisas participa da inércia destas. Não é o indivíduo isolado, é o indivíduo como membro do grupo, é o próprio grupo que, dessa maneira, permanece submetido à influência da natureza material e participa de seu equilíbrio. (HALBWACHS, 1990, p. 133)

Cada detalhe tem um sentido inteligível apenas aos membros do grupo e permite que possam reforçar suas lembranças e identidades. Desse modo, as referências espaciais destacam-se no processo de rememoração, participando como meio material para manutenção do equilíbrio, “e é, baseando-se neles, encerrando-se em seus limites e sujeitando nossa atitude à sua disposição, que o pensamento coletivo do grupo dos crentes tem maior oportunidade de se eternizar e de durar”. (HALBWACHS, 1990, p. 159).

Seguindo o raciocínio de Halbwachs, os lugares carregam as marcas do grupo que “fazem do espaço um espelho, no qual procuram projetar sua própria imagem” (RIOS, 2013, p. 7), suas crenças e valores. Dessa forma, os vestígios espaciais, os rastros, podem funcionar como gatilhos que evocam as recordações, ou seja, “as lembranças se apoiam nas pedras da cidade” (BOSI, 2003, p. 438), lugar da convivência social.

2.3 A CONCEPÇÃO DA MEMÓRIA A PARTIR DE PAUL RICOEUR

Paul Ricoeur inicia sua narrativa em *A Memória, A História, O Esquecimento* apresentando a estrutura que conduz a sua fenomenologia da memória, baseada em torno de duas perguntas:

- ✓ De que há lembrança?
- ✓ De quem é a memória?

Em um primeiro momento adota uma abordagem objetual da memória, que consiste em definir o objeto da lembrança e do lembrar, atendendo-se à pergunta “de que” há lembrança? Prefere deixar em suspenso a afirmação do “eu” ser o sujeito da memória e concentrar-se na fenomenologia da lembrança.

No entanto, essa ênfase não exclui a pergunta: “De quem é a memória?” e propõe, na sequência, uma “investigação dos recursos cognitivos da lembrança, para a pergunta “quem?”, centrada na apropriação por um sujeito capaz de se lembrar de si.” (RICOEUR, 2007, 24)

Essa capacidade de “reconhecer a si”, deriva do fato de que, no plano fenomenológico tratado por Ricoeur, a coisa lembrada sempre está relacionada a uma circunstância particular, experiências vividas em um determinado período e espaço, tornando-se um elemento essencial na construção do indivíduo, do grupo social e das relações estabelecidas com o lugar.

No caso da presente tese, a coisa lembrada está relacionada a uma circunstância singular, relacionada à época de funcionamento da ferrovia do prolongamento do Ramal de Agudos, da CPEF, na qual a linha ferroviária atua como participante ativo, como dimensão inelutável da apropriação que os testemunhos revelam. Esses relatos confirmam a memória como uma dimensão fundamental do espaço vivido e este como dimensão fundamental do espaço geográfico, que é socialmente produzido.

Sob esse aspecto, a apreensão das experiências vividas também está relacionada com as situações do mundo, que “implicam o próprio corpo e o corpo dos outros, o espaço onde se viveu, enfim, o horizonte do mundo e dos mundos, sob o qual alguma coisa aconteceu”, caracterizada por Ricoeur (2007, p. 53) como “mundanidade”.

No outro extremo, enfatiza a interiorização dessas experiências e aponta para a polaridade entre a “mundanidade”, caracterizada pelas situações de mundo e a “reflexividade”, referente a interioridade. Considera “a reflexividade como um rastro irrecusável da memória em sua fase declarativa: alguém diz em seu coração que viu, experimentou, aprendeu anteriormente” e portanto, sob esse aspecto, atesta que a memória pertence “à esfera de interioridade”. (RICOEUR, 2007, p. 53)

Independente da reflexividade, em sua fase declarativa, apresentar rastros irrefutáveis do “pertencimento da memória à esfera de interioridade”, invariavelmente, a materialização das experiências vividas está relacionada a situações do mundo, a lugares, pois a lembrança refere-se a uma ação, um acontecimento, em um determinado espaço, em um certo tempo e, normalmente, associada a uma emoção. Ricoeur (2007, p. 57-58) descreve que as “coisas lembradas são, intrinsecamente, associadas a lugares”.

A transição da memória corporal para a memória dos lugares é assegurada por atos tão importantes como orientar-se, deslocar-se, e, acima de tudo, habitar. É na superfície habitável da terra que nos lembramos de ter viajado

e visitado locais memoráveis. Assim, as “coisas” lembradas são, intrinsecamente, associadas a lugares. E não é por acaso que dizemos, sobre uma coisa que aconteceu, que ela teve lugar. É de fato nesse nível primordial que se constitui o fenômeno dos “lugares de memória”, antes que eles se tornem uma referência para o conhecimento histórico. (RICOEUR, 2007, p. 57-58)

Pela perspectiva de Ricoeur (2007, p. 60), esses “lugares de memória seriam os guardiões da memória pessoal e coletiva”, funcionando como “indícios de recordação”. Cabe aqui um parêntese para esclarecer que esse fenômeno dos “lugares de memória”, expresso por Ricoeur, difere da expressão: “lugares de memória” criada pelo historiador francês Pierre Nora⁸.

Ora, se as “coisas lembradas são, intrinsecamente, associadas a lugares”, se as situações do mundo confrontam-se ou fundem-se com nosso próprio “eu”, a reflexão sobre memória, lugar e paisagem não caberia no âmbito da discussão geográfica? O próprio Ricoeur (2007, p. 58), embora se atenha na discussão da memória e da história, alerta para a problemática exposta pelo vínculo entre lembrança e lugar como uma questão que também abrange a articulação da memória com a geografia.

Os lugares memoráveis não são apenas guardiões, por portar rastros documentários e serem capazes de alguma permanência. **Eles permitem o reconhecer e, na esteira da passagem para a reflexividade, o reconhecer-se.** São produtores de memórias afetivas, de apropriação mediante reconhecimento de si, da produção de “minhadade.”

Com a contribuição do lugar memorável, estamos lidando com a captação de memórias afetivas, recordações e reconhecimentos narrados. O lugar memorável é uma concentração de lembranças, um rastro que é, ao mesmo tempo, documentário e afetivo, marcado pela exterioridade-mundandade e interioridade-reflexividade, porque está inscrito nas experiências que recortam o espaço vivido, que comportam rastros afetivos relatados nas entrevistas.

Sob essa ótica, o esboço fenomenológico da memória, sustentado por Ricoeur (2007), nos interessa na medida em que contribui com nossa reflexão sobre a constituição de elementos espaciais concentradores de vivências e

⁸ Para Nora (1993, p. 13), os lugares de memória representam uma construção histórica, possuem um valor de documentos que atestam os processos sociais e que se consolidam como local de celebrações, lugares simbólicos, onde a memória coletiva se expressa. “Os lugares de memória nascem e vivem do sentimento que não há memória espontânea, que é preciso criar arquivos, que é preciso manter aniversários, organizar celebrações, pronunciar elogios fúnebres, notariar atas, porque essas operações não são naturais.”

memórias. Essa fenomenologia da memória nos direciona na busca por interpretar o mundo vivido e nos permite questionar se, esse acúmulo de lembranças, seria um fator de distinção capaz de tornar alguns lugares e paisagens *lugares memoráveis*? Sendo assim, seria um modo de diferenciação dos lugares e de sua forma de se integrar às paisagens e às próprias geografias de vida.

Descrivendo o sentido do mundo vivido como facetas propiciadas pelas experiências cotidianas, Buttimer (1982, p. 180) sugere que, sob o ponto de vista do lugar, esse “mundo vivido diário também poderia ser compreendido como uma tensão (orquestração) de forças estabilizantes e inovativas [...], expressa pelo relacionamento do corpo para com seu mundo.”

Estabilidade e mudança refletem uma dinâmica diária, uma noção de ritmo pautada tanto em uma busca pela rotina e pela ordem quanto pela aventura e movimento (BUTTIMER, 1982, p. 180).

A ferrovia em funcionamento retrata perfeitamente essa tensão. Havia um ritmo regrado pelo comportamento diário metódico do trem e, ao mesmo tempo, a ferrovia aguçava a expectativa de novos horizontes de mundo.

Tais horizontes de mundo ampliam possibilidades, propiciam novas experiências, novos aprendizados e, conseqüentemente, a consolidação de lembranças em circunstâncias singulares. Dessa forma, é possível considerar que não há memória sem as situações do mundo, pois, sem a *situação de estar no mundo* faltaria um dado imprescindível no processo de constituição das lembranças.

Lembro-me das brincadeiras nos trilhos na infância; lembro-me de ter morado, por muito tempo, ao lado da ferrovia; lembro-me das estruturas da nossa casa estremecendo-se com a proximidade do trem; lembro-me do seu apito funcionando com uma melodia e demarcando o ritmo da cidade; lembro-me das emocionantes viagens à São Paulo e das melancólicas despedidas aos domingos, na fase da faculdade. Conforme destacado por Ricoeur (2007, p. 57), “como uma testemunha, numa investigação policial, posso dizer sobre tais lugares que “eu estava lá”.

A recordação permite tornar presente uma coisa ausente, ou seja, ao recordar, o sujeito vivencia novamente aquela experiência e, ao vivenciá-la, agrega valor e significado. Todo o discurso de Ricoeur diz respeito a sua plena convicção de que o único recurso para acessar o passado, seria a própria memória. Dessa forma, busca abordá-la a partir de uma perspectiva das suas capacidades de

“efetuação bem-sucedida”, ou seja, pela memória “certa. Tomando emprestado de Aristóteles a asserção, segundo a qual a “memória é do passado”, e conduzindo-a durante todo o seu estudo.

Pesavento (2002, p. 27 apud NUNES, 2015, p. 73) afirma que só pelo olhar de quem recorda é possível “reproduzir uma experiência sensível”:

Os traços do passado lá estão, na sua materialidade, na sua presença visual e passível de reproduzir uma experiência sensível, mas é pelo olhar de quem rememora que se pode dar a ver uma ausência, converter o velho em antigo, ou seja, fazer de um espaço, transformado, destituído e mesmo vazio, uma construção no tempo, portadora de vida, porque é reconhecida como tal. É só pelos olhos da memória que é possível ver, mesmo na ausência, material do traço ou resto do passado, a presença daquilo que já foi. Nesse sentido, ao passar por uma rua, ou parar diante de um prédio, é possível enxergar não a concretude daquilo que se oferece à vista, mas a presença daquilo que não mais ali está. (PESAVENTO, 2002, p. 27 apud NUNES, 2015, p. 73)

Ricouer (2007) e Pesavento (2002) expõem a recordação do sujeito, do indivíduo que materializa em suas narrativas as situações vividas no cotidiano e nesse momento do reconhecimento, percebe a passagem do tempo. Presente e passado estão concatenados nas experiências vivenciadas pelo sujeito, permitindo a reflexão do futuro e influenciando na percepção de si e dos outros. A constituição do ser, envolvendo a posse de todas as suas lembranças representa a definição do conceito de “minhidade” apresentado por Ricoeur (2007, p. 107), caracterizando o “caráter essencialmente privado da memória”.

Três traços costumam ser ressaltados em favor do caráter essencialmente privado da memória. Primeiro, a memória parece de fato ser radicalmente singular: minhas lembranças não são as suas. Não se pode transferir as lembranças de um para a memória do outro. Enquanto minha, a memória é um modelo de minhidade, de posse privada, para todas as experiências vivenciadas pelo sujeito. Em seguida, o vínculo original da consciência com o passado parece residir na memória. [...] a memória é passado, e esse passado é o de minhas impressões; nesse sentido, esse passado é meu passado. (RICOEUR, 2007, p. 107)

Na perspectiva trazida por Ricoeur, a relação com os outros não é descartada, pois fazemos parte do grupo e estaremos em relação permanente com ele, entretanto, defende que a memória faz parte da interioridade de cada ser, pois as “minhas lembranças não são as suas”, elas estão intimamente ligadas à “minhidade”.

2.4 MEMÓRIA INDIVIDUAL OU MEMÓRIA COLETIVA?

Memória individual ou coletiva? Pontos de vistas destoantes são apresentados pelos filósofos Henri Bergson e pelo sociólogo Maurice Halbwachs. Será que é possível afirmar que uma anula a outra ou apenas que são pontos de vistas diferentes para responder à questão: “quem se lembra”?

Ricoeur (2007, 136) não descarta a existência da memória coletiva, embora enfatize na sua fenomenologia da memória o olhar interior, pois afirma que existe uma aderência persistente entre a “noese, o ato de lembrar-se, refletido em seu ‘quem’, ao noema, que se refere ao ‘que’ lembrado, tornando particularmente difícil a transferência de uma lembrança de uma consciência a outra.” E conclui que, dessa forma, “a minhadade pode ser designada como o primeiro traço distintivo da memória pessoal.”

No entanto, para Halbwachs a memória individual é inconcebível, pois está integrada ao grupo, essencial na constituição da memória coletiva. O ato de recordar será sempre condicionado às relações estabelecidas com a sociedade, com o coletivo. A memória individual é apenas uma parte do todo, um ponto de vista que muda de acordo com as relações mantidas com outros meios (HALBWACHS, 1990, p. 51).

Na concepção das lembranças como construção da memória coletiva, o indivíduo, mesmo quando está sozinho, carrega em seus pensamentos as relações de pertencimento ao grupo ou imagens e crenças de família, de amigos e da sociedade em que vive, sinalizando e conduzindo olhares e experimentações.

Diferente de Ricoeur, que investiga a memória em si, o interesse de Halbwachs são os “quadros sociais da memória”. Para Halbwachs, a memória é o trabalho realizado por determinados grupos sociais, que compartilham lembranças. Nesse contexto, memória individual e memória coletiva “não se opõem no mesmo plano, mas em universos de discursos que se tornaram alheios um ao outro.” (RICOEUR, 2007, p. 106).

Sendo assim, a memória individual está intimamente ligada a “minhadade”, própria dos sujeitos, enquanto a memória coletiva está relacionada à esfera social, externa à consciência de cada um e, portanto, sugere uma renúncia à subjetividade.

Não obstante, Ricoeur (2007, p. 138) argumenta que, mesmo

considerando o ato de recordar uma atribuição individual, talvez seja possível extrair alguns pontos do discurso da memória coletiva e trazer para uma fenomenologia “aplicada à realidade social, no cerne da qual se inscreve a participação de sujeitos capazes de designar a si mesmos como sendo, em diferentes graus consciência refletida, os autores de seus atos.” E admite que no ato da recordação, também encontramos com a memória dos outros, ou seja, “não nos lembramos sozinhos”. (RICOEUR, 2007, p. 131), entretanto as minhas lembranças continuam fazendo parte da minha consciência, da minha interioridade.

Nas entrevistas realizadas, a memória dos outros, principalmente conectadas ao núcleo familiar, permeia os acontecimentos rememorados. Os conhecimentos compartilhados entre várias pessoas, familiares ou amigos podem ser interiorizados sob um processo memorial, que Ricoeur (2007, p. 55) denomina como “memória meditativa”.

Halbwachs (1990, p. 54), por sua vez, considera que o sujeito carrega consigo, também, uma “bagagem de lembranças históricas”, seja pela leitura, seja pelas informações recebidas por outras pessoas, porém, classifica como “uma memória emprestada e que não é particular”. Contudo, essas memórias se misturam com as vividas e são capazes de ampliar a nossa consciência. Nessa e em outras passagens, Halbwachs (1990) admite que, nos outros processos memoriais que não esses de empréstimo, há um aspecto particular e pessoal das memórias.

Nos relatos, diversas vezes, as lembranças históricas auxiliam no momento de rememoração, pois são passíveis de marcar as circunstâncias de vida descritas, ao cruzar o tempo da vida com o tempo do calendário, socialmente instituído. O discurso da sociologia da memória reforça essa real interpenetração.

A distinção entre memória individual ou pessoal e memória coletiva ou social, em ambos os discursos, fica evidente. No entanto, Halbwachs defende que a memória coletiva se impõe de fora a todas as memórias individuais, enquanto Ricoeur aposta no caminho oposto e pretende, de certa forma, compreender os discursos sustentados de um lado e de outro e em seguida lançar pontes, na esperança de dar alguma credibilidade à hipótese de uma constituição distinta, porém, mútua e cruzada, entre memória individual e memória coletiva.

Diante dos discursos apresentados, verificamos a força do testemunho do grupo de ex-ferroviários como detentores de uma memória coletiva. Entretanto, ressaltamos que existe uma singularidade, uma especificidade exposta

na narrativa de cada um que retrata a “minhadade” dos entrevistados, “que é o ato de alteridade que ocorre ao reconhecer na memória a temporalidade e a espacialidade vivida, tendo entendimento do que se foi no passado e percebendo o que se é no presente.” (SANTOS, 2016, p. 33)

Nesse contexto, compartilho do pensamento de Ricoeur sobre a interioridade da memória e o conceito de “minhadade” e o amparo da abordagem fenomenológica proposta por ele será adotada como parâmetro para extrair das narrativas a essência e as experiências vividas pelos entrevistados.

2.5 TEMPO, ESPAÇO E MEMÓRIA

Tempo e espaço estão correlacionados nas lembranças da vida cotidiana. Segundo Ricoeur (2007, p. 156-157) “[...] se reencontram enquadrados em um sistema de lugares e datas do qual é eliminada a referência ao aqui e ao agora absoluto da experiência viva” e, embora o autor afirme que esse sistema dependa da “constituição paralela de duas ciências, a geografia de um lado e do outro a historiografia”, a sua obra “A memória, a história e o esquecimento” reserva uma parte inteira dedicada à história e a relação temporal. O autor também discute a questão espacial, mas não lhe confere o mesmo grau de profundidade.

A reflexão sobre a relação temporal espacial permeia outros trabalhos. Em *Architecture et narrativité*⁹, artigo originalmente publicado em 1998 na Revista *Urbanisme*, Paul Ricoeur conduz a noção de “lugar de memória” “como uma composição racional e refletida do espaço e do tempo”, na qual o autor considera que uma releitura do ambiente urbano pode levar a uma reaprendizagem contínua, através da justaposição de estilos construídos pelos edifícios ao longo do tempo, que refletem as histórias de vida, pois essa materialidade deixa vestígios. (RICOEUR, 2021, p. 160)

Enquanto, objetos arquitetônicos, os edifícios historicamente significativos, os edifícios religiosos, os edifícios públicos e a estação ferroviária representam um marco na cidade, “projetando no espaço uma determinada concepção de tempo. Não apenas ocupam o espaço, mas de fato o constrói através

⁹ Esse artigo foi traduzido por Gustavo Silvano Batista, revisado por Hugo Leonardo Marandola e publicado na revista Geograficidade, v.11, n.º Especial, Outono de 2021.

das perspectivas novas de percebê-lo.” (FREIRE, 1997, p. 118). Segundo a autora “condensam de maneira inequívoca as categorias de espaço e tempo como expressão de valores”.

Ricoeur (1998) reconhece uma primazia do espaço em conexão com o tempo, propondo certa simetria entre ambos, pois confirma que “toda história de vida ocorre em um espaço de vida”, ou seja, as lembranças das experiências vividas estão interligadas a seus respectivos lugares. “O espaço de vida” pode ser considerado um lugar, carregado de valores e significados. Na visão de Fremont (1980):

Os lugares, no entanto, formam a trama elementar do espaço. Constituem numa superfície reduzida e em redor de um pequeno número de pessoas as combinações mais simples, às mais banais, mas talvez também às mais fundamentais das estruturas do espaço: o campo, o caminho, a rua, a oficina, a casa, a praça, a encruzilhada... Como bem o diz a palavra, através dos lugares, localizam-se os homens e as coisas. (FREMONT, 1980, p.121-122)

Essa experiência, decorrente das relações das pessoas com o meio, reflete um conjunto de valores humanos e determina um apego do indivíduo com o espaço. “Conhecer o lugar plenamente significa tanto entendê-lo de um modo abstrato quanto conhecê-lo como uma pessoa conhece outra” (TUAN, 1975, p. 6).

Essa parcela do espaço sofre influências das pessoas que ali habitam, ao mesmo tempo que o lugar deixa marcas nesse grupo. “Dessa maneira, permanece submetido à influência da natureza material e participa de seu equilíbrio” (HALBWACHS, 1990, p. 133).

Para o sociólogo francês, toda memória coletiva ocorre em um meio material e só é possível recuperar o passado, se este estiver conservado no espaço que nos rodeia. Portanto, nossa atenção deve-se voltar para “o espaço que ocupamos, por onde passamos, ao qual sempre temos acesso, e que em todo o caso, nossa imaginação ou nosso pensamento é a cada momento capaz de reconstruir.” (HALBWACHS, 1990, p. 143)

Haveria, portanto, um suporte físico, material, objetivo, para manifestação das ações humanas, em seus aspectos culturais, sociais, econômicos e artísticos, revelando as relações do homem com a terra, pois “as sociedades não existem num vácuo, residem em conjuntos territoriais. Para apoiar a experiência social nos contextos dos meios ambientes contemporâneos” (BUTTIMER, 1982, p.

183).

Como suporte das experiências vividas, as marcas são visíveis, estão impressas e carregadas de sentidos e símbolos de uma época passada, sejam em edifícios, em limites de propriedades rurais, no ordenamento do solo urbano, nas redes de circulação (rodovias ou estradas de ferro) e/ou nos conjuntos ferroviários e contribuem no ato da recordação.

Na entrevista de J.H.D.Z, um dos participantes da pesquisa, ele corrobora com a importância dos objetos materiais para ativar o reaparecimento das lembranças, *“hoje, infelizmente, não existem mais quase estações nesta linha, mas é só passar próximo dos trilhos de alguma cidade que um dia recebeu essas composições, que as boas lembranças ressurgem. (Relato J.H.D.Z.)*

Ricoeur e Halbwachs exprimem suas inquietações, a mútua relação entre espaço-tempo e a condição da memória. No campo da geografia, Anne Buttimer (1982, p. 168) busca construir um diálogo relacionando a ideia de “ritmos do tempo-espaço” da geografia com noções da fenomenologia, como “corpo-sujeito”, que visa as conexões entre “o corpo humano e seu mundo” e a intersubjetividade, que permite a construção de diálogos “entre a pessoa e o meio ambiente, em termos de herança sociocultural, e o papel assumido no mundo vivido de cada dia”.

A noção de intersubjetividade também está presente na obra do geógrafo francês Augustin Berque, que considera a paisagem como uma relação complexa entre sujeito e objeto, uma intersubjetividade constante, um processo sempre em movimento.

Cria-se a concepção de paisagem-marca e paisagem-matriz (figura 5), na qual a marca representa a consciência de um grupo, expressa uma civilização e, enquanto produto, pode ser descrita, inventariada e matriz porque “participa dos esquemas de percepção, de concepção e de ação – ou seja, da cultura.” Para o autor “a paisagem e o sujeito são cointegrados em um conjunto unitário, que se autoproduz e se autorreproduz (e, portanto, se transforma, porque há sempre interferências com o exterior)”. (BERQUE, 1998, p. 85-86)

Dessa forma, “não é uma simples harmonia e correspondência física entre o aspecto dos lugares e das pessoas.” (HALBWACHS, 1990, p. 132). Simbioticamente, o homem modifica o meio, ao mesmo tempo que é transformado por ele.

Buttimer (1982, 2015) e Berque (1994, 1998, 2004) sinalizam as relações complexas entre sujeito e meio ambiente, no que diz respeito ao lugar e à paisagem.

De fato, o que está em causa não é somente a visão, mas todos os sentidos; não é somente a percepção, mas todos os modos de relação do indivíduo com o mundo; enfim, não é somente o indivíduo, mas tudo aquilo pelo qual a sociedade o condiciona e o supera, isto é, ela situa os indivíduos no seio de uma cultura, dando com isso um sentido à sua relação com o mundo (sentido que, naturalmente, nunca é exatamente o mesmo para cada indivíduo) (BERQUE, 1998, p.87)

Dardel (2011), com ênfase nos elos que ligam o homem à Terra, também considerou que é possível que exista uma relação concreta entre ambos, como uma comunhão entre paisagem e homem. Segundo Dardel (2011, p. 31), “[...] a geografia pode assim exprimir, inscrita no solo e na paisagem, a própria concepção do homem, sua maneira de se encontrar, de se ordenar como ser individual e coletivo.” Considerar essa relação concreta entre ambos é pensar na paisagem interligada com o homem, “a paisagem vivida por uma pessoa não emoldura simplesmente as circunstâncias, ela integra-se à sua existência e torna-se parte dela.” (GRATÃO, 2012, p. 39). Tornando-se parte dela, talvez seja necessário discordar da excessiva ênfase de Halbwachs (1990, p. 143) quando este afirma que “nada permanece em nosso espírito e não seria possível compreender que pudéssemos recuperar o passado, se ele não se conservasse, com efeito, no meio material que nos cerca.”

Com uma abordagem externalista da memória, o sociólogo francês credita ao lugar que ocupamos uma força potencial na recuperação das lembranças. O grau correto em que essa força potencial se realiza é uma questão importante a ser determinada pelas pesquisas.

Ricoeur (2007) também reconhece a importância do meio material, pois as experiências vividas, gravadas em nosso espírito, ocorrem em “espaços de vida”, entretanto sua abordagem vislumbra o tempo e espaço em uma “dupla permuta” tanto na consolidação da memória quanto no ato de recordar. A partir dessas considerações, encaminhamos o percurso de argumentação desta tese no sentido de contemplar essa dupla permuta, analisando as relações entre os relatos pessoais, as lembranças narradas e todo o contexto material paisagístico e dos lugares contidos no Ramal de Agudos.

2.6 MEMÓRIA E NARRATIVA

Assim como é impossível lembrar-se de tudo, é impossível narrar tudo. A ideia de narração exaustiva é uma ideia performativamente impossível. A narrativa comporta, necessariamente, uma dimensão seletiva. (RICOEUR, 2007, p. 455)

Mourão; Faria (2015) ressaltam que, mesmo com uma carga emocional forte, nunca seremos capazes de nos lembrar de todos os detalhes de um evento, pois sempre ocorre uma perda durante o processo de consolidação da memória, além da que ocorre no decorrer da evocação da memória. “A evocação nada mais é do que um processo de edição de fragmentos de memória, os quais são organizados pela memória de trabalho e pelas funções executivas, visando formar um todo mais ou menos coerente”.

Independente do caráter seletivo da narrativa, a fase declarativa da memória, inscrita principalmente em testemunhos que afirmam: “‘eu estava lá’ ou em ‘relato aos outros o que eu vivi’”, a passagem da memória para a narrativa é necessária”. (RICOEUR, 1998, p. 152)

Recordar requer um trabalho de memória, uma busca pelas lembranças. No sentido de captar as experiências vividas, o “momento da recordação”, que revela os vestígios da memória, transformado em narrativa, pode ser um excelente instrumento de apreensão, pois “a memória é um instrumento precioso em que o imaginário se manifesta e (re)constrói as ações simbólicas cotidianas. [...] O império da imagem é forjado pela representação afetiva, porque vivida.” (MORAES et al, 2018, p. 160-165)

O mundo narrado, mesmo não sendo capaz de retratar integralmente o mundo vivido, pode trazer indícios, rastros das experiências vividas e colaborar no entendimento dos vínculos estabelecidos. As relações estabelecidas configuram a nossa identidade com o lugar, influenciando nas lembranças rememoradas.

O tempo da narrativa se desdobra ao ponto de ruptura e sutura entre o tempo físico e o tempo psíquico, este último descrito por Agostinho nas “Confissões” como “distendido”, extensão da alma entre o que ele chamou de presente do passado – a memória – o presente do futuro – a expectativa – e o presente do presente – a atenção. (RICOEUR, 1998, p. 153)

Ao pensar nos trilhos, da ferrovia da CPEF desativada, na região da

Alta Paulista, cristalizados na malha urbana e por outro lado, na ausência do movimento constante do trem, de suas chegadas e saídas e seus sons propulsores, organizadores do ritmo da cidade, observa-se que, talvez, as ações vividas permaneçam apenas nas memórias afetivas dos grupos que conviveram ativamente com a ferrovia em funcionamento. Segundo Bressan Júnior (2017, p. 74) a “memória afetiva é aquela composta por experiências emocionais e afetivas, constituindo um local onde um sentimento ressurge através de uma recordação.”

Resgatar as memórias afetivas só é possível através do testemunho e, embora Ricoeur (2007, p. 156) não nos deixe esquecer da carência de fidelidade da narrativa, “não temos nada melhor que o testemunho, em última análise, para assegurar-nos de que algo aconteceu.”

É principalmente na narrativa que se articulam as lembranças no plural e a memória no singular, a diferenciação e a continuidade. Assim retrocedo rumo a minha infância, com o sentimento de que as coisas se passaram numa outra época. É essa alteridade que, por sua vez, servirá de ancoragem à diferenciação dos lapsos de tempo à qual a história procede na base do tempo cronológico. (RICOEUR, 2007, p. 108)

Interessante perceber a diferenciação de tempo, a noção de anterioridade presente nos relatos, a consciência do vínculo com o passado, através das experiências vivenciadas, porém, sem perder o contato com o presente. A particularidade do discurso de cada narrador, revela as lembranças que se integram a sua existência, o abrigo e o deslocamento no tempo e no espaço e a sua relação de ser no mundo, como é possível notar no relato de (E.A.S.A.)

Na minha cabeça, a ferrovia é uma história, uma história de um jovem que viajava com seu pai. Era um momento em que meu pai era só meu, porque os outros filhos, meu irmão e minha irmã, não queriam viajar de trem. Eu era o único que me colocava de prontidão para viajar de trem com meu pai. Então, naquele momento, meu pai era só meu, eu não o estava dividindo com meus irmãos. Isso para mim era o momento pai e filho, uma aproximação muito grande, familiar que eu tive. Eu acredito que isso me ajudou muito a ter essa conexão com meu pai, que já faleceu. E meu pai também tinha uma conexão muito forte comigo, porque nós ficávamos juntos no trem. E as viagens eram constantes, pois ele ia ver a mãe que morava em São Paulo. É isso aí, eu lembro família, resumindo eu lembro família. Eu e meu pai ali, viajando juntos.” (Relato E.A.S.A.)

Na narrativa de (E.A.S.A.), o advérbio de tempo “naquele momento” indica uma ação anterior ao tempo que se narra, posicionando a relação temporal da lembrança. O espaço da ferrovia e as viagens constantes de trem reforçam vínculos

e instigam o olhar para os rastros afetivos que podem estar expostos nos testemunhos. É possível perceber que o rastro deixado está essencialmente ligado à relação familiar.

Logo, é possível considerar as narrativas essenciais na identificação de vestígios, rastros, que possam trazer à tona as experiências vivenciadas. Segundo Ricoeur (2007, p. 138), “em sua fase declarativa, a memória entra na região da linguagem: a lembrança dita, pronunciada, já é uma espécie de discurso que o sujeito trava consigo mesmo.” Sendo linguagem, pode ser considerada uma forma de expressão, passível de ser interpretada. “Interpretar é decifrar o sentido oculto, apreendê-lo e torná-lo manifesto, seja pela fala, discurso ou pela construção/reconstrução de um texto”. (RICOEUR, 1989, P. 25)

O sentido presente em cada testemunho propicia ampliar o conhecimento sobre a paisagem, os lugares e a conexão com as experiências vividas; identificar algumas singularidades, esquecidas ou abandonadas pelo tempo histórico, pelo rastro documental, mas ainda vivas enquanto tempo e espaço vivido, e outras, onde o contraponto entre eles seja visível.

2.7 OS RASTROS MNÉSICOS E A CONSOLIDAÇÃO DA MEMÓRIA

Na investigação sobre a relação da memória com a paisagem, a busca pelos rastros torna-se um pressuposto imprescindível para a pesquisa. Portanto, o primeiro ponto a ser discutido é a significação do rastro. Nesta empreitada, Ricoeur, em parceria com Changeux¹¹, um neurobiologista francês, apresenta uma importante discussão sobre a noção de rastro. (RICOEUR, 2007, p. 428)

Algumas considerações refletem sobre a relação do rastro com o tempo, pois, segundo o autor, “todos os rastros estão no presente. Nenhum deles exprime a ausência, muito menos anterioridade”. Sendo assim, como eles poderiam representar uma lembrança de um evento passado? A resposta estaria em “dotar o rastro de uma dimensão semiótica”, considerá-lo como um signo de sua causa ausente. (RICOEUR, 2007, p. 434)

Além do efeito-signo, os rastros designam sentidos diferentes: o

¹¹ Ricoeur e Jean-Pierre Changeux argumentaram juntos sobre a natureza do rastro, *Ce qui nous fait penser. La nature et la règle*, publicação de 1998.

rastro cortical está ligado à “organização biológica para o cérebro” e refere-se a estudos relacionados às neurociências; o rastro documentário associa-se aos arquivos, conectando-se à história e o terceiro refere-se ao rastro afetivo, que consiste em um “acontecimento que nos marcou, tocou, afetou e a marca efetiva permanece em nosso espírito” (RICOUER, 2007, p. 436):

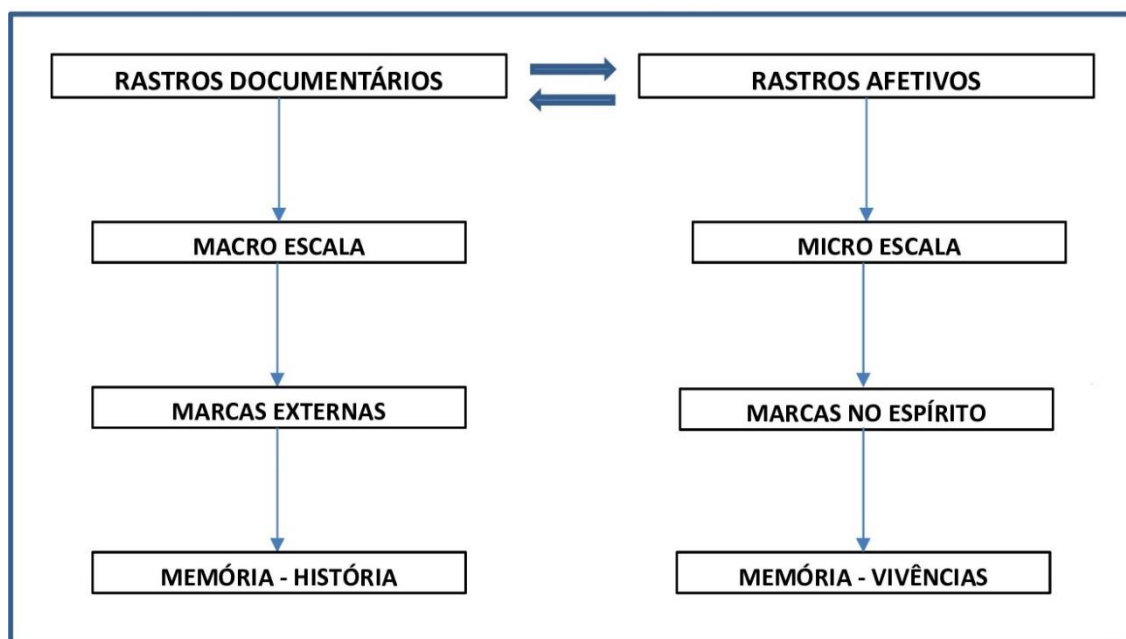
Como um fenomenologista, ele considera o rastro cortical estritamente como uma estrutura neuronal enquanto o rastro afetivo se constituiria como uma marca em nossa alma, relacionada a uma forte carga emocional. Dessa forma, a sondagem dos rastros afetivos poderia revelar as experiências vividas, sentidas e apreendidas que persistem como “inscrições-afecções”¹².

Rastros documentários referem-se a marcas externas, constituídos por leis, decretos, bases cartográficas, jornais, revistas e livros, retrata a história de acontecimentos e permite compreender a relação desses elementos normativos com o sítio natural e o contexto histórico, social e cultural, entretanto não revelam experiências vivenciadas. Segundo Ricoeur (2007, p. 455-456), ainda existe o perigo de manipulação da “história autorizada, imposta, celebrada, comemorada”, pois esse manejo colabora com a ação de esquecimento, originado em parte de “uma narrativa canônica por meio de intimidação ou de sedução, de medo ou de lisonja”.

Representam uma escala macro, a transição da memória em história. Em contrapartida, os rastros afetivos consistem nas impressões que marcaram o sujeito, nas lembranças que constituem o seu ser, na microescala, acessada apenas pelas suas próprias narrativas (figura 8).

¹² Segundo Ricoeur (2007, p. 436), as inscrições-afecções conteriam o segredo do enigma do rastro mnemônico: seriam o depositário da significação mais dissimulada, embora mais originária, do verbo “permanecer”, sinônimo de “durar”, ou seja, conservariam a marca da ausência e da anterioridade.

Figura 8 – Elementos relacionados aos rastros documentários e afetivos.



Fonte: RIBEIRO, C. R. D.

Seguindo essa lógica, os rastros afetivos são os mais significativos para representar os eventos que marcaram nosso espírito e a maneira mais adequada para acessá-los, e provavelmente a única, é através da narrativa.

Associar os rastros afetivos, através das memórias narradas, com os rastros documentários possibilita entender o vínculo entre memória e lugar, entre memória e espaço vivido, outro sinônimo para o conceito geográfico existencial de lugar. Esse elo se completa e se aprofunda em outras dimensões e escalas do viver e do habitar: a região, a paisagem, o território, enfim, tudo o que a geografia congrega em seu conceito mais amplo, o espaço.

Seguindo nessa direção, a intenção do próximo capítulo é contextualizar os trilhos do prolongamento do Ramal de Agudos, **considerado nesta tese como um lugar memorável**, pelo seu sítio, por sua forma de inscrição, permanência, intensidade das vivências propiciadas e experiências significativas.

3 OS TRILHOS E A TRANSFORMAÇÃO DA PAISAGEM

Cristalizados na malha urbana das cidades da Alta Paulista, os trilhos são rastros incontestáveis de um período de profundas alterações na região do Novo Oeste Paulista, responsáveis por significativas transformações na paisagem, possibilitando novas experiências e vivências.

Contextualizar a ocupação do extremo oeste, a criação das primeiras fazendas no final do século XIX por parte de uma modernidade e de uma pretensa civilização, com suas marcas e matrizes de percepções que compõem as paisagens atuais, permite compreender a formação e configuração espacial dos núcleos urbanos. Local onde as ações cotidianas se desdobram e as lembranças se reportam.

Sendo assim, pretende-se conhecer as características da paisagem ao longo da linha ferroviária do prolongamento do Ramal de Agudos, através dos rastros documentários, constituídos por bases cartográficas, leis e decretos, jornais, revistas e referências bibliográficas, de modo a salientar as condições materiais e estruturais que possibilitaram que o Ramal de Agudos tenha se tornado um sítio notável, catalisador de memórias.

Os rastros documentários permitem compreender o contexto geral, os processos ecológicos, sociais e econômicos e a organização funcional do território, uma macroescala representada principalmente pela cartografia, que apresenta mapas em escalas distintas, permitindo leituras diferentes. Segundo Ricoeur (2007, p. 222) “ao mudar de escala, não vemos as mesmas coisas maiores ou menores, em caracteres grandes ou pequenos, como disse Platão na República sobre a relação entre a alma e a cidade. Vemos coisas diferentes.”

Importante ressaltar, como destacado por Ricoeur (2007, p. 225), que mesmo em uma escala menor, ínfima, “aquilo que não vemos e não devemos esperar ver, é a vivência dos protagonistas. O que vemos continua sendo o social em interação: em interação fina, mas já micro-estruturada”, ou seja, esse olhar externo não é capaz de expressar as experiências vividas.

Nesse sentido, Buttimer (2015, p. 9) compactua com o pensamento de Ricoeur (2007). Em seu artigo: “Lar, Horizontes de Alcance e Sentido de Lugar”, faz uma crítica à investigação do lugar pautada apenas na “linguagem figurada dos mapas”, pois, segundo a autora, as experiências vividas só podem ser conhecidas

pelo olhar dos moradores desses lugares. Portanto, é evidente que a intenção dos rastros documentários não é propiciar a leitura da “vivência dos protagonistas”, pois esse é o papel dos rastros afetivos, mas acreditamos ser essencial conhecer as características materiais e alguns elementos das narrativas que possam permear a interpretação dessa paisagem para entender o contexto em que as experiências ocorrem e se, de alguma forma, essa configuração espacial e esses processos sociais, econômicos e culturais colaboram na consolidação da memória.

3.1 O “PROCESSO CIVILIZATÓRIO” DO EXTREMO OESTE PAULISTA

[...] a história se propõe como uma inscrição duradoura no tempo, a fixar os acontecimentos pela narrativa escrita e a dotá-los de permanência, no plano da coerência de um enredo e da atribuição de significados. E é neste intento que a memória, como marca de historicidade, traz para o campo da história um importante elemento, o testemunho. (PESAVENTO, 2004, p. 1597)

No final do século XIX, a região oeste do estado de São Paulo fazia parte de um “grande sertão desconhecido”. No mapa da Província, de 1886 (figura 9), aparece como “terrenos despovoados” e só será ocupado efetivamente no início do século XX, com a chegada das frentes pioneiras¹³, que correspondem ao avanço das plantações de café no novo oeste do estado de São Paulo. Os termos “sertão desconhecido” e “terrenos despovoados” indicam as formas de avanço da modernidade invasora sobre os povos originários. Ações de espoliação inerentes a esse “processo civilizatório” que desconsiderará os direitos e o modo de vida de caboclos e indígenas prévia e esparsamente instalados nesses sertões.

Houve uma aceleração para apropriação das terras virgens do Vale do Paranapanema e do Rio do Peixe em meados do século XIX, em decorrência da aprovação da Lei de Terras, de 1850¹⁴, que dispunha sobre as terras devolutas do Império.

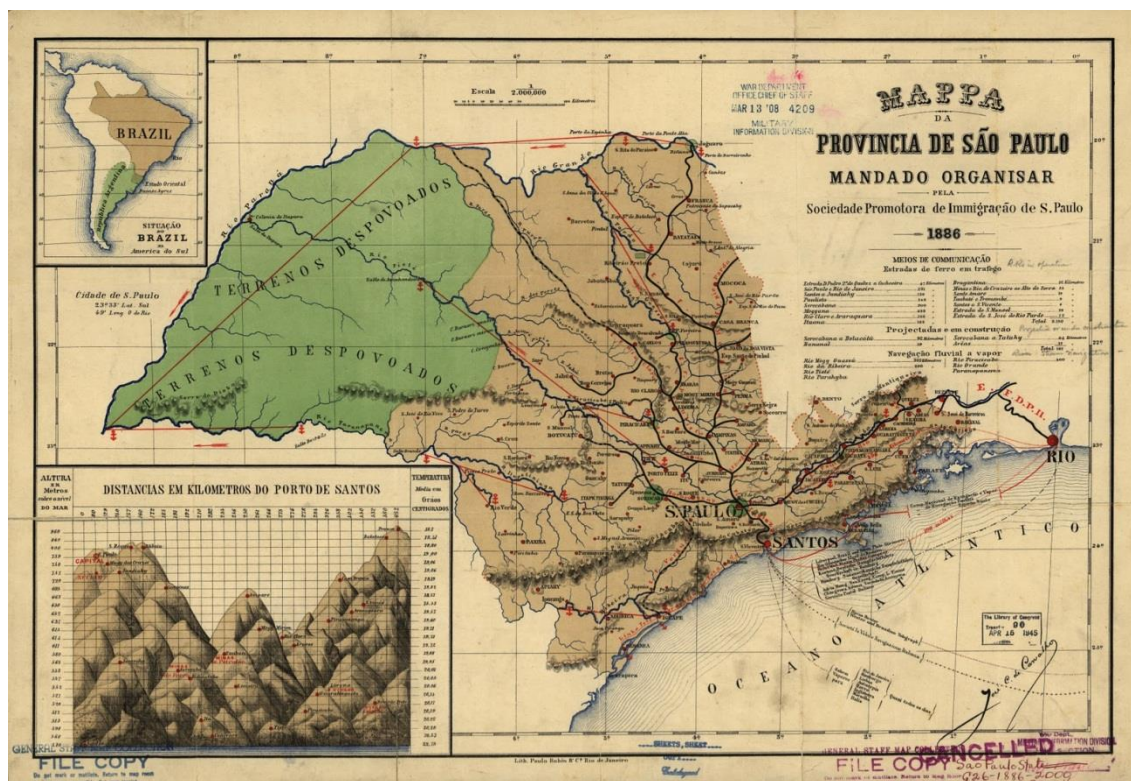
Segundo o artigo 1º da referida lei, ficava proibida a aquisição de terras devolutas por qualquer intermédio que não fosse o de compra, mas permitia a legitimação de posses efetuadas antes da promulgação, desde que já tivessem sido exploradas. A intenção de regulamentar a posse dessas glebas exploradas antes de 1850 permitiu que aventureiros se lançassem por terras ainda inexploradas do

¹³ Segundo Martins (1971, p.35), “a frente pioneira exprime um movimento social cujo resultado imediato é a incorporação de novas regiões pela economia de mercado. Ela se apresenta como fronteira econômica.”

¹⁴ Lei de Terras, número 601, de 18 de setembro de 1850. Dispõe sobre as terras devolutas do Império.

território paulista, declarando serem possuidores e registrando sua posse (PEREIRA, 1990, p. 28).

Figura 9 – Mapa da Província de São Paulo, 1886



Fonte: “O mapa da Província de São Paulo, de 1886, organizado pela “Sociedade Promotora de Imigração de S. Paulo”, destinava-se à publicidade para atrair imigrantes para as novas frentes de ocupação.

Provenientes de Minas Gerais, eles alcançavam as novas terras em “lombo de burro”, encontravam-se com os povos indígenas nativos (em geral de forma conflituosa), derrubavam as matas, extraíam a madeira considerada nobre que, frequentemente se incorporava à paisagem por meio das primeiras edificações dos futuros núcleos e ocupam vasta área do oeste de São Paulo (DELICATO, 2011, p. 21).

Esse processo de ocupação das terras, aos poucos, extinguiu os povos indígenas nativos da região, restando apenas uma pequena aldeia em Avaí, próximo a Bauru. Segundo Ricoeur (2007, p. 455), “está aqui em ação uma forma ardilosa de esquecimento, resultante do desapossamento dos atores sociais de seu poder originário de narrarem a si mesmos.”

Essa aventura por terras ainda desconhecidas do território paulista,

em grande parte, é decorrente da decadência da mineração no final do século XVIII e das tensões políticas geradas com o recrutamento de voluntários pelo Governo Imperial para a Guerra do Paraguai. Com isso, a contribuição dos mineiros na ocupação da Alta Paulista ocorreu de maneira significativa.

A contribuição de mineiros e fluminenses, os quais, em grandes contingentes, vieram abrir fazendas no oeste paulista, que se lhes afiguravam um novo Eldorado, terrivelmente contrastante com as regiões donde provinham. Rara a cidade do oeste paulista que não tenha troncos mineiros ou fluminenses entre os seus fundadores. (MATOS, 1990, p. 95)

José Teodoro de Souza, mineiro de Pouso Alegre, um dos primeiros a chegar ao extremo oeste, registrou, no ano de 1856, a posse de uma enorme gleba de terra no Vale do Paranapanema e, em 1877, seu genro, Francisco de Paula Moraes, tomou posse de uma imensa área compreendida entre o espigão divisor dos vales do Paranapanema e do Peixe. Embora a Lei de Terras já estivesse em vigor, a discriminação dessas terras devolutas ainda não havia sido efetuada pelo Estado, permitindo o registro de sua posse. Entretanto, para efetivar a ocupação se apressaram na venda e do fracionamento dessa imensa gleba originaram as fazendas iniciais (PEREIRA, 1990, p. 26-34).

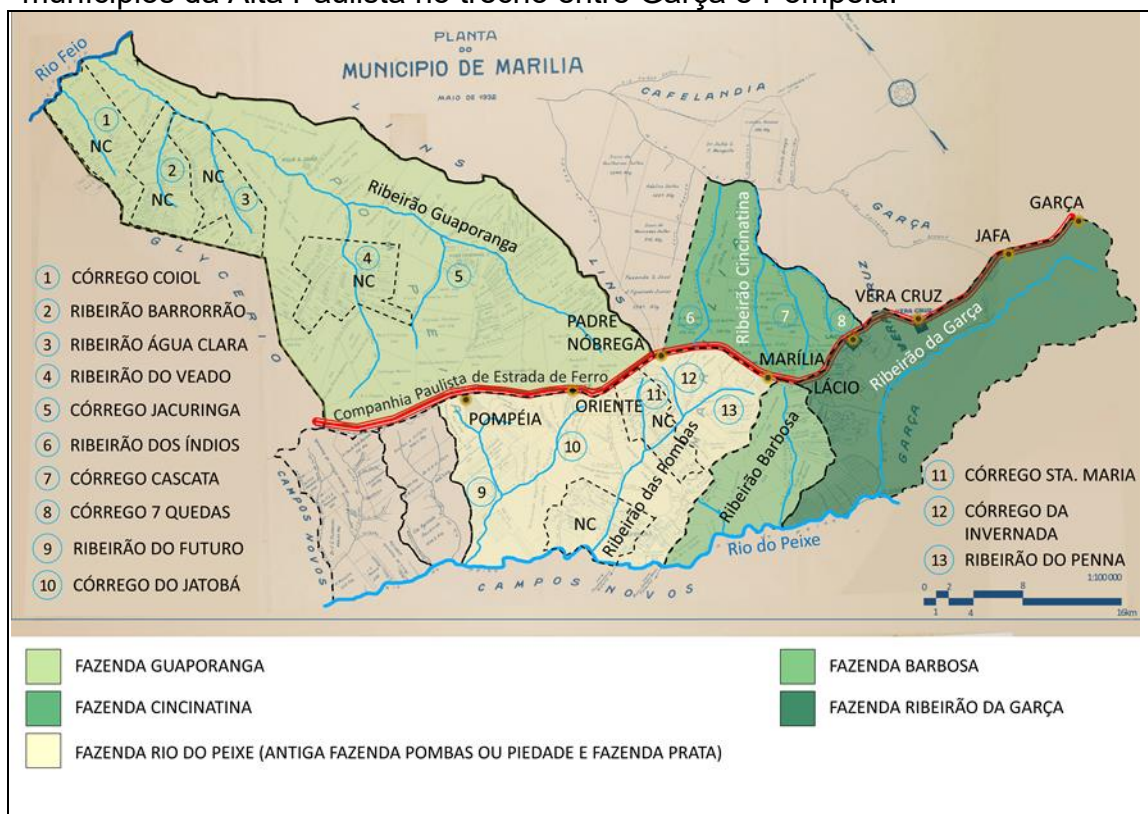
Consideravam uma porção de terra com pequenas bacias hidrográficas, que normalmente davam origem ao nome das fazendas. Na planta geral da Bacia do Rio do Peixe (figura 10) é possível identificar esse desmembramento, com suas respectivas fazendas e vendas efetuadas. Algumas foram vendidas diretamente por Francisco de Paula Moraes até 1885, quando faleceu e as outras pelos seus herdeiros.

Paranapanema e até frontear o ribeirão das Anhumas. João da Silva apossou-se das Anhumas para baixo e Francisco de Paula Moraes da região de mata, no valle do rio do Peixe. Desta última posse é que se pretendem originar todas as propriedades territoriaes da zona desse rio. Nella, porém, não há um só morador; todo o valle do Peixe está inteiramente virgem. (COMISSÃO GEOGRAPHICA E GEOLOGICA DO ESTADO DE SP, 1913, p. 10).

Independente da ocupação, a delimitação das fazendas começa esboçar uma nova paisagem no interior paulista, que será consolidada no início do século XX, a partir da expedição da Comissão Geográfica e Geológica do Estado, para exploração dos vales dos Rios Aguapeí/Feio e Peixe, conforme determinação das cláusulas do decreto 1278/1905¹⁵.

Entre os Rios Aguapeí/Feio e Peixe destacam-se as fazendas: Guaporanga, Cincinatina, Barbosa, Rio do Peixe e Ribeirão da Garça (figura 11), que estão diretamente relacionadas à fundação dos núcleos iniciais das cidades da Alta Paulista.

Figura 11 - Planta com a identificação das fazendas iniciais que deram origem aos municípios da Alta Paulista no trecho entre Garça e Pompeia.



Fonte: Pesquisa: RIBEIRO, C. R. D. Arte: RIBEIRO, C. R. D. PORTALUPPI, P. 2020. Mapa base: Planta do município de Marília, 1932 e Planta da Divisão Judicial da Fazenda Ribeirão da Garça.

¹⁵ Decreto 1278/1905 autorizou o levantamento geográfico do extremo sertão do estado.

Observa-se um conjunto de grandes faixas de terras ao longo do espigão divisor das águas do Rio Feio/Aguapei e Peixe. O espigão e os rios definirão os limites das fazendas, constituídas a partir de um ribeirão principal e afluentes, ou seja, nesse primeiro momento, os cursos d'água são essenciais como elementos característicos da configuração dessa paisagem.

3.2 A CHEGADA DA FERROVIA - DESVENDANDO O RAMAL DE AGUDOS A PARTIR DOS RASTROS DOCUMENTÁRIOS

A linha ferroviária da CPEF, chegou posteriormente à formação das fazendas, no final da década de 1920, reforçando a ocupação em faixas ao longo do espigão divisor das águas do Rio Peixe/Feio. Como um fio condutor, acomoda os trilhos do prolongamento do Ramal de Agudos, em franca penetração no Novo Oeste Paulista.

Monbeig (1984, p. 342) relata que, embora o acesso a Marília tenha sido a partir de Cafelândia, os proprietários dos patrimônios iniciais estavam mais preocupados em “assegurar a ligação com os trilhos da Paulista e aproveitar-se do avanço rumo ao Paraná do que desejosos de manter as relações laterais.”

Iniciado, em 1899, pela Companhia Rio-Clarense, com a inauguração do ramal de Dois Córregos a Campos Sales, a linha ferroviária seria prolongada até Agudos, em 1903, após a aquisição da Rio-Clarense pela Companhia Paulista de Estrada de Ferro.

Constituída em 30 de janeiro de 1868, a CPEF implantou a segunda linha férrea em São Paulo, de Jundiaí a Campinas e, durante sua existência, tornou-se responsável pela enorme penetração geográfica, política, social e econômica no território paulista. Estabeleceu no século XX dois extensos troncos ferroviários que atravessariam o estado de São Paulo: de norte a sul (Colômbia a Jundiaí) e de leste a oeste (Itirapina a Panorama). Neste tronco oeste localizam-se as cidades foco desta pesquisa.

Pinto (1977, p. 36) descreve a prosperidade da Companhia no século XIX:

Dado esse primeiro e vigoroso impulso à sua nascente indústria de transporte, achado o molde das concessões viáveis, em meio tão rico de elementos progressistas, era natural o período de atividade e expansão que sobreveio, gerando essa longa e notável série de empresas de caminhos de

ferro que, alguns anos mais tarde, deviam retalhar o território paulista, ali traçando os sulcos mais benfazejos que jamais se abriram no seio da terra.

Entre o período de 1872 e 1892, uma expansão vertiginosa dos trilhos transformou a Companhia Paulista em uma das maiores transportadores de café, inaugurando o primeiro trecho Jundiaí-Campinas, em 1872; Campinas-Rio Claro, de 1874 a 1876; Araras-Porto Ferreira, de 1876 a 1880; Porto Ferreira-Descalvado, em 1881, e, finalmente, a abertura do tráfego do ramal de Santa Veridiana, em 1892, constituindo uma rede completa de bitola larga, com extensão total de 297 km. (SILVA, 2008, p. 220-221)

Os trilhos alcançaram Piratininga em 1905 e, a partir de 1916, a CPEF despontou rumo ao sertão do oeste paulista, buscando atingir as margens do rio Paraná, na fronteira com o Mato Grosso do Sul. Feito que seria concretizado em 1962, quando a ferrovia chegou em Panorama, concluindo o importante tronco oeste (Itirapina-Panorama), conforme ilustrado na figura 12. Entretanto, nesse momento a CPEF já se encontrava estatizada e incorporada pela FEPASA (Ferrovia Paulista SA), em 1971.

Figura 12 –Malha Ferroviária Pré-Fepasa - 1960



Fonte: Org.: RIBEIRO, C.R.D. Elab.: SANTOS, W.S. Ano 2020.

Consta no relatório nº 68, de 30 de junho de 1917, da CPEF, a autorização para os estudos iniciais do prolongamento do Ramal de Agudos a partir de Piratininga até as cabeceiras do Tibiriçá, principal afluente do Rio Feio, com uma extensão de, aproximadamente, 100 km. O texto relata a importância e conveniência de servir a vasta região compreendida entre o Paranapanema e o Tietê, composta de três faixas: a primeira entre o Rio Tietê e Feio, servida pela Estrada de Ferro Noroeste, a segunda entre o Rio Feio e Peixe (trecho de exploração da Companhia Paulista) e a terceira do Rio do Peixe e Paranapanema, atendida pela Sorocabana.

Das três faixas, a segunda ofereceria o percurso mais curto até o Rio Paraná, motivo de entusiasmo da Companhia, pois além de favorecida com o menor traçado, presumia que já haveria uma importante atividade comercial na zona ribeirinha dessa grande artéria fluvial quando os trilhos alcançassem às suas margens.

Segundo o relatório, o reconhecimento geral da área trazia informações relevantes da região, identificando que as terras localizadas em uma extensão de 30 km de Piratininga já estavam cobertas com café e que, embora no vale do Tibiriçá não houvesse plantações formadas, já havia pequenas lavouras. Diante disso, a Companhia julgava interessante o prolongamento como uma forma de propiciar transporte e, conseqüentemente, desenvolvimento da produção cafeeira na região.

O café preexistente atraiu os trilhos e, conseqüentemente, a expectativa da chegada da ferrovia produzia efeitos e moldava a ocupação da área, compactuando com a ampliação da produção cafeeira e de outras lavouras e produções, a exemplo da madeira, estimulando também apropriação de terras e sua futura comercialização no mercado fundiário em expansão após a Lei de Terras, ao mesmo tempo que propiciava a expulsão dos povos indígenas nativos da região. Essas ações contribuem na configuração da paisagem.

Sendo assim, após a aprovação da concessão pelo decreto 3102, de 16 de outubro de 1919, o primeiro trecho do prolongamento partindo de Piratininga até as cabeceiras do Rio Tibiriçá estava traçado, influenciando futuros núcleos de colonização, com a inauguração das estações de Cabrália, em 1924, Duartina em 1925, Gália em 1927, Fernão Dias e Garça em 1928. Por sugestão do engenheiro Adolpho Augusto Pinto, as estações desse ramal passam a ser nomeadas por ordem alfabética e posteriormente adotadas como nomes dos municípios.

Ainda no ano de 1928, a linha alcançou Marília, conforme previsto no decreto 3967, de 24 de dezembro de 1925, que autorizava a construção da linha férrea partindo de Garça e se dirigindo “pelo divisor das águas dos Rios Peixe e Tibiriçá, até encontrar a estrada de rodagem de Presidente Penna a Platina, com o desenvolvimento de 33.500 metros”.

A sequência, a direção e os fluxos das futuras formações urbanas foram resultantes dos horizontes determinados pela Companhia Paulista para implantação dos seus trilhos, pela escolha do seu posicionamento em relação ao relevo e as bacias hidrográficas.

Examinando o mapa com o estudo do prolongamento do Ramal de Agudos (figura 13) percebe-se que em um primeiro momento a previsão de extensão da linha percorria o espigão dos Rios Tibiriçá-Feio, o mesmo traçado que, posteriormente, a Companhia Paulista tentaria implantar como ramal Garça-Getulina, passando pela cidade de Álvaro de Carvalho. Entretanto, esta via também não se realizou, transformando-se em uma rodovia. (SILVA, 1977, p.33).

Apresenta uma lógica interessante esse trajeto, pois propõe um percurso mais curto até encontrar o espigão Peixe-Feio. É difícil estimar se essa alteração de percurso ocorreu em decorrência de obstáculos naturais mais complexos a serem vencidos para implantação dos trilhos ou por pressão política, visto que, no início da década de 1920, importantes fazendeiros já haviam se instalado nas margens do espigão dos Rios Peixe e Feio e requisitavam a implantação da via férrea.

Se esse traçado tivesse sido adotado, provavelmente alteraria a história de muitos municípios da Alta Paulista. Não consta data no mapa, mas é possível estimar que esse estudo tenha sido realizado entre 1913 e 1919, pois o Picadão de Presidente Pena a Platina (figura 14) já estava demarcado (1913) e estação de Jacutinga (Noroeste) tornou-se município em 1919, sendo atribuído o nome de Avaí.

Figura 13 - Prolongamento do Ramal de Agudos



Fonte: Arte: RIBEIRO, C. R. D. Ano 2020. Mapa base: Prolongamento do Ramal de Agudos. Acervo do Museu da USP.

Figura 14 - Localização da Estrada para Lauro Müller e do Picadão de Presidente Penna à Platina



Fonte: Arte: RIBEIRO, C. R. D. Ano 2020. Mapa base: Prolongamento do Ramal de Agudos. Acervo do Museu da USP.

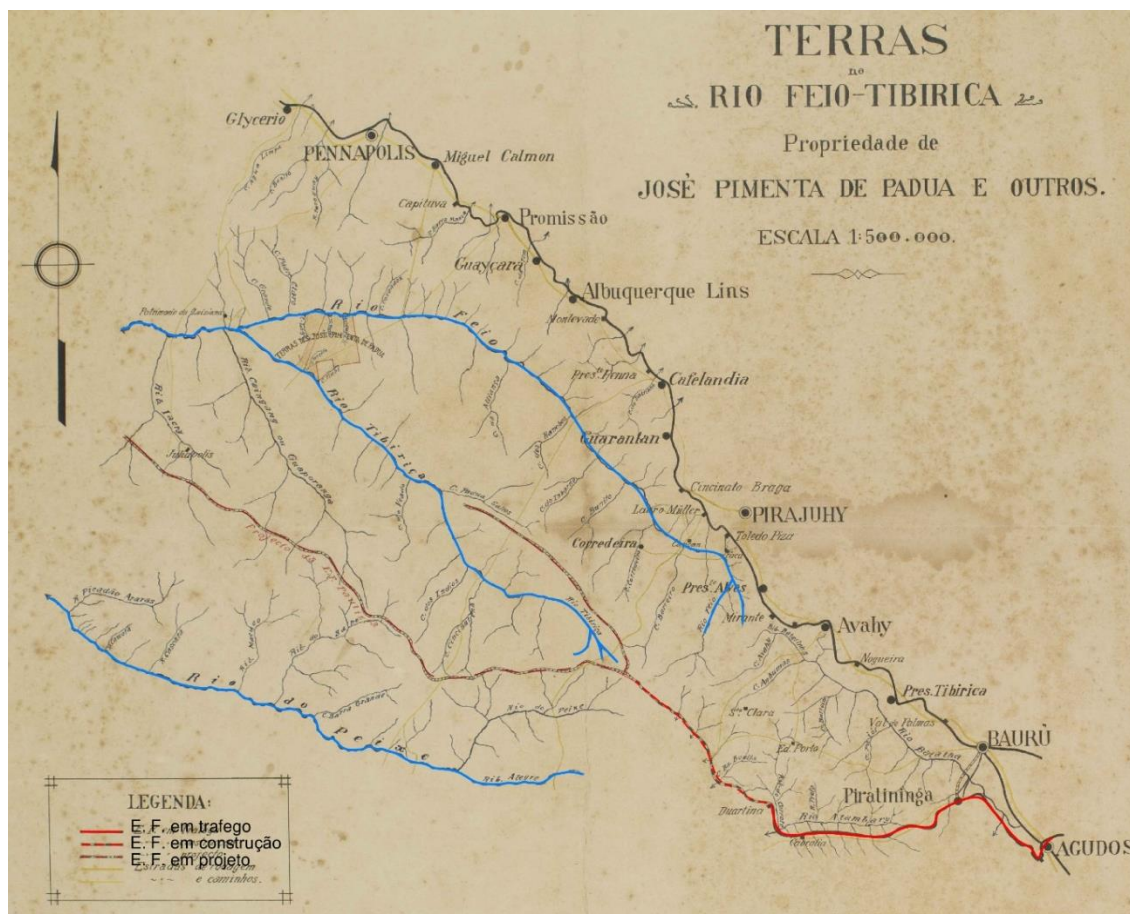
Em 1912, o Dr. Joaquim Álvaro Pereira Leite e Cel. Salvador de Toledo Piza e Almeida conseguiram uma concessão para construírem uma via férrea a partir da estação Avaí (antiga Jacutinga), pertencente à Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, passando pelas cabeceiras dos rios Feio e Tibiriçá até Salto Carlos Botelho. Entretanto, em decorrência da crise financeira propiciada pela primeira guerra mundial, esta não foi concretizada.

No mapa das Terras do Rio Feio-Tibiriçá (figura 15), posterior ao mapa do prolongamento do Ramal de Agudos, o projeto da estrada de ferro da Companhia Paulista já aparece com o traçado que seria efetivamente implantado na Alta Paulista e com o ramal Garça - Getulina. Observa-se que a linha em tráfego termina em Duartina, estação inaugurada em 1925 e o trajeto em construção até Gália, inaugurado em 1927, data provável do mapa.

Percebe-se, portanto, a influência exercida pela linha ferroviária no futuro desenvolvimento econômico, social e cultural dos núcleos urbanos. No século XIX, a expansão dos trilhos da Companhia Paulista caracterizou-se essencialmente

em função do escoamento da produção rural, sobretudo do café de núcleos existentes. Entretanto, a partir do século XX, passa a ter um caráter mais estratégico de penetração no interior do território paulista. Nessa região, as fazendas foram abertas pelos pioneiros, que fundaram os assentamentos iniciais, normalmente nos lugares em que havia a expectativa da passagem da ferrovia.

Figura 15– Terras do Rio Feio-Tibiricá.



Fonte: Arte: RIBEIRO, C. R. D. Ano 2020. Mapa base: Terras do Rio Feio-Tibiricá. Acervo do Museu da USP.

Delicato (2011, p. 26-28) relata a importância da estação e da ferrovia à margem dos núcleos urbanos como um fator que colaborava com o desenvolvimento do povoamento, considerando como um grande diferencial em relação aos que ficavam fora do percurso dos trilhos e cita o exemplo do “Patrimônio de Santa Cecília”, atual cidade de Álvaro de Carvalho, que, em função da expectativa da construção da estrada de ferro, conforme traçado representado no mapa do prolongamento do Ramal de Agudos (figura 16), os primeiros fazendeiros

parcelaram e venderam lotes do “Patrimônio de Santa Cecília”. Contudo, sem a construção da via férrea, o patrimônio não teve o êxito esperado, demonstrando a relevância das ferrovias na prosperidade do povoamento.

Importante ressaltar a contribuição dos imigrantes como fator essencial no povoamento da “Alta Paulista”. Ao oferecer transporte gratuito, conforme estabelecido no decreto 2.400/1913¹⁶, a CPEF propiciou a vinda de inúmeros imigrantes, atraídos pela marcha do café e pelas empresas de colonização, normalmente pertencentes aos fazendeiros da região, como a Companhia de Agricultura, Imigração e Colonização (CAIC), responsável pela compra e venda de terras no interior de São Paulo aos imigrantes.

Com efeito, na história de São Paulo a imigração incrementou-se paralelamente ao desenvolvimento das ferrovias. Os fazendeiros paulistas, reconhecendo já a grande produtividade do trabalho livre, empenharam-se no incremento da imigração e aguardaram, “sem temor”, o desfecho da questão servil que, mais dia menos dia, acabaria na libertação total. (MATOS, 1990, p. 113)

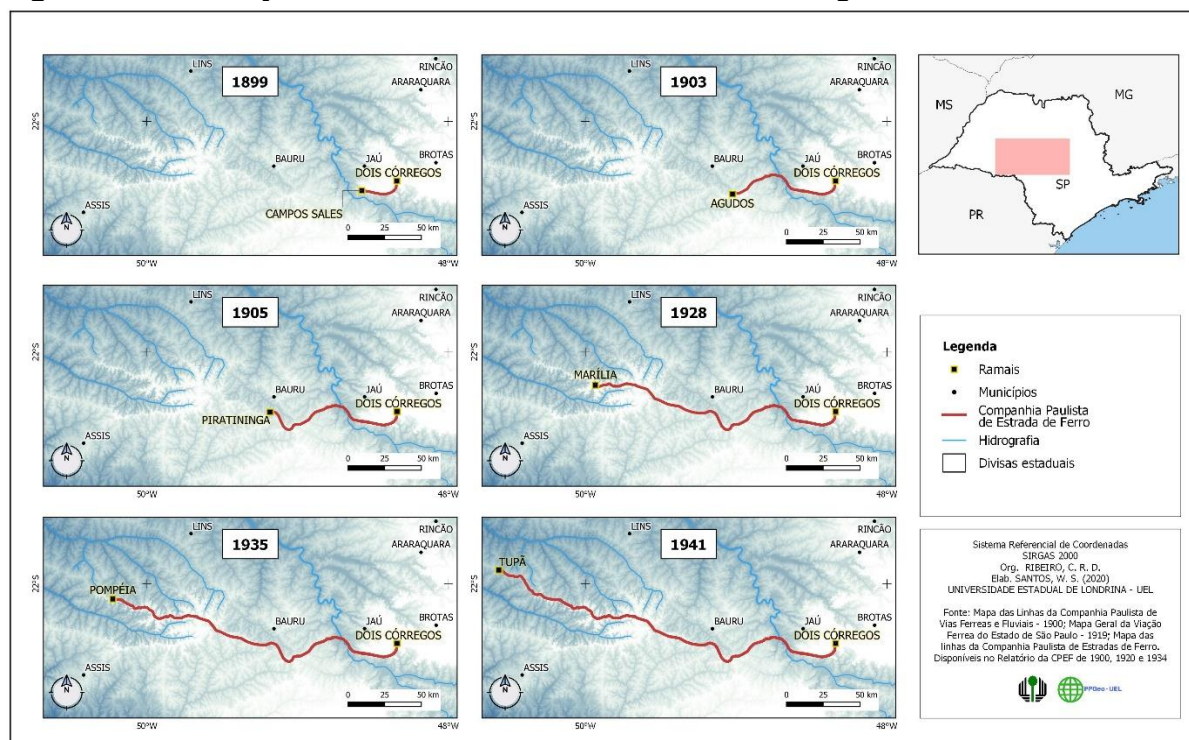
Para dar vazão ao escoamento da produção cafeeira e cereais da região, progressivamente, ocorreu a extensão da linha, com a inauguração das estações de Padre Nóbrega, Oriente e Pompeia¹⁷, em 1935, Paulópolis e Quintana, em 1940, e Herculândia, Parnaso e Tupã, em 1941, (figura 16 e 17). Nesse mesmo ano o Ramal de Agudos passa a fazer parte do tronco Oeste Paulista, com a junção dos Ramais de Jaú e de Bauru.

No período de 1899 a 1905 ocorreu um importante momento de investida da Companhia rumo ao extremo oeste do estado, entretanto, ao chegar em Piratininga, o prolongamento da linha permaneceu estagnado até a década de 1920, quando efetivamente consolidou-se a inserção dos trilhos na região da Alta Paulista.

¹⁶ Decreto nº 2.400, de 09 de julho de 1913 - Manda observar a consolidação das leis, decretos e decisões sobre a imigração, colonização e patronato agrícola.

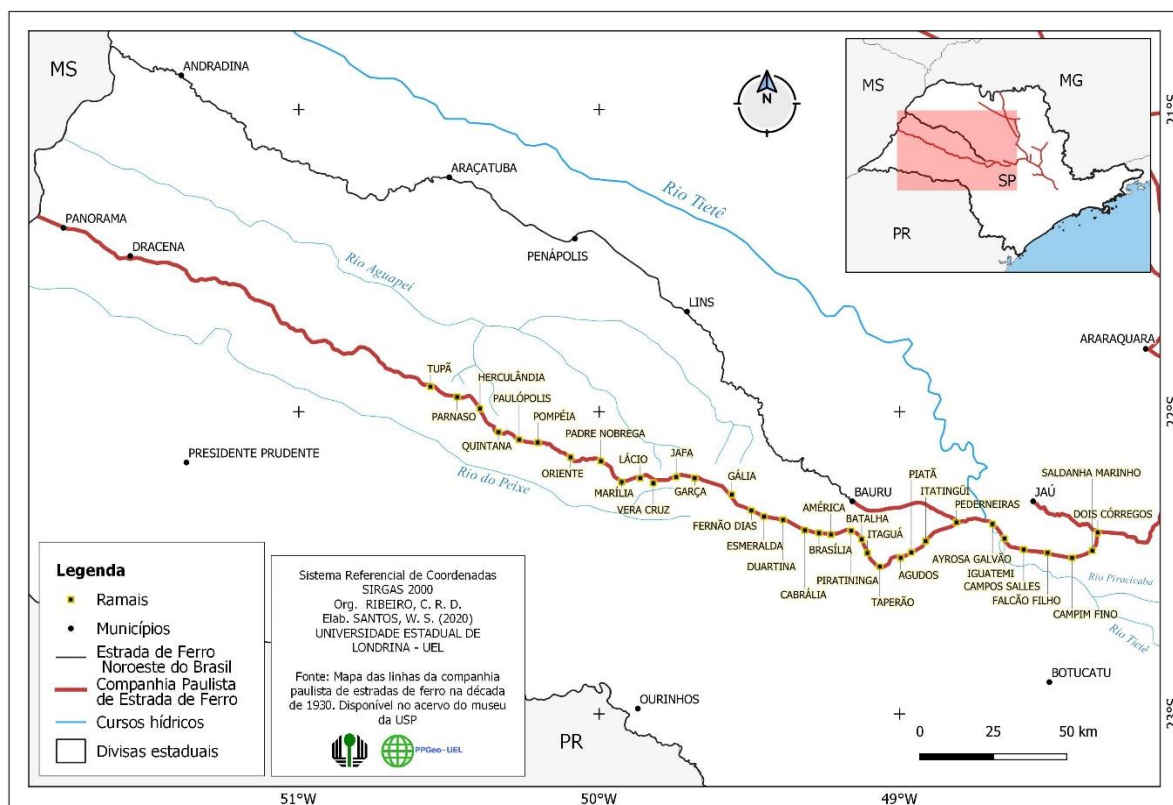
¹⁷ DECRETO nº 6.126, de 25 de outubro de 1933. Concede a Companhia Paulista de Estradas de Ferro licença para a construção, uso e gozo de uma estrada de ferro entre as cidades de Marília e Pompeia.

Figura 16 – Evolução da extensão da linha do Ramal de Agudos



Fonte: Org.: RIBEIRO, C.R.D. Elab.: SANTOS, W.S. Ano 2020.

Figura 17 – Ramal de Agudos no período entre 1889 e 1941.



Fonte: Org.: RIBEIRO, C.R.D. Elab.: SANTOS, W.S. Ano 2020.

As décadas de 1920 e 1930 são responsáveis pela rápida expansão do prolongamento do Ramal de Agudos, com mais de 150 km de extensão, representando o apogeu da inserção da ferrovia no sertão do Novo Oeste Paulista, conforme descrito no relatório de Desenvolvimento e Melhoramento da Rede Ferroviária da Companhia Paulista, de 1935.

Os sucessivos decretos autorizando o prolongamento da linha ferroviária do Ramal de Agudos até as cabeceiras do Rio Tibiriçá (estação de Garça), em 1919, Marília, em 1921¹⁸ e 1925, e Pompeia, em 1933, permitiam antever o suposto traçado e localização dos trilhos, designando, de certa forma, a localização dos patrimônios.

Semelhante aos trilhos ferroviários, a produção cafeeira concentrou-se na parcela alta do território, constituído de solos mais ricos¹⁹. Dessa forma, a abundância de recursos naturais, a expectativa da instalação dos trilhos da CPEF e o complexo cafeeiro²⁰ impulsionado pela vinda dos colonizadores e imigrantes foram fatores preponderantes na definição dos patrimônios iniciais da região da “Alta Paulista”.

Com efeito, a marcha pioneira do café instalou-se nas faixas estreitas de terras com solos mais férteis. Esses extensos espigões e a distância dos eixos de circulação traçaram a rede de aglomerações urbanas nos planaltos ocidentais de São Paulo e no norte do Paraná e influenciaram de maneira decisiva o povoamento. (MONBEIG, 1984, p. 338)

As decisões de traçado dos trilhos ferroviários da CPEF, com “a escolha do ramo central, divisor de águas entre os rios do Peixe e Aguapeí para nele desenvolver o seu prolongamento para o oeste”,²¹ permitiu o contato direto com a

¹⁸ Decreto n. 3.391, de 9 de setembro de 1921

¹⁹ Segundo Matos (1990, p. 55), a vasta área do Planalto ocidental é coberta pelos arenitos de Bauru, que apresentam pouca argila. Conforme a “natureza das argilas nela encontrada; em geral, quando as argilas são calcáreas contribuem para a formação de arenitos mais resistentes ao intemperismo de maneira a fazer com que os cursos d’água corram justamente sobre os arenitos pobres em cálcio. Eis porque são os espigões constituídos de solos mais ricos.”

²⁰ Para explicitar o termo Complexo Cafeeiro seguimos indicações como as de Graziano Silva (1996, p.8) sobre o tema (grifo nosso) “[...] as necessidades comerciais e financeiras para a comercialização e expansão das atividades agrícolas, a necessidade crescente de novos meios de transporte com o deslocamento da produção de café do Oeste, bem como a necessidade de novas máquinas e equipamentos (de beneficiamento, por exemplo) e de outros insumos (sacos de juta, por exemplo) fizeram com que o complexo cafeeiro engendrasses fora da fazenda de café atividades complementares como os bancos, as estradas de ferro, as fábricas têxteis, etc., atividades que foram, em grande medida, financiadas pelos excedentes acumulados pelos próprios fazendeiros de café.”

²¹ DESENVOLVIMENTO E MELHORAMENTO DA REDE FERROVIÁRIA DA COMPANHIA PAULISTA. Companhia Paulista de Estrada de Ferro, Departamento de Engenharia Civil, outubro de 1935. Disponível no site: <http://www.rosana.unesp.br/#!/pesquisa/laboratorio-de-patrimonio-cultural/projetos/projeto-memoria-ferroviaria-pmf/documentos---relatorios/cp/>

cultura do café, tornando-se um elemento presente na memória de muitos entrevistados.

*Quando você chegava em Marília, do Paraná, depois que você subia essa serra do Rio do Peixe, quando você vem de Assis, Echaporã para cá, **esse espigão de Marília era totalmente café**, tinha o miolo da cidade, aqui onde eu moro era cafezal. Por exemplo, onde é aquele ginásio do Estado, ali na Rio Branco, que depois era um campinho de futebol, perto do Tênis Clube, era tudo cafezal. Era um café só a cidade de Marília. **Todo esse espigão de Marília, que virou cidade, foi um cafezal muito, muito grande. Emendava com Garça, com tudo e ia lá para frente. O café ia daqui a Garça. Quando você vinha de trem, você vinha olhando esse cafezal todo.** (relato G.M.N.)*

Nesse contexto, a chegada de imigrantes europeus tornou-se imprescindível para a produção cafeeira, que necessitava de trabalhadores para suas lavouras. A aprovação da Lei 1045/1906²² possibilitou a entrada dos imigrantes para colonização do estado estabelecendo diversos incentivos e a promulgação do Decreto 6455/1907²³ especificou as diretrizes que deveriam ser seguidas na escolha dos locais de implantação dos núcleos coloniais²⁴, que poderiam ser criados por “empresas de viação férrea e fluvial, Companhias ou Associações e por particulares, com o auxílio ou não da União e dos Estados.”

Segundo relatos de Moreira; Magalhães (1936, p. 27), a fundação do patrimônio Alto Cafezal, em 1924, o primeiro que daria origem ao município de Marília, por Antônio Pereira da Silva e seu filho José Pereira da Silva (O “Pereirinha”), só foi consolidado após Pereirinha examinar as terras adquiridas da Companhia Agrícola e Pecuária de Campos Novos, localizadas na vertente do Rio do Peixe, cabeceira do Pombo, e encontrar um marco com os dizeres: “C. P. Exploração da Cia. Paulista, em 1916”, sinalizando que nessa área passaria os trilhos de suas composições ferroviárias. (RIBEIRO; YAMAKI, 2019, p. 5)

Essencial enquanto definição estratégica dos novos núcleos urbanos, percebe-se que o traçado da futura ferrovia também constituiu-se como um elemento condicionante no direcionamento do arruamento geométrico,

²² Lei nº 1.045-C, de 27 de dezembro de 1906 - dispõe sobre a imigração e a colonização no território do estado.

²³ Decreto nº 6.455, de 19 de abril de 1907 - Aprova as bases regulamentares para o serviço de povoamento do solo nacional.

²⁴ Art. 5. Núcleo colonial, para os efeitos deste decreto, é a reunião de lotes, medidos e demarcados, de terras escolhidas, férteis e apropriadas à agricultura ou à indústria agropecuária, em boas condições de salubridade, com abundância de água potável para os diversos misteres da população, contendo cada um deles suficiente área para o desenvolvimento do trabalho do adquirente, servidos por viação capaz de permitir transporte cômodo e fácil, em favorável situação econômica, e preparados para o estabelecimento de imigrantes como seus proprietários.

sobressaindo-se sobre a orientação norte-sul, leste-oeste prevista na Lei de Terras de 601/1850, na Lei 323²⁵ e no decreto 343²⁶, que definem, sempre que possível, seguir a orientação norte-sul, leste-oeste: “as linhas laterais serão orientadas, sempre que for possível, pelos azimuths verdadeiros N-S, e as do fundo e frente pelos azimuths L-O, igualmente verdadeiros”.

Condicionadoras do arranjo espacial em escala microrregional, as estradas antigas e as microbacias definem seus limites, direções e fluxos e, no contexto do Ramal de Agudos, a posição topográfica próxima às linhas formadas pelo topo dos espigões criam visuais e pontos focais.

Essa característica pode ser observada nos núcleos iniciais dos municípios ao longo da Companhia de Estrada de Ferro Noroeste. Segundo Guirardello (2002, p. 170), o plano desses povoados tomou por base “a longa reta originada pela linha da ferrovia, ou mesmo os limites de divisa da esplanada”, essencial para garantir uma observação melhor por parte do agente da estação e do movimento geral da esplanada. “Era também necessário que os guarda-chaves, que ficavam postados no início e fim do feixe de desvios, controlando os aparelhos de mudança de via, tivessem completa visão em direção à estação, bem como entre si.”

Estratégias técnicas e funcionais adotadas definiam o padrão de parcelamento, ao mesmo tempo colaboraram com a constituição de um plano visual, de forte caráter simbólico representado pela chegada à estação ferroviária. É possível constatar, ainda nos dias atuais, a amplitude visual²⁷ gerada no município de Vera Cruz (figura 18), permitindo identificar a produção cafeeira presente na paisagem, cultivo que evoca um sentimento de familiaridade com a região, como descrito na narrativa de M.L.S.

De Garça para cá, o café, característica forte de Garça a Marília. Era muito gostoso viajar com a janela aberta, nas curvas era possível ver toda a composição. As estações em si também, as estações eram de madeira, depois de um tempo em alvenaria. O padrão que a Companhia usava na construção das estações. Meio por cento de inclinação nos trilhos. Sabíamos diferenciar o tamanho das cidades pelo tamanho das estações. (relato M.L.S.)

²⁵ Lei 323, de 22 de junho de 1895

²⁶ Decreto n. 343, de 10 de março de 1896, parágrafo 2º artigo 195º

²⁷ Mackay (2010, p.15) considera a amplitude visual como uma varredura horizontal da vista, a longa distância ou panorâmica, a partir de um determinado local.

Figura 18 – Chegada à Estação de Vera Cruz em direção a Marília



Fonte: C. D. Ribeiro. 2018

Essa aplicação sistemática de Leis e Decretos de Povoamento e Colonização e, posteriormente, de Concessão de Ferrovias condicionaram os parâmetros para escolha e traçado dos núcleos urbanos, colaborando na configuração do território da Alta Paulista (YAMAKI, 2017, p. 68).

Respeitando essas premissas, os planos urbanísticos foram concebidos. Contudo, algumas características similares e distintas podem ser observadas, existindo a possibilidade dessas singularidades contribuírem com uma multiplicidade e diversidade de vivências.

Percebe-se a constituição dos municípios a partir de três formas distintas: a partir da junção de vários patrimônios, com os trilhos funcionando como um delimitador de fronteiras entre eles (Garça e Marília); formados de um único núcleo urbano, porém com o desenvolvimento em ambos os lados da ferrovia (Vera Cruz e Pompeia) e constituído por um único núcleo à margem da linha ferroviária (Oriente).

Nesse contexto, localizam-se as experiências vividas narradas pelos entrevistados, “o conjunto das lembranças que constituem a identidade frágil de uma

vida singular que resulta da mediação incessante entre um momento de distanciamento e um momento de apropriação.” (RICOEUR, 2007, p. 503)

Evocar essas lembranças nos leva à época de funcionamento da ferrovia, uma época de ouro, conforme descrito por P.M.V., ao ritmo e movimento do trem, às memórias felizes, “estrela norteadora de toda a fenomenologia da memória”, de Ricoeur (2007, p. 502) e sua relação com esses lugares e essas paisagens.

[...] pra gente era o melhor passeio do mundo, ia vendo a paisagem, queria descer pra ver as estações, então pra mim, foi uma época de ouro. (relato P.M.V.)

Dessa forma, o próximo capítulo tem a intenção de trazer à tona essas lembranças, conduzidas pelo “balanço do trem” e associar os rastros afetivos narrados com os rastros documentários.

4 NO BALANÇO DO TREM – RITMO E MOVIMENTO

Viagens
Trem que se movimenta
Gente que sobe
Outra que desce
Estação cheia
Por algum tempo... vazia
Fumaça apontando caminhos
A quem partiu sem direção
Fogo que arde na caldeira com a mesma força daqueles que partem cheios de ilusão
Trem que nos leva para longe ou perto
Destinos incertos
Trilhos que gemem com a simples força da caldeira
Esperança de mudança que move cada viajante

Na janela do trem
Apinhado de gente
Encosto o meu cansaço sem saber em qual estação do tempo
Da dor.... Eu me desfaço
Pelos vidros arranhados, imagens dos ipês amarelos desnudos
Vão desfilando
Na fria tarde outonal
A monótona marcha dos trilhos
Ecoando o som do meu vendaval.

(Terezinha Dias Afonso)

Falar de memória é falar de tempo vivido. Segundo Ricoeur (2007, p, 35), a memória existe “quando o tempo passa” e volta lapidado. O tempo dos trilhos é bem delimitado pelo período de operação da ferrovia do prolongamento do Ramal de Agudos, da (CPEF).

Entre o início do século XX e o final da década de 1980, as viagens eram frequentes, mas a partir da década de 1990, o movimento reduziu até a completa desativação da linha em 2001. Sua instalação pode ser considerada “um acontecimento fundador que define o eixo do tempo” (RICOEUR, 2007, p. 163), tornando-se uma referência a outros eventos e sua desativação, o início de outros e novos tempos, capazes de fortalecer novos lugares memoráveis.

Esse “eixo do tempo”, representado pela implantação da ferrovia, conduziu o recorte temporal e, conseqüentemente, todos os testemunhos foram coletados com pessoas que conviveram com o trem em funcionamento. Para esses indivíduos as lembranças desse período ainda estão presentes, amparadas em acontecimentos sociais, temporais e/ou espaciais e que perduram na memória, pois estes ainda permanecem ligados ao grupo. Halbwachs (1990, p. 86) explica que “toda a memória coletiva tem por suporte um grupo limitado no espaço e no tempo”

Embora os relatos tenham sido coletados individualmente, como parte da “minhadade” de cada entrevistado, nas narrativas dois grupos se destacaram: o núcleo familiar, inclusive com histórias dos antepassados imigrantes e o de trabalho, composto por ex-ferroviários.

Na trilha aberta por Ricouer (2007), compreendemos a memória e com ela, as lembranças, como sendo dialeticamente pessoais e coletivas. As recordações narradas e aqui transcritas estão diretamente relacionadas ao período de funcionamento da ferrovia e continuam vivas na consciência.

Mas, sobrevivem suas histórias que relembram um tempo em que a “Paulista” gerou muitos empregos e proporcionava passe livre aos ferroviários e aos seus filhos e possibilitou à população trafegar aos mais variados locais em busca de oportunidades ao longo dos trilhos. Seguíamos viagens em visitas a nossos parentes e amigos, na busca de empregos, tratamentos de saúde e até cursar faculdade, sentindo o balanço do trem. (relato W.A.T.M.)

Um período, especialmente em meados do século XX, em que os meios de transportes eram mais escassos e a possibilidade de deslocamento e comunicação mais restritos. Com isso, o sujeito estava submetido a permanecer e construir sua história na sociedade local e no lugar, com “uma convivência longa e repetitiva com os mesmos objetos, os mesmos trajetos e as mesmas imagens”. (SANTOS, 2006, p. 222)

A chegada dos trilhos propiciou um elo de conexão com o mundo, possibilitando conhecer novos lugares e tornando-se uma fonte de informações, pois a ferrovia “era o centro da vida, porque a comunicação entre as cidades acontecia”(A.I.H.). Mercadorias, jornais, revistas, tudo chegava por intermédio do trem, “Pompeia era mais ou menos assim, quando chegava o trem, chegava o jornal, as revistas, as pessoas, tudo girava em trono do trem” (A.I.H.), fomentando a

diversificação dos negócios e a criação de oportunidades de trabalho como descrito por G.O.D.

A gente usava muito na época que eu trabalhava no bazar. Eu me lembro, o dono do bazar, que era seu Pedro, ele utilizava essa ferrovia. Uma vez por mês ele ia fazer compras em São Paulo. Ele fazia as compras durante a semana, uma parte ele trazia com ele mesmo e a outra ele despachava, vinha através do trem cargueiro e eu, inclusive, ia buscar ele (sic) na ferrovia, na estação para levar a mercadoria que ele tinha comprado.

Eu tenho história de pessoas que, naquela época, utilizavam o trem de passageiros e chegavam sete horas, oito horas da manhã. Tinha um senhor que comprava os jornais. Os jornais vinham por intermédio (sic) desse horário e ele vendia os jornais. Inclusive ele virou escritor de novela, né? Você sabe da história dele, né? É o Benedito Rui Barbosa, ele morou aqui, o maior tempo em Vera Cruz. E o primeiro serviço dele, que ele conta, é que ele ia até a estação pegar alguns jornais e vendia, naquela época era cinquenta centavos cada exemplar. O trem tem essa história dessa pessoa que utilizou muito, certo? Os jornais vinham pelo trem. O trem saía de São Paulo, acho que onze horas, meia noite e passava aqui entre sete, oito horas da manhã. Todo santo dia vinha esse jornal. Esse escritor que se tornou famoso, utilizava desse transporte para venda dos jornais. O ganha pão dele. (relato G.O.D.)

Assumindo esse papel de interlocutor entre distintos lugares, a ferrovia permitiu o deslocamento mais eficiente a novas terras e conseqüentemente, a criação de uma diversidade cultural, com a chegada dos imigrantes e colonos de outras regiões.

*Viajei por várias cidades pela ferrovia. **A ferrovia era um apanhado de outras ferrovias, com culturas diferentes em cada lugar.** Em cada lugar que passei sempre tinha algo novo para aprender. Um termo local, uma característica, as histórias daquela região com a ferrovia. Histórias. Ferroviário tem muita história para contar. (relato M.L.S.)*

Dessa forma, novas histórias e geografias de vidas foram sendo construídas, estreitando laços de afetividade e originando um senso de pertencimento. As novas experiências cotidianas, “os pertences, os parentes, os amigos e a base territorial experienciada fazem parte do acervo íntimo do indivíduo. Pausa, movimento e morada conferem ao mundo vivido a distinção de lugar”, de lar. (MELLO, 1990, p.102)

As recordações no balanço do trem vão surgindo e as narrativas revelando os elementos significativos que ficaram gravados na memória. Importante ressaltar que o anseio não é julgar a eventual fidelidade dos relatos derivados das experiências vividas pelas pessoas, mas sim captar algumas histórias de vida,

rastros afetivos desse período, provavelmente indícios de que a paisagem pode significar muito mais do que apreende o olhar.

Neste capítulo, o intuito foi trazer à tona essas recordações, através da **investigação dos rastros afetivos**, com ênfase nos dois grupos identificados: o núcleo familiar, mediado pelos imigrantes e pelas memórias familiares e as memórias de ofício, que ao longo da pesquisa mostraram a força da ferrovia na dinâmica da vida daqueles que com ela conviveram. Nesse contexto, a minhadade dialoga com coletividade, em termos de pontos identitários de memória.

Os rastros afetivos revelam as sutilezas de experiências vivenciadas, passíveis de uma conexão sensível com o lugar, enquanto a história descrita nos rastros documentários, reflete uma narrativa, em grande parte, pautada em uma supremacia econômica. Busca-se encontrar nos relatos coletados histórias de vida entrelaçadas com as de imigrantes, sinalizando o caminho trilhado para o sentimento de vínculo com o lugar.

4.1 NOVOS VÍNCULOS COM O LUGAR – DA ESTRANHEZA À FAMILIARIDADE

Um sentimento comum perpassou todas as narrativas no momento da recordação: o encantamento, a magia que as viagens de trens propiciaram. O movimento, o ritmo, o som, o cheiro, as imagens, os eventos familiares e as ações concretizadas no interior dos vagões estão gravadas na memória e são relatadas com grande emoção.

No momento da recordação, o balanço do trem demonstra o quanto a paisagem e o sujeito estão entrelaçados, sendo possível, como destacado por Berque (1994, P. 29), entender que “já não podemos considerar a Terra como um objeto, a partir do momento que ela não existe para nós, senão na trajetividade do ecúmeno, onde não somente se funda nossa própria existência, mas que envolve o nosso próprio ser.”²⁸

Na investigação da relação da memória com a paisagem ao longo dos trilhos do prolongamento do Ramal de Agudos, da CPEF, diversas narrativas ressaltam a imigração de antepassados ou amigos como relevantes na construção dos vínculos de pertencimento às cidades da Alta Paulista. Os imigrantes avistavam

²⁸ Texto original em francês: “[...] c’est comprendre qu’elle ne peut plus être considérée comme un objet, du moment qu’elle n’existe pour nous que dans la *trajectivité* de l’écumène où non seulement se fonde notre propre existence, mais qui engage notre être même. (BERQUE, 1994, p. 29)

na ferrovia a oportunidade de mudança de vida. Desembarcavam na plataforma das estações da Alta Paulista com a perspectiva de reconstruírem suas histórias e geografias de vida.

Analogamente, observa-se nos rastros documentários a descrição da contribuição dos imigrantes como um fator essencial no povoamento da região. Historicamente, a colonização, simultaneamente a implantação do sistema ferroviário, estão vinculados à atividade cafeeira, configurando um cenário econômico de oportunidades e prosperidades. (MATOS, 1990, p. 166)

Durante um bom tempo, o café dominou a paisagem, desencadeou muitas histórias, valorizou a região e ficou registrado na memória da maioria dos testemunhos. O narrador (J.P) lembra de uma competição organizada pelo escritório encarregado da exportação cafeeira do estado de São Paulo, que deu a vitória à fazenda Guajuvira, localizada na Bacia do Rio do Peixe, destacando a qualidade da produção dessas terras.

A produção de algodão da fazenda Guajuvira foi a maior do estado de São Paulo, nos anos quarenta e, a de café, também imensa, era de excelente qualidade. Nessa época, o escritório que se encarregava da exportação cafeeira do estado de São Paulo, organizou uma competição para escolher o melhor café, para enviar para o Papa Pio XII, no Vaticano, e foi vencedor o café da Fazenda Guajuvira! (relato J.P.)

Perceptível a importância da produção agrícola instalada nas fazendas da Alta Paulista, que associada com a linha ferroviária originou diversas oportunidades de trabalho e permanência, atraindo principalmente imigrantes em busca de novas perspectivas.

Os imigrantes que aqui desembarcaram não deixaram apenas seus países, mas sim suas raízes, sua paisagem, sua cultura, suas experiências vivenciadas, sentidas e aprendidas. Na reflexão de Berque (2010, p. 18), sob o olhar da realidade do mundo sensível, é como se uma parte do ser fosse arrancada quando este deixa um lugar ao qual estava muito ligado. Chegam, segundo Monbeig (1984, p. 384), “a uma Terra sem passado”, sem lembranças a serem rememoradas, sem suas histórias de vida. Encontram uma paisagem exótica e desconhecida, sem vínculos e relações pré-estabelecidas.

Segundo Santos (2006, p. 222, 223), “quando o homem se defronta com um espaço que não ajudou a criar, cuja história desconhece, cuja memória lhe

é estranha, esse lugar é a sede de uma vigorosa alienação.” O sentimento de insegurança e desorientação prevalece em um primeiro momento. Entretanto, passado esse momento, “o espírito alerta se refaz, reformulando a ideia de futuro a partir do entendimento novo da nova realidade que o cerca.”

Na maioria dos relatos esse processo da perplexidade à familiaridade é efetivado, contudo, na história narrada por G.M.N. sobre a sua bisavó, uma imigrante espanhola, é possível constatar que ela não se adaptou à nova realidade, evidenciando a estranheza sentida com “a perda do lar ou a perda de seu lugar” que, segundo Buttimer (2015, p.6), “frequentemente podem acionar uma crise de identidade.”

A mãe trouxe os filhos para o Brasil, mas por acaso ela e um dos filhos não se acostumaram e voltaram para a Espanha. Aí os dois filhos mais novos ficaram aqui, um era o meu avô, que se chamava Gregório e o outro Francisco Ângelo, que é o avô dos meninos que são donos do supermercado Tauste. (relato G.M.N.)

Os imigrantes deixaram seus descendentes e novos enredos de vida foram construídos e fincados na região, como revelados na fala de G.M.N., na qual a ligação afetiva com a história da família está permeada com suas próprias vivências. Relembrando o passado, G.M.N. narra a trajetória da bisavó, do avô e do pai, vidas intrinsecamente ligadas à sua própria existência e a construção de conexões com o lugar, essencialmente marcada pelo café e pela ferrovia.

*A minha bisavó ficou viúva na Espanha. Ela era de uma vila chamada Tauste, em Zaragoza. Cuba estava se libertando da Espanha, então os rapazes muito novos que moravam na Espanha estavam sendo mandados para a revolução de Cuba. Então, como ela tinha ficado viúva, ela montou em um navio, sem nada, e veio para o Brasil com três filhos e desceu no porto de Santos e de lá, na imigração, normalmente as famílias espanholas iam para a região de Jaú. De lá eles foram trabalhar em uma fazenda em Jaú, **ser colono de café**. Depois disso que eles começaram. Voltaram para São Paulo. Meu avô tinha uma pequena casa, antigamente era “Secos e Molhados”. Ele tinha uma casa de Secos e Molhados e tal, mas ele era meio aventureiro, andou por bastante lugar até chegar em Marília. (relato G.M.N.)*

Segundo Monbeig (1984, p. 385), nas regiões com desenvolvimento cafeeiro mais expressivo, instalaram-se as fundações urbanas mais importantes. “Dizia-se em Marília que, em relação a solos de igual qualidade, um alqueire na Paulista vale duas vezes mais que na Sorocabana.”

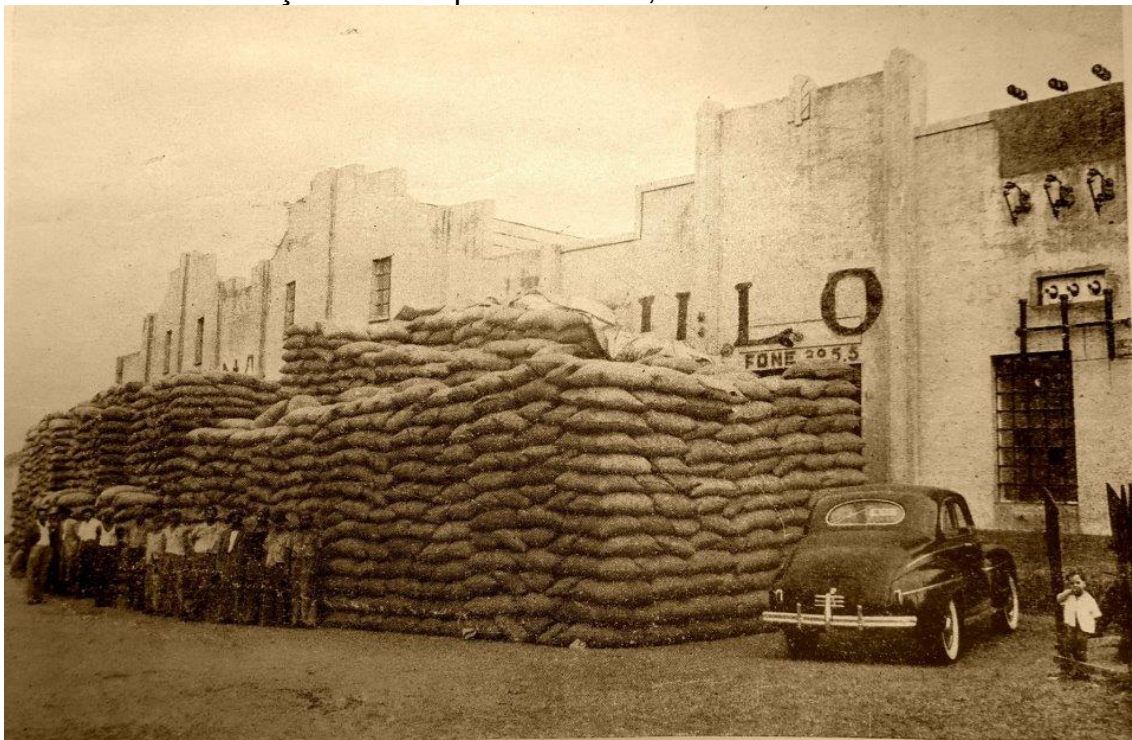
O café gosta de altitude e Marília tem altitude porque fica no pé da serra.

Você pode ver que nós estamos acima de 700 m de altura. Então, para o café, quanto mais alto melhor. Tanto é que agora ele está em Minas, tem café até 1000 m de altitude. Então Marília sempre teve uma lavoura de café muito boa e sempre produziu muito café. Meu pai tinha uma indústria de transformação de café, que naquele tempo se chamava “máquina de café”, por acaso Marília tinha mais de 20 máquinas de café na década de 50, depois 60, que eram todas pessoas, famílias que beneficiavam café ou das fazendas deles ou comprando café e beneficiando e, para essas pessoas poderem fazer, levantar um dinheiro com esse café, eles tinham que depositar o café na estação ferroviária. Então, você entregava seu café, o chefe da estação recebia esse café, você empilhava e colocava tipo um selo, alguma coisa com o nome do proprietário ou da máquina de café ou da fazenda, café tudo beneficiado, pronto para ir para Santos. Então, a partir do momento que você depositava seu café na estação, ele tinha que ter um padrão exigido pelos compradores de Santos, né? Ai você poderia requerer um conhecimento para poder levantar um dinheiro no Banco do Brasil, principalmente o Banco do Brasil ou alguma outra instituição bancária que ia te fazer um empréstimo, ou para você comprar mais café ou para você cuidar da sua lavoura até você vender aquele café, receber, pois as vezes o preço estava barato, as pessoas esperavam uma boa temporada até ele se recuperar. (G.M.N.)

*Eu nasci aqui em 1949, eu nasci em uma fazenda chamada Santa Madalena, próxima de Marília. **Essa aqui era a máquina do meu pai, tinha tanto café naquela época. Essa máquina existe até hoje** (Figura 19), está meio abandonada porque minhas irmãs negociaram o prédio e ficaram para elas. (relato G.M.N.)*

Neste momento, as referências espaciais, de pertencimento ao lugar, e temporal se acentuam, “*tinha tanto café naquela época*”. A narrativa é interrompida para mostrar fotos que retratam a fazenda e a máquina de café. As imagens desses rastros inscritos no meio construído e o modo como o tempo os impregnou estão registradas nas figuras 19, 20 e 21.

Figura 19 – Máquina São Paulo – Irmãos Montolar – Benefício de Café e Arroz Rebenefício e Catação. rua Duque de Caxias, 6 – Telefone 3255 – Marília - SP



Fonte: Marília – Monografia editada. Compilação Waldemar da Rocha Barros. P. 39.

Figura 20 – Máquina São Paulo – Irmãos Montolar – década de 1950



Fonte: IBGE – Disponível: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=444634> Data de acesso: 27/01/2022

Figura 21 –Máquina São Paulo - 2022



Fonte: C. D. Ribeiro. 2022

Vários autores, entre eles: Matos (1990), Monbeig (1984), Martins (1971), Martini (2000), Pereira (1990), Milliet (1946), entre outros, salientam a importância da produção cafeeira no desenvolvimento do “Novo Oeste Paulista”. Contudo, edifícios arquitetônicos representativos deste período, como o resquício da Máquina de Café, ainda existente na paisagem urbana, constituem-se representação de um passado, presente apenas nas lembranças de familiares que possuem estreita vivência com o local. A própria instalação da máquina de café está entrelaçada com lembranças das relações geradas na “nova terra” e a construção de novas histórias de vida:

Meu pai sempre foi produtor e maquinista de café. Indústria de transformação. Necessariamente você não precisava ser o produtor de café. Quando eles começaram a comprar o café eles não tinham nenhuma propriedade ainda, aí, depois que o Coronel Galdino de Almeida, que se tornou grande amigo deles, que era dono de toda essa área ali em frente ao Tênis Clube, tudo ali, vendeu o terreno dessa máquina. Essa máquina tinha uma vila, onde ficavam todos os funcionários. Meu pai e meu tio construíram, se não me engano, umas 12 ou 15 casas ali em frente ao Tênis Clube. Existem até hoje essas casas que eram em frente a máquina. O Coronel Galdino vendeu para o meu avô essa área, em 1938 e se tornou um grande amigo da família, tanto que os filhos dele, o seu Galdininho, Alfredo de Almeida e Zezé de Almeida, que são fundadores do Bradesco, que se chamava Casa Bancária Almeida, ficaram amigos

dele para o resto da vida, eram amigos, amigos mesmo. Marília era uma cidade pequena, então foi uma época muito boa, de boas amizades e a cidade crescendo e se desenvolvendo, né? (G.M.N.)

Coronel Galdino de Almeida, era um dos grandes fazendeiros da região. Na planta do município de Marília, de 1932 (figura 22), é possível observar a grande extensão de terras pertencente a ele e o pequeno núcleo urbano. Essas terras estão localizadas na antiga Fazenda Barbosa, uma das fazendas iniciais do primeiro fracionamento da enorme gleba de terra, compreendida entre o espigão divisor dos vales do Paranapanema e do Peixe.

Figura 22 – Planta do Município de Marília



Fonte: Pesquisa: RIBEIRO, C. R. D. Arte: RIBEIRO, C. R. D. PORTALUPPI, P. Ano 2020. Mapa base: Planta do município de Marília maio de 1932 e Planta da Fazenda Ribeirão da Garça.

Os rastros documentais traduzem em uma macro escala a configuração do território e a organização espacial. Refletem o tempo histórico e cronológico, registrando as marcas externas, contudo não são capazes de revelar as relações estabelecidas com o lugar. Ao ouvir o relato de G.M.N., as terras do Coronel Galdino adquirem um novo sentido, pois a partir delas os vínculos familiares, de amizade e trabalho são fortalecidos.

Novos laços afetivos são constituídos e o edifício da Máquina de Café, embora abandonado, permanece como um registro das vivências guardadas na memória. A estranheza inicial da imigrante espanhola dá origem ao

encantamento dos que aqui permaneceram e fincaram suas raízes. “A noção de espaço desconhecido perde a conotação negativa e ganha um acento positivo, que vem do seu papel na produção da nova história.” (SANTOS, 2006, p. 224)

Histórias de admiração e orgulho são narradas pelos entrevistados. Em alguns casos, experiências vivenciadas por outras pessoas, mas que, de certa forma, impactam em suas vidas e marcam seus espíritos. No relato de (A.I.H.), a força da imigração japonesa transparece e o ato de coragem de um imigrante transformará um espaço no “*fim do mundo*”, “*que não tinha nada*” em um lugar, “um centro de significado construído pela experiência”. (TUAN, 1975, p. 6)

Eu não lembro quando a ferrovia chegou em Pompeia, mas o seu Nishimura veio para Pompeia em 1938. Ele parou em Pompeia porque era a última estação da Companhia Paulista.

O Nishimura era uma pessoa muito sábia, muito cabeça boa. Quando ele casou, ele não tinha dinheiro para nada. Ele trabalhava na oficina, até o sapato que ele casou foi emprestado por um químico que era amigo dele e depois veio trabalhar em Pompeia.

*Aí ele casou com a dona Tiekô, nasceu a primeira filha Matiko e aí ele falou: “Aqui não vai dar para sobreviver com o que eu sei fazer, aqui na cidade grande. Eu vou para onde não vai ter concorrência. Onde não tem concorrência é **no fim do mundo**, onde ninguém vai querer ir.” **Ele veio para Pompeia quando não tinha nada, era um mato com algumas casas de madeira.** Não tinha hotel, não tinha nada. Então, quando ele chegou, ele foi recepcionado por uma família chamada Hanada, já falecido, ele era aquele típico líder da colônia. Na época a colônia japonesa era muito forte, muito unida, porque eles tinham que sobreviver. A primeira coisa que eles faziam era montar um clube japonês para se reunir, para ficar juntos e aí sempre tinha um líder, que era mais instruído, personalidade de líder. E aí eles ajudavam as pessoas que iam chegando. Tem culturas que são muito assim, ajudam. E aí, seu Nishimura chegou e ele ficou hospedado na casa desse senhor Hanada. Porque vai dormir onde, né?*

*Hoje a gente não imagina. Se você é jovem dorme em qualquer lugar, mas se já é casado, tem uma filha pequena, não pode dormir ao relento. Então, **Pompeia era o fim do mundo**, na época a ferrovia era o único meio de comunicação com a civilidade. O único meio. Por isso que tudo se desenvolvia ao longo da ferrovia. Hoje tem a Mogiana, a Paulista, a Sorocabana, as grandes cidades estão ao longo dessas ferrovias. Entre uma e outra vão surgindo algumas cidades. (relato A.I.H.)*

Em 1938, o pequeno núcleo urbano de Pompeia não possuía praticamente nada, como relatado por A.I.H. “*ele veio para Pompeia quando não tinha nada, era um mato com algumas casas*”. Circunstância existente nesse período, pois os trilhos do prolongamento do Ramal de Agudos só chegaram em 1933 e permaneceram como ponto final até 1941. A expressão “*Pompeia era o fim do mundo*” representa uma situação momentânea, visto que nessa ocasião já

havia estudos e, portanto, expectativas do prolongamento da linha até Panorama, avançando para o Estado do Mato Grosso do Sul.

Interessante na fala de (A.I.H.) que, independente dos imigrantes japoneses chegarem em uma “Terra” desconhecida e sem lembranças afetivas, eles rapidamente montavam um clube japonês, com as referências das suas raízes e com a perspectiva do encontro de pessoas que compartilhavam lembranças vinculadas ao mesmo lugar.

Uma hipótese é que a estratégia de trazer ícones da sua terra natal possa ser uma forma de minimizar o desconforto inicial de deixar para trás uma parte do ser e o clube japonês, como símbolo da sua cultura, resgata a noção do “lar”. Essa prática instiga a pensar na relevância exercida pelas estruturas espaciais na conservação da memória, pois segundo Bergson (1999, p. 106) “nossa vida diária desenrola-se em meio a objetos cuja mera presença nos convida a desempenhar um papel: nisso consiste seu aspecto de familiaridade”.

Shunji Nishimura deixou um legado e suas ações, como a fundação da Jacto²⁹ e da Fundação³⁰, permitiram a construção de outros lugares, símbolos modelos para diversas pessoas. Ignorou a perplexidade inicial, buscou o entendimento da nova realidade e contribuiu para o encantamento das oportunidades oferecidas pela estrada de ferro e pelo pequeno núcleo urbano de Pompeia.

A permanência dos imigrantes possibilitou a construção de uma nova relação com esse lugar e com essa paisagem, como é possível perceber no relato de A.I.H, ao narrar a história de vida do sr. Nishimura, ou mesmo no discurso de G.M.N. sobre suas origens familiares.

Assim, a próxima geração crescia envolta pela paisagem, constituída, em grande parte, pela ferrovia e pelo café. Admiravam o arrojo dos pais, dos avós ou bisavós e mesmo aqueles que não habitam mais na região guardam com carinho as lembranças desta época.

Ao enviar a carta, (T.A.D.A.) relatou a emoção que sentiu ao recordar a história que seu marido contava com tanto orgulho, dos pais, imigrantes

²⁹ A empresa de Máquinas Agrícolas Jacto foi fundada em 1939, por Shunji Nishimura, imigrante japonês que chegou ao Brasil em 1932 e em Pompeia em 1938.

³⁰ A Fundação é a querida herança que o imigrante japonês Shunji Nishimura e sua família criaram para dizer: “**Obrigado, Brasil**” e ela chega aos 42 anos como um ecossistema de educação e inovação para o país. Fonte: <https://fsnt.com.br/>

portugueses.

A ferrovia também alterou a vida de muitas vidas. Os pais do meu marido, imigrantes portugueses, chegaram ao Brasil, vindos de Portugal, após a Primeira Guerra Mundial. Foram conduzidos pelos agentes da imigração para a região Sorocabana, onde trabalharam alguns anos na lavoura de café.

Após algum tempo, ao visitar parentes que moravam em Duartina (cidade vizinha de Garça), meu sogro percebeu que ali estava a oportunidade de mudar de vida. A cidade recebia muitos trabalhadores para a construção da ferrovia que se avançava pela região da Alta Paulista. Mudou-se com a família para Duartina onde abriu uma pequena quitanda, depois um empório.

Passado algum tempo, com boa visão para negócios, mudou-se para Tupã, cidade que recebia no momento muitos trabalhadores braçais, empreiteiros e engenheiros para a construção da ferrovia que continuava se expandindo pela região. Ali abriu um hotel e durante bom tempo ofereceu hospedagem para esses novos funcionários da ferrovia. Não chegou a se enriquecer, pois, teve uma morte súbita e precoce.

Meu marido, anos depois, ainda falava com orgulho sobre como a ferrovia mudou a vida de seus pais. De colonos lavradores a comerciantes de respeito. (relato T.A.D.A.)

Para dar vazão ao escoamento da produção cafeeira e cereais da região, progressivamente, ocorreu a extensão da linha, com a inauguração da estação de Tupã em 1941. Como ponta da linha, ampliaram as possibilidades de trabalho e as expectativas de ressignificação do lugar e posteriormente com a consolidação do tronco oeste, a circulação de mercadorias cresceu e aumentou o deslocamento de passageiros.

Assim como o sr. Nishimura vislumbrou a oportunidade de se estabelecer em um núcleo urbano pouco desenvolvido, sem nenhuma concorrência para reconstruir sua vida, o sogro de T.A.D.A. também percebeu a oportunidade de mudança de vida, conforme avançava o prolongamento dos trilhos.

É possível observar tanto no relato de A.I.H. quanto no de T.A.D.A. que as lembranças estão permeadas por experiências vivenciadas por outros indivíduos, porém a proximidade afetiva com essas pessoas, as lembranças compartilhadas em diversas situações e o vínculo com o lugar permitem associá-las as próprias lembranças.

Apaixonado pela ferrovia, K.H.R.S. lembra com afeto dos avós imigrantes, estabelecidos em Vera Cruz e a recordação atesta a construção de uma história familiar, de um vínculo estabelecido no local. As marcas registradas em sua memória estão sempre interligadas entre o espaço da estação ferroviária e sua história familiar.

*Minha avó morava a duas quadras da estação de Vera Cruz. Na última rua, lá embaixo. Você vai até o final e descendo aquela rua, na terceira travessa. **A minha família, meus tios são todos daqui.** Minha avó é portuguesa e meu avô italiano. Meus avós são imigrantes (portugueses e italianos). Eles se conheceram no navio, desceram em Santos, foram para Matão, que era a colheita de café, e depois vieram para Água Fria. Moraram um tempo lá e, de lá, vieram para Vera Cruz e os últimos dias deles foram aqui. A minha infância era passear para Bauru, Marília, Panorama, São Paulo, sempre de trem. A gente vai crescendo, fica pensando em quando vai chegar uma idade para gente viajar sozinho e na minha mocidade foi isso aí. Minha juventude foi andar de trem. Bauru, Marília, Panorama. Aí a gente vai expandindo, quer conhecer outros lugares. Fui para Araraquara, Presidente Prudente, Presidente Epitácio. Eu corri bastante, eu tenho bastantes relatos da ferrovia, **mas o que mais me marcou foi a Alta Paulista, porque os meus parentes estão aqui, meus primos.** Era ir de Garça para Panorama, de Garça para São Paulo, às vezes pegava no final de semana só pelo prazer de passear, de curtir a ferrovia, estar dentro do trem olhando a paisagem. (relato K.H.R.S.)*

Descreve a origem dos avós, imigrantes portugueses e italianos e suas respectivas trajetórias antes de chegarem à cidade de Vera Cruz, contudo, a todo instante, percebe-se o reflexo da sua apropriação³¹, como na afirmação: “*a minha família, meus tios, são todos daqui*”, expressando o sentimento de filiação ao lugar e reconhecendo a Alta Paulista como o “lar”. A paisagem ao longo dos trilhos ferroviários é uma extensão do seu próprio ser.

E assim, o estranhamento inicial suscita a compreensão de uma nova realidade, o encontro de novas referências, que serão a base da constituição dos vínculos afetivos estabelecidos entre as pessoas e o lugar. Observa-se, portanto, a intrínseca relação entre os familiares imigrantes, parentes e amigos com a paisagem à beira da linha.

4.2 PAISAGEM E TRILHOS – MEMÓRIAS FAMILIARES

Em constante interação com distintos elementos, conforme descrito por Berque (2004), é inegável não pensar na noção de paisagem como uma construção cultural. O olhar para a paisagem estará mediado por esse contexto. Entretanto, se considerarmos a paisagem como uma extensão do mundo interior de cada pessoa, mesmo o homem sendo um ser social, estabelecerá relações com a paisagem que propiciará experiências únicas, que fará parte da sua “minhidade”,

³¹ O professor de filosofia Dr. Rui Josgrilberg dentro de uma concepção fenomenológica define o verbo apropriar como “incluir no movimento de si mesmo”. Essa definição é apresentada em um ciclo de aulas sobre “Tempo e Narrativa”, volume 1, 2 e 3.

Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=YQKmZ0nXOUM> . Data de acesso: 26/07/2021.

como registrado por P.M.V.

Então, a ferrovia ficou integrada à minha infância, fazia parte do nosso dia a dia. Se ia pra cidade era pela linha, se estava em casa era vendo o trem passar e, quando não, a gente ainda ia pra estação pra ver o trem chegar. (relato P.M.Z.)

Na fala de P.M.Z. as suas práticas cotidianas estão diretamente relacionadas à ferrovia. Existe uma interiorização dos trilhos e essa ligação mediará uma experiência única com esse lugar, sendo possível perceber como as ações diárias possibilitaram outras perspectivas e interações com a paisagem, assim como as viagens de trem. Na fala de E.A.S.A. as constantes viagens de trem de Pompéia para São Paulo, passando por Americana, realizadas ao lado do pai colabora com o sentido de pertencimento a um determinado lugar.

O barulho do trem, entre os vagões tinha aquela junção, então, muitas vezes, meu pai me levava ali naquela junção entre vagões e você conseguia ver o enfoque da paisagem, bem rápido em relação ao entroncamento dos vagões. Tecnicamente eu gostava muito quando passava por Americana porque meu pai falava que era a cidade que eu havia nascido e aí eu sabia onde eu tinha nascido, porque o trem passava por Americana e meu pai falava: “você nasceu aqui e você saiu daqui com dois anos de idade”. Então, quando eu cresci já sabia onde eu tinha nascido, por conta do trem. Me traz lembranças do meu nascimento e do local. (relato E.A.S.A.)

Sob outra ótica, K.H.R.S. descreve a experiência de viajar na locomotiva e constata que é muito mais instigante a visão ampla dos trilhos, adentrando pela diversidade de plantações até o surgimento do próximo núcleo urbano. Essa diversidade é fruto do processo de ocupação da Alta Paulista, que independentemente do predomínio da produção cafeeira, “a demanda progressiva por terras virgens resultou na primazia da pequena propriedade” (PEREIRA, 1990, p. 92)

Eu passava mais tempo dentro do trem e também das locomotivas, eu adorava. [...] Ele me chamava para ir dentro da locomotiva, era uma alegria total. Eu adorava ver os maquinistas trabalhando. Da janela do trem é legal ver a paisagem, mas da frente você vê tudo o que está acontecendo, você tem uma visão ampla dos trilhos. Ali a gente via bastantes coisas, a diversidade de plantações, como eu comentei. Hoje só cana-de-açúcar, eucalipto, mas naquela época só via café. Saia de Garça até Tupã era só café e um pouquinho de cana-de-açúcar. Hoje você vai de Oriente até Adamantina é só amendoim. (relato K.H.R.S.)

Diversos fatores contribuíram para essa organização espacial composta por pequenas propriedades. Dentre elas, a crescente aquisição de terras por imigrantes e colonos, incentivados pela aprovação dos decretos de colonização e a crise do café que contribuiu para a policultura na região.

Müller (1951, p. 13 apud NOGUEIRA, 2015, p.10) destaca que a grande fazenda de produção cafeeira, do início do século, configurando uma “paisagem do mar verde do café por todos os cantos”, monótona, foi sendo substituída, com a crise do café, pela policultura, “criando novas paisagens, mais variadas, novos gêneros de vida, também mais variados”, nascendo nesse momento o pequeno produtor da policultura, o “sitiente”.

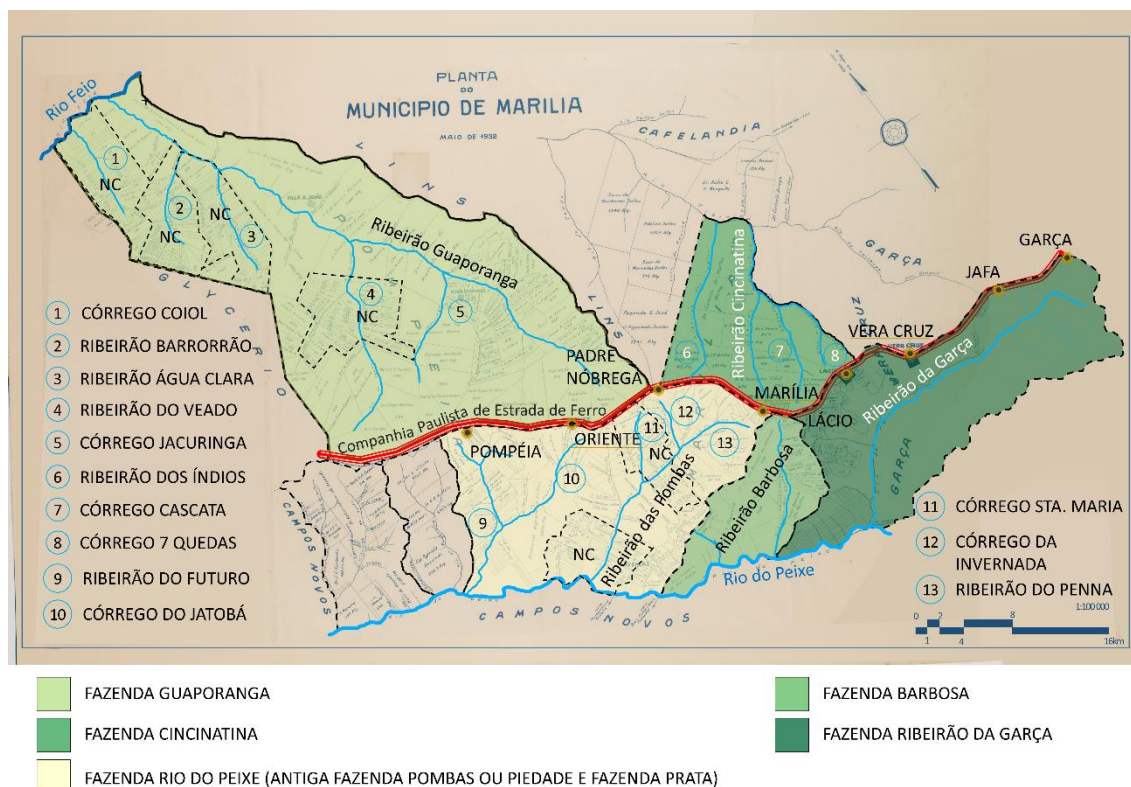
Ao contrário de antigas regiões produtoras de café, a produção cafeeira da região da Alta Paulista ocorreu próxima à crise de 1929. Dessa forma, propicia uma demanda por outras produções agrícolas e o processo de colonização privilegiou as pequenas propriedades, transformando-se em uma característica peculiar dessa área.

Em Marília, a responsável por grande parte da colonização da região foi a Companhia Pecuária e Agrícola de Campos Novos, iniciando as primeiras demarcações para o parcelamento das terras que seriam vendidas no início da década de 1920. (PEREIRA, 1990, p. 44)

Elaborou uma divisão constituída de lotes em faixas estreitas e compridas, que partia das encostas em direção aos vales, permitindo que todos fossem providos de água e que estradas de rodagem ou picadas possibilitassem os acessos aos lotes, formando pequenas propriedades.

Observa-se, na figura 23, o espigão e os rios definindo os limites das cinco fazendas iniciais, constituídas a partir de um ribeirão principal e afluentes e a demarcação dos núcleos coloniais (NC), com os lotes em faixas. “A mescla de áreas de lotes maiores tendendo ao retângulo e lotes menores em faixa é a maior característica da paisagem da região.” (RIBEIRO; YAMAKI, 2019, p. 13)

Figura 23 - Planta com a identificação das fazendas iniciais que deram origem às cidades de Garça, Vera Cruz, Marília, Oriente e Pompeia.



Fonte: Pesquisa: RIBEIRO, C. R. D. Arte: RIBEIRO, C. R. D. PORTALUPPI, P. Ano 2020. Mapa base: Planta do município de Marília maio de 1932.

Essa diversidade é percebida e vivenciada nas viagens realizadas pelos entrevistados, conforme a experiência relatada por J.H.D.Z. A característica visual é ressaltada ao falar de paisagem, entretanto, os outros sentidos se fundem na memória. A paisagem é percebida através da visão, da audição, do olfato, do paladar e do tato, reforçando a ideia de que o estudo da paisagem deve transcender a “psicologia do olhar”. (BERQUE, 2004)

*Uma vez dentro do trem, só alegria ver a **passagem diversificada da paisagem pela janela**, aquele carrinho de lanche que, passando pelo corredor, aguçava a sede pelo famoso guaraná, obrigatório em toda viagem é inesquecível, ainda, sem falar, no cheiro do óleo queimado pela locomotiva, do barulho do atrito do aço entre as rodas e os trilhos, de ver o embarque e desembarque das pessoas em cada parada e, claro, assim que soava o apito, significava que o trem iria partir, então, era hora de dar tchau para as pessoas que ficavam na estação e de ser respondido, mesmo sem conhecer ninguém, e assim, seguir realizado até a próxima parada. (relato J.H.D.Z.)*

Em algumas situações retratadas, a paisagem ainda é colocada apenas enquanto cena que se apreciava, vistas emolduradas pela janela do trem, pequenos fragmentos, “[...] *De curtir a ferrovia, estar dentro do trem olhando a paisagem*” (K.H.R.S.), “[...] *Queria sentar na janelinha, para ver tudo, a natureza. Gostávamos muito de fazer esses programas de viagens.*” (C.L.G.N.).

Na lembrança de C.A.R., essa paisagem adquire um significado único, pois não se caracteriza apenas como um deslocamento de uma cidade a outra, mas simboliza um momento afetivo compartilhado em família e conservado em seu íntimo. A paisagem, o trem, o vagão restaurante, todos esses elementos estão interligados na recordação.

*Uma coisa interessante, quando eu tive minha primeira filha, a Camomila, ela nasceu em Bauru, porque meu ex-marido era repórter da Globo, lá em Bauru e nós sofremos um acidente de carro voltando do casamento do João Marcos Gomide, que também era da Globo, em Prudente. Nosso carro ficou 40 dias na oficina e aí, conversando com o Ailton, meu ex-marido, nós falamos: “como é que a gente vai para Marília visitar minha família? Pegar ônibus aqui demora um tempão, ficar dentro do ônibus fechado com uma bebe?” Minha filha tinha, na época, meses, devia ter uns 6, 7 ou 8 meses, nessa época, e aí a gente resolveu vir de trem de Bauru para cá. Você imagina quantas horas de viagem? E aí nós viemos no vagão restaurante. Eu preciso achar essa foto, eu tenho em algum lugar, uma foto da minha filha bebe no colo de um funcionário do trem, todo uniformizado e uma foto dela sentada na mesa do vagão restaurante, **então tem a paisagem no fundo, passando pela janela e ela sentadinha ali.** Foi uma viagem que nós fizemos e foi uma viagem muito linda, porque nós viemos comendo no vagão restaurante. Foram horas e horas de Bauru para Marília. (relato C.A.R.)*

Todos os sentidos também estão aguçados na intensa sensação descrita por M.C. ao lembrar-se da ferrovia. Neste caso, as marcas estão consolidadas e “a recordação bem-sucedida é uma das figuras daquilo a que chamaremos de memória feliz.” (RICOEUR, 2007, p. 46)

***Essa ferrovia me lembra isso, eu lembro certinho de sentir o vento, eu consigo ver a luz, ela é forte para mim, quando eu fecho o olho eu lembro muito nitidamente, é como se eu estivesse ali vivendo aquele momento de novo.** Eu lembro da luz do trem vindo quando era noite, do barulho que fazia, da intensidade que escutava o barulho, então, é muito marcante isso, e eu sinto falta, que queria poder viver isso de novo. Em algum universo paralelo. (relato M.C.)*

Tais narrativas representam memórias felizes, relacionadas a vários sentidos, como colocado por Agostinho (2007, XX, XIV, p. 98), pois “essa mesma memória conserva também os afetos da alma, não do modo como os sente a alma

quando da vivência, mas de modo muito diverso, segundo o exige a força da memória.” Extremamente emocionada, a narrativa de M.C. expressa exatamente essa “recordação bem-sucedida”.

As lembranças que eu tenho da ferrovia é assim, quando o trem passava era um acontecimento, né?

*Então, e eu falo que era um acontecimento porque era assim: nossa, o trem vai passar, já fazia aquele barulho, começava uma sirene, não me lembro, eu sei que era um barulho, fechava a cancela e, assim, sempre a gente descia do carro para ver, porque a gente queria ver o trem. Não existia passar esse trem e a gente ficar dentro do carro esperando o trem passar, **era uma mágica**, né?*

E na minha cabeça de criança, só ficavam as perguntas: O que que tem dentro desse trem? Para onde que ele vai? De onde ele veio? E se tinha gente lá dentro. Eu nunca soube disso, tá? Meu sonho era andar nesse trem. Eu não andei nesse trem. Então, eu não andei nesse trem, eu ficava muito com essa curiosidade, que ela me corroía de criança, o que é que tinha lá dentro? Quem que estava dirigindo? Ele andava sozinho? O que é que era, entende? Como ele era um objeto misterioso para minha cabeça de criança. Meu pai não explicava.

*E, eu ficava com essas dúvidas, porque eu achava muito incrível, era muito grande para o meu tamanho, esse trem, ele era gigantesco. E eu sempre tinha medo, porque às vezes começava a tocar a sirene que o trem ia passar e as pessoas continuavam atravessando a rua às vezes porque elas estavam terminando de atravessar. E eu ficava chocada e se não der tempo de a pessoa atravessar? E eu ficava imaginando na minha cabeça de criança. Era tudo um acontecimento. **Mas o mais simbólico mesmo para mim era isso, uma coisa que meu pai me segurava no colo** e a gente ficava olhando aquele trem passar e como paravam os carros. E a gente estava em um carro mais para trás. Ele ia até lá perto porque eu queria ver, eu queria ver esse trem e eu ficava tentando achar o que que tinha lá dentro, mas eu não conseguia ver nada, não via nada. Tinha dia que passava, era noite, nos momentos que eu via ele (sic), assim. E eu nunca andei de trem.*

***Memória afetiva com meu pai**, porque era sempre ele, não lembro da minha mãe achar legal, sabe? Ele mostrava para gente com muito entusiasmo isso, e era assim. Então, era uma coisa nossa com ele, e eu também não me lembro da minha irmã ficar empolgada com esse trem, porque minha irmã era três anos mais velha do que eu, então, eu me lembro, era sempre, não tinha uma vez que a gente ficava dentro do carro, a não ser que estivesse chovendo. De resto, todas as vezes meu pai descia comigo, de dentro do carro, me pegava no colo e ficava na beira ali da cancela e aquele barulho me dava uma mistura de medo, também com uma curiosidade, uma fascinação. Marília para mim tem essa coisa, esse trem sempre foi uma incógnita para mim.*

E essa ferrovia representa isso para mim: era o colo do meu pai!

*Nos outros programas tinha sempre um monte de gente, meus primos no bosque, não ia só a gente, ia uma renque de crianças junto, meu pai que levava todo mundo. Então era um monte de crianças ali que ele ficava de olho. **Só que o colo para ver o trem era só meu.**” (relato M.C.)*

Imenso fascínio pode ser constatado quando observamos e reconhecemos as experiências relatadas com os trilhos. A ferrovia, além das questões funcionais, possuía um forte caráter simbólico, colaborando com o

sentimento de vínculo associado a esse lugar. Simbolizava oportunidades, articulação com outros lugares, *“muitas coisas boas essa ferrovia me proporcionou, expandindo um pouco meu mundinho tão restrito e precário”* (T.A.D.A.), contato com culturas diversas, mas essencialmente representava as relações afetivas, os encontros e despedidas.

4.3 O APITO DO TREM - A MELODIA COTIDIANA

*Havia uma espécie de prazer em ver o trem chegar e partir depois de uma breve parada. **Ouvir o som do apito do chefe da estação e o apito do trem anunciando a sua partida;** ouvir o arranque vagaroso e o som de aceleração da “máquina” era algo muito prazeroso. (relato V.A.P.)*

A expectativa pela passagem do trem gerava ansiedade, alegria e despertava a imaginação, como na fala de T.A.D.A.: *“o **renque-renque** dos trilhos que transcendia a imaginação”*. O som emitido imediatamente acionava sonhos, fantasias, extrapolando os limites do espaço-tempo.

***O apito do trem** alertava as pessoas que aguardavam ansiosas na estação e aguçava os sentidos das outras que estavam próximas. Em minhas lembranças ficaram as curtas viagens que fiz e o som do trem que chegava e partia. (relato T.A.D.A.)*

Assim, diariamente, as atividades seguiam balizadas pelo som do apito do trem, ao mesmo tempo em que instaurava uma aura onírica, mágica, simbolizando as esperanças de encontros, viagens, novas oportunidades de trabalho, *“o apito do trem era um sinal de progresso”* (L.O.R.R.), *“muitas ofertas de emprego surgiram para os moradores da cidade e região, graças à expansão da ferrovia”* (T.A.D.A.) e possibilidades de explorar o desconhecido.

Presença constante nas memórias compartilhadas, a paisagem sonora, constituída principalmente pelo apito do trem, aparece em inúmeros momentos como condutor rítmico da vida cotidiana. Assim como as badaladas dos sinos da igreja, o apito do trem anunciava o amanhecer, o início de mais uma jornada na cidade. *“Dava seis horas, o trem chegando e o sino da igreja tocando.”*(K.H.R.S.)

Funcionando como uma demarcação do cotidiano, as pessoas reconheciam o tipo de transporte pelo apito do trem, *“o apito a gente conhecia a*

distância e já sabia qual era o tipo da locomotiva” (M.L.S.).

*Em janeiro de 1970, depois de residir por cerca de seis meses em Lácio, adquirimos uma casa no Bairro Fragata, em Marília, para onde nos mudamos. O bairro tinha pouca infraestrutura, faltava rede de esgoto e água encanada em muitas ruas. Mas tinha uma boa escola pública de Ensino Fundamental e um “Parque Infantil”, municipal, muito próximos da residência de madeira. Foi o que atraiu meus pais. E a ferrovia lá estava, nos limites do bairro. **O som do apito dos trens de passageiros e de carga, assim como o som da locomotiva e seus vagões era muito vívido no bairro.** Lembro-me do meu vizinho e das histórias que ele contava sobre o seu “pesado trabalho na soca”; atividades exercidas à beira da estrada de ferro, ligadas a manutenção dos dormentes. (relato V.A.P.)*

Uma paisagem sonora perdida no tempo. Bosi (2003, p. 447) afirma que “ao perdermos uma paisagem sonora sempre podemos evocá-la através de sons que substituem ou na conversa com testemunhas que a viveram”, pois embora os seres humanos se adaptem, é necessário que algo permaneça para mantermos nossa estabilidade e equilíbrio.

*Eu brincava na estação de Garça, tanto a antiga quanto a nova. Dormia na estação para ver o trem à noite. Chegava lá, dormia no banco, no guichê para ver o trem passar. Chegava às vinte e duas horas, ficava vendo o trem passar e voltava para casa às cinco horas. Passava a noite lá. Minha mãe falava: “Você não tem casa?” Só nos finais de semana. Muitas vezes eu fugia da escola, estava lá estudando e **ouvia o apito do trem**, deixava tudo na escola, pulava o muro da escola e ia ver o trem. Minha mãe ia me buscar um par de vezes. Não me arrependo, eu vivi a ferrovia. (relato K.H.R.S.)*

Uma infância marcada pela passagem do trem, em que o apito sinalizava a sua chegada, conduzia ao encantamento, direcionava ações e tornava-se mais importante que as próprias atividades cotidianas, como estudar e dormir.

Na conversa com os entrevistados, diversos ruídos sonoros estão associados às lembranças da ferrovia, tais como: o barulho do atrito das rodas com os trilhos, a digitação das mensagens do telex, e o “*barulho do trem, trepidando até a casa*”, conforme narrativa de J.A.D.

Ah, tem também o tempo que eu morei na casa próxima da ferrovia e toda a noite acordávamos com o barulho do trem, trepidando até a casa. (relato J.A.D.)

Entretanto, embora todos façam parte das lembranças compartilhadas e estejam associadas diretamente à dinâmica de funcionamento da CPEF, o som do apito do trem era, sem dúvida, a melodia cotidiana que conduzia o

ritmo da vida dos moradores das cidades da Alta Paulista.

Segundo Buttmer (1982, p. 180), a noção de ritmo que emerge da geografia e da fenomenologia demonstra, no “comportamento diário, uma busca pela ordem, credibilidade e rotina, bem como a busca da aventura e mudança.” E nesse sentido, a ferrovia retrata exatamente essa definição.

Demarcando um ritmo próprio, representa tanto a possibilidade de volta à casa, ao lar, quanto permite “as operações de circulação, de ir e vir, que dão lugar a conquistas complementares às que visam estabelecer o abrigo”. (RICOEUR, 1998, p. 154). Condicionando diversas ações cotidianas e tornando-se responsável, em grande parte, pelo delineamento das histórias de vida, como na recordação de J.A.D., na qual o tempo do namoro estava diretamente relacionado ao horário da partida do trem.

Ah, eu esqueci. [...] Eu viajava muito de Vera Cruz para Garça para namorar. A namorada morava em Garça e eu ia umas sete horas da noite e nove, nove e pouco o trem já voltava. Eu ficava só até às nove horas e ia para a estação ferroviária para tomar o trem. Aconteceu diversas vezes desse trem das nove e pouco não vir e eu ficava até mais de meia noite esperando o outro. Isso eu fiz por mais de um ano. Levava uns quinze, vinte minutos para chegar até a estação. Devia ter uns seis horários de trem durante o dia. À noite, que eu dependia de ir em Garça para namorar, o horário que dava certo era o das seis e meia, sete horas e para voltar o das nove. O outro já era de madrugada, por volta da meia noite, uma hora da manhã. Então, eu sempre vinha no das nove. Eram duas horas de namoro, muito bom! (relato J.A.D.)

Ora, se o tempo de ações tão íntimas quanto um namoro dependia da cadência do trem, com certeza outras práticas cotidianas também estavam entrelaçadas nessa dinâmica de intervalos temporais. Como ressaltado por G.O.D. e T.A.D.A., a chegada do trem “era uma referência de horário”.

*Então, como se diz, não era o relógio o inglês,³² o pontual, mas era uma referência de horário, o trem chegou, então, deve ser tal hora, era um ponto a mais para definir o horário do tempo, **então, todo dia era aquele negócio, você sabia que o trem ia passar**, aquele trem de carga tinha vinte, vinte e cinco vagões. (relato G.O.D.)*

Como era gostoso ver o trem do meio-dia passar. Era lindo! Chamado de trem de luxo. (relato T.A.D.A)

É perceptível nas narrativas a força dessa referência temporal no ato

³² Em várias narrativas, os entrevistados relataram que, após a estatização da ferrovia, os trens deixaram de ter a “pontualidade britânica”.

da recordação, colaborando na consolidação das lembranças, como salientadas nas falas de J.A.D., ao lembrar da época do seu namoro ou da sensação agradável de T.A.D.A. ao ver o trem do meio-dia passar. O tempo da experiência viva, “o tempo vivido” é único. Ricoeur (2007) destaca que o “tempo vivido” é diferente do tempo do relógio. Halbwachs (1990) trata do tempo social, mas também ressalta a diferença entre este e o tempo cronológico.

No caso específico da ferrovia, a própria origem das estradas de ferro propicia uma nova relação com o tempo, pois até a década de 1840, na Grã-Bretanha, cada cidade ou aldeia tinha sua própria medição de tempo³³, porém para um funcionamento eficiente da rede ferroviária a marcação do tempo nacional foi unificada³⁴. Isso ocorreu em todos os países que implantaram ferrovias. (ZERUBAVEL, 1982).

O tempo do relógio tornou-se responsável pela delimitação dos intervalos do trem, que por sua vez condicionavam as ações cotidianas, conduzidas pelo sonoro apito. Nesse contexto, o tempo vivido e o tempo cronológico se aproximam, como é possível constatar nas narrativas dos ex-ferroviários, que descreveram suas memórias de ofício a partir de datas e horários bem específicos. Essa aproximação nos faz refletir sobre a importância do aspecto temporal, em ações cotidianas, moldadas por eventos intensos e significativos.

4.4 REVISITANDO A FERROVIA – MEMÓRIAS DE OFÍCIO

Saí em setembro de 2006, depois de quase 22 anos. Foi triste, doido, acho que foi a primeira vez que chorei. O desligamento não foi feito de maneira humana. Simplesmente eles bloqueavam sua senha e você tinha um tempo para retirar as suas coisas. Foi bem traumático para quem deu a vida pela ferrovia...

*Tantos anos pela ferrovia. Achei que a magia da ferrovia tinha sumido... Naquele momento eu senti um vazio imenso e não me interessei em entrar em outra ferrovia. Na época, já era casado e eu não queria me mudar novamente. Aquele funcionário de carreira acabou, as pessoas entravam e logo eram desligadas da empresa. Na ferrovia você entrava, trabalhava a vida inteira e se aposentava na ferrovia. Eu achei que esse era o meu caminho, eu passei com 21 anos em um concurso interno importante. Eu achei que me aposentaria ali dentro e **assim foi interrompido um sonho, um projeto de vida.** (relato M.L.S.)*

³³ Thus, there was a plurality of local times which were not coordinated with one another, since no locality was concerned with the local times of other localities. (ZERUBAVEL, 1982, p. 5)

³⁴ It was not until the introduction of railway transportation, which affected a much wider population, that the need for introducing a uniform standard of time at a supralocal level became crucial. (ZERUBAVEL, 1982, p. 6)

Um vazio enorme é a descrição retratada pela ruptura de um projeto de vida, *“e assim foi interrompido um sonho”*, no relato de M.L.S., com o sucateamento da ferrovia, após a privatização, culminando com o seu fim. O forte sentimento de perda: *“foi triste, doido, acho que foi a primeira vez que chorei”*, fica registrado com a data específica do acontecimento *“sai em setembro de 2006”*, reforçando a íntima correlação entre o entrevistado e o complexo ferroviário.

O desligamento não se refere apenas ao ofício em si, mas a toda representação simbólica emanada: *“achei que a magia da ferrovia tinha sumido...”* e ao sentimento de filiação àquele lugar, destacado na frase: *“para quem deu a vida pela ferrovia”*.

P.M.V. também relata a forma brusca de fechamento da estação de Junqueirópolis, em que trabalhava. Curiosamente, a ferrovia que sempre exerceu um fascínio e correspondia simbolicamente a distintas relações afetivas, na ruptura do seu funcionamento foi tratada meramente como um sistema de transporte, sem qualquer comprometimento com os indivíduos envolvidos.

Eu entrei como menor aprendiz, com 17 anos, trabalhei até meados de 1999, entrei em 1987, saí após a privatização.

Quando eu ingressei na ferrovia ela tinha 21.000 funcionários, em 1987. Quando eu saí já estava com 12.000. Eu saí logo no início do processo de terceirização. Na verdade, o processo começou em 1995, mas de 1995 até 1999 não mexeu com o RH, com os funcionários, mas com a estrutura da empresa. Remodelação, pintura de vagões e depois, em 1998, começou realmente o processo das demissões.[...] Comigo aconteceu um fato inusitado porque, em 1995, no processo efetivo já havia rumores, em meados de 1993, 1994, de que ia terceirizar. Aí, dentre esses rumores, disseram que a primeira estação que iria ser fechada, no início desse processo, ia ser a estação que eu trabalhava na época, lá na Alta Paulista, de Junqueirópolis. Aí nós falamos: “poxa, tem 5.500 km de ferrovia no Estado de São Paulo, são cinco ramais: Paulista, Sorocabana, Noroeste, Ramal de Minas e vai fechar aqui, na nossa cidade, isso é conversa.” Mas iniciou essa discussão e esses rumores e nós trabalhando normalmente. Um belo dia, chegou lá um trem de serviço, nós trabalhando normalmente, sem ninguém nos avisar, ninguém avisou: “olha, está chegando aí um trem de serviço.” Não, nós estávamos normalmente nos nossos horários de trabalho e de repente parou um trem de serviço e é comum para fazer serviço de reparo na linha.

Chegou, parou na frente da estação, desceu lá os mecânicos, os eletricitas e disseram: “nós viemos aqui para fechar a estação.” E fecharam a estação, nem entendemos aquilo. [...] Aí passou uma semana, dez dias aproximadamente, aí eles avisaram que estavam vindo. “Estamos indo aí para conversar. Isso foi em 1994, março, abril de 1994. Aí eles chegaram lá, contaram a história, aqueles rumores se transformaram em realidade. “A ferrovia vai entrar em um processo de terceirização e aí os trens serão suprimidos e também as linhas, os horários, os itinerários e vocês foram privilegiados porque começou por aqui.” Saí da ferrovia em 1999, mas ainda me sinto um ferroviário. (relato P.M.V.)

A frase *“ainda me sinto um ferroviário”*, no relato de P.M.V., que narra com riqueza de detalhes os doze anos dedicados ao ofício de ferroviário, demonstra o sentimento de entrelaçamento com a ferrovia. Esse grau de relevância é compartilhado também em outras narrativas, como na fala de M.L.S. *“o ferroviário incorpora a ferrovia. Pode passar anos e é difícil esquecer.”* Nesse sentido, entendemos o quanto todo complexo ferroviário e suas vivências fazem parte da “minhadade” de cada testemunho e conseqüentemente o quanto o fim da ferrovia, de maneira tão repentina, rompeu esses projetos de vida.

No caso específico do testemunho de E.A., ele entra na ferrovia no dia primeiro de março de 1966 e se aposenta no dia primeiro de março de 1993. Vinte e sete anos de dedicação a ferrovia, concluindo seu projeto de vida, conforme relato abaixo:

Para mim foi um prêmio entrar na ferrovia, porque eu tinha paixão por ela.

A ferrovia era muito boa! Trabalhei 27 anos ali.

A ferrovia é tudo na minha vida. Eu gostava. Tinha amor pela ferrovia!
(relato E.A.)

Interessante em sua narrativa a marcação tão precisa das datas, mesmo após tanto tempo da sua aposentadoria e a satisfação em participar junto com seu irmão e primo da inauguração da nova estação de Garça, em 1974.

Em 05 de maio de 1974 inaugurou a estação nova em Garça. Naquela época, eu trabalhava como conferente, meu irmão como auxiliar e meu primo como chefe. Nós que inauguramos a estação nova. (relato E.A.)

Com uma descrição detalhada da função praticada ou da experiência vivida, surpreende nos relatos de ofícios o parâmetro do tempo nos episódios narrados. O entrelaçamento entre ferrovia e vida é tão significativo que o tempo vivido e o tempo cronológico se aproximam. Diante das narrativas, é possível pensar em um trabalho estável e seguro, entretanto, esses não são os únicos atributos que atraíam os jovens para o trabalho ferroviário. Surgem expressões relacionadas a sentimentos intensos como paixão, orgulho, admiração e respeito.

O meu avô também era ferroviário, o pai dele, então, ele com 16 anos entrou. Eles moravam em uma cidade perto de Bauru e ele veio para Marília para começar a trabalhar. No início ele foi (posso confirmar com a minha mãe) aquele telegrafista. Parece que quando entrava, era nessa função e depois ia subindo de cargo. Então, ele começou com 16 anos.

Trabalhou uns 30 anos até se aposentar na ferrovia. Nós não moramos nas casas de colônia, mas meu pai sim, antes de casar. Moraram em várias, várias e várias. (relato S.F.L.)

Profissão admirada e respeitada, em muitas famílias seguida também pelos filhos, que ao conviverem com o ofício do pai adquiriam uma forte ligação com os trilhos, pois estes faziam parte da rotina da família, “[...] *eu cheguei a ir com meu pai trabalhar em Pompeia. Ele foi no final de semana fazer um serviço lá, não sei se ele foi substituir alguém que estava de folga, não cheguei a perguntar isso para ele, porque que ele foi no final de semana e aí eu fui com ele, fiquei até na casa do chefe*” (S.F.L.).

O fascínio exercido passava de geração a geração, como na fala de K.H.R.S. “*eu tenho bastantes memórias, como eu tenho parentes ligados a ferrovia, então, desde criança, desde que eu me entendo por gente, eu sempre gostei de trem*” e o ritmo que definia múltiplas ações cotidianas conduziam a dinâmica da vida do indivíduo e da família.

Meu pai era ligado ao sindicato, quero que fique registrado, sempre acreditava no sindicato, tanto que depois que ele faleceu, minha mãe recebeu algumas ações que ele entrou, por questão de isonomia salarial, essa parte de direitos, tanto que demorou bastante para ser julgado, mas eles se ajudavam, era uma classe unida. Com todas essas substituições que ele fez, o salário dele foi agregando um pouquinho mais e Graças a Deus ele deixou minha mãe bem amparada. Porque uma coisa que atraía a ferrovia, era essa progressão, essa carreira. (relato S.F.L.)

Consequentemente a ferrovia não se resumia apenas a um ofício e sim, representava um comportamento de responsabilidade, credibilidade e asseio, como na fala de W.A.T.M. “*eles andavam de linho, então tinha um chefe que pegava um lencinho do bolso do paletó de linho e passava nas paredes do trem, em diversos lugares aleatoriamente para ver se tinha uma sujeirinha dentro do trem, como é forte, é simbólico esse ato, né?*”

O meu avô, como todos os outros que eram da ferrovia, ele era muito ligado no trabalho dele, ele tinha uma responsabilidade que ultrapassava assim a normalidade, a gente percebia que ele seguia muito as regras de lá. Era uma coisa britânica, sabe? Porque ele pegou aquela fase que era ela privada, tinha um proprietário no começo. Ela era uma empresa privada e ele contava os nomes dos chefes, tinha um chefe. [...]
Então era muito impecável, era uma coisa bem britânica como foi ali toda a atmosfera era e ele contava isso, o horário rígido, era tudo

rígido, o uniforme sempre muito limpo, sempre muito rígido. Então, eu me lembro bastante desses aspectos, dos bonezinhos, que ele usava, as boininhas e sempre penduradinho ali. (relato W.A.T.M.)

Então, o trabalho do meu avô era de conferente de roda, porque a roda ela fazia um barulhinho, ele batia um martelinho e ele fazia um barulho que ele conhecia, se tinha alguma falha na solda, uma coisa nesse sentido, se estava trincado. Meu pai explicou, que antes de Getúlio Vargas não tínhamos as siderúrgicas no Brasil, então não era ferro fundido, era ferro forjado e esse ferro forjado ele tinha emendas. Depois que chegou o ferro fundido não tinha mais emendas, mas enquanto era forjado tinha emendas, então, essas emendas podiam dar problemas, descarrilar, acontecer tragédias, então, ele fazia esse importante trabalho de checar com muita precisão, parece uma coisa, mas era a profissão dele, ele batia o martelinho e tinha que saber. E ele falava que ele tinha muita satisfação nesse trabalho que nunca teve nenhum acidente. Então ele era muito sábio, meu avô, era uma pessoa diferenciada mesmo, não é porque era meu avô, mas é porque todo mundo fala mesmo. (relato W.A.T.M.)

Durante os relatos, as pessoas descrevem sua experiência com todo o complexo ferroviário e o olhar para os trilhos remete, no caso de filhos e netos, aos seus entes queridos, como na fala de S.F.L. e aos ex-funcionários da Companhia significa reconhecer a si mesmo.

*Então a ferrovia me traz um sentimento de saudade (a entrevistada se emociona nesse momento). Saudade e infância porque era uma época que só meu pai trabalhava e eu não sei explicar, **um sentimento de segurança, por ser também uma profissão, na época, tão respeitada, tão valorizada.** (relato S.F.L.)*

Laços são estabelecidos e extrapolam o indivíduo. “O mundo interior de cada pessoa está em continuidade, não apenas com o das outras pessoas, mas com o meio. Assim o microcosmo individual integra-se ao macrocosmo geral.” (BERQUE, 2010, p. 13)

Observando essa relação tão intrínseca das pessoas com a ferrovia, do olhar afetivo direcionado ao complexo ferroviário é possível compreender o impacto que teve o fim de suas operações. As perdas também são constituídas de sentimentos profundos e como tal, ficam marcadas em nossas lembranças. Embora as recordações narradas sejam atreladas, em grande parte, às memórias felizes, a lembrança do término das viagens de trens permanece, como um misto de revolta e tristeza.

Ao voltar para minha cidade de Vera Cruz, vejo o grande pátio, hoje vazio e silencioso, ao redor de uma pequena estação de ferro, com portas e janelas trancadas, certamente para não deixar fugir os antigos passos, as falas, as decisões das chegadas e partidas de trens que hoje circulam somente em nossa memória. Permaneceram lá apenas trilhos enferrujados e dormentes chorosos desgastados pelo tempo. (relato T.A.D.A.)

A estação está hoje desativada, apenas alguns “vestígios arqueológicos” restaram, as gerações que nasceram na década de 90 provavelmente não vão conhecer este meio de transporte, mas a ferrovia tem para si o mérito de ter sido um dos maiores movimento migratório e dos transportes de carga. Seus trabalhadores merecem uma homenagem. Poderia se denominar uma rua como “Rua do Ferroviários” ou um monumento que lhes resgatasse esta história. (relato W.A.T.M.)

É muito triste ver a estação, não está abandonada porque estão dando outra função para ela, mas os trilhos, aqui perto de onde eu moro, eu moro aqui perto da Casa Sol e ali eles até cimentaram os trilhos para fluir o trânsito, para fazer o depósito deles. Então tudo isso, para quem viveu, parece que está sendo com a gente. Esse descaso, e a gente ainda tem esperança que volte, mas é muito difícil. (relato S.F.L.)

Se a apreensão das experiências vividas está diretamente relacionada às situações do mundo, conforme descreve Ricoeur (2007, p. 53), a dialética entre a mundanidade e a reflexividade nos conduz a deduzir que o fim das operações da ferrovia não se caracteriza apenas como uma ruptura funcional de um sistema de transporte e sim como uma perda de referência do próprio ser.

Talvez, a questão certa a ser colocada não seja apenas o sentimento de pertencimento, mas o entrelaçamento entre o “mundo interior de cada pessoa” e o seu meio, no caso, a força do ritmo imposto pela ferrovia e da complexidade espacial instalada.

5 A PAISAGEM À BEIRA DA LINHA: UM LUGAR DE MEMÓRIA

Em uma das primeiras entrevistas realizadas, o narrador K.H.R.S., morador de Garça desde os três anos, sugeriu que a entrevista transcorresse na estação ferroviária de Vera Cruz. *“A estação de Garça era a mesma da estação de Vera Cruz, essa que está aqui.” (K.H.R.S.)*

Nasci em Marília, fui para Suzano e depois vim para Garça, porque meu pai trabalhava no banco, daí em Garça ficou. Eu lembro que a ferrovia já tinha mudado para estação nova em Garça, mas tinha a estação velha. Aos domingos tinha feira livre perto da estação velha. Ainda tinha algumas estruturas, lembro do esqueleto da estação. A estação de Garça era a mesma da estação de Vera Cruz, essa que está aqui. A Paulista, quando ela saiu de Bauru, Piratininga, ela implantou o alfabeto, Alba, Brasília, Cabrália, Duartina, Esmeralda, Gália, Hispéria. Onde é a Fazenda Iгурê hoje, lá era a Parada Hispéria, lá o trem não parava, lá só tinha uma parada para catar café, só, e depois vinha Garça, que era para ser Incas ou Italiana. Ali em Garça a linha morria, na estação velha. (relato K.H.R.S.)

A Companhia Paulista mantinha um padrão em suas edificações (figura 24), praticamente réplicas com dimensionamentos diferentes. Portanto, voltar à uma das estações, que permanece com sua arquitetura intacta, refletindo as atividades históricas de um determinado período, intrinsecamente ligado às intencionalidades de atores, responsáveis pelos processos históricos, sociais e culturais, evoca uma concepção de tempo e aguça as lembranças de infância.

Na narrativa de K.H.R.S. transparece sua admiração pela Companhia Paulista e por todo o conjunto de valores que ela expressa, assim como toda a carga de experiências vividas a partir dela. Como parte da paisagem, os elementos construídos e seus arranjos espaciais se dispõem como condição de vida.

*A infância era brincar na ferrovia, na cidade de Vera Cruz, onde nós estamos fazendo a entrevista. Meus avós, meus tios e meus primos são todos daqui e por muitas vezes naquele almoço de família, de domingo, eu corria aqui para a estação para brincar. Brincar e ver o trem passar. A gente teve uma infância muito boa, **a gente tinha a ferrovia.** (relato K.H.R.S.)*

Figura 24 – Arquitetura das Estações Ferroviárias da CPEF.

 <p>Estação Ferroviária de Garça – Década de 1920 Fonte: Museu Pedagógico de Garça</p>	 <p>Estação Ferroviária de Jafa – 1982 Fonte: Foto Fepasa. Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/j/jafa.htm Data de acesso: 10/03/2018</p>
 <p>Estação Ferroviária de Vera Cruz Fonte: C. D. Ribeiro. 2018</p>	 <p>Estação Ferroviária de Lácio - 1999 Fonte: Foto Ralph M. Giesbrecht. Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/l/lacio.htm Data de acesso: 10/03/2018</p>
 <p>Estação Ferroviária de Marília – 1929. Fonte: http://www.estacoesferroviarias.com.br/m/marilia.htm Data de acesso: 10/03/2018</p>	 <p>Estação Ferroviária de Padre Nóbrega – 1982 Fonte: Foto Fepasa. Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/p/penobrega.htm Data de acesso: 10/03/2018</p>
 <p>Estação Ferroviária de Oriente Fonte: C. D. Ribeiro. 2020</p>	 <p>Estação Ferroviária de Pompeia – 1982. Fonte: http://www.estacoesferroviarias.com.br/p/pompeia.htm Data de acesso: 10/03/2018</p>

Voltar à estação para sua narrativa, estar novamente neste lugar, local principalmente das brincadeiras da infância, do convívio com os familiares, resgata não só as recordações, mas também o sentimento que em vários momentos aparece em falas emocionadas, transparecendo o encantamento à beira da linha. Percebe-se a todo instante o entrelaçamento entre as práticas sociais e as lembranças rememoradas. Nesse sentido, a abordagem deste capítulo tem o intuito de investigar as experiências vividas, tendo como parâmetro a esfera espacial.

5.1 O ENCANTAMENTO À BEIRA DA LINHA

*O trem que chega é o mesmo trem da partida
A hora do encontro é também despedida
A plataforma dessa estação
É a vida desse meu lugar
É a vida desse meu lugar
É a vida
(Milton Nascimento / Fernando Brant)*

O primeiro contato dos imigrantes ao desembarcarem na nova terra é com a plataforma da estação. Nesse primeiro momento, ela é a expressão de novas oportunidades, expectativas e sonhos, mesclados com perplexidades e incertezas. Carregada de sentimentos tão contraditórios, adquire com o tempo uma multiplicidade de ações cotidianas, pois, ao mesmo tempo que recebia passageiros, cargas, notícias, também estava repleta de “geografias e histórias de vidas”.

Parte integrante do complexo ferroviário, composto por trilhos, estações, pátios, vagões, casas de colônia, caixas d’água, armazéns, a plataforma amplia sua função original de embarque e desembarque de passageiros e mercadorias e ganha uma conotação simbólica. Ricoeur (1989, p. 14) considera “símbolo a toda a estrutura de significação em que um sentido direto, primário, literal, designa por acréscimo um outro sentido indireto, secundário, figurado, que apenas pode ser apreendido através do primeiro.”

Segundo o autor, a interpretação das expressões “com sentido duplo constitui principalmente o campo hermenêutico”, pois consiste em decifrar ou desdobrar as cargas dos sentidos escondidos. No resgate das lembranças, no ato da recordação, a plataforma e a estação são descritas e vinculadas às emoções, às

sensações e às experiências, envolvidas por esse sentido simbólico e afetivo, ponto de convergência das narrativas, como nas falas de E.A.S.A e T.A.D.A.

Eu lembro também da expectativa das pessoas e minha ao perceber que o trem estava chegando. Era um momento de muita alegria para quem estava ali para viajar. (relato E.A.S.A.)

Lembro bem das várias vezes que minhas amigas me levaram para conhecer o interior da estação. ***Pareciam mágicas as mãos do chefe monitorando o antigo maquinário para se comunicar com a próxima estação, avisando a chegada e partida dos trens.*** Minutos importantes que controlavam a contínua viagem! Os trens que chegavam despertavam em mim uma grande curiosidade. Quem seriam aqueles viajantes? Aonde queriam chegar? Seriam muitos ou poucos a desembarcar ali? Moradores da nossa cidade ou algum aventureiro? ***Na plataforma da estação, algumas pessoas aguardavam o embarque levando consigo esperança ou alegria. Certamente deixando saudades.*** (relato T.A.D.A)

Havia vagões de primeira e segunda classe. As viagens eram demoradas, mas cheias de charme. ***As plataformas da estação eram sinônimo de magia e encantamento.*** Longas horas de espera. Afinal, o medo de perder o embarque nos fazia ir bem antes do horário de chegada do trem. O relógio da estação parecia não marcar as horas. Apenas minutos arrastados pela nossa ansiedade. (relato T.A.D.A)

Reflexo de muitos sentimentos, a ferrovia desperta a curiosidade e a carga de valores simbólicos representados pela estação e principalmente pela plataforma estão presentes quando estas tornam-se locais de encontros, orquestrados pelo tempo de chegada e saída dos trens, *“ficava naquela expectativa de quem ia embarcar, quem ia desembarcar, então você ficava lá, era uma coisa, um evento”* (G.O.D.).

Local de encontro, o complexo ferroviário transforma-se em um “lugar”, “uma pausa no movimento” (TUAN, 1983, p. 153), permite que as práticas cotidianas aconteçam, gerando vínculos, não em decorrência da sua localização estática, mas sim na intensidade dos sentimentos atribuídos e vivenciados, como no relato de G.M.N. em que o trem (figura 25) se transformava no melhor restaurante da cidade de Marília.

*E tem outro detalhe interessante também, acho que eu te falei já: quando os casais queriam comer uma comida, antigamente tinha o bife a cavalo, que era o bife com queijo e um ovo em cima, o pessoal pegava um amigo aqui e o casal pegava o trem e esse amigo ia buscar, sei lá, em Garça ou em Bauru. O pessoal ia na Companhia Paulista e jantava, tomava um vinho e descia do trem, montava no carro com o amigo e voltava para Marília. ***Era o melhor restaurante da cidade, o restaurante da Companhia.*** Tinha muito disso, porque a comida era muito boa. (relato G.M.N.)*

[...] E esse trem para nós era uma maravilha! O pessoal ia jantar lá no trem, descia lá na frente em Garça ou em Bauru e depois voltava de carro para Marília. Porque Marília era pequenininha. Ai, depois, para você ter uma ideia, Marília foi tão rica que com 18 anos ou 20 anos ela era a única cidade do interior que tinha a Mesbla. (relato G.M.N.)

Figura 25 – O primeiro vagão restaurante da CPEF



Fonte: https://issuu.com/ihgp/docs/revista_mirante_1980_1/1 Data de acesso: 27/11/2022.

Segundo Tuan (1983, p. 156):

Os lugares íntimos são tantos quantos as ocasiões em que as pessoas verdadeiramente estabelecem contato. Como são estes lugares? São transitórios e pessoais. Podem ficar gravados no mais profundo da memória e, cada vez que são lembrados, produzem intensa satisfação. (TUAN, 1983, p. 156)

No ato da recordação, alguns lugares transitórios e pessoais se revelam. A plataforma e o próprio vagão do trem adquirem múltiplas acepções, de acordo com as relações estabelecidas e vivenciadas, suscitando memórias afetivas profundas e a estação ferroviária transforma-se em um ponto referencial na paisagem, fortalecendo a identidade com o lugar.

5.2 OS TRILHOS COMO ESPAÇO LÚDICO

Minhas lembranças da estrada de ferro e seu contexto social são recordações da infância e da adolescência; períodos de nossas vidas onde muitas coisas, que depois passam para o lugar comum do cotidiano e são facilmente esquecidas, nos parecem dignas de curiosidade e de serem exploradas. É o caso da ferrovia, mais especificamente do ramal que, embora desativado e sem manutenção, ainda corta o “espigão” ou planalto que ganhou um nome ligado ao original da empresa: Alta Paulista. A minha primeira viagem de trem, aos cinco ou seis anos de idade, foi através desse ramal da então Companhia Paulista de Estrada de Ferro, já estatizado na ocasião. (relato V.A.P.)

Analogamente às ruas da cidade, que, antigamente, não se restringiam apenas a circulação de veículos, mas, em conjunto com o passeio público, atuavam como espaços de convívio, de encontro e de brincadeiras infantis, a linha ferroviária e o pátio adquirem a conotação de espaços lúdicos.

A riqueza de detalhes expressa nas falas, como a lembrança do pavimento em pedrisco e a extensão do pátio ferroviário, possibilitando o ato de andar de bicicleta, evidenciado por J.A.D: *“eu lembro também que eu ia sempre no pátio da estação, como era grande e calçado com pedrisco eu ia sempre andar de bicicleta”*, pode estar relacionada a uma forte carga emocional. Mourão; Faria (2015), apresentam uma explicação para a reação dos neurotransmissores em relação a consolidação das lembranças:

Até certo ponto, o aumento do nível de neurotransmissores associados ao estado de alerta otimiza a qualidade da consolidação. Isto é, se uma determinada situação tem “colorido emocional” para o sujeito, ou se ele está

atento, é provável que ele se lembre de muitos detalhes sobre tal situação, mais detalhes do que ele normalmente lembra sobre as situações cotidianas. (MOURÃO; FARIA, 2015, p. 785)

Nas memórias de infância, as situações cotidianas são reveladas com minúcias. Comparado a um enorme quintal, o pátio ferroviário transformava-se em um lugar de divertidas brincadeiras, conforme salientada na narrativa de T.A.D.A. e a estação em uma extensão do pátio da escola, local de sociabilidade e de interações afetivas, como narrado por V.A.P.

*Tive o prazer de ser amiga de duas irmãs, filhas do chefe da estação. Quantas vezes brincávamos na frente da casa delas, **usufruindo daquele enorme pátio, nosso grande e livre quintal**. Brincadeiras de pega-pega e queimada eram comuns entre nós e até adivinhações de quanto tempo o trem, que apitava na última curva, levaria para chegar àquela estação. (relato T.A.D.A.)*

Era também na estação que nós, meninos e meninas do grupo escolar, muitas vezes íamos esperar pelo desembarque das professoras que vinham de Marília para lecionar. Naquele tempo, esperar por elas na estação e ajudá-las a carregar o material didático até a escola era uma forma de manifestar-lhes carinho e apreço. (V.A.P.)

Similar ao pátio, a linha ferroviária também exercia um fascínio, “a estrada de ferro tinha um encantamento, porque eram aqueles trilhos que você olhava e não via o fim” (C.A.R.), pois longas retas são formadas nas proximidades das estações, instigando o olhar para além dos horizontes visíveis e a imaginação sobre os caminhos que esse trem percorreria.

Então, para criança era uma coisa meio mágica, assim, e aquele barulho do trem chegando, dava aquela emoção e, depois, a gente ficava olhando o pessoal desembarcar, aquela expectativa pelos familiares, os parentes que iriam descer ali na estação. Era uma grande festa. (C.A.R.)

Questões técnicas determinavam a necessidade de rampas com declividade máxima de 2% e raio mínimo, sempre que possível, de 300 m para sua instalação. Para atender a essas restrições e ajustar os trilhos à topografia do sítio, em alguns trechos urbanos a configuração resultante produzia áreas com taludes, como é possível observar na figura 26. Esses desníveis, embora constituíssem situações perigosas, também propiciavam divertidas aventuras: “eu brincava muito nos trilhos, andava por eles e subia os barrancos, era maravilhoso! Fazíamos aposta para ver quem andava mais em cima dos trilhos sem cair” (A.R.D.G.).

Figura 26 – Linha ferroviária atravessando a malha urbana de Vera Cruz



Fonte: C. D. Ribeiro. 2018

*Os meninos, como eu, logo depois das aulas, costumávamos perambular livremente pelas redondezas onde ainda se via muitos cafezais. Seguir pela estrada até onde nos sentíamos seguros saltando por sobre os dormentes ou nos equilibrando nos trilhos, torcendo para que surgisse na curva um inesperado trem ou trabalhadores do serviço de manutenção em seus troles. **Era uma espécie de diversão e aventura.** Também costumávamos encostar o ouvido no trilho na esperança de ouvir os estalidos que deveriam significar a aproximação dos mesmos. (relato V.A.P.)*

Peripécias nos trilhos são lembradas com alegria: “*jogando bola, vendo o trem passar. Quando tinha algum descarrilamento, a criançada corria para ver*” (M.L.S.). Pátio, plataforma, estação, trilhos, vagões, ou seja, todo o complexo ferroviário suscitava inúmeras brincadeiras e aguçava a imaginação. A expectativa da chegada dos trens e as próprias viagens realizadas na infância, com a gama de emoções sentidas ficaram registradas na memória.

As crianças da nossa época gostavam de colocar algumas pedras na linha do trem só para ver as pedras estourando. [...] existia uma pessoa que amassava moedas, eu não lembro o nome desse ilusionista, não sei [...] e nós, então, como crianças, pensamos em uma ideia fabulosa de amassar moedas, né? Nós levávamos essas moedas para os trilhos e o trem

*passava e achatava. Para nós era algo surpreendente! Deixávamos as moedas na linha e quando passava o trem, nós esperávamos um momento seguro e sabíamos mais ou menos os horários que o trem passava e aí nós colocávamos. Éramos quatro crianças, cada uma levava duas moedas e o trem passava e esmagava aquelas moedas. [...] para nós aquilo era o máximo. **A força que o trem tinha para esmagar aquelas moedas. Coisa de criança.** (relato E.A.S.A.)*

É possível perceber pelas narrativas, muitas vezes emocionadas e com sentimento de alegria, a força simbólica do complexo ferroviário. Nesse contexto, o olhar para os trilhos não se reduz estritamente a sua funcionalidade e a ferrovia não se restringe unicamente a seu papel de transporte de mercadorias e passageiros, pelo contrário, nas narrativas as marcas afetivas, as “afeções” inscritas na alma, sobrepõem os aspectos meramente utilitários.

É, portanto, um modo de interpretar e compreender o lugar memorável como dotado de rastros – a um só tempo materiais e mnésicos – cuja existência requer uma fenomenologia da memória. Requer a existência de uma transitividade entre afeções-inscrições, uma vez que, para que sejam evidenciados como signos de coisas ausentes e que, a seu modo, possam significar a anterioridade das vivências e a possibilidade de serem relatadas, têm de ser como coisas no mundo e como marcas afetivas resgatáveis e reconhecíveis.

Para Ricouer (2007, p.436), [...] *a título originário, o próprio das afeções é sobreviver, persistir, permanecer, durar conservando a marca da ausência e da distância [...]*. O que se capta nos relatos é exatamente o modo como o lugar memorável permanece como parte indissociável do ser das próprias pessoas que dele se lembram.

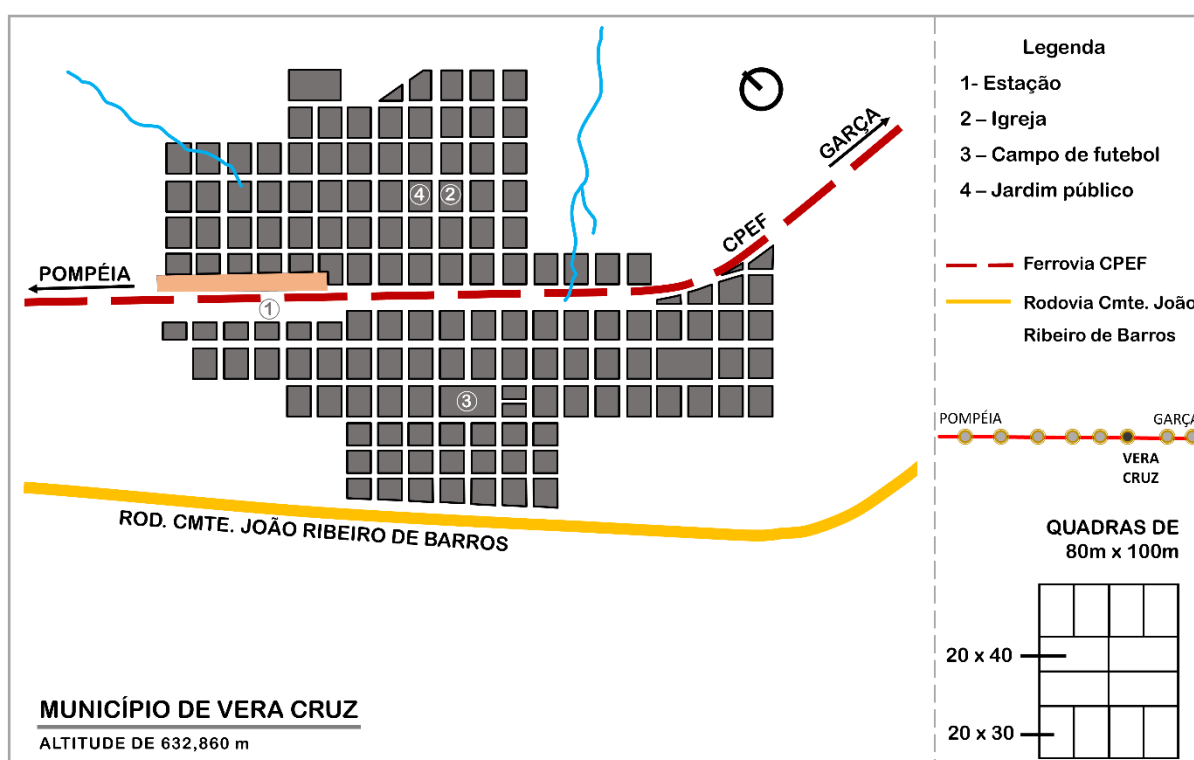
5.3 ENTRELACEMENTO DE NÚCLEO URBANO E FERROVIA

Vera Cruz foi se formando no entorno de uma pequena estação e um grande pátio onde se carregavam e descarregavam cargas transportadas por vagões pesados, porém firmes em suas trajetórias. Próximas à estação havia algumas moradias para os ferroviários que ali trabalhavam. (relato T.A.D.A.)

Um único patrimônio deu origem ao município de Vera Cruz. Entretanto, em decorrência dos trilhos percorrerem sua área central, a malha urbana desenvolve-se em ambas as margens da ferrovia, ocorrendo o entrelaçamento entre núcleo urbano e ferrovia (figura 27).

Essa configuração exigiu a construção de diversas travessias: passagens em nível; viadutos, pontilhões e/ou passagens subterrâneas, constituindo planos visuais e privilegiando, de certa forma, as ações cotidianas com maior grau de intensidade com a linha ferroviária. Essas obras de arte propiciam, muitas vezes, pontos focais com extrema expressividade visual e destacam-se com marcos referenciais na paisagem, capazes de colaborar com a relação de pertencimento com o lugar.

Figura 27 – Patrimônio inicial de Vera Cruz



Fonte: Pesquisa: C. D. Ribeiro – Arte: C. D. Ribeiro, P. Portaluppi. Ano 2020. Mapa base: Planta do do Patrimônio de Vera Cruz, disponível em (MONSENHOR SANTAMARIA, 1981, 65).

As transposições em nível (figura 28) propiciam um trajeto mais curto e uma ligação direta entre os dois lados. O pedestre caminha, essencialmente, sobre os trilhos, portanto, o contato é direto. Segundo Certeau (2003, p. 177):

O ato de caminhar (...) é um processo de apropriação do sistema topográfico pelo pedestre (assim, como o locutor se apropria e assume a língua); é uma realização espacial do lugar (assim, como o ato de palavra é uma realização sonora da língua); enfim, implica relações entre posições diferenciadas, ou seja, contratos pragmáticos sob a forma de movimentos (assim, como à enunciação verbal é “alocução”, “coloca o outro em face” do locutor e põe em jogo contratos entre colocutores). O ato de caminhar

parece, portanto, encontrar uma primeira definição como espaço de enunciação. (CERTEAU, 2003, p. 177)

Figura 28 – Passagem em nível na cidade de Vera Cruz, com o pontilhão ao fundo.



Fonte: C. D. Ribeiro. 2018

Com efeito, a travessia em nível possibilita o ato de caminhar, as idas e vindas, as relações espaciais e experiências diferenciadas com os trilhos. O posicionamento dos elementos construídos geradores de fluxos cotidianos (igreja, largo da estação, campo de futebol, áreas comerciais, entre outros) em ambas as margens, reforça os movimentos pendulares diários, como ressaltado nos relatos de J.A.D., A.R.D.G., T.A.D.A. e G.O.D.

*Lembro do trem passando e a gente cruzando a linha e esperava. Quantas vezes parava lá em Vera Cruz, **parava o carro para esperar o trem passar, a cancela fechava, eram diversas vezes por dia**, então coincidia de a gente cruzar a linha e ter que parar. (relato J.A.D.)*

***Os trilhos, na época, sempre revisados**, como passava muito por lá para atravessar a cidade, via os homens com uma ferramenta batendo nos trilhos e também nas rodas do trem. (relato A.R.D.G.)*

*Os trens da ferrovia da Alta Paulista que **corriam pelos trilhos cortando ao meio a pequena cidade de Vera Cruz**, onde nasci e vivi durante 23*

anos, não podem ser esquecidos. Quantas aventuras eles nos trouxeram! (relato T.A.D.A.)

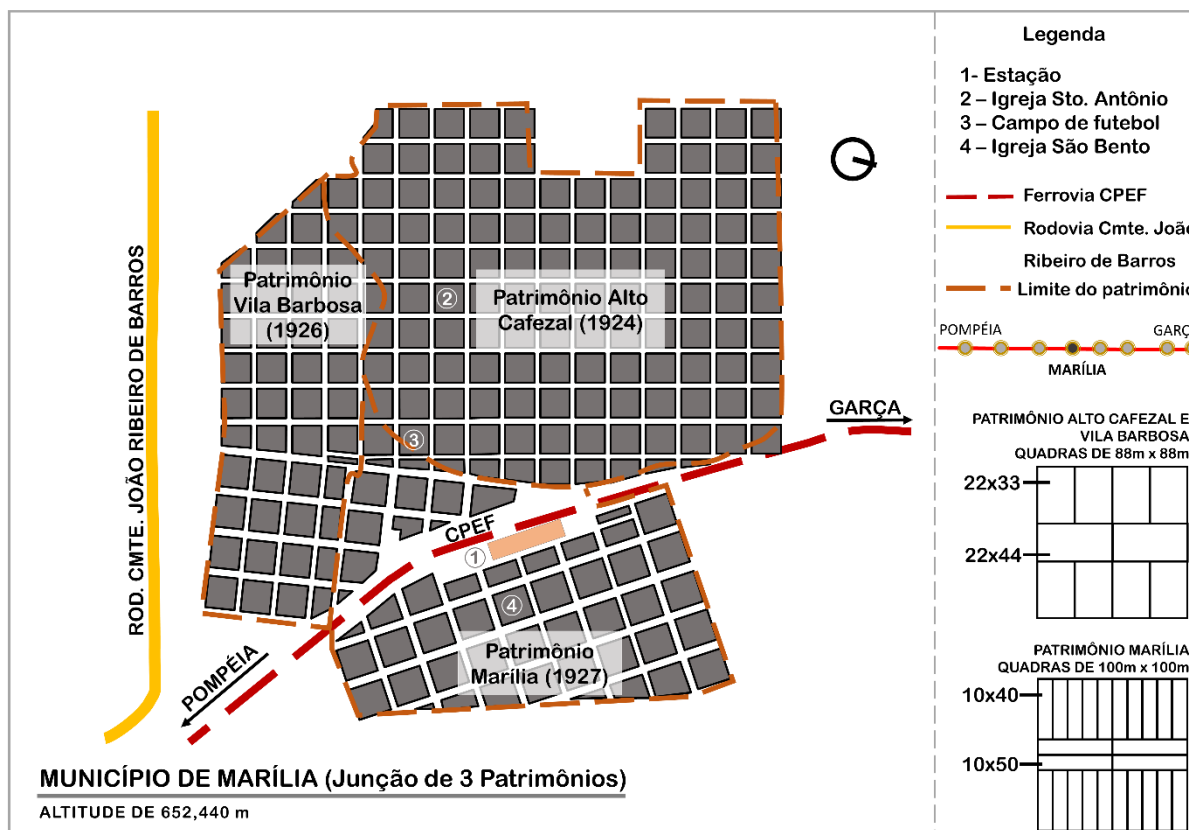
*De moleque, de moleque mesmo, eu morava mais longe, mas apesar que dava para ouvir o apito na hora da partida, na hora da chegada, de longe você ouvia. Mas eu me lembro bem desse meio de transporte que tinha vinte e quatro, vinte e cinco vagões, até mais e **você não podia passar para o outro lado da ferrovia tinha que esperar esse trem passar e demorava, parecia um mês de tão grande que era. Esperar passar, para depois cruzar. Isso aconteceu diversas vezes comigo.** (relato G.O.D.)*

Contudo, no período de funcionamento da ferrovia também necessitavam de uma logística mais elaborada e complexa, pois demandavam uma sintonia entre o horário de passagem dos trens e a interrupção simultânea da circulação de pedestres e veículos, como relata (G.O.D.):

(...) quando o trem ia chegar, ia passar ali, tinha que fechar a cancela e tinha sempre um cara, um chefe da estação com a bandeirinha para sinalizar para as pessoas pararem. Toda vez que tinha o horário do trem, esse chefe da estação ia até a passagem de nível para alertar os motoristas. (relato G.O.D.)

Partindo de uma situação similar a Vera Cruz, as transposições em níveis prevalecem na área central do município de Marília, com o posicionamento dos elementos construídos geradores de fluxos cotidianos (igrejas, grupo escolar, largo da estação, áreas comerciais, entre outros) em ambas as margens (figura 29). Diferente de Vera Cruz, o conjunto urbano da cidade de Marília foi constituído a partir de células distintas, originárias de três proprietários, com a ferrovia delimitando a fronteira dos patrimônios.

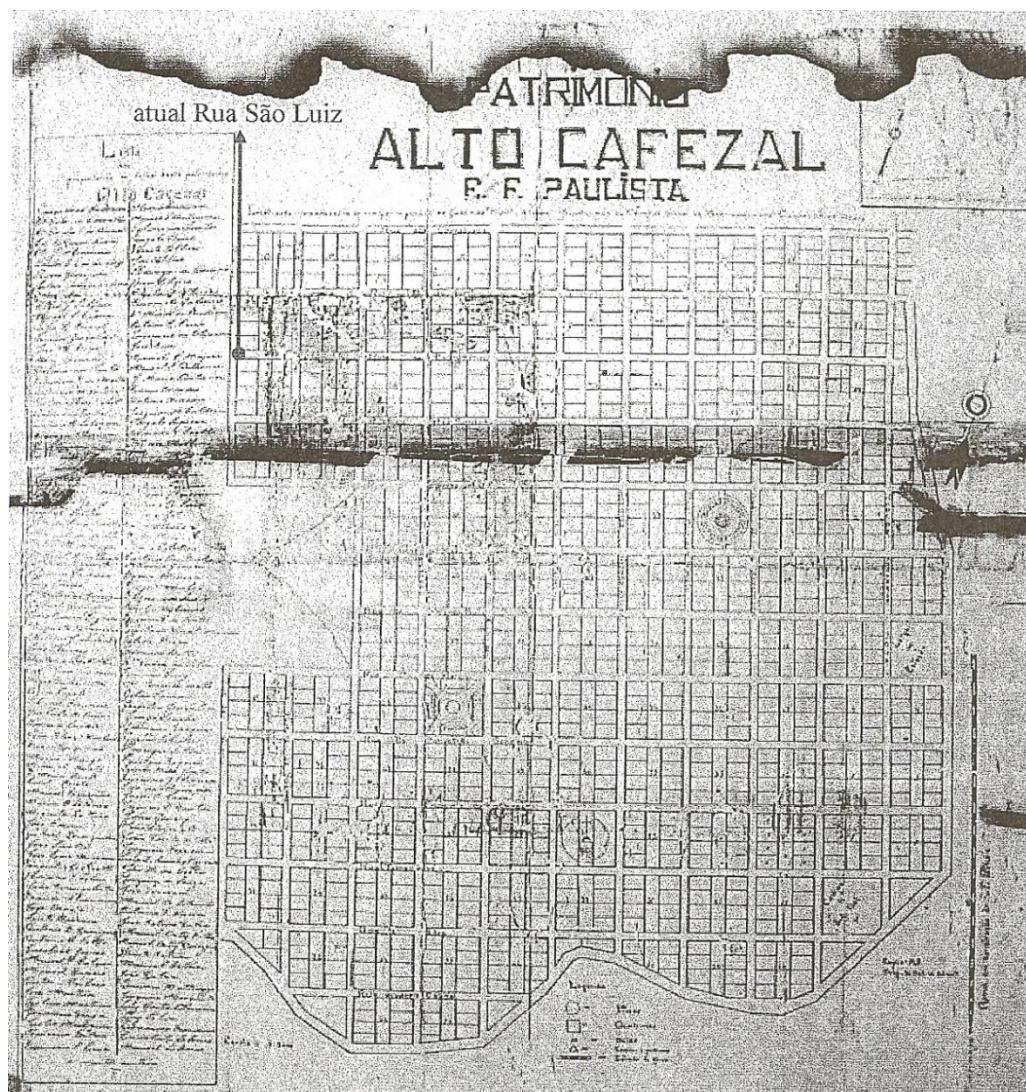
Figura 29 – Patrimônios iniciais de Marília



Fonte: Pesquisa: C. D. Ribeiro – Arte: C. D. Ribeiro, P. Portaluppi. Ano 2020. Mapa base: Cidade de Marília. Escala 1:4000. Ano: 1939. Acervo: Arquivo Público do Estado de São Paulo.

Denominado Alto Cafezal, o primeiro patrimônio surgiu em 1924, nas terras vendidas pela Companhia Agrícola e Pecuária de Campos Novos, responsável pelo início do parcelamento de terras na região. O desenho proposto pelo engenheiro Frederico Schmidt previu uma malha ortogonal, composta por 113 quadras de 88 x 88 m, divididas em 10 lotes de 22 x 33 m e 2 de 22 x 44 m e ruas de 12 m, no sentido noroeste-sudeste (figura 30). Ao chegar na antiga estrada de acesso a Assis o plano geométrico adquire contornos irregulares, propiciando espaços livres triangulares.

Figura 30 – Planta original do loteamento do Patrimônio “Alto Cafezal”. Autor: Engenheiro Frederico Schmidt. Escala: 1:2.000 Ano: 1929



Fonte: Acervo da Comissão de Registro Histórico de Marília.

Em 1926, com a abertura do patrimônio “Vila Barbosa”, pelo Sr. Antônio Vasques Carrion e a retificação da estrada antiga (atual avenida Rio Branco), os espaços triangulares foram suprimidos, assumindo novamente a configuração de um quadrilátero, de 88 x 88 m, e lotes de 22 x 33 m, no prolongamento do patrimônio “Alto Cafezal” e 100 x 100 m, na continuidade do patrimônio de “Marília”. Essa junção demonstra a facilidade de expansão propiciada por esse tipo de formato.

Nas terras da Fazenda Cincinatina, Bento de Abreu Sampaio Vidal instaurou o patrimônio Marília, delimitado a sudoeste pelo espigão do Rio Peixe/Feio e adjacente ao patrimônio Alto Cafezal e a nordeste pelo Córrego Palmital. A atual

o alinhamento da linha reta originária da futura ferrovia, com quadras 100 x 100 m, parceladas em lotes de 10 x 40 m e 10 x 50 m. Nas proximidades do pátio ferroviário e do córrego Palmital os quarteirões adquirem contornos irregulares. (RIBEIRO; YAMAKI, 2019, p. 9).

Ao olhar o conjunto urbano, composto pela junção dos três patrimônios (figura 29), observa-se nitidamente a ascendência da ferrovia no posicionamento e organização da malha ortogonal, configurando uma área central com características singulares, demarcada, principalmente, pelo pátio ferroviário. A estação e o pátio demarcam a área central, atuando como elementos de convergência dessa centralidade e o predomínio das passagens em nível colabora com a interligação das partes e com o contato mais intenso com a ferrovia.

Podemos destacar as passagens localizadas na rua Minas Gerais (atual avenida Nove de Julho), na rua Paraná, na rua Athos Fragata, na rua das Roseiras, entre outras. Similar a travessia em nível da cidade de Vera Cruz, tais cruzamentos caracterizavam múltiplas práticas diárias e despertavam distintos sentimentos.

*[...] era interessante também que na cancela das passagens tanto da (rua) Nove de Julho (figura 32) quanto na rua Paraná (figura 33) chamavam de “abre porteira”, tinha um guardinha, tinha lá um cara que tomava conta da porteira, com a fardinha azul e, em 1964, na revolução de 64, tinha um japonês que morava para baixo da linha e o tiro (Tiro de Guerra) era para cima da linha, ali na rua Sete de Setembro e o japonês passava lá, ele de farda, e o senhorzinho, o porteiro, o encarregado que tomava conta da cancela também tinha a fardinha dele, ele obrigava o velhinho a bater continência para ele. E o velhinho ficava esperando ele (sic) para bater continência. **Umas histórias assim que nunca mais esqueci.** (relato L.O.R.R.)*

Interessante observar os vestígios que permaneceram na paisagem, como a placa sinalizando o cruzamento da via férrea, com o alerta: pare, olhe, escute (figura 32). Um elemento extremamente necessário e funcional no período de funcionamento da ferrovia, mas que hoje possui apenas um sentido simbólico. Seria possível justificar a sua permanência antecipando uma retomada das atividades ferroviárias, entretanto, os próprios trilhos nesse trecho já foram asfaltados. Racionalmente não existe nenhuma razão para tais elementos persistirem, porém, é um registro que enfatiza a todo instante a força do sistema ferroviário na configuração da paisagem e representa um rastro mnésico capaz de colaborar com

o resgate das lembranças.

Figura 32 – Passagem em nível na avenida Nove de Julho – Marília – 2021 (Os trilhos asfaltados no cruzamento da av. Nove de Julho com a ferrovia)



Fonte: C. D. Ribeiro. 2022

Figura 33 – Passagem em nível na rua Paraná – Marília – 2022



Fonte: C. D. Ribeiro. 2022

*Há uma passagem de nível cruzando a ferrovia que já recebia um grande fluxo, para a época, de veículos e pessoas (figura 34). **O forte apito do trem, avisando que estava se aproximando do cruzamento, era, como se sabe, obrigatório.** Próxima a essa passagem de nível, beirando a ferrovia, havia uma grande indústria de óleo comestível de amendoim. A indústria Anderson Clayton se instalara na cidade, como várias outras, interessada na existência de matérias primas produzidas localmente e, é claro, na presença da ferrovia que permitia o escoamento da produção facilmente. Um braço da ferrovia se estendia até o pátio da indústria onde os carregamentos e descarregamentos eram feitos. Assim, além da memória sonora legada pela presença da ferrovia, carregamos também a memória olfativa do forte cheiro de amendoim exalado pela fábrica de óleo comestível. Ferrovia e indústria, em nossa memória, se tornaram coisas intrinsecamente ligadas uma à outra. (relato V.A.P.)*

Figura 34 – Passagem em nível na Praça Athos Fragata – Marília – 1973



Fonte: [Marília 30s, 40s & 50s: OUTSKIRTS \(marilia-forties.blogspot.com\)](http://marilia-30s-40s-50s.blogspot.com). Data de acesso: 17/10/22

*Uma coisa que eu lembro é quando estávamos passando nas cidades, **quando a gente passava fechava a cancela** e as pessoas paravam, parece que parava tudo para ver o trem, aí você olhava pela janelinha e parecia que o mundo começava a passar em câmara lenta. Aí você olhava as pessoas que tinham que parar. Isso ficou bem na minha memória. (relato S.F.L.)*

***Meu contato com a ferrovia é desde pequeno, na beira da linha.** Brincando pela linha, o sinal verde indicava que o trem vinha e isso nos sinalizava que era perigoso ficar ali. (relato M.L.S.)*

Como parte da estrutura física do sistema ferroviário, as passagens

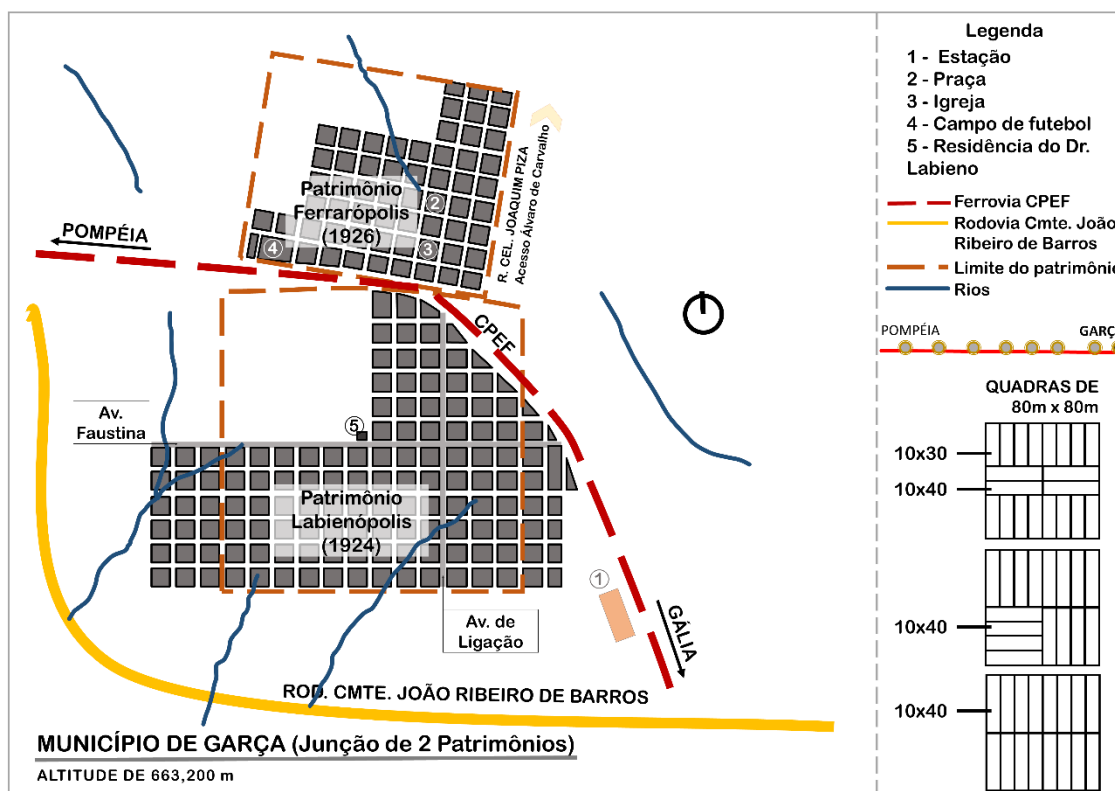
em níveis suscitam memórias afetivas intensas. Na esfera espacial, as práticas rotineiras acontecem, com seu ritmo próprio e histórias singulares, gravadas em nossa memória. Nas lembranças de S.F.L. e L.R.R., a cancela tem um caráter simbólico e para V.A.P. ocorre uma junção de sentidos, representados pela memória sonora e olfativa. Ao passo que na fala de M.L.S. a ferrovia expressa a ludicidade da infância.

Enquanto as transposições propiciam conexões, o traçado da linha ferroviária cortando a malha urbana provoca uma divisão social, essencialmente nas cidades constituídas a partir da junção de várias células, como Marília e Garça. *“A ferrovia foi impressionante! Teve uma divisão social. Para cima da linha era uma turma, para baixo da linha era outra turma. [...] Tinha uma rixa demais entre a turma de cima da linha e abaixo da linha” (L.O.R.R.)*

Situação similar ocorre na configuração do município de Garça (figura 35), com a junção de dois patrimônios: Labienópolis e Ferrarópolis. A linha ferroviária percorre o espigão e demarca os limites das propriedades, posicionando cada patrimônio em apenas uma das margens do traçado da ferrovia.

O desenho proposto para o patrimônio de Labienópolis apresenta o arruamento em “tabuleiro de xadrez”, com ruas de 16 m paralelas à avenida Faustina e à avenida de Ligação, ambas com 20 m, formando ângulos retos e quarteirões de 80 x 80 m, dividido em 16 datas (lotes) de 10 x 40 m, seguindo um desenho rigoroso e regular (figura 35). Segundo Guirardello (2002, p. 166), “o processo de demarcação, era simples e seguro, demandando pouco tempo de serviço do agrimensor-arruador e sua turma de trabalhadores.” Portanto, esses parâmetros adotados no traçado da malha urbana utilizados nos núcleos urbanos abertos no século XIX, serão mantidos no século XX, porém com uma maior variedade de subdivisão de lotes.

Projetado com predomínio da orientação norte-sul, leste-oeste, esse traçado regular de Labienópolis gera quadras triangulares na junção com a linha ferroviária. Os quarteirões com lotes irregulares e o pátio ferroviário quebram a regularidade da malha xadrez. A estação ferroviária fica a leste e o cemitério no lado oposto.

Figura 35 – Patrimônios iniciais de Garça

Fonte: Pesquisa: C. D. Ribeiro – Arte: C. D. Ribeiro, P. Portaluppi. Ano 2020. Mapa base: Planta da cidade de Garça. Organizada na gestão do Exmo. Sr. Dr. Hilmar Machado de Oliveira. Escala: 1:5.000 Ano: 1939, disponível em: Arquivo público do Estado de São Paulo.

Diferente dos traçados de outros patrimônios das cidades da franja pioneira, que apresentam o arruamento constituído por todas as ruas com dimensões de 12 m ou 16 m de largura, sem nenhuma hierarquização do sistema viário, como é possível observar no patrimônio Alto Cafezal, um dos formadores da cidade de Marília, em Labienópolis o plano prevê a avenida Faustina, com 20 m, como um eixo de conexão leste-oeste, ligando à estrada marginal construída pela Companhia Paulista que dava acesso a Marília e Piratininga e à avenida de ligação (atual rua João Manzano) como um eixo norte-sul, ligando com a rua Barão do Rio Branco, paralela à rua Cel. Joaquim Piza, acesso à estrada de Getulina.

No sentido norte-sul as transposições através de pontilhões prevaleciam. Na ligação com a rua Barão do Rio Branco (figura 36), os trilhos percorriam pela parte superior e os veículos na passagem inferior e na avenida Maria Isabel o contrário (figura 37).

Figura 36 – Pontilhão início da rua Barão do Rio Branco (década de 1950)



Fonte: Museu Histórico e Pedagógico de Garça

Figura 37 – Pontilhão na continuação da avenida Maria Isabel. Do lado esquerdo dos trilhos a avenida Labieno da Costa Machado.



Fonte: Museu Histórico e Pedagógico de Garça. (Foto: Irmãos Takiuti)

Ferrarópolis, segundo núcleo urbano, fundado em meados da década de 1920, pelo Dr. Carlos Ferrari, imigrante italiano que vem para trabalhar nas lavouras de café, acompanha o padrão de arruamento em “tabuleiro de xadrez”, com ruas em ângulos retos formando quadras de 88 x 88 m. Posicionada no sentido nordeste-sudoeste, rompe com a continuidade do traçado proposto pelo patrimônio orientado no sentido norte-sul.

Descontinuidade na malha proposta e características heterogêneas são percebidas nas formações de Marília e Garça, compostas pela junção de patrimônios distintos. Segundo Monbeig (1984, p. 344), tais células não derivam “de uma compartimentação do relevo: a origem delas resultou da rivalidade, às vezes áspera, de vários patrimônios, ou então proveio de fundações sucessivas.”

Em Marília, a estação e o pátio ferroviário demarcam a área central, atuando como elementos de convergência dessa centralidade e o predomínio das passagens em nível colabora com a interligação das partes. Em contrapartida, a localização da estação ferroviária na extremidade sul do plano de Labienópolis e as transposições através de pontilhões dificultam o deslocamento do pedestre e não favorecem a criação de uma centralidade para o conjunto urbano de Garça.

Dessa forma, a rivalidade³⁵ da “turma de cima da linha” com a “turma abaixo da linha” é aguçada na cidade de Garça, ao ponto dos trilhos serem deslocados na década de 1970, passando a circundar o conjunto urbano, *“eles cortaram só o centro da cidade e o restante continuou pela linha antiga enquanto estavam construindo o trecho novo. Depois de dois anos inaugurou todo o trecho novo e desativou o antigo.”* (E.A.)

Dali para baixo ainda era a feira, mas tinha ainda um movimento do IBC, por causa dos Pereiras Leite, Garcafé. Eu lembro de ver manobras ali, o trem chegava até lá em cima e descia pela linha velha, vinha dentro de Garça, deixava os vagões e saía. Eu brincava direto lá. A linha foi completamente erradicada no final dos anos 80. As brincadeiras nossas eram lá. (relato K.H.R.Z.)

Com o deslocamento da linha ferroviária, ocorreu a demolição do pontilhão da rua Barão do Rio Branco e o pontilhão da avenida Maria Isabel transformou-se no prédio da Comute (local das torres de televisão). O lado de cima

³⁵ DELICATO (2011), em sua tese “Sobre Lugares e Trilhos: relações de sociabilidade durante a formação de uma cidade do novo oeste paulista”, aborda com maior profundidade os aspectos de rivalidade dos moradores que viviam acima e abaixo da linha, na cidade de Garça.

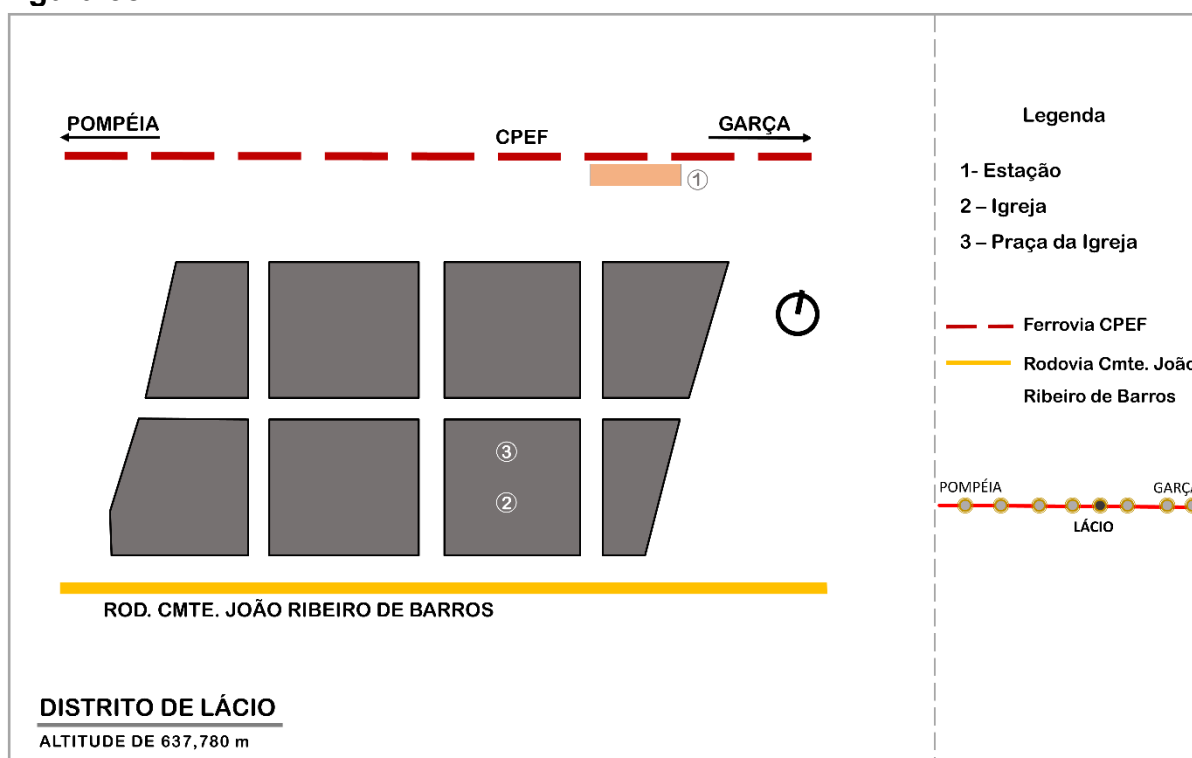
da linha foi unificado com o lado debaixo e os trilhos desapareceram da malha urbana. Contudo, a valorização da parte “de cima” da linha ainda é visível no desenvolvimento da cidade.

Delicato (2011) elenca uma série de razões possíveis para explicar a preferência pela aquisição dos lotes do patrimônio Ferrarópolis em detrimento de Labienópolis. Considerando uma outra perspectiva, observa-se que elementos morfológicos específicos, tais como: espaços livres, equipamentos urbanos públicos e institucionais concentram-se no patrimônio de Ferrarópolis enquanto o arranjo estrutural de Labienópolis privilegia o sistema viário.

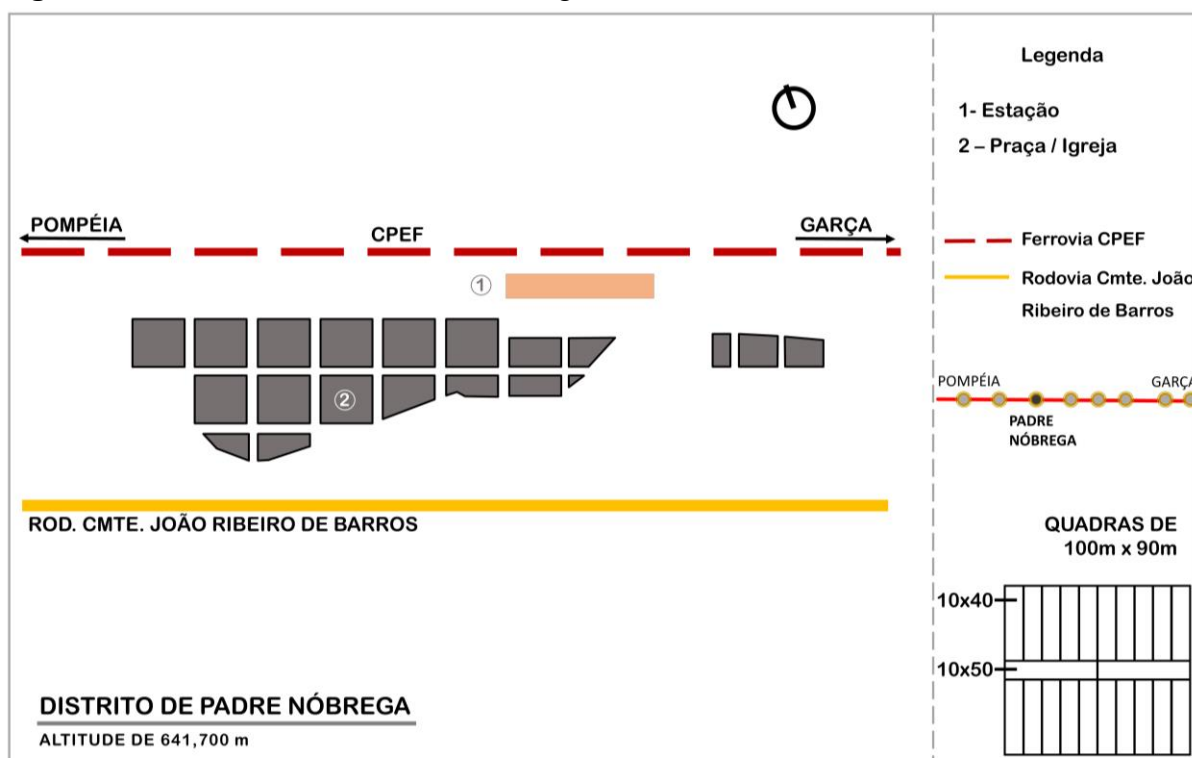
Uma hipótese a ser ponderada, além das questões históricas e sociais que fazem parte do desenvolvimento do município de Garça para o sucesso de um plano em relação ao outro, é a forte presença desses elementos, que possibilitam as práticas sociais, fortalecendo vínculos, além de tornarem-se marcos referenciais na paisagem, em apenas um dos patrimônios. Dessa forma, os movimentos pendulares são inexistentes, isolando as vivências em apenas uma das margens da ferrovia.

Sob essa perspectiva, talvez seja possível afirmar que o traçado da linha ferroviária não seja exclusivamente o responsável por essa divisão social rigorosa, mas que a possível ausência de lugares que propiciem encontros, experiências e ações diárias, não constitua lembranças profundas e consequentemente não provoque o sentimento de pertencimento.

As passagens em níveis, tanto em Vera Cruz, quanto em Marília, e nos seus distritos: Lácio (figura 38) e Padre Nóbrega (figura 39), permitiram o desenrolar da vida social, condicionada principalmente pela estação e pelos equipamentos urbanos, tais como: igreja, escola e praças públicas. Localizados em ambas as margens da linha, privilegiavam os movimentos pendulares, os contatos diários e o sentido de pertencer.

Figura 38 – Patrimônio de Lácio

Fonte: Pesquisa: C. D. Ribeiro – Arte: C. D. Ribeiro, P. Portaluppi. Ano 2020. Mapa base: Planta de Lácio – distrito de paz de Marília. Instituto Geográfico e Geológico, 1950.

Figura 39– Patrimônio de Padre Nóbrega

Fonte: Pesquisa: C. D. Ribeiro – Arte: C. D. Ribeiro, P. Portaluppi. Ano 2020. Mapa base: Planta de Padre Nóbrega – distrito de paz de Marília. Instituto Geográfico e Geológico, 1950.

O núcleo urbano de Lácio (figura 38) está diretamente relacionado com a estação e os trilhos. Com um caráter geométrico extremamente rígido, a continuidade está presente no arruamento proposto. A proximidade com a Rodovia Comte. João Ribeiro de Barros restringe a expansão no sentido sul, incentivando o desenvolvimento ao longo da ferrovia. Extremamente próximo ao aglomerado urbano de Marília, seus fluxos cotidianos estão intrinsecamente ligados. As saídas e chegadas normalmente ocorrem pela travessia em nível da linha ferroviária (figura 40) e, dessa forma, o convívio com os trilhos torna-se constante.

Figura 40 – Travessia em nível em Lácio



Fonte: C. D. Ribeiro. 2018

*Em 1969, após sucessivos anos de seca e baixa produtividade do sítio, cuja principal atividade era a cafeicultura, mudamo-nos para Lácio, então pequeno distrito de Marília, onde moravam alguns parentes e onde pretendíamos iniciar uma nova vida. Eu, agora com oito anos, passei a residir a três quadras da estação ferroviária. **A vida social dos moradores do local girava basicamente em torno da igreja de Santa Luzia, da escola pública de ensino primário, e da estação.** Os trens de carga e de passageiros eram atrações imperdíveis. **O barulho da locomotiva e seus vagões e o apito do trem enchiam o ar do vilarejo.** (relato V.A.P.)*

Nas lembranças de V.A.P., a vida no vilarejo está diretamente ligada à ferrovia, tanto no contexto morfológico quanto no aspecto simbólico. Bosi (2003, p. 447) ressalta que “a vida do grupo se liga estreitamente à morfologia da cidade: essa ligação se desarticula quando a expansão industrial causa um grau intolerável de desenraizamento.”

Erradicar completamente o complexo ferroviário poderia gerar a mesma desarticulação e talvez seja factível afirmar que a conservação da memória seja comprometida. Pela perspectiva de Halbwachs (1990), isso seria perfeitamente possível, pois com a supressão da ferrovia e principalmente do grupo ligado a ela, a memória coletiva se dissiparia. Na visão de Ricoeur, a memória poderia permanecer, visto que já faria parte da “minhadade” de cada pessoa, mas será que perduraria para as futuras gerações?

Independente de fazer parte da “minhadade”, estar em contato com esse sistema ferroviário, com os lugares que representam tantas vivências e a paisagem que faz parte da nossa construção enquanto ser humano, aflora as lembranças e trazem à tona uma intensa sensação de pertencimento. Conforme afirma Bosi (2003, p. 447) “nós nos adaptamos longamente ao nosso meio, e, portanto, é preciso que algo dele permaneça para que reconheçamos nosso esforço e sejamos recompensados com estabilidade e equilíbrio.”

As práticas sociais desenvolvidas no âmbito do espaço ferroviário reforçam a consolidação da memória e evidenciam o enraizamento do indivíduo a esse lugar. Narrador, ferrovia e toda a pluralidade espacial que ela comporta se entrelaçam. Sendo assim, a ideia de lugar memorável pode ser considerada como uma combinação de diversos fatores, tais como um meio, uma paisagem, que propicia encontros, vivências, permanências e oportunidades.

O conjunto formado pelas cidades da Alta Paulista, a ferrovia e a produção cafeeira propiciaram essa conciliação de elementos. Como um meio, reflete as situações de mundo, “a mundanidade”, ao mesmo tempo que possibilita a passagem para a “reflexividade”. Como um lugar de concentração de lembranças permite o reconhecer-se.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

No decorrer da pesquisa, fica evidente a dialética entre memória individual e coletiva. Se entendermos o conceito de “minhadade”, apresentado por Ricoeur (2007) em sua fenomenologia da memória, e o da memória coletiva, bastante enfática na discussão proposta por Halbwachs (1990), respectivamente, apreenderemos que a consolidação das lembranças está diretamente relacionada às vivências e que estas interagem mutuamente, seja do indivíduo para a coletividade ou do coletivo para o individual.

O aspecto locacional das lembranças, evidenciado nas diversas narrativas vivenciadas no período de funcionamento da ferrovia, com ditames nostálgicos e memórias felizes, reforça a tese da relação intrínseca entre memória, paisagem e lugar. A paisagem quando vivida, sentida e apreendida, permanece enquanto marca no nosso espírito e dessa forma, adquire sentido, fundindo-se com nosso próprio “eu”.

Protagonista na transformação da paisagem da Alta Paulista, a linha ferroviária do prolongamento do Ramal de Agudos/SP condicionou a escolha da localização e do traçado dos novos núcleos urbanos, contribuindo também com a chegada de muitos imigrantes europeus e japoneses, atraídos pela expansão cafeeira e pela expectativa de novas oportunidades. Nesse contexto, construíram novas histórias e geografias de vida.

Ouvir e ler os relatos das memórias narradas, possibilitou perceber a concentração de lembranças associadas aos trilhos do prolongamento do Ramal de Agudos/SP da CPEF e, conseqüentemente, deduzir que todo o complexo ferroviário pode ser considerado um lugar memorável, com valor icônico, que se apresenta como um rastro documentário inscrito no espaço vivido e carregado de rastros afetivos.

Entrelaçar os rastros documentários, provenientes da história registrada e dos vestígios espaciais, com os rastros afetivos possibilitou entender como as circunstâncias externas contribuíram na configuração do território, proporcionando ações cotidianas, moldadas por eventos intensos e significativos, as matrizes inscritas na paisagem e no lugar. Gravadas na memória das pessoas, as marcas desses eventos são como afecções na alma, que permanecem como lembranças, acentuando a relação afetiva com essa paisagem.

Percebe-se que o percurso dos trilhos atravessava, na maioria das cidades da Alta Paulista, o centro da malha urbana, e como tal, permitiu que a vida cotidiana desenrolasse em ambas as margens da ferrovia. Em função dessa situação, os movimentos pendulares eram constantes, ressaltando a convivência diária com os trilhos e permitindo experiências singulares.

Tais vivências contribuíram para que a paisagem ao longo da linha ferroviária adquirisse uma conotação simbólica. Sendo possível assegurar que a linha ferroviária, do prolongamento do Ramal de Agudos/SP da CPEF, não se restringiu unicamente a um sistema de transporte eficiente. Em função do contexto histórico, social, econômico e cultural da época de sua instalação, sua implantação definiu um eixo do tempo, provocando mudanças significativas no “mundo interior de cada pessoa”.

A estreita ligação entre o mundo interior e o seu meio consolidou um sentimento de pertencimento. A polaridade entre mundanidade e reflexividade, situações do mundo e interioridade, ambas discutidas por Ricoeur (2007) reflete-se a todo instante nas lembranças narradas.

Notadamente, o ritmo imposto pela ferrovia, com as múltiplas possibilidades delineadas, orquestrava sonhos, expectativas, encontros e despedidas. Diariamente, conduzia as práticas sociais e sua passagem tornava-se sempre um grande evento, praticamente um espetáculo, em decorrência do pequeno porte das cidades e do contexto da época, na qual a comunicação e o deslocamento eram restritos.

No “balanço do trem”, as relações familiares e profissionais se estreitavam, ampliando o fascínio pelo complexo ferroviário e a carga de significados atribuídos a ele. Sendo assim, é inegável a convergência de lembranças a ele relacionadas.

Como um lugar memorável, propiciava a permanência das pessoas durante um longo período de tempo, muitas vezes até uma vida inteira. Sendo assim, a expectativa de uma nova vida se concretizava, permitindo vivências significativas, que precediam as lembranças. Constituíam família e a nova geração, fruto desse lugar, crescia com os trilhos como referência. Visível essa relação com o lugar e a paisagem, ao longo da linha ferroviária nas entrevistas coletadas com os filhos, netos e bisnetos dos imigrantes e migrantes, que desembarcaram no Novo Oeste Paulista e fincaram suas raízes.

O trem com sua dinâmica diária, com o som do seu apito anunciando o amanhecer de mais um dia, reflete, acima de tudo, os diversos aspectos simbólicos a ele associados. A ruptura com o fim das operações da ferrovia, possui um caráter subjetivo inerente às diversas vivências cotidianas, muito além das questões funcionais e econômicas. Perde-se uma paisagem sonora, referência na condução das práticas diárias, afetando a manutenção da estabilidade e do equilíbrio dos habitantes.

Em inúmeras narrativas as evidências espaciais são destacadas como elementos referenciais na paisagem e na memória. Os trilhos engastados na malha urbana, as estações ferroviárias e armazéns resistentes ao tempo, funcionam como evidências e auxiliam na permanência das lembranças. São rastros que compactuam com a luta contra o esquecimento.

Ouvir as narrativas nos faz crer o quanto o sentido atribuído a paisagem está relacionado à intensidade das experiências vividas e que o testemunho pode, de certa forma, despertar um novo olhar direcionado a esse lugar e a essa paisagem. O registro dessas memórias, junto com o conhecimento do contexto histórico, social e econômico do período de instalação da ferrovia, possibilita entender o fascínio representado pelo “balanço do trem” e o significado velado desse lugar e dessa paisagem.

É notória a importância dos trilhos do prolongamento do Ramal de Agudos/SP como um catalisador de lembranças, pois esse lugar e essa paisagem adquirem significados singulares para quem vivenciou o seu período de funcionamento. Imprescindível destacar que estamos lidando com memórias, com experiências vivenciadas, com a anterioridade, em um período com contextos bem diferentes do momento atual.

Talvez, se atualmente a ferrovia voltasse a funcionar, as experiências não seriam tão significativas ou a magia do trem não seria tão latente. Contudo, o que podemos concluir é que “lugares memoráveis” existem. São lugares e paisagens que funcionam como catalisadores de memórias, que propiciam experiências intensas, que marcam o nosso espírito, transformando-se em lembranças e provocando mudanças significativas no “nosso mundo interior”.

Tais lugares e paisagens passam a fazer parte do nosso ser, da nossa alma, contribuem na construção das nossas histórias pessoais e, principalmente, nas nossas geografias de vida. Nesses lugares e paisagens nós nos

reconhecemos e nos sentimos em casa, no nosso “lar”.

Portanto, seria interessante ampliar as reflexões sobre a relação entre memória, paisagem e lugar, no âmbito da discussão geográfica, pois só assim seria possível reconhecer paisagens e lugares que portem o caráter de “lugar memorável”, funcionando como catalisadores de memórias.

No contexto atual, a reflexão também poderia perpassar os passeios virtuais, que permitem o contato com outros lugares e paisagens. A reclusão das pessoas durante a pandemia, em suas residências, sem o acesso aos espaços públicos e principalmente sem as práticas cotidianas, pode ter afetado a formação das lembranças e a consolidação das memórias.

Dessa forma, acredito que esta tese possa contribuir com o registro de lembranças de pessoas que conviveram com a ferrovia em funcionamento, recordações que mostram o vínculo estabelecido com essa paisagem, com a importância da relação dos rastros documentários inscritos no espaço vivido, com as relações afetivas construídas e, principalmente com a prospecção de políticas públicas voltadas para a reconstrução memorial ou patrimonial das estruturas espaciais, ícones e instalações, que sucateadas ou restritas a minhadade de alguns indivíduos, deveriam produzir restauros ferroviários e culturais.

Refletir sobre a importância da intrínseca relação entre memória, paisagem e lugar e, reconhecer os lugares memoráveis e as paisagens icônicas possibilita perceber o quanto é necessário proteger tais áreas, que compactuam com a luta contra o esquecimento.

REFERÊNCIAS

- AGOSTINHO, Santo. **Confissões**. Digitação: Lucia Maria Csernik, 2007.
- ASSMANN, Aleida. **Espaços da Recordação: formas e transformações da memória cultural**. Campinas: Editora da Unicamp, 2011.
- BARROS, Waldemar da Rocha. **Marília**. Monografia editada sob os auspícios da Prefeitura Municipal. São Paulo: Editora e Publicidade Roman Ltda.(s/d)
- BERGSON, Henri. **Matéria e Memória**. Ensaio sobre a relação do corpo com o espírito. (tradução: Paulo Neves). São Paulo: Martins Fontes, 1999.
- BERQUE, Augustin (Org.). **Cinq propositions pour une théorie du paysage**. Seyssel: Champ Vallon, 1994.
- BERQUE, Augustin. **Paisagem-Marca, Paisagem-Matriz: Elementos da Problemática para uma Geografia Cultural**. (1984). In: CORRÊA, R.L.; ROSENDAHL, Z. (org.). Paisagem, Tempo e Cultura. 2ed. Rio de Janeiro: EDUERJ, 2004. pp. 84-85
- BERQUE, Augustin. **Território e pessoa: a identidade humana**. Desigualdade & Diversidade – Revista de Ciências Sociais da PUC-Rio, nº 6, jan/jul, 2010, pp. 11-23
- BOSI, Ecléa. **Tempo vivo da Memória: Ensaios de Psicologia Social**. São Paulo: Atelie Social, 2003.
- BRESSAN JUNIOR, Mario Abel. **A memória afetiva e os telespectadores: um estudo do Canal Viva**. 2017. Tese (Doutorado em Comunicação Social) – Programa de Pós-Graduação em Comunicação Social, PUCRS, Porto Alegre, 2017.
- BUTTIMER, Anne. **Apreendendo o Dinamismo do Mundo Vivido**. In: Perspectivas da Geografia. São Paulo: DIFEL, 1982. p.185-198.
- BUTTIMER, Anne. **Lar, Horizontes de Alcance e o Sentido de Lugar**. Tradução: Letícia Pádua. Geograficidade, v.5, n.1, 2015. p.4-19
- CASEY, Edward. **Remembering: A phenomenological study**. Bloomington & Indianapolis: Indiana University Press, 1987.
- CERTEAU, Michel de. **A Invenção do Cotidiano**. Rio de Janeiro: Editora Vozes, 2003.
- CALDAS, A. L. **Espaço e Experiência: História Oral e Geografia Humana**. In Revista Zona de impacto- Vol. 8 - Ano VIII – 2006.
<http://www.albertolinscaldas.unir.br/zonadeimpacto.htm> – acessado em 31 de julho de 2021.
- COMISSÃO GEOGRAPHICA E GEOLOGICA DO ESTADO DE SÃO PAULO. Exploração do Rio do Peixe. 2ª Edição. São Paulo: Typ. Brasil de Rothschild & Cia, 1913.

CORDEIRO, Veridiana Domingos. **De Maurice Halbwachs à Filosofia da Mente: Repensando a memória a partir de abordagens externalistas**. Tempo Social, Revista de Sociologia da USP, v. 33, n. 3, p. 255-280, 2021.

DARDEL, Éric. **O Homem e a Terra: natureza da realidade geográfica**. Trad. de Werther Holzer. São Paulo: Perspectiva, 2011.

DELICATO, Cláudio Travassos. **Sobre Lugares e Trilhos: relações de sociabilidade durante a formação de uma cidade do novo oeste paulista**. 2011 Tese (Doutorado em Ciências Sociais) – Faculdade de Filosofia e Ciências, Universidade Estadual Paulista, Marília, 2011.

DUARTE, Jorge. **Entrevista em profundidade**. In: BARROS, Antonio; DUARTE, Jorge. Métodos e Técnicas de Pesquisa em Comunicação. São Paulo: Atlas, 2006.

FRAMPTON, K. **História crítica da Arquitetura Moderna**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

FREIRE, Cristina. **Além dos Mapas: os monumentos no imaginário urbano contemporâneo**. São Paulo: SESC: Annablume, 1997.

FRÉMONT, Armand. **A Região, Espaço Vivido**. (trad. Antonio Gonçalves). Coimbra: Livraria Almedina, 1980.

GEHL, Jan. **Cidades para Pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GOMES, Paulo Cesar da Costa. **Geografia e Modernidade**. 5ª edição, Rio de Janeiro, Bertrand, Brasil, 2005.

GRATÃO, Lúcia Helena Batista. **Sabor & Paisagem à Luz de Bachelard**. Geograficidade, v.2, n.1, 2012. p.30-41.

GRAZIANO DA SILVA, José. **Do complexo rural aos complexos agroindustriais**. In: GRAZIANO DA SILVA, José. A nova dinâmica da agricultura brasileira. Campinas: UNICAMP/IE, 1996.

GUIRARDELLO, Nilson. **À beira da linha: formações urbanas da Noroeste Paulista**. São Paulo, Editora UNESP, 2002.

GURGEL, Adriana. **A coexistência entre passado e presente na duração de Henri Bergson**. Revista Eletrônica Espaço Teológico. Vol. 6, n. 9, jan/jun, 2012, p. 74-84

HALBWACHS, Maurice. **A Memória Coletiva**. São Paulo. Vértice/Ver. Dos Tribuanis, 1990.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. Enciclopédia dos Municípios Brasileiros, XXVIII Volume. Rio de Janeiro: IBGE, 1957.

JACOBS, Jane. **Morte e Vida das Grandes Cidades**. São Paulo. Ed. e Livr. Martins Fontes, 2014.

MACKAY, N. et al. **Views to the Mountain: A Scenic Protection Manual**. Smart Growth Vermont, 2012.

MARANDOLA, Hugo Leonardo. **Marcas-Matrizes na Paisagem do Bairro Rural Elihu Root: Um Trilhar Humanista**. 2017. Dissertação. Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” – UNESP, Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Rio Claro, 2017.

MARTINI, Marcos De. **A Empresa de Terras e Colonização Labieno da Costa Machado: do Velho para o Novo Oeste Paulista**. 2000. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de História, Direito e Serviço Social – Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” – UNESP – Campus de Franca, 2000.

MARTINS, José de Souza. **Frente pioneira: contribuição para uma caracterização sociológica**. In: Estudos Históricos, nº 10. Marília, Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, 1971.

MATOS, Odilon Nogueira de. **Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira**. Campinas: Pontes, 1990.

MELLO, João Baptista Ferreira de. **Geografia Humanística: a perspectiva da experiência vivida e uma crítica radical ao positivismo**. Revista Brasileira de Geografia, v. 52, n. 4, p. 91-115, 1990. Disponível em: Acesso em: 04 maio. 2022.

MILLIET, Sérgio. **Roteiro do café**. São Paulo: BIPA, 1946

MONBEIG, Pierre. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo**. Tradução Ary França e Raul de Andrade e Silva. São Paulo: Hucitec/Polis, 1984.

MONSENHOR SANTAMARIA. **Vera Cruz foi assim**. Marília, Departamento de publicações e Comunicações do Centro Diocesano de Pastoral de Marília, 1981.

MORAES, Heloisa Juncklaus Preis, BRESSAN, Luiza Liene Bressan, JORGE, Leidiane Coelho. **Sobre trilhos: a memória revisitada pelo apito do trem a partir de um estudo com as lentes do imaginário**. Revista do Programa de Pós-Graduação em Letras da Universidade de Passo Fundo - 14 - n. 1 - p. 160-176 - jan./abr. 2018

MOREIRA, Balthazar de Gody, MAGALHÃES, Alcides Lages. **Marília, Cidade Nova e Bonita**. Marília, 1936.

MOURÃO JÚNIOR, Carlos Alberto, FARIA, Nicole Costa. **Memória**. Psicologia, Reflexão e Crítica, 28, 780-788, 2015. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/1678-7153.201528416>

NOGUEIRA, Carlo Eugênio. **A apropriação metodológica das frentes pioneiras na formação da Geografia Brasileira (1930-1950)**. Terra Brasilis (Nova Série) [Online], 5 | 2015. Disponível em: <http://journals.openedition.org/terrabrasilis/1480>.

NORA, Pierre. **Entre a memória e a história: a problemática dos lugares**. In: Projeto História. São Paulo: PUC, Nº 10, 1993.

NUNES, Andréa Batista. **Memória e Ferrovia: diferentes gerações relembando a experiência da Cia. Paulista de Estradas de Ferro em Rio Claro**. 2015. Dissertação de Mestrado apresentada à Escola de Artes, Ciências e Humanidades da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015.

PASSOS, Messias Modesto dos. **Paisagem e meio ambiente (Noroeste do Paraná)**. Maringá: Eduem, 2013.

PEREIRA, Valdeir Agostinelli. **Formação política de Marília : terra e poder na frente pioneira paulista (1924-1937)**. 1990. Dissertação – Faculdade de Ciências e Letras da Universidade Estadual de São Paulo – UNESP, Campus de Assis, 1990.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **Cidade, Espaço e Tempo: Reflexões sobre a Memória e o Patrimônio Urbano**. Fragmentos de Cultura (Goiânia), v. 14, n.9, p.1595-1604, set. 2004.

PINTO, Adolpho Augusto. **História da Viação Pública de São Paulo**. São Paulo, Governo do Estado de São Paulo, 1977.

POUPART, Jean, et al. **A Pesquisa Qualitativa: Enfoques Epistemológicos e Metodológicos**. Tradução Ana Cristina Nasser, Petrópolis, Rio de Janeiro, Vozes, 2008.

PROUST, Marcel. **Em Busca do Tempo Perdido**. Rio de Janeiro. Nova Fronteira, 2017.

RIBEIRO, Cássia Regina Dias; YAMAKI, Humberto Tetsuya. “**Características da Paisagem e Morfologia – Cidades da “Alta Paulista” SP**”. In: Anais 5º Colóquio Ibero-Americano: paisagem cultural, patrimônio e projeto. Anais...Belo Horizonte (MG) Universidade Federal de Minas Gerais, 2019. ISSN 2178-5449

RICOEUR, Paul. **O conflito das interpretações: ensaios de hermenêutica**. Portugal: RÉS, 1989.

RICOEUR, Paul; Changeux, Jean-Pierre. **Ce qui nous fait penser. La nature et la règle**. Odile Jacob, Paris, 1998.

RICOEUR, Paul. **A memória, a história, o esquecimento**. São Paulo: Editora da Unicamp, 2007.

RICOEUR, Paul. **Arquitetura e narrativa**. (trad. Gustavo Silvano Batista) Geograficidade | v.11, n. Especial, Outono 2021.

RIOS, FÁBIO; **Memória coletiva e lembranças individuais a partir das perspectivas de Maurice Halbwachs, Michael Pollak e Beatriz Sarlo**. In: Revista Intratextos, 2013, vol 5, no1, p. 1-22. DOI: <http://dx.doi.org/10.12957/intratextos.2013.7102>

SANTOS, Sheila Castro dos. **Paisagem e Lugar das expressões culturais lúdicas do Çairé e da Disputa dos botos em Alter do Chão-PA**. Tese (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2016.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

SILVA, Caroly Gonçalves. **Livro de Garça**. São Paulo: Gráfica São João, 1977.

SILVA, Marcelo Werner da. **A formação de territórios ferroviários no Oeste Paulista, 1868-1892**. 2008. Tese (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2008.

SPECK, Jeff. **Cidade Caminhável**. São Paulo: Perspectiva, 2012.

SCHUTZ, Alfred. **Fenomenologia e Relações Sociais**. Tradução: Angela Melin. Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1979.

TUAN, Yi-Fu. **Lugar: Uma perspectiva Experiencial**. Place: As Experiential Perspective. Geograficidade | v.8, Número 1, Verão 2018. Traduzido por Márcia Manir Miguel Feitosa e Renata França Pereira com a colaboração de Millena Portela, Tércila Duarte e Ubiratam Barros do original em inglês “Place: an Experiential Perspective”, publicado no v.65, n.2 da The Geographical Review, Abril 1975.

TUAN, Yi-Fu. **Espaço e Lugar: a Perspectiva da Experiência**. Tradução: Livia de Oliveira. São Paulo: Difel, 1983.

YAMAKI, Humberto. **Terras do Norte: paisagem e morfologia**. Londrina: Ed. H. Yamaki e UEL, 2017.

ZERUBAVEL, Eviatar. **The Standardization of time: a sociohistorical perspective**. American Journal of Sociology, jul. 1982, v. 88, n. 1. p. 1-23.

LEIS E DECRETOS

Lei nº 1045, de 27 de dezembro de 1906. Dispõe sobre a Imigração e Colonização no Território do Estado.

LEI de terras, lei nº 601, de 18 de setembro de 1850. Dispõe sobre as terras devolutas do Império.

LEI nº 323, de 22 de junho de 1895. Dispõe sobre as terras devolutas, sua medição, demarcação e aquisição, sobre legitimação ou revalidação das posses e concessões, discriminação do domínio público do particular, e de outras providências, dentro dos limites do Estado de São Paulo.

DECRETO nº 343, de 10 de março de 1896. Regulamenta a Lei n. 323 de 22 de Junho de 1895.

DECRETO nº 1278, de 23 de março de 1905. Aprova as instruções para o levantamento geográfico do extremo sertão do Estado.

DECRETO nº 6.455, de 19 de abril de 1907. Aprova as bases regulamentares para o

serviço de povoamento do solo nacional.

DECRETO nº 2.400, de 9 de julho de 1913. Manda observar a consolidação das leis, decretos e decisões sobre a imigração, colonização e patronato agrícola

DECRETO nº 3102, de 16 de outubro de 1919. Concede à Companhia Paulista de Estradas de Ferro, licença para a construção, uso e gozo de uma estrada de ferro que, partindo da cidade de Piratininga, ponto terminal do Ramal de Agudos, pertencente à mesma Companhia, se dirija às cabeceiras do rio Tibiriçá.

DECRETO nº 3.391, de 9 de setembro de 1921. Concede a Comp. Paulista de Estradas de Ferro licença para a construção, uso e gozo de uma estrada de ferro que, partindo do ponto extremo de prolongamento do Ramal de Agudos já concedido pelo decreto n. 3.102, de 16 de Outubro de 1919 e em prolongamento desse ramal, tenha o desenvolvimento aproximado de 30 quilômetros até encontrar a estrada de rodagem de Presidente Penna a Platina.

DECRETO nº 3967, de 24 de dezembro de 1925. Concede licença à Companhia Paulista de Estradas de Ferro para construção do prolongamento, a partir da estaca 4050 dos estudos definitivos da linha férrea a que se refere o decreto n 3102, de 16 de Outubro de 1919, e dá outras providências.

DECRETO nº. 6.126, de 25 de outubro de 1933. Concede à Companhia Paulista de Estradas de Ferro licença para a construção, uso e gozo de uma estrada de ferro entre as cidades de Marília e Pompeia.

SITES CONSULTADOS

<https://mapas.ibge.gov.br/fisicos/estaduais>. Data de acesso: 20/04/2018

<https://www.al.sp.gov.br/>. Data de acesso: 10/03/2018

<http://www.estacoesferroviarias.com.br/>. Data de acesso: 10/03/2018

O mapa da Província de São Paulo de 1886, organizado pela "Sociedade Promotora de Imigração de S. Paulo", destinava-se à publicidade para atrair imigrantes para as novas frentes de ocupação. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/cenarios/linha-do-tempo/imperio.html>. Data de acesso: 31/03/2018

RCPEF. Relatórios da Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais. Período 1905-1935. <http://www.rosana.unesp.br/#!/pesquisa/laboratorio-de-patrimonio-cultural/projetos/projeto-memoria-ferroviaria-pmf/documentos---relatorios/cp/>. Data de acesso: 31/03/2018

Biblioteca Nacional Acervo Cartográfico Digital. <http://acervo.bn.br>. Data de acesso: 20/04/2018

Planta Geral da Bacia do Rio do Peixe Fonte: Acervo do Museu da USP. Disponível em: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Planta_Geral_da_Bacia_do_Rio_do_Peixe_-_1,_Acervo_do_Museu_Paulista_da_USP.jpg. Data de acesso: 02/11/2019

<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/garca/historico> Data de acesso: 03/01/2020.

<https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/dtbs/saopaulo/garca.pdf>. Data de acesso: 03/01/2020.

Prolongamento do Ramal de Agudos. Disponível em: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/22/Mapa_da_Companhia_Paulista_de_Estradas_de_Ferro_-_Prolongamento_do_Ramal_de_Agudos_-_1%2C_Acervo_do_Museu_Paulista_da_USP.jpg Data de acesso: 25/05/2020

Disponível em: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/63/Reprodução_de_Mapas_-_Mappa_de_Localização_das_Terras_do_Rio_Feio_Segundo_a_Escriptura_Conven

cional de 7 - 12 - 1904 -

1 %282%29%2C Acervo do Museu Paulista da USP.jpg Data de acesso: 25/05/2020

Planta da Divisão Judicial da Fazenda Ribeirão da Garça.

[https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/13/Planta da Divisão Judicial da Fazenda Ribeirão da Garça - 1%2C Acervo do Museu Paulista da USP.jpg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/13/Planta_da_Divis%C3%A3o_Judicial_da_Fazenda_Ribeir%C3%A3o_da_Gar%C3%A7a_-_1%2C_Acervo_do_Museu_Paulista_da_USP.jpg)

Data de acesso: 25/05/2020

Acervo do Museu da USP. Disponível em:

[https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/f1/Terras do Rio Feio-Tibirica - 1%2C Acervo do Museu Paulista da USP.jpg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/f1/Terras_do_Rio_Feio-Tibirica_-_1%2C_Acervo_do_Museu_Paulista_da_USP.jpg) Data de acesso: 25/05/2020

Acervo do Museu da USP. Disponível em:

[https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/22/Mapa da Companhia Paulista de Estradas de Ferro - Prolongamento do Ramal de Agudos - 1%2C Acervo do Museu Paulista da USP.jpg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/22/Mapa_da_Companhia_Paulista_de_Estradas_de_Ferro_-_Prolongamento_do_Ramal_de_Agudos_-_1%2C_Acervo_do_Museu_Paulista_da_USP.jpg) Data de acesso: 25/05/2020

<https://www.youtube.com/watch?v=YQKmZ0nXOUM> . Data de acesso: 26/07/2021.

<https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=444634>

Data de acesso: 27/01/2022

https://issuu.com/ihgp/docs/revista_mirante_1980_1/1 Data de acesso: 27/11/2022

APÊNDICE A – Recorte das entrevistas

	ENTREVISTADOS	TRECHOS/RECORTES	CATEGORIAS	CAPÍTULOS
1	J.A.D.	"Ah, tem também o tempo que eu morei na casa próximo da ferrovia e toda a noite acordávamos com o barulho do trem, trepidando até a casa."	PAISAGEM SONORA	CAPÍTULO 4
		"Eu lembro também no pátio da Estação que eu ia sempre, como era grande e calçado com pedrisco eu ia sempre andar de bicicleta no pátio da Estação Ferroviária."	LEMBRANÇAS DE INFÂNCIA NO ESPAÇO CONSTRUÍDO/ ESTRUTURAS ESPACIAIS	CAPÍTULO 5
		"Lembro de trem passando e a gente cruzando a linha e esperava. Quantas vezes parava lá em Vera Cruz, parava o carro para esperar o trem passar, a cancela fechava, era diversas vezes por dia, então coincidia da gente cruzar a linha e ter que parar."	ESTRUTURAS ESPACIAIS	CAPÍTULO 5
		"Uma coisa interessante que a gente fazia lá em Vera Cruz. No fim de semana a gente ia na frente do cinema, os moços ficavam encostados ali e as moças passando na calçada. Era a paquera. Quando chegava a hora do trem, aproximadamente 21h chegava o trem de passageiros, todos os jovens iam lá para estação ferroviária para ver quem chegava e quem saia. Até hoje não entendo o porquê? Mas isso acontecia."	LEMBRANÇAS DA JUVENTUDE	

	<p>"Ah, eu esqueci... eu viajava muito de Vera Cruz para Garça para namorar. A namorada morava em Garça e eu ia umas sete horas da noite e nove, nove e pouco o trem já voltava. Eu ficava só até às nove horas e ia para Estação Ferroviária para tomar o trem. Aconteceu diversas vezes desse trem das nove e pouco não vir e eu ficava até mais de meia noite esperando o outro.</p> <p>Isso eu fiz por mais de uma ano. Levava uns 15, vinte minutos para chegar até a estação.</p> <p>Devia ter uns 6 horários de trem durante o dia. A noite, que eu dependia de ir em Garça para namorar o horário que dava certo era o das seis e meia, sete horas e para voltar o das nove. O outro já era de madrugada, por volta da meia noite, uma hora da manhã. Então eu sempre vinha no das nove. Era duas horas de namoro, muito bom!"</p>	LEMBRANÇAS DA JUVENTUDE	CAPÍTULO 4
	<p>"Posso falar de coisas tristes também da ferrovia?</p> <p>Eu lembro bastante de alguns rapazes que foram em um baile de Vera Cruz para Marília e voltaram de madrugada e na passagem da estrada de ferro foram acidentados pelo trem. Faleceram uns dois ou três. Devia ter uns 10 rapazes em uma perua Kombi. Nessa época eu já trabalhava no escritório, devia ter uns 20 anos.</p> <p>Outro acidente, esse foi na passagem de nível na zona rural. Um amigo meu estava passando e foi acidentado e morreu. Acho que foi em 1990, no dia 23 de junho. O nome dela era Breno."</p>	DESAFIOS DE SEGURANÇA	
	<p>"Viagem para Piracicaba, em 1982. Dois meses que eu ficava durante toda a semana lá e voltava de trem para Vera Cruz. Viagem feliz porque ia reencontrar os filhos e esposa. É a viagem era boa. Horário de almoço e eu almoçava no restaurante do trem."</p>	MEMÓRIAS FAMILIARES	
	<p>"Eu lembro também que as vezes eu ia na estação ver os funcionários passar telegrama, usar o telegrafo naquela época. Tinha um escritório dentro da Estação Ferroviária que os funcionários trabalhavam lá. Naquela época eles ainda passavam telegrafo. A gente olhava de fora, tinha um vidro e olhava de lá os funcionários trabalhando. (Eu já era adolescente nessa época)"</p>	MODERNIDADE/ PROGRESSO/ OPORTUNIDADES	

2	J.H.D.Z.	"Como não se viajava todos os dias, o jeito era pegar a bicicleta e no final do dia ir até a estação para dar tchau aos viajantes e assim apreciar a chegada e partida de mais uma composição."	LEMBRANÇAS DE INFÂNCIA NO ESPAÇO CONSTRUÍDO	
		"Eu seguramente posso falar que tenho boas lembranças, pois na infância se fosse andar de trem é porque iria para a casa dos avós em Vera Cruz, e que época de ouro, aquela viagem de cerca de 2 horas (Parapuã-Vera Cruz) que não queríamos que acabasse nunca, pois era maravilhoso ver aquela composição imensa chegando na estação sempre bem cuidada, sendo em sua maioria construída toda em madeira e com bela arquitetura, sempre muito imponente."	LEMBRANÇAS DE INFÂNCIA / MOVIMENTO / VIAGENS ESTRUTURAS ESPACIAIS	
		"Na estação de Marília então, era a realização total, pois era onde havia o cruzamento das linhas que iam e vinham de São Paulo, e aí podíamos ver as duas composições paradas lado a lado, aquela correria das pessoas embarcando e desembarcando, ver ao lado o pátio de manobras e onde sempre havia uma grande quantidade de vagões de carga e os galpões de armazenamento, enfim, era muita informação, e claro, não queríamos perder nada e sempre sobrava uma chamada de "atenção" dos pais para sossegar. "	ESTRUTURAS ESPACIAIS	
		"Hoje infelizmente não existem mais quase estações nesta linha, mas é só passar próximo dos trilhos de alguma cidade que um dia recebeu essas composições que as boas lembranças ressurgem."	ESTRUTURAS ESPACIAIS	CAPÍTULO 2
		"Mesmo com a decadência da linha férrea, ainda pude desfrutar por algum tempo quando jovem, utilizando esses trilhos para chegar a Bauru, onde faria a faculdade, e sempre nestes deslocamentos, reavivar as lembranças das viagens de infância e dos aureos tempos da ferrovia e suas belas estações."	LEMBRANÇAS DA JUVENTUDE	
		"Uma vez dentro do trem, só alegria ver a passagem diversificada da paisagem pela janela, aquele carrinho de lanche que passando pelo corredor aguçava a sede pelo famoso guaraná, obrigatório em toda viagem e inesquecível, ainda sem falar no cheiro do óleo queimado pela locomotiva, do barulho do atrito do aço entre as rodas e os trilhos, de ver o embarque e desembarque das pessoas em cada parada, e claro, assim que soava o apito, significava que o trem iria partir, então era hora de dar tchau para as pessoas que ficaram na estação e de ser respondido, mesmo sem conhecer ninguém, e assim seguir realizado até a próxima parada."	PAISAGEM VISUAL/ PAISAGEM SONORA/ MEMÓRIAS GUSTATIVAS	CAPÍTULO 4

3	K.H.R.S.	"Panorama marcou também porque eu ia para casa da minha tia, mas eu ficava mais tempo dentro da estação do que na casa da minha tia, inclusive minha tia perguntava: mas você vem para casa da tia, mas fica mais tempo na estação junto com seu tio do que na casa da tia. "	ESTRUTURAS ESPACIAIS	
		"A estação de Garça era a mesma da estação de Vera Cruz, essa que está aqui."		CAPÍTULO 5
		"Eu tenho bastante memórias, como eu tenho parentes ligados a ferrovia, então desde criança, desde que eu me entendo por gente eu sempre gostei de trem"		CAPÍTULO 4
		"Um caso que eu lembro também foi na Esmeralda, de um acidente com uma BMW, um filho de um médico que veio brincando com os caras, ele buzina, de repente ele pisou, mas a BMW era baixa e saiu em frente da máquina para passar em frente do trem, mas o trem não conseguiu parar e cortou o carro no meio. A polícia chegou e chamou o pai dele. Quando o pai chegou, balançou a cabeça, conversou com o policial e daí ele olhou para o filho e deu um tapa na orelha dele e disse que dali para frente ele ia trabalhar para ter as coisas dele. Ele queria pagar, mas o maquinista disse que não tinha acontecido nada." Em 1998, o trem pegou um ônibus em Padre Nóbrega.	DESAFIOS DE SEGURANÇA	

		<p>"Meu tio era chefe de trem, ele entrou no final da companhia paulista, em 1967, 1968 e se aposentou em 1992/93. Ele cuidava do trem de passageiro, ele comandava, ele que dava partida para o maquinista, conferia os bilhetes, os cobradores cobravam e chegavam para o chefe de trem que fazia as anotações. A partida e chegada de trem era ele que anotava. E quando chegava na estação, como em Marília, demorava uns 10 minutos, ele descia, ali trocava de equipe, ele anotava. Eu passava mais tempo dentro do trem e também das locomotivas, eu adorava... Ele me chamava para ir dentro da locomotiva, era uma alegria total, eu adorava, ver os maquinistas trabalhando."</p>	MODERNIDADE/ PROGRESSO/ OPORTUNIDADES	
		<p>"Para você gostar tem que conhecer a história. O pai brincava na estação. Quando tiver a locomotiva a vapor, o meu sonho é fazer a réplica igualzinha dessa estação aqui com o armazém (o primeiro armazém que Garça teve), porque a primeira estação é essa aqui (igual a de Vera Cruz), o armazém de Garça era só 3 portas, fazer essa réplica, a locomotiva sair de dentro, entra na linha principal, vai até Jafa e volta. E nessa estação o que a gente precisa fazer: contar essa história de Garça e da ferrovia. Por que Garça cresceu? Através da ferrovia e nesse armazém de 3 portas contar a história do café e de Garça a partir da ferrovia. Garça tem uma ligação muito forte com o café. Contar como era feito o carregamento, de onde vinha o café, quem embarcava no trem, qual o tipo de trem que embarcava o café. E a estação contar o crescimento de Garça ao lado da ferrovia, como foi feito. Como chegou. O meu sonho é fazer um turismo ferroviário. Vamos fazer uma maquete com a réplica da estação, reproduzir como fazia antigamente."</p>	ESTRUTURAS ESPACIAIS	
		<p>"A lembrança que eu tenho é que a paisagem era muito diferente. A turma tocando gado, hoje em dia você não vê, entardecer a boiada passando. O pessoal fazendo a colheita do café, paravam e davam tchau. Na aldeia dos índios eles trocavam, eles te davam presentes, para o chefe do trem, mandioca... porque eles se sentiam gratos, meu tio levava eles, trazia coisas de Bauru e deixava na aldeia para eles. "</p>	PAISAGEM VISUAL	

		<p>Eu passava mais tempo dentro do trem e também das locomotivas, eu adorava... Ele me chamava para ir dentro da locomotiva, era uma alegria total, eu adorava, ver os maquinistas trabalhando. Da janela do trem é legal ver a paisagem, mas da frente você vê tudo o que está acontecendo, você tem uma visão ampla dos trilhos. Ali a gente via bastante coisas, a diversidade de plantações, como eu comentei. Hoje só cana-de-açúcar, eucalipto, mas naquela época só via café. Saia de Garça até Tupã era só café e um pouquinho de cana-de-açúcar. Hoje você vai de Oriente até Adamantina é só amendoim.</p>		CAPÍTULO 4
		<p>A paisagem hoje está muito, muito mudada. Mudou muito, alguns lugares cresceu, só que esqueceram da ferrovia, o governo matou a ferrovia, por interesses próprios, para favorecer um transportadora, uma empresa. Mataram a ferrovia e jogaram a carga tudo na estrada e querem que os caminhoneiros trabalhem como serviço escravo. Você tem que trabalhar com horários restritos. Eles falam se a ferrovia estivesse aqui seria completamente diferente. A logística o trem deixa aqui e nós só fazemos a distribuição, estaríamos todos os dias com a família."</p>	PAISAGEM VISUAL	

	<p>Eu brincava na estação de Garça tanto a antiga quanto a nova. Dormia na estação para ver o trem a noite. Chegava lá, dormia no banco, no guichê para ver o trem passar. Chegava às 22hs, ficava vendo o trem passar e voltava para casa às 5hs. Passava a noite lá. Minha mãe falava você não tem casa? Só nos finais de semana. Muitas vezes eu fugia da escola, estava lá estudando e ouvia o apito do trem, deixava tudo na escola, pulava o muro da escola e ia ver o trem. Minha mãe ia me buscar uma par de vezes. Não arrependo, eu vivi a ferrovia. Os horários de trem eram 5h45, 8h00 (expresso), depois 11h45 e 17h45hs. Sempre no horário das 8hs eu pulava o muro da escola para ir para estação. Quando ele chegava na entrada de Garça, tinha um cara que ia receber o trem e buzina para abrir a chave para ele entrar no desvio. Era o tempo que eu tinha para chegar lá e fica vendo os trens manobram. Entrava para manobrar com os maquinistas porque eles já me conheciam por conta do meu tio. Meu tio era chefe de trem, ele entrou no final da companhia paulista, em 1967, 1968 e se aposentou em 1992/93. Ele cuidava do trem de passageiro, ele comandava, ele que dava partida para o maquinista, conferia os bilhetes, os cobradores cobravam e chegavam para o chefe de trem que fazia as anotações.</p>	PAISAGEM SONORA	CAPÍTULO 4
	"Dava 6hs o trem chegando e o sino da igreja tocando. (Vera Cruz)"	PAISAGEM SONORA	CAPÍTULO 4
	"Eu sempre estava nos finais de semana na ferrovia. Meu tio me levava para conhecer as estações, então eu peguei gosto. O povo diz que começamos a guardar a memória depois dos cinco, seis anos, então eu guardo relatos de quando era criança de passear de trem."	LEMBRANÇAS DE INFÂNCIA / MOVIMENTO / VIAGENS	
	"A infância brincar na ferrovia, na cidade de Vera Cruz, onde nós estamos fazendo a entrevista, meu avô, meus tios e meus primos são tudo daqui e por muitas vezes aqueles almoço de família de domingo, vim correr aqui para estação para brincar, brincar e ver o trem passar. A gente teve uma infância muito boa, a gente tinha a ferrovia."	LEMBRANÇAS DE INFÂNCIA NO ESPAÇO CONSTRUÍDO	CAPÍTULO 5

	<p>"Dali para baixo ainda era a feira, mas tinha ainda um movimento porquê do IBC, por causa dos Pereiras Leite, Garcafé. Eu lembro de ver manobras ali, o trem chegava até lá em cima e descia pela linha velha, vinha dentro de Garça, deixava os vagões e saia, eu brincava direto lá. A linha foi completamente erradicada de vez no final dos anos 80. As brincadeiras nossas eram lá."</p>	<p>LEMBRANÇAS DE INFÂNCIA NO ESPAÇO CONSTRUÍDO</p>	<p>CAPÍTULO 5</p>
	<p>"A minha infância era passear para Bauru, Marília, Panorama, São Paulo, sempre de trem. A gente vai crescendo, fica pensando em quando vai chegar uma idade para gente viajar sozinho e na minha mocidade foi isso aí. Minha juventude foi andar de trem. Bauru, Marília, Panorama, aí a gente vai expandindo, quer conhecer outros lugares, fui para Araraquara, Presidente Prudente, Presidente Epitácio. Eu corri bastante, isso eu tenho bastante relatos da ferrovia, mas o que mais marcou foi a Alta Paulista, porque os parentes aqui, os primos. Era ir de Garça para Panorama, de Garça para São Paulo, as vezes pegava no final de semana só pelo prazer de passear, de curtir a ferrovia, estar dentro do trem olhando a paisagem. Eu saia de Garça em uma sexta-feira, viajava para São Paulo, esperava umas duas horas e voltava no trem, só pelo prazer de passear, de curtir a ferrovia, estar dentro do trem olhando a paisagem. "</p>	<p>LEMBRANÇAS DA JUVENTUDE</p>	
	<p>"Nasci em Marília, fui para Suzano e depois vim para Garça, porque meu pai trabalhava no banco, daí em Garça ficou. Eu lembro que a ferrovia já tinha mudado para estação nova em Garça, mas tinha a estação velha. Aos domingos tinha feira livre perto da estação velha. Ainda tinha algumas estruturas, lembro do esqueleto da estação. A estação de Garça era a mesma da estação de Vera Cruz, essa que está aqui. A Paulista quando ela saiu de Bauru, Piratininga, ela implantou o alfabeto, Alba, Brasília, Cabralia, Duartina, Esmeralda, Gália, Hispéria, onde é a Fazenda Igurê hoje, lá era a Parada Hispéria, lá o trem não parava, lá só tinha uma parada para catar café só e depois vinha Garça, que era para ser Incas ou Italiana. Ali em Garça a linha morria ali, na estação velha. "</p>	<p>ESTRUTURAS ESPACIAIS</p>	<p>CAPÍTULO 5</p>

		"Marília então nem se fala, tenho muitas lembranças. Meu tio me levava para estação, as manobras, as oficinas da FEPASA funcionando ainda, a troca de equipe. O trem chegava e trocava de equipe. A noite ainda era a coisa mais linda. Lembro também antes do Terminal Rodoviário ser construído, ali era colônia. Então você via a turma da colônia que ainda morava ao lado da ferrovia, chegar, sair para o trabalho. Lembro de algumas pessoas que eu brincava, com certeza filhos de ferroviários."	ESTRUTURAS ESPACIAIS	
		"A ferrovia é a espinha dorsal, é o braço central da logística, a ferrovia depende da rodovia, porque sem a ferrovia não tem um transporte eficiente, porque você fica sempre dependendo de alternativas para poder transportar. Onde a ferrovia passa ela leva o progresso. Hoje estamos aguardando o que a Rumo está fazendo."	MODERNIDADE/ PROGRESSO/ OPORTUNIDADES	
		"Minha avó morava a duas quadras da Estação de Vera Cruz. Na última rua lá embaixo. Você vai até o final e descendo aquela rua, na terceira travessa. A minha família, meus tios são tudo daqui, Meu avó é portuguesa e meu avô italiano. Meus avós são imigrantes (portugueses e italianos) eles se conheceram no navio, desceram em Santos, foram para Matão, que era a colheita de café e depois vieram para Água Fria. Moraram um tempo lá e de lá vieram para Vera Cruz e os últimos dias deles foram aqui."	IMIGRANTES	CAPÍTULO 4

4	A.I.H.	<p>"Essa era uma lembrança interessante. Eu lembro de todo o trajeto que o trem fazia. Era uma jornada mesmo e quando criança como nós passávamos o tempo. Anotando todas as cidades que parava. O trem parava em todo lugar, Oriente, Padre Nóbrega, Marília, Lácio, Vera Cruz, Jafa. Dependendo do trem, esse trem que ia até São Paulo não parava em Lácio, Jafa, se não não chegaria nunca. Quando você pegava um trem para ir até Bauru ele parava, esse trem de pequeno trajeto ele parava em tudo, era uma festa. Então uma das brincadeiras nossas ou uma das distrações era ficar anotando. Não cansava de anotar, pois toda viagem ficava anotando. Tinha que passar o tempo. Uma coisa que eu lembro até hoje é que lá em Campinas eu ficava, eu queria sempre ver, o trem passava no alto e lá embaixo dava para ver um Estádio de Futebol, eu não sei se era da Ponte Preta ou do Guarani e era raro a gente ver um Campo de Futebol, com arquibancada, bonito. Pompéia tinha um campo de futebol que não tinha arquibancada nenhuma, não tinha nem muro. Então era uma distração ver um campo bonito, tinha arquibancada, tinha cobertura.</p> <p>A passagem pelo rio Tietê. Entre Pederneiras e Jaú passa o rio Tietê. Era outra distração passar por cima do rio. A gente não sabia que era um rio grande, lá era uma barragem, então realmente era enorme. "</p>	<p>LEMBRANÇAS DE INFÂNCIA / MOVIMENTO / VIAGENS PAISAGEM VISUAL</p>	
		<p>"Ônibus muito deficientes, a estrada de ferro era realmente o meio de transporte mais importante. Pena que hoje não seja mais, né? Como é em outros países. Por exemplo, a estrada de ferro era muito boa, a Companhia era muito boa, era uma Companhia particular, acho que se chamava Estrada de Ferro Paulista, era muito boa e a chegada do trem era assim, um evento, um marco. O que acontecia em uma cidade como Pompéia, né? Tinha a missa no domingo, enfim não tinha quase nada no começo e quando chegava o trem as pessoas desciam, subiam as pessoas e tudo girava em torno do trem mesmo."</p>	<p>O ENCANTAMENTO À BEIRA DA LINHA</p>	

		<p>"Outra foto que ele tirou em 1951. Houve um descarrilhamento, um acidente. Na primeira foto tem uma instalação que era uma indústria de compra e venda de cereais, a Sampra, que tinha aqui. Mostra o sistema de desvio de trilho. Quando o trem tem que ser desviado de trilho. Em estações pequenas não precisa porque o trem passa e vai embora."</p>	DESAFIOS DE SEGURANÇA	Fotos anexadas na entrevista
		<p>"O trem fica muito tempo parado, pelo trem transportava tudo, cargas, correspondência, então parava em Pompeia e ficava uns cinco minutos, subia galinha, subia porco. Tudo ia pelo trem. Nem todo trem de passageiro tinha vagão de carga, mas correspondência sempre transportava. Então parava 5 minutos em Pompeia, 5 minutos em Oriente, aí são já 15 minutos só de parada."</p>	MODERNIDADE/ PROGRESSO/ OPORTUNIDADES	
		<p>"Uma lembrança que eu tenho é que quando o trem parava algumas pessoas desciam e avisavam que tinham descido. Era uma farra mesmo. Porque autoridade do trem partir era o carinha que ficava com apito. Eu não lembro se ele era da estação ou se seguia com o trem. Outra coisa que eu lembro, que eu nunca entendia isso, é que quando o trem parava vinha um cara para bater na roda do trem.</p> <p>Tem uma piada que um cara chega e pergunta: "Por que você fica batendo com esse martelo nessa roda de ferro e o maquinista responde: eu faço isso a 20 anos e não sei e você quer saber por que?"</p> <p>Ao bater se tivesse algum problema de trinco ele percebia porque fazia um ruído diferente e ele conseguia identificar. De vez enquanto o trem parava em uma estação e demorava, talvez estivesse fazendo alguma manutenção. Outra coisa que atrasava o trem era quando tinha trem que ia e voltava no mesmo trilho. Tinha estações que um esperava o outro chegar e aí ficava um tempão mesmo. "</p>	PAISAGEM SONORA	

	<p>"Mas na década de 60, eu lembro muito bem. A gente ia para Marília quando tinha filmes que talvez pelo custo, nunca chegava em Pompéia. Pompeia tinha cinema, era da mesma rede Peduti, mas era uma praça pequena então os bons filmes não vinha para Pompeia, devia ser caro, então eles não traziam porque não tinha receita. E Pompeia só passava filmes a noite e domingo matinê. Marília tinha sessão a tarde, dois horários todos os dias. Então eu lembro que íamos para Marília assistir filme, tipo assim: "Os Dez mandamentos", porque que eu lembro, porque era um filme longo, que tinha intervalo no meio. Hoje você vai no cinema você já vai com um balde de pipoca. Naquele tempo o intervalo era para você comprar alguma coisa, então era uma festa. Depois do cinema nós íamos comer pastel. Pompeia não tinha pastelaria. Bem em frente ao cine peduti tinha uma pastelaria muito boa. O cine Peduti era na Nove de Julho, perto do mercado. Depois mudou para 4 de abril. Era uma festa mesmo porque vc podia assistir um filme com intervalo e depois comer pastel. Ia andando até a estação, tinha que pegar a nove de julho e depois pegar todo aquele pátio da ferrovia. "</p>	LEMBRANÇAS DA JUVENTUDE	
	<p>"E lembrança depois que entrei na faculdade, fiz lá em Piracicaba, fiz agronomia. Essa história para mim não é tão antiga, talvez para muitos seja antiga. Eu entrei lá em 1969, é antiga, mas para mim é recente, quase 50 anos atrás. A maneira de ir para lá era de trem, pois não tinha ônibus para Piracicaba. Se quisesse ir de Ônibus para Piracicaba levava 3 dias, porque tinha que ir para Marília, Marília Bauru, não chegava nunca. A estrada de ferro chegava até Rio Claro e de Rio Claro até Piracicaba são 30 km, a gente ia de ônibus."</p>	LEMBRANÇAS DA JUVENTUDE	

	<p>"E Pompéia era mais ou menos assim, quando chegava o trem, chegava o jornal, as revistas, as pessoas, tudo girava em torno de trem.</p> <p>Eu lembro de uma passagem, que teve um parente distante meu, eu era muito pequeno, que ele morreu em São Paulo mas lembro que o corpo veio de São Paulo para Pompéia pelo trem. Era um parente longe, mas é uma cidade pequena, todo mundo se conhece. Imagina a lembrança de receber o caixão pelo trem. Inclusive o transporte de pessoas que morreram.</p> <p>Era o centro da vida, porque a comunicação entre as cidades aconteciam. O meu pai tinha na época um pequeno bazar em Pompéia. Naquela época ninguém comprava roupa pronta, por isso era muito forte as empresas tipo Pernambucanas, Riachuelo, que vendiam tecidos. "</p>	MODERNIDADE/ PROGRESSO/ OPORTUNIDADES	CAPÍTULO 4
	<p>"Outra coisa legal é que a viagem de trem era o momento de comprar coxinha, pasteis, tomar guaraná. Quando a gente viajava durante o dia, tinha um trem que saia as 11hs de Pompeia e chegava em São Paulo nove horas da noite. Demorava 10 horas, até que é rápido para um trem, agora você imagina um ônibus na estrada de terra, parando em toda cidade. "</p>	MEMÓRIAS GUSTATIVAS	
	<p>"Lembro até hoje é que tinham vendedores, isso era uma delícia, de salgadinhos e refrigerantes e vendedores de revistas e jornais. Eu lembro até da entonação dos vendedores.</p> <p>O funcionário vinha segurando todas as revistas de um lado e tio patinhas, pato Donald do outro lado. Tinha até uma maneira dele fazer propaganda. Naquela época as revistas que tinha eram Manchete, Cruzeiro e Fatos e Fotos. Hoje é Veja, Isto é. Eram revistas de variedades, tamanho grande, tipo Veja. Então o camarada vinha e com aquela entonação ele falava assim: "Manchete, Cruzeiro, Fatos e Fotos". Olha como é que ficou. Rsrtrs</p> <p>Ele treinava. O cara treinava, claro que não era sempre o mesmo, a gente pegava trem em diversos horários. Todo vendedor tinha a mesma entonação. Eles eram muito bem treinados e para nós a gente não comprava Manchete, mas meu pai comprava tio Patinhas, Pato Donald, Luluzinha, mas imagina a festa, meu pai era muito simples, ninguém comia fora, ninguém ia tomar lanche fora de casa, a gente só comia em casa e ai você vai viajar e come salgadinhos, toma refrigerante, na época era guaraná, crush, fanta e comprar gibis. Olha que festa que era! Essas são lembranças de crianças."</p>	MEMÓRIAS GUSTATIVAS/ COMUNICAÇÃO	

		<p>Eu me formei em Piracicaba. Pompeia é pequena. Eu estudei... Os Nishimuras são 5 filhos. Em japonês é sempre assim, muito japonês usa os nomes, o primeiro filho é Ichiro – It é um, o segundo filho é Giro, Giro é dois. Terceiro é San, três é Samuro. E quarto é Shi, então é Shiro. Cinco é Go, é Goro. Então um dos Nishimuras é o quarto, é o Shiro. Ele é o quarto filho. Entre os homens. As mulheres já ficam fora desse esquema. O primeiro nem sempre é Ichiro, mas quando ele fala meu nome é Ichiro é o primeiro, com certeza. Aqui na família Nishimura o primeiro não chama Ichiro, chama Takashi. Aí o Takashi tem que falar: “eu sou o primogênito”, mas quando é Ichiro não precisa falar porque o japonês sabe. Então o Shiro, nós estudamos juntos, ele é um pouquinho mais velho que eu, mas ele se atrasou e nós estudamos juntos no ensino médio, que chamava colegial, depois fizemos agronomia e antes disso nós fizemos cursinho em São Paulo. Nós morávamos perto e a gente fez o mesmo cursinho, estudamos juntos, então somos muito amigos até hoje. Hoje ele é o vice presidente da fundação. Aí eu conhecia muito bem toda a família e um dia estava tomando café na cidade e aí veio o mais velho, o Takashi, isso foi em 1973, em janeiro, eu estava no último semestre da faculdade e naquela época estava sendo lançando no Brasil um produto chamado herbicida para matar o mato. Herbicida matava o mato depois que ele já tinha nascido, então o mato nasceu, você joga herbicida e ele mata. Até hoje é usado. Mudaram os herbicidas, antes só tinha herbicida que era aplicado no terreno limpo para matar o mato antes dele nascer. Você aplicava o herbicida, aí a semente soltava a raiz e ele queimava a raiz da semente, mas naquela época estava sendo lançando esse herbicida para matar o mato que já tinha nascido. Era muito utilizado no café. O café era muito importante na nossa região de Marília. São Paulo era muito forte em café. Então a Jacto estava lançando um produto para isso. Então, eu estava tomando café um dia e o Takashi falou: “O que você está fazendo?”. Eu estou de férias agora, penúltimo semestre, vou formar daqui quatro meses. Ele falou: “Você entende de herbicida?” Bom, eu fiz o curso. Eu sei o que que é, mas no Brasil ninguém aplicava. Estava começando, então não tinha herbicida. Então ele explicou e falou: “eu preciso de alguém que entenda”. Tá bom, eu venho aqui fazer um estágio. E comecei a fazer estágio duas vezes por semana na Jacto até terminar o curso. Eu estava no último semestre e a faculdade lá era 5 anos, depois foi para 4, depois 4,5, então no último semestre eu tinha aula só dois dias por semana. Eu tinha liberdade, então comecei a fazer estágio, formei e continuei na Jacto. Desde aquela época que estou aqui. Esse ano completa 48 anos. Agora estou na fundação. Faz 15 anos que eu cuido da fundação.</p>	
--	--	---	--

		<p>"Eu não lembro quando a ferrovia chegou em Pompéia, mas o seu Nishimura veio para Pompeia em 1938. Ele parou em Pompeia porque era a última estação da Companhia Paulista. O Nishimura era uma pessoa muito sabia, muito cabeça boa, quando ele casou, ele não tinha dinheiro para nada, ele trabalhava na oficina, até o sapato que ele casou foi emprestado por um químico que era amigo dele e depois veio trabalhar em Pompeia. Takaoka. Aí ele casou com a dona Tieko, nasceu a primeira filha matiko e aí ele falou: aqui não vai dá para sobreviver com o que eu sei fazer aqui na cidade grande. Eu vou para onde não vai ter concorrência. Onde não tem concorrência é no fim do mundo, onde ninguém vai querer ir. Ele veio para Pompéia quando não tinha nada, era um mato com algumas casas de madeira. Não tinha hotel, não tinha nada. Então quando ele chegou ele foi recepcionado por uma família chamada Hanada. Chiguero Hanada, já falecido, ele era aquele típico líder da colônia. Na época a colônia japonesa era muito forte, muito unida porque eles tinham que sobreviver. A primeira coisa que eles faziam era montar um clube japonês, para se reunir, para ficar juntos e aí sempre tinha um líder, que era mais instruído, personalidade de líder. E aí eles ajudavam as pessoas que iam chegando. Tem culturas que são muito assim, ajudam. E aí, seu Nishimura chegou e ele ficou hospedado na casa desse senhor Hanada. Porque vai dormir aonde, né? Talvez a pessoa com mais cultura, mais dinheiro ficaria hospedado em Marília e vai e volta, vai e volta, mas aí precisa ter dinheiro. Isso remete a história de Jesus Cristo, que nasceu lá onde ficava os animais porque não tinha hospedaria. No meio dos cochós dos bois, das vacas."</p>	<p>IMIGRANTES</p>	<p>CAPÍTULO 4</p>
--	--	--	--------------------------	--------------------------

5	P.M.Z. (ex-ferroviário)	<p>Era um ponto de encontro, os trens chegavam de São Paulo, outros partindo pra São Paulo, e Junqueirópolis sempre foi uma estação que haviam dois cruzamentos, de manhã e à noite, o trem das 8h da manhã cruzava com quem vinha de São Paulo e o das 10h da noite também cruzava com quem vinha de São Paulo, e as vezes durante o dia, quando havia atraso também aconteciam outros cruzamentos, mas os pré-determinados eram esses de manhã e à noite. Ai a gente ia e ficava vendo o pessoal embarcar, descer subir e ai meu avô se mudou pra Tupã em 1980 [...]</p> <p>Ai a nossa vida passou a ser constantemente, tomar o trem pra ir pra Tupã, pra visitar meu avô, e era comum ir por causa dele, e isso por muitos anos, uma vez por mês, 2 meses, 3 meses, e quando não meu avô vinha de lá pra cá, eu que ajudava ele a levar a mala pra estação, meu prazer era levar a mala, e ai levava a mala dele quando ele ia de retorno e então nossa vida foi constantemente vinculada a ferrovia.</p>		
		Então a ferrovia ficou integrada na minha infância, fazia parte do nosso dia a dia, se ia pra cidade era pela linha, se tava em casa era vendo o trem passar e quando não a gente ainda ia pra estação pra ver o trem chegar.		CAPÍTULO 4
		Então tinha no nosso entorno umas 8, 10 famílias e cada uma tinha 5, 9, 10 filhos, só a nossa que era menor, então juntava um grupo no final de semana ali nessa passagem de nível onde tinha esse cruzamento da estrada boiadeira, e ai ficava aquela turma de meninos e meninas brincando e o trem vinha, passava e a gente ficava brincando, gritando, dando tchau e ficava como um ponto de referência pra gente, então já sabiam que ali no final de semana ficava aquela turma grande de moçada, porque naquela época não era só menino que brincava, e sim moços, moças brincavam juntos, que queima, bola, esconde-esconde, isso era uma coisa bem comum, juntava no mínimo umas 30, 40 ao todo, entre moços e crianças, porque vinha os bem próximos como também os de mais longe.		

		<p>Eu entrei como menor aprendiz, com 17 anos, trabalhei até meados de 1999, entrei em 1987, sai após a privatização. Quando eu ingressei na ferrovia ela tinha 21.000 funcionários, em 1987. Quando eu sai já estava com 12.000. Eu saí logo no início do processo de terceirização. Na verdade o processo começou em 1995, mas de 1995 até 1999 não mexeu com o RH, com os funcionários, mais com a estrutura da empresa. Remodelação, pintura de vagões e depois em 1998 começou realmente o processo das demissões. Então ficou durante uns três anos mexendo na infraestrutura e aí também começaram o fechamento das estações, enxugamento. Só que, na verdade foi um processo que começou pela contramão, né? Porque eles começaram a fechar as estações, os departamentos e realocar os funcionários, para depois iniciar as demissões. Eu creio que isso também foi uma estratégia porque se não faz isso a pessoa resiste, né? Não ia motivar a pessoa a pedir demissão. Aderir ao PDVE isso aí trouxe no início um grande desconforto para os funcionários, pois eles trabalhavam tranquilos, sem nenhuma perspectiva de acabar a ferrovia. Isso começou repentinamente. Comigo aconteceu um fato inusitado porque em 1995, no processo efetivo já havia rumores em meados de 1993, 1994, de que ia terceirizar. Aí dentre esses rumores disseram que a primeira estação que iria ser fechada no início desse processo ia ser a estação que eu trabalhava na época, lá na Alta Paulista, de Junqueirópolis. Aí nós falamos: poxa, tem 5.500 km de ferrovia no Estado de São Paulo, são cinco ramais: Paulista, Sorocabana, Noroeste, Ramal de Minas e vai fechar aqui, na nossa cidade, isso é conversa, mas iniciou essa discussão e esses rumores e nós trabalhando normalmente. Um belo dia, chegou lá um trem de serviço, nós trabalhando normalmente, sem ninguém nos avisar, ninguém avisou: olha, está chegando aí um trem de serviço, não, nós estávamos normalmente no nosso horários de trabalho e de repente parou um trem de serviço e é comum para fazer serviço de reparo na linha... Chegou, parou na frente da estação, desceu lá os mecânicos, os eletricitas e disseram: “nós viemos aqui para fechar a estação.” E fecharam a estação, nem entendemos aquilo, mas como assim? Depois o pessoal da chefia, vinculados a Bauru, a chefia imediata era Bauru e eles vem e passam as informações, mas não seria ao contrário? Primeiro eles vem, conversam conosco e depois acontece os fatos? Eles responderam: “estamos só cumprindo ordens”. Chegaram, pegaram o lacre, aqueles feixes de fios, equipamentos de despacho dos trens, chamado de stats, as linhas internas de contato com a CDC, que era o Comando de Circulação dos Trens, pegaram o alicate e foram cortando todos aqueles fios assim, retirando os equipamentos,</p>		<p>CAPÍTULO 4</p>
--	--	--	--	--------------------------

	<p>carregaram naquele trem de serviço, os móveis, carregaram tudo, deixaram só uma mesinha e um telefone normal da cidade. Deixaram algumas coisas que não interessaram para eles, que eles consideravam sucata, mas tudo que era importante, que era de material importante de valor econômico eles carregaram tudo. Nós ficamos com uma mesa e uma linha telefônica, só, nada mais. E aí passou a semana toda e ninguém entrou em contato conosco. Ficamos, assim, com a comunicação interna nós ficamos incomunicáveis porque levaram, cortaram os fios e ficamos com nossa linha externa que era para população usar, que era de uso para população. E nós tentamos ligar lá em Bauru para nossa chefia perguntando o que estava acontecendo, o que aconteceu? O que ia acontecer conosco? E eles: “aguardam que nós vamos aí”. Aí passou uma semana, dez dias aproximadamente, aí eles avisaram que estavam vindo, estamos indo aí para conversar. Isso foi em 1994, março, abril de 1994. Aí eles chegaram lá, contaram a história, aqueles rumores se transformaram em realidade, a ferrovia vai entrar em um processo de terceirização e aí os trens serão suprimidos e também as linhas, os horários, os itinerários e vocês foram privilegiados porque começou por aqui. Sai da ferrovia em 1999, mas ainda me sinto um ferroviário.</p>		
	<p>Mas naquela época que eu utilizava não, andava rápido, ia bem, e pra gente era o melhor passeio do mundo, ia vendo a paisagem, queria descer pra ver as estações, então pra mim, foi uma época de ouro.</p>		CAPÍTULO 3

		E quando a gente também ficava na beira da estrada, buzinavam, apitavam, a gente ficava dando tchau, coisa que criança faz quando passa o trem. E aquilo pra gente era legal, nossa, vamos lá dar tchau pro trem, e aí ficava lá. E eu tenho a minha irmã que uma hora ia os dois, outra hora ia só eu, outra hora ia só ela, e a gente falava ah eu dei tchau pro trem hoje, não sei o que, e no dia a dia nosso a gente também usava a linha como estrada, a gente ia a pé, quando tinha chuva a gente ia pela linha, quando tinha sol a gente ia pela linha, saía de casa, só cruzava a estrada e já era linha, então era só a estrada que dividia, cruzava a estrada, entrava na passagem de nível, depois ia até a estação e então depois já era asfalto né, e dava mais ou menos 1,8 km indo pela linha.		
6	J.P.	"E dizer que a estação de Pompeia já foi o ponto de encontro dos jovens da nossa cidade, que por aí circulavam até a passagem do trem, por volta das vinte horas, antes de se iniciar a sessão do cinema, o nosso saudoso Cine Rosário!"	LEMBRANÇAS DA JUVENTUDE	
		Nesse início, a fazenda Guajuvira tinha por volta de 60 burros e várias carroças para o transporte de café em coco (não beneficiado), que era enviado para Marília, por caminhões, para beneficiamento, que já tinha a estrada de ferro, inaugurada em 1928, e de Marília, pelo trem para o porto de Santos, de onde era exportado. Por volta de 1936, foi instalada na fazenda Guajuvira, uma máquina para beneficiar o café. A produção de algodão da fazenda Guajuvira, foi a maior do estado de São Paulo nos anos quarenta e, a de café, também imensa, e era de excelente qualidade. Nessa época, o escritório que se encarregava da exportação cafeeira do estado de São Paulo, organizou uma competição para se escolher o melhor café, para se enviar para o Papa Pio XII, no Vaticano, e foi vencedor o café da Fazenda Guajuvira!		CAPÍTULO 4

		<p>"Na juventude (faz tempo, hein?), diariamente, de segunda a sábado, viajava de Pompeia para Marília para cursar a FAFI (Faculdade Estadual de Filosofia, Ciências e Letras), curso de História, início dos anos 1960, de inesquecível lembrança, ao lado do Yara Clube. Na ida, ia de trem que passava em Pompeia às 6:51 horas da manhã, apesar de o grande amigo Oscar Ronquim, que era telegrafista da estação ferroviária, ainda hoje afirmar que era às 7:11 horas e que, muitas vezes, ele atrasava o trem para eu poder pegar. Eu chegava correndo (porque dava aulas à tarde e à noite em Pompeia - era muita correria!); e só aí ele liberava o trem. Apesar disso, pontualmente ele chegava à cidade de Marília. Convém lembrar que os trens da então Companhia Paulista de Estradas de Ferro trafegavam no horário, havendo pessoas que acertavam o horário do relógio, de algibeira, pela passagem dos trens de passageiros. Era um transporte de primeiríssima qualidade, vagões limpos, sem trepidação, com muita claridade, permitindo a leitura e até a escrita, recurso de que me valia quando tinha trabalhos escolares da faculdade para entregar. Bons tempos aqueles!"</p>	LEMBRANÇAS DA JUVENTUDE	
7	M.L.S. (ex-ferroviário)	<p>"O meu avô veio de Portugal e desembarcou no Rio de Janeiro. Trabalhou na ferrovia durante 35 anos até se aposentar. Meu pai também ingressou na ferrovia, era telegrafista e trabalhou na ferrovia também até se aposentar."</p>	IMIGRANTES	
		<p>"Meu contato com a ferrovia é desde pequeno, na beira da linha." "Brincando pela linha, o sinal verde indicava que o trem vinha e isso nos sinalizava que era perigoso ficar ali."</p>	LEMBRANÇAS DE INFÂNCIA NO ESPAÇO CONSTRUÍDO	CAPÍTULO 5
		<p>"Um descarrilamento, a colônia que morava tinha 72 famílias. Jogando bola, vendo o trem passar. Quando tinha algum descarrilamento a criançada corria para ver. Ver composição grande, jogar pedras."</p>	LEMBRANÇAS DE INFÂNCIA NO ESPAÇO CONSTRUÍDO	CAPÍTULO 5
		<p>"O lado da comunidade, quando você mora próximo a linha ou nas casas dos ferroviários. Dentro dessa colônia sempre tinha um salão, um grêmio recreativo, que ocupavam o tempo da gente na infância. Isso gerava muita interação entre os filhos de ferroviários."</p>	LEMBRANÇAS DE INFÂNCIA NO ESPAÇO CONSTRUÍDO	

	"Os maquinistas que davam tchau. Nós conhecíamos os maquinistas pelo nome, pois eram pais dos nossos amiguinhos. Eu conhecia o homem que estava conduzindo essa composição. Era um orgulho. Quando tinha oportunidade corríamos na oficina para ver a manutenção da composição."	LEMBRANÇAS DE INFÂNCIA NO ESPAÇO CONSTRUÍDO	
	"Junho de 1977. Eu tinha 7 anos. Entre os 7 aos 12 anos morei nas casas da colônia, junto com outros filhos de ferroviários."	LEMBRANÇAS DE INFÂNCIA NO ESPAÇO CONSTRUÍDO	
	"Aprendendo com os pais a terminologia do trem. "	MEMÓRIAS FAMILIARES	
	"Quem trabalhou na ferrovia ou vem de uma família de ferroviário tem uma paixão muito grande."	O ENCANTAMENTO À BEIRA DA LINHA	
	"O ferroviário incorpora a ferrovia. Pode passar anos e é difícil esquecer. " "Não havia rotina no trabalho ferroviário. Perfil de quem usava o trem. De viver o dia a dia, as brincadeiras, as situações com os funcionários. Uma paixão. De toda a vida que tínhamos com a ferrovia. Os filhos de ferroviários incorporavam a paixão dos pais. Meu irmão também passou pelo curso, mas acabou não ingressando na ferrovia. Os filhos de ferroviários sempre ingressavam na ferrovia. A ferrovia sempre deu oportunidade para os filhos dos ferroviários."	O ENCANTAMENTO À BEIRA DA LINHA MODERNIDADE/ PROGRESSO/ OPORTUNIDADES	CAPÍTULO 4
	"O apito a gente conhecia a distância e já sabia qual era o tipo da locomotiva."	PAISAGEM SONORA	CAPÍTULO 4
	"Passagem em nível, sempre pegava um carro que não respeitava."	DESAFIOS DE SEGURANÇA	
	"Dia que a composição atrasou porque atropelou os bois. O trem não freia com destreza e quando o maquinista via os bois saia atropelando. Olha, o trem pegou seis cabeças de boi. Todo mundo corria para ver e até para ver se dava para aproveitar a carne."	DESAFIOS DE SEGURANÇA	

		<p>"Em 1975, ele foi transferido para Bauru, o telegrafo foi caindo em desuso. A Embratel estava lançando a máquina de Telex, era uma tecnologia da Embratel, tipo uma máquina de escrever elétrica. Conforme você ia gravando o serviço, todo o movimento do dia na estação. A quantidade de vagão... quantos carregaram, quantos foram enviados para manutenção e depois mandava para uma central de CPD. Uma máquina de escrever elétrica, que do lado tinha um sistema de perfuração de fita. Do lado da máquina tinha um disco que você discava e enviava para a Estação. Você soltava a fita e saia na máquina de lá automaticamente. Posteriormente, o Fax permitiu o envio de imagens. Com o fim do sistema do telegrafo, e foi sendo substituído por essa máquina de telex. Como não havia muitos telefones no Brasil, eles usavam a ferrovia para enviar mensagem. As pessoas iam até a estação para enviar mensagens para pessoas em outras cidades que tinham estações ferroviárias."</p>	MODERNIDADE/ PROGRESSO/ OPORTUNIDADES	
		"O trem dava liberdade para você andar, se mexer, dormir, comer. O modal ferroviário era mais barato que o modal rodoviário."	MODERNIDADE/ PROGRESSO/ OPORTUNIDADES	
		"As memórias precisam ser preservadas. A ferrovia tinha que ter sido priorizada no nosso país, que tem longas distâncias. Eu queria entender por que deu certo na Europa, nos Estados Unidos e o Brasil foi na contramão da história e deu prioridade ao setor rodoviário. A ferrovia tem um papel importante porque consome menos mão de obra, menos poluente, ela é melhor em volume de carga transportada, mais barata. São mais confortáveis para viajar. "	MODERNIDADE/ PROGRESSO/ OPORTUNIDADES	

	<p>"Sai em setembro de 2006, depois de quase 22 anos. Foi triste, doido, acho que foi a primeira vez que chorei. O desligamento não foi feito de maneira humana. Simplesmente elas bloqueavam sua senha e você tinha um tempo para retirar as suas coisas. Foi bem traumático para quem deu a vida pela ferrovia... Tantos anos pela ferrovia. Achei que a magia da ferrovia tinha sumido... Naquele momento eu senti um vazio imenso e não me interessei em entrar em outra ferrovia. Na época já era casado e eu não queria me mudar novamente. Aquele funcionário de carreira acabou, as pessoas entravam e logo eram desligadas da empresa. Na ferrovia você entrava, trabalhava a vida inteira e se aposentava na ferrovia. Eu achei que esse era o meu caminho, eu passei com 21 anos em um concurso interno importante. Eu achei que aposentadoria ali dentro e assim foi interrompido um sonho, um projeto de vida."</p>	<p>ENTRELAÇAMENTO ENTRE FERROVIA E TRABALHO (HISTÓRIA DE UMA VIDA)</p>	<p>CAPÍTULO 4</p>
	<p>"Viajei por várias cidades pela ferrovia. A ferrovia era um apanhado de outras ferrovias, com culturas diferentes em cada lugar. Em cada lugar que passei sempre tinha algo novo para aprender. Um termo local, uma característica, as histórias daquela região com a ferrovia. Histórias. Ferroviário tem muita história para contar."</p>	<p>ENTRELAÇAMENTO ENTRE FERROVIA E TRABALHO (HISTÓRIA DE UMA VIDA)</p>	<p>CAPÍTULO 4</p>
	<p>"Marília tinha problemas com passagens em níveis. As vezes o trem era tão grande, que interrompia todo o trânsito da cidade. Qualquer trem comprido atravancava a vida do Mariliense. O trem de passageiros, depois o trem de petróleo, depois o trem de carga."</p>	<p>ESTRUTURAS ESPACIAIS</p>	
	<p>"Um pátio dividido por várias passagens de níveis que qualquer trem que chegava atrapalhava o tráfego da cidade. Até Garça a ferrovia passava literalmente no mato. De Garça em diante vinha paralelo a rodovia. "</p>	<p>ESTRUTURAS ESPACIAIS</p>	

		"De garça para cá, o café, característica forte de Garça a Marília. Era muito gostoso viajar com a janela aberta, nas curvas era possível ver toda a composição. As estações em si também, as estações eram de madeira, depois de um tempo em alvenaria. O padrão que a Companhia usava na construção das estações. 0,5% meio por cento de inclinação nos trilhos. Sabíamos diferenciar o tamanho das cidades pelo tamanho das estações."	PAISAGEM VISUAL ESTRUTURAS ESPACIAIS	CAPÍTULO 3
		"A ferrovia para mim não deveria ter sido privatizada, sempre deu lucro, deveria ser melhor tratada pelo governo. A ferrovia precisa cuidar da própria malha, cuidar dos trilhos. O custo de uma ferrovia não é barato, mas como consegue transportar uma quantidade muito grande de carga, ela consegue dar lucro. Tudo aquilo que você aluga, empresta, não é tão bem cuidada como o próprio dono. A iniciativa privada entrou e só visa lucro."	RUPTURA	
8	C.L.G.N.	"Íamos para São Paulo de trem, pegávamos nosso avós em Bauru, eles esperavam na estação. Queria sentar na janelinha, para ver tudo, a natureza. Gostávamos muito de fazer esses programas de viagens."	MEMÓRIAS FAMILIARES PAISAGEM VISUAL	CAPÍTULO 4
		"O pai de uma amiga minha trabalhava na companhia paulista. Seu José. Ele era carregador de malas, sempre uniformizado, de quebe. Eles eram vizinhos nossos. Ele morava perto da Igreja Santa Izabel."	MODERNIDADE/ PROGRESSO/ OPORTUNIDADES	
9	V.V.N.	"Eu lembro que o trem demorava 12 horas de Marília a São Paulo. Eu gostava de ficar na janela vendo as cidades que paravam. Eu lembro que os homens tinham que ir de paletó."	PAISAGEM VISUAL	
		"Nessas cidades menores quando o trem chegava era sempre um acontecimento, as pessoas sempre muito bem arrumadas."	O ENCANTAMENTO À BEIRA DA LINHA	
		"O trem na época era um meio sofisticado de transporte. Me lembro que a primeira classe os bancos eram todos estofados e na segunda tudo em madeira. Vagão restaurante. Eram vagões só com leitos, vc não sentava. Cabines individuais que só cabiam você. Era muito limpinho, organizado."	MODERNIDADE/ PROGRESSO/ OPORTUNIDADES	
		"Passeio muito gostoso, muito divertido. A gente viajava só a passeio, era o meio de transporte da época. Cada viagem era um acontecimento."	LEMBRANÇAS DE INFÂNCIA / MOVIMENTO / VIAGENS	

10	G.M.N.	"Como desde criança a gente viajava pela Companhia Paulista de Estrada de Ferro, quando a gente tinha alguma viagem para São Paulo. Normalmente naquela época a gente passava as férias em Santos. Então, a gente pegava o trem em Marília, descia na Estação da Luz, de lá a gente ou dormia em um hotel na Avenida Ipiranga, que chamava Teguinus ou na mesma hora a gente pegava um carro que levava para Santos. Tinha uma frota de automóveis, não me lembro o nome agora, mas depois eu vou me lembrar, que eles já ficavam esperando, que ele fazia a rota da estação para Santos. Então, eu me lembro dessa ferrovia, tenho as melhores memórias desde criança, né?"	LEMBRANÇAS DE INFÂNCIA / MOVIMENTO / VIAGENS	
		"Era uma ferrovia muito limpa, elegante, você ia tipo numa cabine que tinha uma mesa, beliche e um banheiro. Aí a gente ia jogando rouba monte, aquelas coisas de criança e sempre a gente viajava, ia para lá nessa Companhia Paulista de Estrada de Ferro. "	LEMBRANÇAS DE INFÂNCIA / MOVIMENTO / VIAGENS	
		"Então, eu me lembro que a estação lá era maravilhosa, era uma coisa muito linda."	ESTRUTURAS ESPACIAIS	
		"As pessoas que atendiam no trem, os garçons, as pessoas tudo uniformizadas, educadas, então são coisas que a gente não esquece."	MODERNIDADE/ PROGRESSO/ OPORTUNIDADES	

		<p>"Meu pai tinha uma indústria de transformação de café, que naquele tempo se chamava "máquina de café", por acaso Marília tinha mais de 20 máquinas de café na década de 50, depois 60, que eram todas pessoas, famílias que beneficiavam café ou das fazendas deles ou comprando café e beneficiando e para essas pessoas poderem fazer, levantar um dinheiro com esse café eles tinham que depositar o café na estação ferroviária. Então, você entregava seu café, o chefe da estação recebia esse café, você empilhava e colocava tipo um selo, alguma coisa com o nome do proprietário ou da máquina de café ou da fazenda, café tudo beneficiado, pronto para ir para Santos. Então, a partir do momento que você depositava seu café na estação ele tinha que ter um padrão exigido pelos compradores de Santos, né? Aí você poderia requerer um conhecimento para poder levantar um dinheiro no Banco do Brasil, principalmente o Banco do Brasil ou alguma outra instituição bancária que ia te fazer um empréstimo, ou para você comprar mais café ou para você cuidar da sua lavoura até você vender aquele café, receber, pois as vezes o preço estava barato, as pessoas esperavam uma boa temporada até ele se recuperar."Então, quase que 100% dos cafés iam para o armazém da ferrovia. Muito movimentado, o chefe da estação e o gerente do Banco do Brasil eram um dos homens mais respeitados da cidade. Eram gente que tinham um grande respeito. Os agricultores menores normalmente escolhiam e vendiam para os maquinistas de café, né? Agora, os fazendeiros maiores, que beneficiavam o café na fazenda, porque muita pouca gente tinham máquina de benefício. Os que beneficiavam o café na fazenda eles levavam na estação também, mas os maquinistas de café praticamente todos depositavam grande parte do seu café lá para levantar um dinheiro e embarcar. Era o único embarque, a única maneira de ir para Santos, até a década de 60, meados de 60, que aí começaram o transporte rodoviário aumentar demais, aí começou ir muito café pela rodovia.</p>	<p>MODERNIDADE/ PROGRESSO/ OPORTUNIDADES</p>	
--	--	---	---	--

	<p>"Com mais ou menos 17, 18 anos eu não era muito bom nos estudos, então fui acompanhar meu pai lá na máquina de café. Essa ferrovia também era muito importante porque Marília já era um polo grande e daqui ia partir de Marília a zona da mata que eles falavam Alta Paulista, então a zona da mata seria para lá próximo de Osvaldo Cruz, Tupã, Dracena, Adamantina. Eram cidades muito novas ainda, que foram todas abertas conforme ia chegando a linha do trem, as pessoas iam plantando café, formando cidades e eu tinha até um tio que tinha fazenda em Lucélia e Dracena. Eles moravam em São Paulo e quando eles passavam em Marília eles dormiam em um Hotel aqui e no outro dia nós pegávamos o trem e íamos para Lucélia. Ficava uma semana em Lucélia, pegava o trem ia para Dracena. Então e quando voltava, voltava os primos todos de trem de novo. Era uma farra!"</p>	<p>MODERNIDADE/ PROGRESSO/ OPORTUNIDADES LEMBRANÇAS DA JUVENTUDE</p>	
	<p>"Nosso trem ia até Itirapina, depois que chegava em Itirapina mudava a roupagem do trem e aí era um trem com mais velocidade. Para você ter ideia, quando eu estudava no Cristo Rei tinha uma banda famosa no Cristo Rei, eu fazia parte dessa banda e nós fomos no aniversário de São José do Rio Preto e nós saímos de trem de Marília, nós pegamos o trem aqui, nós fomos até Bauru, aí de Bauru fomos para Rio Preto. Foi uma viagem de 7, 8 horas para chegar em Rio Preto. Então esse trem, não tinha como ir de Marília para Rio Preto. Nós usávamos muito esse trem. Nas férias, Santos era a cidade dos Paulistas, do interior e meu pai tinha grandes amigos lá, como a família Carvalhais, que eram corretores de café, então eles reservavam hotel para gente, e eram gente amiga, então nós sempre acabávamos indo para Santos e sempre de trem."</p>	<p>MODERNIDADE/ PROGRESSO/ OPORTUNIDADES LEMBRANÇAS DA JUVENTUDE</p>	
	<p>"A importância de Marília, da Alta Paulista, do desenvolvimento foi a Companhia Paulista de Estrada de Ferro, foi ela que transportava tudo. Era tudo gente de primeira, os funcionários da ferrovia eram gente diferenciada."</p>	<p>MODERNIDADE/ PROGRESSO/ OPORTUNIDADES</p>	

		<p>O café gosta de altitude e Marília tem altitude porque fica no pé da serra. Você pode ver que nós estamos acima de 700m de altura. Então o café quanto mais alto melhor. Tanto é que agora ele está em Minas, tem café até 1000m de altitude. Então Marília sempre teve uma lavoura de café muito boa e sempre produziu muito café. Meu pai tinha uma indústria de transformação de café, que naquele tempo se chamava “máquina de café”, por acaso Marília tinha mais de 20 máquinas de café na década de 50, depois 60, que eram todas pessoas, famílias que beneficiavam café ou das fazendas deles ou comprando café e beneficiando e para essas pessoas poderem fazer, levantar um dinheiro com esse café eles tinham que depositar o café na estação ferroviária. Então, você entregava seu café, o chefe da estação recebia esse café, você empilhava e colocava tipo um selo, alguma coisa com o nome do proprietário ou da máquina de café ou da fazenda, café tudo beneficiado, pronto para ir para Santos. Então, a partir do momento que você depositava seu café na estação ele tinha que ter um padrão exigido pelos compradores de Santos, né? Aí você poderia requerer um conhecimento para poder levantar um dinheiro no Banco do Brasil, principalmente o Banco do Brasil ou alguma outra instituição bancária que ia te fazer um empréstimo, ou para você comprar mais café ou para você cuidar da sua lavoura até você vender aquele café, receber, pois as vezes o preço estava barato, as pessoas esperavam uma boa temporada até ele se recuperar.</p>		CAPÍTULO 4
		<p>"Quando você chegava em Marília do Paraná, depois que você subia essa serra do Rio do Peixe, quando você vem de Assis, Echaporã para cá, esse espigão de Marília era totalmente café, tinha o miolo da cidade, aqui onde eu moro era cafezal. Por exemplo, onde é aquela ginásio do Estado, ali na Rio Branco, que depois era um campinho de futebol perto do Tênis Clube era tudo cafezal. Era um café só a cidade de Marília. Todo esse espigão de Marília, que virou cidade foi um cafezal muito, muito grande. Emendava com Garça, com tudo e ia lá para frente. O café ia daqui a Garça. Quando você vinha de trem você vinha olhando esse cafezal todo. "</p>	PAISAGEM VISUAL	CAPÍTULO 3

		<p>"Meu pai sempre foi produtor e maquinista de café. Indústria de transformação. Quando eles começaram a comprar o café eles não tinham nenhuma propriedade ainda, aí depois que o Coronel Galdino de Almeida, que se tornou grande amigo deles, que era dono de toda essa área ali em frente ao Tênis Clube, tudo ali, vendeu o terreno dessa máquina. Essa máquina tinha uma vila, onde ficavam todos os funcionários. Meu pai e meu tio construíram se não me engano umas 12 ou 15 casas e ali em frente ao Tênis Clube. Existe até hoje essas casas, que era em frente a máquina. O Coronel Galdino vendeu para o meu avô essa área, em 1938 e se tornou um grande amigo da família, tanto que os filhos dele, o seu Galdininho, Alfredo de Almeida e Zezé de Almeida, que são fundadores do Bradesco, que se chamava Casa Bancária Almeida, ficaram amigos dele para o resto da vida, eram amigos, amigos mesmo. Marília era uma cidade pequena, então foi uma época muito boa, de boas amizades e a cidade crescendo e se desenvolvendo, né? Necessariamente você não precisava ser o produtor de café. Por exemplo, meu avô, se não me engano ele chegou em Marília em 1930. Ele era um imigrante espanhol, né, que tinha dois filhos: o Ângelo e o Gregório Montolar e ele teve um armazém em SP, depois ele veio para Penapólis e de Penapolis ele veio para Marília e começaram uma portinha com uma compra de café, bem pequena e aí foi, eram gente muito firme, de palavra, de tudo e foram conquistando amizades em Marília de fazendeiros e começaram a comprar esse café. "</p>	IMIGRANTES E CAFÉ	CAPÍTULO 4
		<p>Eu nasci aqui em 1949, eu nasci em uma fazenda chamada Santa Madalena, próxima de Marília. Essa aqui era a máquina do meu pai, tinha tanto café naquela época. Essa máquina existe até hoje, está meio abandonada porque minhas irmãs negociaram o prédio e ficaram para ela.</p>		

	<p>"Meu avô tinha uma pequena propriedade em Penápolis, aí ele vendeu lá e veio para Marília porque Marília era uma cidade que estava se desenvolvendo bem e aí a turma veio para cá por causa do café. O café gosta de altitude e Marília tem altitude porque fica no pé da serra. Você pode ver que nós estamos acima de 700m de altura. Então o café quanto mais alto melhor. Tanto é que agora ele está em Minas, tem café até 1000m de altitude. Então Marília sempre teve uma lavoura de café muito boa e sempre produziu muito café. Porque a ferrovia foi construída no espigão, no lugar mais alto e a gente vinha na janela, eu nunca me esqueço, tinha uma cidade nessa ferrovia, que se chamava Brasília. Perto de Piratininga, eu olhava Brasília e quando foi inaugurar Brasília tiraram o nome dessa estação. Tinha uma placa, uma pequena estação e se chamava Brasília, isso eu nunca esqueço. "</p>	<p>IMIGRANTES E CAFÉ PAISAGEM VISUAL</p>	
	<p>"A história do meu avô, a minha bisavó ficou viúva na Espanha, Cuba estava se libertando da Espanha, então os rapazes muito novos na Espanha, que moravam, eles eram de uma vila chamada Tauste, em Zaragoza, então eles pegavam esses meninos e estavam mandando tudo para a revolução de Cuba. Então, como ela tinha ficado viúva, ela montou em um navio, sem nada e veio para o Brasil com três filhos e desceu no porto de Santos e de lá, na imigração, normalmente as famílias espanholas iam para a região de Jaú. De lá eles foram trabalhar em uma fazenda em Jaú, ser colono lá de café e depois disso que eles começaram, voltaram para São Paulo, meu avô tinha uma pequena casa, antigamente era "Secos e Molhados", ele tinha uma casa de Secos e Molhados e tal, mas ele era meio aventureiro, andou por bastante lugar até chegar em Marília. "</p>	<p>IMIGRANTES</p>	<p>CAPÍTULO 4</p>
	<p>A mãe trouxe os filhos para o Brasil, mas por acaso ela e um dos filhos não se acostumaram e voltaram para a Espanha. Aí os dois filhos mais novos ficaram aqui, um era o meu avô, que chamava Gregório e outro Francisco Ângelo, que é o avô dos meninos, que são donos do supermercado Tauste.</p>		<p>CAPÍTULO 4</p>

		"E tem outro detalhe interessante também, acho que eu te falei já: quando os casais queriam comer uma comida, antigamente tinha o bife a cavalo, que era o bife com queijo e um ovo em cima, o pessoal pegava um amigo aqui e o casal pegava o trem e esse amigo ia buscar, sei lá, em Garça ou em Bauru. O pessoal ia na Companhia Paulista e jantava, tomava um vinho e descia do trem, montava no carro com o amigo e voltava para Marília. Era o melhor restaurante da cidade era o restaurante da Companhia. Tinha muito disso, porque a comida era muito boa."	MEMÓRIAS GUSTATIVAS	CAPÍTULO 5
		"Aí você vê o pecado de uma coisa que era particular virar Estatal. Ela era uma coisa espetacular, querida, bárbara e aí, não sei se foi o Carvalho Pinto ou quem que foi que estatizou a Companhia Paulista de Estrada de Ferro, aí ficou sem dono, debandou..."	RUPTURA	
		"Foi uma pena. E esse trem para nós era uma maravilha, o pessoal ia jantar ia no trem, descia lá na frente em Garça ou em Bauru e depois voltava de carro para Marília. Porque Marília era pequenininha. Aí depois, para você ter uma ideia, Marília foi tão rica que com 18 anos ou 20 anos ela era a única cidade do interior que tinha a Mesbla."	RUPTURA	
		"O trem foi bom enquanto era estrada de ferro da Companhia Paulista, aí depois que passou para o estado aí degringolou..."	RUPTURA	
11	G.O.D.	"A gente usava muito na época que eu trabalhava no bazar, que eu me lembro o dono do bazar, que era seu Pedro, ele utilizava essa ferrovia, o trem de passageiro, uma vez por mês ele ia fazer compra em São Paulo. Ele fazia as compras durante a semana, uma parte ele trazia com ele mesmo e a outra ele despachava, vinha através do trem cargueiro e eu, inclusive ia buscar ele na ferrovia, na estação para levar a mercadoria que ele tinha comprado. Então, todo mês a gente fazia isso aí, então eu estava presente em todo momento, toda vez que tinha um horário que ia passar o trem a estação estava completamente cheia."	MODERNIDADE/ PROGRESSO/ OPORTUNIDADES	CAPÍTULO 4

	<p>"De criança, eu tenho por duas vezes viagens com a família, nós fomos até Osvaldo Cruz, a família toda, era um sítio do tio do vô, tinha um sítio lá em Osvaldo Cruz, eu lembro dentro dos vagões que você ficava sentado, eu ficava de lá para cá, eu lembro muito bem que existia garçons vendendo lanches, geralmente lanche com mortadela, com refrigerante, aquela mortadela que ficava até preta, de tão velha que era. O pão era mais duro, tinha isso aí.</p> <p>Tinha quatro horários diários que circulava, acho que dois de passageiros e dois de cargas. Ida e volta, de São Paulo até Panorama e vice versa. O tempo todo, quando você circulava, eu lembro muito bem desse detalhe, os garçons vendendo biscoitos, dava uma vontade, mas não tinha dinheiro acho que para comprar, então chamava bastante atenção. "</p>	<p>LEMBRANÇAS DE INFÂNCIA / MOVIMENTO / VIAGENS MEMÓRIAS GUSTATIVAS</p>	
	<p>"Eu tenho história de pessoas que naquela época utilizavam o trem de passageiros e chegavam 7 horas, oito horas da manhã. Tinha um senhor que comprava os jornais, os jornais vinham por intermédio desse horário e ele vendia os jornais, inclusive ele virou escritor de novela, né, você sabe da história dele, né? É o Benedito Rui Barbosa, ele morou aqui, o maior tempo em Vera Cruz e o primeiro serviço dele, que ele conta, é que ele ia até a estação pegar alguns jornais e vendia, naquela época era cinquenta centavos cada exemplar. O trem tem essa história dessa pessoa que utilizou muito, certo. Os jornais vinham pelo trem, O trem saía de São Paulo acho que 11hs, meia noite e passava aqui entre 7, 8 horas da manhã, todo santo dia vinha esse jornal. Esse escritor, que se tornou famoso, ele utilizava desse transporte para venda dos jornais. O ganha pão dele. História contada por ele, inclusive tem uma novela que ele fez, que fez homenagem a Vera Cruz, você lembra da Bezenga e Berlinaze, era daqui. Bezenga era uma professora muito amiga, amigona dele, então tem essa história dessa novela em função da briga, teve lance nessa novela que teve, na época era Companhia Paulista, depois passou para Fepasa."</p>	<p>MODERNIDADE/ PROGRESSO/ OPORTUNIDADES</p>	<p>CAPÍTULO 4</p>
	<p>"O gostoso era essa movimentação, tudo em função desse transporte. "</p>	<p>MODERNIDADE/ PROGRESSO/ OPORTUNIDADES</p>	

	<p>"Quando eu adolescente eu morava a uns 500m da linha, foi mais depois de adulto mesmo que praticamente eu fiquei morando bem em frente à estação, do prédio da estação e tinha interessante também, uma coisa que carregava bastante, naquela época era, hoje é telex, era passar um telex, tinha um cara que trabalhava nessa máquina e tinha aquele barulhinho do telex, do cara estava digitando lá para mandar as mensagens e na própria estação, eles geralmente naquela época passavam um telegrama, não era carta do correio, eu ouvia mesmo, tinha um operador, eu me lembro de uma delas lá, um senhor bem de idade que fazia aquele barulho que marcava, e era mais ou menos isso aí.</p> <p>De moleque, de moleque mesmo eu morava mais longe, mas apesar que para dava para ouvir o apito na hora da partida, na hora da chegada, de longe você ouvia, mas eu me lembro bem desse meio de transporte que tinha 24, 25 vagões, até mais e você não podia passar para o outro lado da ferrovia tinha que esperar esse trem passar e demorava parecia um mês de tão grande que era. Esperar passar, para depois cruzar. Isso aconteceu diversas vezes comigo."</p>	<p>MODERNIDADE/ PROGRESSO/ OPORTUNIDADES PAISAGEM SONORA</p>	<p>CAPÍTULO 5</p>
	<p>"Tudo era uma novidade, era uma coisa diferente, a movimentação que era muito grande, ficava naquela expectativa de quem ia embarcar, quem ia desembarcar, então você ficava lá, era uma coisa, um evento, podia dizer assim: um evento único, em cidade pequena, os casais de namorados iam tudo para estação, tinha um horário, acho que era 9hs da noite que ia para São Paulo, sempre tinha essa movimentação, as pessoas falavam: vamos para estação e dentro da estação tem esse pátio, tinha um pátio enorme e eu me lembro bastante, principalmente final de semana tinha praticamente tomado pelos animais. O pessoal da zona rural vinha para a cidade e vinha tudo a cavalo e ficava todos eles ali nesse pátio enquanto o pessoal ia fazer as compras e a movimentação naquela época era muito grande, e muita gente vinha só para ver o trem passar, você só tinha isso aí."</p>	<p>O ENCANTAMENTO À BEIRA DA LINHA ESTRUTURAS ESPACIAIS</p>	<p>CAPÍTULO 5</p>

	<p>"Então como se diz, não era o relógio o inglês, o pontual, mas era uma referência de horário, o trem chegou então deve ser tal hora, era um ponto a mais para definir o horário do tempo, então todo dia era aquele negócio, você sabia que o trem ia passar, aquele trem de carga tinha 20, 25 vagões. Eu lembro muito vagamente que era locomotiva era a lenha e você às vezes o maquinista que comandava a máquina, normalmente eram duas máquinas para carregar os vagões e você via a pessoa abastecendo o fogo. De vez enquanto eu via isso aí, cheirando a queimado, de moleque eu lembro bem isso aí, né?"</p>	<p>REFERÊNCIA TEMPORAL MEMÓRIA OLFATIVA</p>	<p>CAPÍTULO 4</p>
	<p>"Na época, a gente era adolescente, eu tinha um time de futebol de salão e marcava jogos para fora: Herculândia, Quintana, Gália, Duartina, Tupã, Pompéia, geralmente era no domingo de manhã. A gente pegava, no horário que tinha, a gente viajava pela Fepasa, na época já era Fepasa, na ida e depois a tarde vinha um outro que voltava. Jogava aí nessas cidades e depois voltava toda a delegação, tinha oito, dez moleques. Isso aí, pelo menos uma vez por mês a gente fazia, isso é mais adolescente, 14, 15 anos. "</p>	<p>LEMBRANÇAS DA JUVENTUDE</p>	
	<p>"Eu lembro bastante e aquele negócio que eu falei, você entrava com uma fome danada no trem, tinha um cara vendendo esses lanches, dava uma vontade de comprar, mas eu não tinha dinheiro, só tinha dinheiro da passagem para chegar até o local e voltar. Praticamente passava o dia inteiro sem comer. Era coisa de doido e ficava com vontade porque aquele cara vinha com aquela bandeja cheia de coisas, dava água na boca, cada vagão que tinha ali, mas tudo era farra para gente, nem se abalava. "</p>	<p>MEMÓRIAS GUSTATIVAS</p>	
	<p>"Eu lembro do cardápio que era ovo e um bife, duro que nem sola de sapato, um arroz e um feijão duro e era uma salada. Nós comemos mesmo assim, eu tirei foto, naquela época era Kodak, mas onde foi parar..."</p>	<p>MEMÓRIAS GUSTATIVAS</p>	
	<p>"Excelentes lembranças e deu até dó, né quando a última viagem que teve, que por coincidência meu cunhado estava de férias, estava aqui e nós embarcamos nesse trem até Brotas e depois chegamos lá tipo 11 horas, meio dia, e ficamos esperando até as quatro horas da tarde o outro que fazia a baldeação e chegamos dez horas da noite. Marcou né, nós tiramos fotos e eu nem sei onde foi parar. Foi a última viagem desse trem de passageiros, foi a última vez que ele circulou. "</p>	<p>RUPTURA</p>	

	<p>"Isso aí a gente lembra muito bem, quando tem a passagem em nível quando o trem ia chegar, ia passar ali tinha que fechar a cancela e tinha sempre um cara, um chefe da estação com a bandeirinha para sinalizar para as pessoas pararem. Toda vez que tinha o horário do trem, esse chefe da estação ia até a passagem de nível para alertar os motoristas. Esses detalhes também, as vezes íamos até lá para ficar conversando, só para ver o trem passar mesmo.</p> <p>Era uma coisa diferente, a gente não esquece.</p> <p>Em Marília tinha dois lugares, na rua Paraná e na Fragata, tinha essas duas passagens que na hora H a cancela era acionada e ficava alguém lá para sinalizar e mesmo assim as vezes ainda acontecia acidentes. Aqui aconteceu, só aqui em Vera Cruz, umas duas ou três vezes de morrer gente, inclusive..."</p>	ESTRUTURAS ESPACIAIS DESAFIOS DE SEGURANÇA	CAPÍTULO 5
	<p>"Eu particular utilizei a Fepasa muitos anos e eu sei que ainda na verdade a ferrovia foi se acabando porque o governo não tinha interesse em atualizar, equipar, porque o Carvalho Pinto por exemplo, o Franciscato era dono do Prata, que era ferrovia, ele era deputado, influente, o governador Carvalho Pinto tinha uma empresa de transporte, você acha que ele ia investir na ferrovia e deixar a rodovia que era de interesse dele, a Fepasa acabou sendo destruída porque não tinha interesse por parte dos políticos.</p> <p>A legislação estava a favor deles.</p> <p>A Fepasa, que era um transporte de passageiros, aqueles vagões iam lotados, só que tomava o passageiro do Expresso de Prata. A carga vinha, quarenta vagões de carga eram quantos caminhões que substituíam, um monte, né?</p> <p>E o cara está com a caneta na mão, então foi uma das razões da destruição da ferrovia. A ferrovia era uma coisa que dava certo, bastava fazer investimento, a malha ferroviária era muito boa, mas precisava de manutenção. E foi isso aí que acabou, mas era um transporte super interessante, mais barato, com um custo menor, mas que foi acabando."</p>	RUPTURA	
	<p>"Quando o trem chegava na estação era alegria. Era uma emoção porque era uma coisa diferente, uma coisa pessoal, então presencial, pois estava sempre presente, porque era a única coisa que tinha de diversão e era barato porque não precisava pagar para ver. Se eu fosse no cinema eu tinha que comprar ingresso, mas o trem estava ali para todo mundo ver. "</p>	O ENCANTAMENTO À BEIRA DA LINHA	

12	L.O.R.R.	"O traçado da ferrovia acontece em duas situações topográficas: ou fica no espigão ou fica no fundo do vale. Então, a transposição, que eu chamo de rios, rios urbanos, não tenho água, mas tenho que atravessar essa barreira urbana. Quando está no talvegue, lá no fundo, a transposição eu passo por cima, minha passagem é superior. Quando eu estou no espigão, minha passagem é inferior. A linha era um divisor social também. Naquela época não existia a gangue, mas existia a turminha. A turminha de cima da linha e de baixo e brigavam. Tinham brigas..."	ESTRUTURAS ESPACIAIS	
		"Quanto a paisagem, eu gostava quando era moleque. Eu curti o trem, quando eu viajava quando era moleque. Eu curti mesmo era andar dentro do trem, era um passeio, principalmente passar pelo carro restaurante. Achava "elegantíssimo", com suas toalhas brancas e tudo mais..."	LEMBRANÇAS DE INFÂNCIA / MOVIMENTO / VIAGENS PAISAGEM VISUAL	
		"A minha mulher é nascida em Pompéia, então eu perguntei para ela: o que você lembra da paisagem? Eu lembrava vagamente que indo para Pompéia eu lembro que a esquerda tinha os cânions, eu chamo de talvegue, talvegue não, os baixios do espigão. E quem vem de Garça eu me lembro vagamente dos cafezais que tinham, as plantações. Vera Cruz também tinha o café. O café, mais a agricultura que era forte na época. Minha esposa disse que o que ela mais gostava da viagem era chegar em Pompéia e pegar a charrete até a casa da avó dela. "	PAISAGEM VISUAL MEMÓRIAS FAMILIARES	
		"De fato, então, eu lembrei que todas as estações não tinham carro de aluguel. O rico viajava de carro, era pouca gente, então tinha a charrete, a charrete parecia que era a continuidade daquela viagem, viagem romântica, diferente."	O ENCANTAMENTO À BEIRA DA LINHA	
		"Eu lembro vagamente quando passou para bitola larga, era moleque e houve uma festa em Marília quando mudou a bitola. A mudança da bitola teve um significado muito forte porque era a imagem do progresso na época. Mudar a bitola da coisa."	LEMBRANÇAS DE INFÂNCIA NO ESPAÇO CONSTRUÍDO MODERNIDADE/ PROGRESSO/ OPORTUNIDADES	

	<p>"A lembrança do trem é uma coisa muito gostosa, viajar de trem você comia, tinha um bife a cavalo que era uma delícia, bife a cavalo é o que vem na minha cabeça, aquele bifão com ovo em cima e aí vai...</p> <p>Era emocionante você almoçando e vendo a paisagem e vendo a coisa toda acontecendo na paisagem, né? "</p>	PAISAGEM VISUAL MEMÓRIAS GUSTATIVAS	
	<p>"O trem, eu morava ali na 24 de dezembro, dava umas 4 quadras da linha, o apito do trem era um sinal de progresso. O barulho do pátio de manobras entre a Rua Paraná e a Nove de Julho era um movimento intenso, parecia que ia acabar o mundo, as pancadas que dava um vagão no outro, sabe?"</p>	PAISAGEM SONORA MODERNIDADE/ PROGRESSO/ OPORTUNIDADES	CAPÍTULO 4
	<p>"Era fácil organizar uma excursão. Nós vamos pegar o trem tal horário de manhã e nós íamos jogar bola em outra cidade. Usava o trem como transporte mesmo. Principalmente em Vera Cruz. O pessoal ia muito de trem jogar bola lá. Não tinha carro, não tinha nada, era o trem. O trem era importante para isso."</p>	LEMBRANÇAS DE JUVENTUDE	
	<p>"A ferrovia foi impressionante! Teve uma divisão social, para cima da linha era uma turma, para baixo da linha era outra turma. As meninas mais bonitas estão no colégio das irmãs, que ficava para baixo da linha. A única coisa boa que tinha para baixo da linha era o colégio das freiras, que tinha as meninas bonitas. Tinha o Yara Clube, uma praça do jardim São Bento a gente não ia não porque dava briga. Assim como eles não vinham aqui para cima para o ginásio do Estado, mas historicamente foi importante.</p> <p>Tinha uma rixa demais entre a turma de cima da linha e abaixo da linha. Eles tinham que vir para cima da linha para chegar no espigão para ir ao cinema, mas hoje está tudo junto. Foi bacana! Foi uma pena não ter uma preocupação com a conservação desses monumentos. Você vê a estação lá hoje, até quando eu voltei para Marília, faz 30 anos que voltei, dava lá o relógio ainda na estação. Puxa, eu falei: que bacana, podia preservar esse relógio, mas não deu um mês roubaram o relógio. Ninguém sabe onde está o relógio."</p>	ESTRUTURAS ESPACIAIS LEMBRANÇAS DE JUVENTUDE	CAPÍTULO 5

		<p>"... era interessante também que na cancela das passagens tanto da Nove de Julho quanto na Rua Paraná tinham as cancelas, chamavam de "abre porteira", tinha um guardinha, tinha lá um cara que tomava conta da porteira, com a fardinha azul e em 1964, na revolução de 64 tinha um japonês que morava para baixo da linha e o tiro era para cima da linha, ali na Rua Sete de Setembro e o japonês passava lá, ele de farda, e o senhorzinho, o porteiro, o encarregado que tomava conta da cancela também tinha a fardinha dele, ele obrigava o velhinho a bater continência para ele. E o velhinho ficava esperando ele para bater continência. Umas histórias assim que nunca mais esqueci..."</p>	<p>ESTRUTURAS ESPACIAIS LEMBRANÇAS DE UMA VIDA</p>	<p>CAPÍTULO 5</p>
13	T.A.D.A.	<p>"Li e ouvi muitas vezes que ao retornar ao passado, a lembrança das coisas que fizemos ou deixamos de fazer, se forem ruins podem nos trazer culpa, remorso ou até mesmo raiva. As coisas boas trarão saudades. Assim sendo, sensações doloridas poderão nos tocar. Por isso devemos viver intensamente o aqui e o agora. Mas o passado compõe nossa história e trazer à tona lembranças boas do nosso cotidiano que o tempo levou, é sentir de volta o ruído da alegria da infância ou adolescência recheadas de histórias agradáveis, divertidas, boas ou ruins. Considero isso muito válido e até confortante. Fortalece e enriquece a nossa trajetória. Os trens da ferrovia da Alta Paulista são uma das lembranças importantes que se eternizaram em mim. As curtas viagens realizadas, outras tantas até imaginárias permanecem vivas em minha memória."</p>	<p>LEMBRANÇAS DE INFÂNCIA / JUVENTUDE / MOVIMENTO / VIAGENS</p>	<p>INTRODUÇÃO</p>
		<p>"Em minhas lembranças ficaram as curtas viagens que fiz e o som do trem que chegava e partia. O renque-renque dos trilhos que transcendia a imaginação."</p>	<p>LEMBRANÇAS DE INFÂNCIA / MOVIMENTO / VIAGENS PAISAGEM SONORA</p>	<p>CAPÍTULO 4</p>

		"Essa ferrovia me proporcionou algumas viagens para Osvaldo Cruz onde moravam os meus tios e primos. Viagens demoradas! Parecendo eternas! Compensadas pela alegria na compra de sanduíches e guaraná. Distraída pelas vozes de vendedores de guloseimas que entravam rapidamente nos vagões dos trens a cada parada nas estações e pelos guardas que falando alto iam pedindo as passagens para picotar."	LEMBRANÇAS DE INFÂNCIA / MOVIMENTO / VIAGENS PAISAGEM SONORA MEMÓRIAS GUSTATIVAS	
		"Tive o prazer de ser amiga de duas irmãs, filhas do chefe da estação. Quantas vezes brincávamos na frente da casa delas, usufruindo daquele enorme pátio, nosso grande e livre quintal. Brincadeiras de pega-pega e queimada eram comuns entre nós e até adivinhações de quanto tempo o trem que apitava na última curva, levaria para chegar àquela estação."	LEMBRANÇAS DE INFÂNCIA NO ESPAÇO CONSTRUÍDO PAISAGEM SONORA	CAPÍTULO 5
		"O apito do trem alertava as pessoas que aguardavam ansiosas na estação e aguçava os sentidos das outras que estavam próximas."	PAISAGEM SONORA	CAPÍTULO 4
		"Quantas coisas boas essa ferrovia nos deixou na memória. Sem falar das divertidas e perigosas brincadeiras nos trilhos."	LEMBRANÇAS DE INFÂNCIA NO ESPAÇO CONSTRUÍDO	
		"Os trens da ferrovia da Alta Paulista que corriam pelos trilhos cortando ao meio a pequena cidade de Vera Cruz, onde nasci e vivi durante 23 anos, não podem ser esquecidos. Quantas aventuras eles nos trouxeram! Vera Cruz foi se formando no entorno de uma pequena estação e um grande pátio onde se carregavam e descarregavam cargas transportadas por vagões pesados, porém firmes em suas trajetórias. Próximas à estação haviam algumas moradias para os ferroviários que ali trabalhavam."	ESTRUTURAS ESPACIAIS	CAPÍTULO 5

	<p>"Lembro bem as várias vezes que minhas amigas me levaram para conhecer o interior da estação. Pareciam mágicas as mãos do chefe monitorando o antigo maquinário para se comunicar com a próxima estação, avisando a chegada e partida dos trens. Minutos importantes que controlavam a contínua viagem! Os trens que chegavam despertavam em mim uma grande curiosidade. Quem seriam aqueles viajantes? Onde queriam chegar? Seriam muitos ou poucos a desembarcar ali? Moradores da nossa cidade ou algum aventureiro? Na plataforma da estação, algumas pessoas aguardavam o embarque levando consigo esperança ou alegria. Certamente deixando saudades..."</p>	<p>ESTRUTURAS ESPACIAIS O ENCANTAMENTO À BEIRA DA LINHA</p>	<p>CAPÍTULO 5</p>
	<p>"Havia vagões de primeira e segunda classe. As viagens eram demoradas, mas cheias de charme. As plataformas da estação eram sinônimo de magia e encantamento. Longas horas de espera. Afinal, o medo de perder o embarque nos fazia ir bem antes do horário de chegada do trem. O relógio da estação parecia não marcar as horas. Apenas minutos arrastados pela nossa ansiedade."</p>	<p>ESTRUTURAS ESPACIAIS O ENCANTAMENTO À BEIRA DA LINHA</p>	<p>CAPÍTULO 5</p>
	<p>"Ao voltar para minha cidade de Vera Cruz, vejo o grande pátio hoje vazio e silencioso ao redor de uma pequena estação de ferro, com portas e janelas trancadas, certamente para não deixar fugir os antigos passos, as falas, as decisões das chegadas e partidas de trens que hoje circulam somente em nossa memória. Permaneceram lá apenas trilhos enferrujados e dormentes chorosos desgastados pelo tempo."</p>	<p>ESTRUTURAS ESPACIAIS</p>	<p>CAPÍTULO 4</p>
	<p>"Como era gostoso ver o trem do meio-dia passar. Era lindo! Chamado de trem de luxo."</p>	<p>O ENCANTAMENTO À BEIRA DA LINHA REFERÊNCIA TEMPORAL</p>	<p>CAPÍTULO 4</p>
	<p>"A ferrovia trouxe para a nossa cidade e região, grandes benefícios. Transporte relativamente barato, seguro e pontual. Ela foi muito importante marcando nossas vidas. Importante para o desenvolvimento da zona rural, pois através dela se dava o escoamento de produtos, principalmente do café."</p>	<p>MODERNIDADE/ PROGRESSO/ OPORTUNIDADES</p>	

		"Na década de sessenta a ferrovia da Alta Paulista representou para nós a possibilidade de pequenas, mas divertidas viagens Destaque de um transporte público eficiente e democrático."	MODERNIDADE/ PROGRESSO/ OPORTUNIDADES	
		"Muitas coisas boas essa ferrovia me proporcionou, expandindo um pouco meu mundinho tão restrito e precário."	MODERNIDADE/ PROGRESSO/ OPORTUNIDADES	
		"Muitas ofertas de emprego surgiram para os moradores da cidade e região, graças à expansão da ferrovia. Os trens de carga também foram importantes, responsáveis pelo transporte mais viável e barato de mercadorias ou produtos gerados ali na região."	MODERNIDADE/ PROGRESSO/ OPORTUNIDADES	CAPÍTULO 4
		"A ferrovia também alterou a vida de muitas vidas. Os pais do meu marido, imigrantes portugueses, chegaram ao Brasil vindos de Portugal após a Primeira Guerra Mundial. Foram conduzidos pelos agentes da emigração para a região Sorocabana, onde trabalharam alguns anos na lavoura de café. Após algum tempo, ao visitar parentes que moravam em Duartina (cidade vizinha de Garça) meu sogro percebeu que ali estava a oportunidade de mudar de vida. A cidade recebia muitos trabalhadores para a construção da ferrovia que se avançava pela região da Alta Paulista. Mudou-se com a família para Duartina onde abriu uma pequena quitanda, depois um empório. Passado algum tempo, com boa visão para negócios, mudou-se para Tupã, cidade que recebia no momento muitos trabalhadores braçais, empreiteiros e engenheiros para a construção da ferrovia que continuava se expandindo pela região. Ali abriu um hotel e durante bom tempo ofereceu hospedagem para esses novos funcionários da ferrovia. Não chegou a se enriquecer, pois, teve uma morte súbita e precoce. Meu marido anos depois ainda falava com orgulho sobre a ferrovia mudou a vida de seus pais. De colonos lavradores a comerciantes de respeito."	IMIGRANTES	CAPÍTULO 4
		"Os trens da ferrovia da Alta Paulista me trazem boas lembranças de um passado impresso em preto e branco, num minúsculo universo que habita ainda em mim. Lembranças eternizadas que na corrida do tempo, voltam coloridas, estampadas em minha memória."	LEMBRANÇAS DE UMA VIDA	CAPÍTULO 2

14	E.A.S.A.	"Olha o trem eu viajei muito com meu pai para São Paulo. Nessa época eu tinha aproximadamente 6 anos. Com seis anos já comecei a viajar de trem. Essas viagens de trem foi de 6 anos até 9 anos mais ou menos. Uma das minhas últimas viagens foi com 9 anos."	LEMBRANÇAS DE INFÂNCIA / MOVIMENTO / VIAGENS MEMÓRIAS FAMILIARES	
		" O barulho do trem, entre os vagões tinha aquela junção, então, muitas vezes, meu pai me levava ali naquela junção entre vagões e você conseguia ver o enfoque da paisagem , bem rápido em relação ao entroncamento dos vagões. Tecnicamente eu gostava muito quando passava por americana porque meu pai falava que era a cidade que eu havia nascido e aí que eu sabia da onde eu nasci, porque o trem passava por americana e meu pai falava: "você nasceu aqui e você saiu daqui com dois anos de idade". Então, quando eu cresci eu já sabia da onde eu tinha nascido por conta do trem. Me traz lembranças do meu nascimento e do local."	LEMBRANÇAS DE INFÂNCIA / MOVIMENTO / VIAGENS MEMÓRIAS FAMILIARES	CAPÍTULO 4
		"Eu gostava particularmente do chacoalho do trem, aquele movimento de esquerda direita, esquerda direita, que o vagão fazia nas curvas e quando você olha para o vagão em relação ao outro eles estão sempre em movimentos opostos. Os vagões não são do mesmo momento. Onde eu estava, eles se movimentavam em sentidos opostos. E você conseguia ver essa movimentação dos vagões. Dava um pouquinho de medo na época, mas era tranquilo, não tinha assim, não havia tanta segurança no trem. Por exemplo, a janela mesmo você poderia abrir ela, eu não lembro mais o nome daquela janela, mas os batentes tinham uma canaleta que a janela ficava presa ali. Olhando hoje com outros olhos era bem perigoso, mas era gostoso, mas se alguém quisesse se jogar ali da janela era muito fácil, passava uma pessoa inteira pela janela do trem. Acho que foram momentos muito agradáveis essas viagens de trem, gostei muito da experiência. "	LEMBRANÇAS DE INFÂNCIA / MOVIMENTO / VIAGENS	
		"Ah, eu me lembro do trem não como passageiro, mas como expectador, mas tinha o trem de carga, né? O trem de carga, nós como criança ficávamos numa árvore onde o trem passaria com a carga e nós ficávamos contando quantos vagões tinham. A locomotiva estava puxando quantos vagões. Então era surpreendente que as vezes tinha mais de 100 vagões as locomotivas puxando e aquilo demorava para nós uma infinidade de tempo como criança."	LEMBRANÇAS DE INFÂNCIA NO ESPAÇO CONSTRUÍDO	

	<p>"Agora tinha algumas peripécias, eu sei que talvez eles vão me multar... as crianças da nossa época gostavam de colocar umas pedras na linha do trem só para ver as pedras estourando. Depois você corta essa parte...rsrsrs</p> <p>A gente colocava as pedras e o trem passava e estourava todas as pedras. As peripécias da criança.</p> <p>Agora tinha um momento interessante, existia uma pessoa que amassava moedas, eu não lembro o nome desse ilusionista, não sei... e nós então como crianças pensamos em uma ideia fabulosa de amassar moedas, né? Nós levávamos essas moedas para os trilhos e o trem passava e achatava todas as moedas. Para nós era algo surpreendente, sabe?</p> <p>Deixávamos as moedas na linha, colocávamos elas na linha e quando passava o trem, nós esperávamos um momento seguro e sabíamos mais ou menos os horários que o trem passava e aí nós colocávamos, éramos quatro crianças, cada um levava duas moedas e o trem passava e esmagava aquelas moedas... para nós aquilo era o máximo. A força que o trem tinha para esmagar aquelas moedas. Coisa de criança..."</p>	<p>LEMBRANÇAS DE INFÂNCIA NO ESPAÇO CONSTRUÍDO</p>	<p>CAPÍTULO 5</p>
	<p>"Na minha cabeça é uma história, uma história de um jovem que viajava com seu pai. Isso para mim me uniu muito com meu pai. Era um momento em que meu pai era só meu porque os outros filhos, meu irmão e minha irmã não queriam viajar de trem. Eu era o único que me colocava de prontidão para viajar de trem com meu pai. Então naquele momento meu pai era só meu, eu não estava dividindo com meus irmãos. Isso para mim era o momento pai e filho, uma aproximação muito grande familiar que eu tive, eu acredito que isso ajudou muito a ter essa conexão com meu pai que já faleceu. E meu pai também tinha uma conexão muito forte comigo porque nós ficávamos juntos no trem, né? E as viagens eram constantes para ele ver a mãe dele que morava em São Paulo. É isso aí, eu lembro família, resumindo eu lembro família. Eu e meu pai ali, viajando juntos."</p>	<p>MEMÓRIAS FAMILIARES</p>	<p>CAPÍTULO 2</p>

	<p>"O trem me traz um momento de compartilhar as coisas, essa é bem interessante. Em uma viagem meu pai disse que não tinha dinheiro para comprar o lanche para mim, o dinheiro que ele tinha era suficiente para nos levar até São Paulo e de São Paulo para cá. Ele precisava ver a mãe dele lá, então nós não tínhamos muita comida. Então você imagina uma criança de sete e pouco anos, das sete da noite até as 6h da manhã. Na época eu falei: está bom pai se não vai poder comprar não tem problema e eu lembro que nesse dia uma família, logo à frente nossa, eles tinham aquele saco de pão pullmann, na época muito falado. Esse saco de pão pullmann era cheio de presunto e queijo em fatias e eu lembro que eu fiquei olhando, meu pai não podia comprar nada naquele momento, aí meu pai falava: filho não fique olhando, quando chegar na casa da sua avó a gente come, mas eu achei muito legal, eu nunca vi isso no ônibus, né? Mesmo eu tendo viajado muitas vezes de ônibus, mas no trem essa família olhou para mim e me ofereceu dois pães completos com presunto e queijo e ofereceu para o meu pai também. Eles dividiram aquilo que eles tinham e eles tinham outros filhos ali também com eles. Então foi muito bacana, eu nunca me esqueço dessa cena, dessa família compartilhando o que eles tinham comigo e com meu pai porque nesse momento meu pai não podia comprar, mas essa família compartilhou o lanche deles no trem. E hoje ao falar disso eu lembro perfeitamente da cena, como aquilo me ajudou a entender que você pode compartilhar algo seu com outras pessoas. Para mim foi uma grande lição. Até hoje ainda. Nunca foge aquela cena da minha mente. Essa parte me marcou bastante."</p>	<p>MEMÓRIAS FAMILIARES MEMÓRIAS GUSTATIVAS</p>	
	<p>"Mas o que eu me lembro do trem era aquela multidão de pessoas na estação ferroviária de Pompéia. Era muita gente, todo mundo com aquele monte de mala, superlotado, que o trem não fazia contenção de bagagem. Você podia levar o quanto você quisesse. Acho que o quanto cabia no seu braço você levava. Era assim. "</p>	<p>ESTRUTURAS ESPACIAIS</p>	

	<p>"Eu lembro também da expectativa das pessoas e minha ao perceber que o trem estava chegando. Era um momento de muita alegria para quem estava ali para viajar. Eu lembro também que após entrar no trem as pessoas acenavam para aqueles que estavam partindo em direção a outras cidades, no nosso caso meu pai, nós sempre íamos na direção Pompéia-São Paulo e parava na Estação da Luz antigamente. "</p>	O ENCANTAMENTO À BEIRA DA LINHA	CAPÍTULO 5
	<p>"Uma das coisas que me impactavam quando criança no trem era o carrinho de salgado, que uma das alegrias minha em viajar de trem era poder comer o lanche do trem. É porque era algo bem engraçado porque aquele homem com carrinho de compra, com vários refrigerantes, sanduiches, enfim era uma tortura para o meu pai porque essas coisas eram muito caras no trem. Um guaraná, da marca antártica, era quatro vezes mais caro do que você comprar ali na cidade, mas não adiantava meu pai querer levar o guaraná comprado, eu queria o guaraná do trem. E ele ficava muito bravo comigo porque ia gastar muito dinheiro."</p>	MEMÓRIAS GUSTATIVAS	
	<p>"O barulho do trem, entre os vagões tinha aquela junção, então muitas vezes meu pai me levava ali naquela junção entre vagões e você conseguia ver o enfoque da paisagem, bem rápido em relação ao entroncamento dos vagões. "</p>	PAISAGEM SONORA PAISAGEM VISUAL	
	<p>"A paisagem a noite, quando terminava as luzes da cidade, ficava só um breu. Eu não consigo lembrar se os vagões ficavam acessos com a luz. Isso eu não lembro, mas eu lembro daquele condutor falando que a cidade próxima estava chegando, então ele passava naqueles vagões todos informando o nome da cidade para as pessoas se prepararem para poderem descer."</p>	PAISAGEM SONORA PAISAGEM VISUAL	

		<p>"Também umas partes negativas, o trem em Pompéia houve muitos suicídios. Ainda quando criança eu, não que eu vi, mas pessoas se jogavam na frente do trem enquanto ele estava passando e não foram uma ou duas, foram várias vezes que ocorreram suicídios e de pessoas que você nem achava que ia acontecer isso. Aconteceu um fato...Depois já maior, já tirei pessoas da linha do trem, que as vezes bebiam muito e caíam na linha do trem, inclusive uma época, uns anos antes de ir estudar fora ainda tinha máquina de carga e a pessoa bebeu demais e caiu na linha do trem, que era um momento que estávamos passando ali e deu tempo de tirar a pessoa e essa pessoa eu conhecia, aí chamamos a viatura de polícia e levamos essa pessoa para casa dele e a mãe dele ficou muito grata a nós. Estava eu e um amigo meu por ter salvo, de certa forma, o filho dela, que estava bêbado na linha do trem. Não é um local bom para cair, não, né?"</p>	DESAFIOS DE SEGURANÇA	
		<p>"É uma pena quando acabou a linha, eu senti um pouco, na época que eu era mais novo achava que não deveria ter terminado. Eu gosto do trem!"</p>	RUPTURA	
15	V.A.P.	<p>"Minhas lembranças da Estrada de Ferro e seu contexto social são recordações da infância e da adolescência; períodos de nossas vidas onde muitas coisas, que depois passam para o lugar comum do cotidiano e são facilmente esquecidas, nos parecem dignas de curiosidade e de serem exploradas. É o caso da ferrovia, mais especificamente do ramal que, embora desativado e sem manutenção, ainda corta o "espigão" ou planalto que ganhou um nome ligado ao original da empresa: Alta Paulista. A minha primeira viagem de trem, aos cinco ou seis anos de idade, foi através desse ramal da então Companhia Paulista de Estrada de Ferro, já estatizado na ocasião."</p>	<p>LEMBRANÇAS DE INFÂNCIA / MOVIMENTO / VIAGENS LEMBRANÇAS DE JUVENTUDE</p>	CAPÍTULO 5

	<p>"Viajar de trem não era, para nós, uma coisa corriqueira. Muito provavelmente por isso, apesar de ser ainda criança, guardo na memória algumas sensações dessa curta viagem: O trem com muitos passageiros, o banco desconfortável, o barulho forte da locomotiva, o cansaço, o sabor sem graça do pão adquirido no trem e o fato de eu ter sido carregado nos braços por um estranho que se dispôs a ajudar a minha mãe no desembarque..."</p>	<p>LEMBRANÇAS DE INFÂNCIA / MOVIMENTO / VIAGENS MEMÓRIAS FAMILIARES PAISAGEM SONORA MEMÓRIAS GUSTATIVAS</p>	
	<p>"Em 1969, após sucessivos anos de seca e baixa produtividade do sítio cuja principal atividade era a cafeicultura, mudamo-nos para Lácio, então pequeno distrito de Marília, onde moravam alguns parentes e onde pretendíamos iniciar uma nova vida. Eu, agora com oito anos, passei a residir a três quadras da Estação Ferroviária. A vida social dos moradores do local girava basicamente em torno da Igreja de Santa Luzia, da Escola pública de ensino primário, e da Estação. Os trens de carga e de passageiro eram atrações imperdíveis. O barulho da locomotiva e seus vagões e o apito do trem enchiam o ar do vilarejo."</p>	<p>LEMBRANÇAS DE INFÂNCIA NO ESPAÇO CONSTRUÍDO O ENCANTAMENTO À BEIRA DA LINHA PAISAGEM SONORA</p>	CAPÍTULO 5
	<p>"Os meninos, como eu, logo depois das aulas, costumávamos perambular livremente pelas redondezas onde ainda se via muitos cafezais. Seguir pela estrada até onde nos sentíamos seguros saltando por sobre os dormentes ou nos equilibrando nos trilhos, torcendo para que surgisse na curva um inesperado trem ou trabalhadores do serviço de manutenção em seus troles, era uma espécie de diversão e aventura. Também costumávamos encostar o ouvido no trilho na esperança de ouvir os estalidos que deveriam significar a aproximação dos mesmos."</p>	<p>LEMBRANÇAS DE INFÂNCIA NO ESPAÇO CONSTRUÍDO PAISAGEM VISUAL PAISAGEM SONORA</p>	CAPÍTULO 5
	<p>"Havia uma espécie de prazer em ver o trem chegar e partir depois de uma breve parada. Ouvir o som do apito do chefe da estação e o apito do trem anunciando a sua partida; ouvir o arranque vagaroso e o som de aceleração da "maquina" era algo muito prazeroso. "</p>	<p>PAISAGEM SONORA</p>	CAPÍTULO 4

	<p>"O chefe da estação, Sr. Darci, era pessoa conhecida de todos embora levasse uma vida, pelo que me lembro, bastante discreta. Aos domingos à noite, logo após a missa, o povo se dirigia a estação simplesmente para ver o trem passar, acenar aos passageiros na janela e, muitas vezes, receber de volta o seu aceno. Havia uma espécie de prazer em ver o trem chegar e partir depois de uma breve parada. "</p>	O ENCANTAMENTO À BEIRA DA LINHA	
	<p>"Era também na estação que nós, meninos e meninas do grupo escolar, muitas vezes íamos esperar pelo desembarque das professoras que vinham de Marília para lecionar. Naquele tempo, esperar por elas na estação e ajudá-las a carregar o material didático até a escola era uma forma de manifestar-lhes carinho e apreço..."</p>	LEMBRANÇAS DE INFÂNCIA NO ESPAÇO CONSTRUÍDO ESTRUTURAS ESPACIAIS	CAPÍTULO 5
	<p>"Em janeiro de 1970, depois de residir por cerca de seis meses em Lácio, adquirimos uma casa no Bairro Fragata, em Marília, para onde nos mudamos. O bairro tinha pouca infraestrutura, faltava rede de esgoto e água encanada em muitas ruas. Mas tinha uma boa escola pública de ensino fundamental e um "parque infantil", municipal, muito próximos da residência de madeira. Foi o que atraiu meus pais. E a ferrovia lá estava, nos limites do bairro. O som do apito dos trens de passageiros e de carga, assim como o som da locomotiva e seus vagões era muito vívido no bairro. Lembro-me do meu vizinho e das histórias que ele contava sobre o seu "pesado trabalho na soca"; atividades exercidas a beira da estrada de ferro, ligadas a manutenção dos dormentes."</p>	ESTRUTURAS ESPACIAIS PAISAGEM SONORA	CAPÍTULO 4

		<p>"Há uma passagem de nível cruzando a ferrovia que já recebia um grande fluxo - para a época - de veículos e pessoas (foto abaixo). O forte apito do trem avisando que estava se aproximando do cruzamento era, como se sabe, obrigatório. Próxima a essa passagem de nível, beirando a ferrovia, havia uma grande indústria de óleo comestível de amendoim. A indústria Anderson Clayton se instalara na cidade, como várias outras, interessada na existência de matérias primas produzidas localmente e, é claro, na presença da ferrovia que permitia o escoamento da produção facilmente. Um braço da ferrovia se estendia até o pátio da indústria onde os carregamentos e descarregamentos eram feitos. Assim, além da memória sonora legada pela presença da ferrovia carregamos também a memória olfativa do forte cheiro de amendoim exalado pela fábrica de óleo comestível. Ferrovia e indústria, em nossa memória, se tornaram coisas intrinsicamente ligadas uma a outra."</p>	<p>ESTRUTURAS ESPACIAIS PAISAGEM SONORA MEMÓRIA OLFATIVA</p>	<p>Fotos anexadas na entrevista</p> <p>CAPÍTULO 5</p>
		<p>"Com o tempo o fluxo local de veículos cresceu muito. O fato da estrada de ferro cortar a cidade ao meio e, conseqüentemente, a existência de vários cruzamentos, foram se tornando um problema sério para a mobilidade urbana. Notícias sobre pessoas atropeladas e sobre veículos que tentaram cruzar apressadamente "a linha" e foram arrastados pelo trem, embora não fossem muito frequentes, repercutiam muito na cidade. Cancelas e sinais sonoros seriam instalados. "</p>	<p>ESTRUTURAS ESPACIAIS DESAFIOS DE SEGURANÇA</p>	
		<p>"Acredito que a desativação "definitiva" da ferrovia, ocorrida no início deste século, tenha sido recebida pelas autoridades e pela população local com um misto de tristeza e, ao mesmo tempo, de alívio. A notícia da possível reativação da mesma traz um certo contentamento mas também a indagação de como os problemas de trânsito poderiam, no caso, serem resolvidos..."</p>	<p>RUPTURA</p>	

16	W.A.T.M.	<p>"O meu avô, como todos os outros que eram da ferrovia, ele era muito ligado no trabalho dele, ele tinha uma responsabilidade que ultrapassava assim a normalidade, a gente percebia que ele seguia muito as regras de lá, era uma coisa britânica, sabe. Porque ele pegou aquela fase que era ela privada, tinha um proprietário no começo. Ela era uma empresa privada e ele contava os nomes dos chefes, tinha um chefe, eles andavam de linho, então tinha um chefe que pegava um lencinho do bolso do paletó de linho e passava nas paredes do trem, em diversos lugares aleatoriamente para ver se tinha uma sujeirinha dentro do trem, como é forte, é simbólico esse ato, né?"</p>	<p>ENTRELAÇAMENTO ENTRE FERROVIA E TRABALHO (HISTÓRIA DE UMA VIDA) MEMÓRIAS FAMILIARES</p>	CAPÍTULO 4
		<p>"Então, o trabalho do meu avô era de conferente de roda, porque a roda ela fazia um barulhinho, ele batia um martelinho e ele fazia um barulho que ele conhecia, se tinha alguma falha na solda, uma coisa nesse sentido, se estava trincado. Meu pai que explicou, que antes de Getúlio Vargas não tínhamos as siderurgias no Brasil, né, então não era ferro fundido, era ferro forjado e esse ferro forjado ele tinha emendas. Depois que chegou o ferro fundido não tinha mais emendas, mas enquanto era forjado tinha emendas, então essas emendas podiam dar problemas, descarrilhar, acontecer tragédias, então ele fazia esse importante trabalho de checar com muita precisão, parece uma coisa, mas era a profissão dele, ele batia o martelinho e tinha que saber. E ele falava que ele tinha muita satisfação nesse trabalho que nunca teve nenhum acidente. Então ele era muito sábio meu avô, era uma pessoa diferenciada mesmo, não é porque era meu avô, mas é porque todo mundo fala mesmo."</p>	<p>ENTRELAÇAMENTO ENTRE FERROVIA E TRABALHO (HISTÓRIA DE UMA VIDA) MEMÓRIAS FAMILIARES</p>	CAPÍTULO 4
		<p>"Então eu me lembro ainda das casinhas da colônia, ainda tinham as casinhas da colônia, mas não convivi, não moramos lá. O que eu gostava de ir lá na Fepasa é que tinha uma cooperativa de alimentos e aí meu avô comprava as coisas nessa cooperativa, ficava lá dentro. A gente ia com meu avô, ele comprava as coisas, eu queria doce, criança, né? E ele comprava para gente, fazia compra do mês lá. Então, eles tinham toda essa assistência para os funcionários, era bem legal. "</p>	<p>ESTRUTURAS ESPACIAIS</p>	

	Então era muito impecável, era uma coisa bem britânica como foi ali toda a atmosfera era e ele contava isso, o horário rígido, era tudo rígido, o uniforme sempre muito limpo, sempre muito rígido. Então, eu me lembro bastante desses aspectos, dos bonezinhos, que ele usava as boinhas e sempre penduradinho ali.	ENTRELAÇAMENTO ENTRE FERROVIA E TRABALHO (HISTÓRIA DE UMA VIDA) MEMÓRIAS FAMILIARES	CAPÍTULO 4
	Quando eu fui morar com eles, quando eu tinha 11 anos, a gente eu e minha irmã como a gente não tinha mãe, nós fomos morar com vô e vó, meu pai era filho único e a gente foi para lá e aí ele se aposentou. Então eu não convivi no período que ele saía de casa para trabalhar e voltava. Esse período não, mas eu convivi no período logo após, então estava tudo muito presente.	ENTRELAÇAMENTO ENTRE FERROVIA E TRABALHO (HISTÓRIA DE UMA VIDA) MEMÓRIAS FAMILIARES	
	"E da minha experiência de viajar de trem, eu estudei em Bauru em 1979 e eu ia de trem para Bauru todos os dias. Pegava o trem as 6hs da manhã, chegava em Bauru, assistia aula e voltava no trem no mesmo dia e era muito gostoso. Nós aproveitamos o trem, viajei também, um mês nós pegamos o trem de madrugada com os filhos, eu já tinha os três filhos pequenos e fui para casa de uma amiga em Rio Claro e a gente foi de trem, as crianças adoraram, foi uma experiência maravilhosa, então o trem só tenho memória boa e infelizmente ele ficou muito abandonado, mas existe um propósito já, é sucatear e depois privatizar. "	LEMBRANÇAS DE JUVENTUDE MEMÓRIAS FAMILIARES RUPTURA	
	"Além do trem ter sido um meio de transporte de poluição zero, de segurança muito maior porque as estradas se tornaram uma roleta russa praticamente e o combustível que é fóssil que polui, que degrada, que causa guerras que matam pessoas. Neste sentido, foi muito grande a perda e também pelo lado turístico, voyeur que você vai na janelinha, cortando estradas de terra, fazendas, sítio, boi, olhando paisagem. Tem todo um lado poético, que eu acho que a gente perdeu muito porque, infelizmente, empregos... Então, eu acho que só teve perdas mesmo, ganho nenhum..."	RUPTURA PAISAGEM VISUAL O ENCANTAMENTO À BEIRA DA LINHA	
	"Mas, sobrevivem suas histórias que relembram um tempo em que a "Paulista" gerou muitos empregos e proporcionava passe livre aos ferroviários e aos seus filhos e possibilitou à população trafegar aos mais variados locais em busca de oportunidades ao longo dos trilhos. Seguíamos viagens em visitas a nossos parentes e amigos, na busca de empregos, tratamentos de saúde e até cursar Faculdades, sentindo o balanço do trem."	MODERNIDADE/ PROGRESSO/ OPORTUNIDADES	CAPÍTULO 4

		"A estação está hoje desativada, apenas alguns “vestígios arqueológicos” restaram, as gerações que nasceram na década de 90 provavelmente não vão conhecer este meio de transporte, mas a ferrovia tem para si o mérito de ter sido um dos maiores movimento migratório e dos transportes de carga. Seus trabalhadores merecem uma homenagem. Poderia se denominar uma rua como “Rua do Ferroviários” ou um monumento que lhes resgatasse esta história."	ESTRUTURAS ESPACIAIS	CAPÍTULO 4
17	E.A. (ex-ferroviário)	"Eu entrei na ferrovia em 1966, no dia primeiro de março. Eu sou de Pederneiras. A minha família tem uma parte que era ferroviário. Meu pai, meu irmão, meu tio e um outro primo eram ferroviários. Esse meu tio e meu pai trabalhavam na via permanente, eles conservavam a via e eu, meu irmão e meu primo trabalhávamos no setor de transporte, que era na estação."	ENTRELAÇAMENTO ENTRE FERROVIA E TRABALHO (HISTÓRIA DE UMA VIDA)	
		"Eu iniciei a carreira em 1966 com o cargo de trabalhador e com o tempo fui fazendo concursos internos e subindo na carreira. Depois de 2 anos que eu entrei vagou um lugar no escritório. O lugar que se passava uma mensagem para um colega passar um telegrama. Chamava taxador de telegrama. Você chegava com o escrito e nós contávamos a quantidade de palavras e era cobrado por palavra. O meu chefe me colocou nessa fase. No escritório tinha diversas funções, fiquei ali aprendendo. Depois os telegramas foram passados para o correio e ficou só o telegrama interno. Eu fui me adaptando no escritório. Chegou uma certa época que tive que sair. Trabalhei como conferente, conferia a mercadoria que era embarcada, como as cargas de café. Passado um ano fiz um concurso para auxiliar de estação. Tinha três categorias A, B e C. Inicial era C, B era médio e o A – alto grau. Comecei como C e depois de alguns anos fui promovido por merecimento para o B. E aí saiu um concurso para chefe e o auxiliar B podia prestar. Aí fui fazer esse concurso e passei. Não tinha escolha, se vagava a estação tal, eu tinha que assumir."	ENTRELAÇAMENTO ENTRE FERROVIA E TRABALHO (HISTÓRIA DE UMA VIDA)	

		<p>"Trabalhei em Garça de 1966 a 1985. Antigamente eles removiam mais. Eu nasci em Pederneiras, mas meu pai foi transferido para Taperão e de lá para Garça em 1952. Naquela época a bitola era estreita, com 1m de largura e em 1953/1954 começaram a vir a bitola larga, com 1,80m. A linha alcançou até Panorama."</p>	<p>ENTRELAÇAMENTO ENTRE FERROVIA E TRABALHO (HISTÓRIA DE UMA VIDA)</p>	
		<p>Quando apareceu a vaga no dia 01/01/1985 para mim, chegou um telegrama que eu ia assumir a estação de Pacaembu. Já peguei o trem a tarde mesmo porque no dia seguinte já tinha que abrir a estação. Só tinham dois funcionários. O duro ali é que você não tinha dia de folga. Quando tinha um auxiliar para substituir o chefe avisava que no dia seguinte era a folga.</p> <p>Fiquei um ano e fui transferido para Osvaldo Cruz, lá o serviço era mais pesado, pois tinha mais carga. A Empresa Granol fazia carregamento de amendoim tipo paçoquinha, só ela carregava de um a dois vagões. Lá já tinha 15 funcionários. Quando cheguei lá escrevi uma carta pedindo para quando vagasse em Garça se eu poderia ser transferido. Fiquei um ano e pouco e vagou em Garça em setembro de 1987 e eu fui transferido para Garça. Fiquei até 01/03/1993.</p>		
		<p>"Em 05/05/1974 inaugurou a estação nova em Garça. Naquela época eu trabalhava como conferente, meu irmão como auxiliar e meu primo como chefe. Nós que inauguramos a estação nova."</p>	<p>ENTRELAÇAMENTO ENTRE FERROVIA E TRABALHO (HISTÓRIA DE UMA VIDA)</p>	<p>CAPÍTULO 4</p>
		<p>"Eles cortaram só o centro da cidade e o restante continuou pela linha antiga enquanto estavam construindo o trecho novo. Depois de 2 anos inaugurou todo o trecho novo e desativou o antigo."</p>	<p>ENTRELAÇAMENTO ENTRE FERROVIA E TRABALHO (HISTÓRIA DE UMA VIDA)</p>	<p>CAPÍTULO 5</p>
		<p>"Lá embaixo onde tem a incubadora de empresas era o armazém. A estação antiga foi demolida. O mastro de sinal (verde e vermelho), que baixava a alavanca e mudava de cor para verde para liberar a passagem do trem foi colocado na pracinha em frente a incubadora. Quando estava vermelho o maquinista era obrigado a parar. Tem uma caixa d'água perto da incubadora, lá eram os banheiros.</p> <p>A ferrovia onde passa traz o progresso.</p> <p>Quando foi inaugurada a ferrovia tudo era construído ao redor da ferrovia."</p>	<p>ESTRUTURAS ESPACIAIS MODERNIDADE/ PROGRESSO/ OPORTUNIDADES</p>	

	<p>"Em frente a incubadora ainda tem o armazém do Ceagesp, que era armazém de café, antigo IBC (Instituto Brasileiro do Café). Quando o café era embarcado tinha que conferir. Vinha um conferente da CPEF e o outro do IBC. Uma vez foram mais de 130.000 sacos de café para Itália."</p>	<p>ESTRUTURAS ESPACIAIS MODERNIDADE/ PROGRESSO/ OPORTUNIDADES</p>	
	<p>"Morei nas casinhas da ferrovia com o meu pai quando era solteiro. Perto da estação antiga tinha encostado a primeira fileira de casas com 7/8 casas e a segunda fileira de casas. A primeira fileira morava o chefe, os auxiliares. Na segunda fileira morava os trabalhadores, o feitor da linha (ele comandava o serviço dos trabalhadores). Ex. uma noite chuvosa ele levantava, ia até a casa dos trabalhadores e escalava 2 para fazer a ronda, para não acontecer nenhum acidente.</p> <p>Todo dia o feitor mesmo quando estava tudo normal, ele mandava 2 trabalhadores, uma para cada lado da linha para fazer a ronda.</p> <p>Se o trabalhador identificasse um serviço que não era possível fazer sozinho, quando ele voltava avisava o feitor e no dia seguinte ele escalava uma turma para fazer o reparo.</p> <p>Na época da CPEF não atrasava os trens porque tinha manutenção. Não só na via, mas também nas locomotivas.</p> <p>Quando passou para FEPASA, o negócio bagunçou.</p> <p>Daqui a Jafa dá 10km, a turma de Garça mantinha 5Km, até a metade do trecho Garça-Jafa. Na metade tinha um marco que era a divisa, que tinha uma chapa de bronze, que ficava sempre polida. Tinha um cadeado, o trabalhador tirava a chapa que estava lá e colocava a dele para comprovar que a ronda tinha sido feita.</p> <p>A ronda era a pé."</p>	<p>ESTRUTURAS ESPACIAIS MODERNIDADE/ PROGRESSO/ OPORTUNIDADES ENTRELAÇAMENTO ENTRE FERROVIA E TRABALHO (HISTÓRIA DE UMA VIDA)</p>	
	<p>"A vida na colônia era muito boa. Todos os empregados tinham filhos. Brincávamos muito. "</p>	<p>LEMBRANÇAS DE INFÂNCIA NO ESPAÇO CONSTRUÍDO</p>	

		<p>"Tinha um terreno grande, o superintendente obrigava a fazer horta e tinha um forno que as pessoas faziam pão. Eu morava na parte debaixo. Fiz o tiro de guerra junto com mais dois amigos da fileira de cima. Inclusive o Valdir Perez jogava conosco, o pai dele era ferroviário, Edir Ferraz Arruda (pai do Valdir Perez). A gente brincava ali."</p>	LEMBRANÇAS DE INFÂNCIA NO ESPAÇO CONSTRUÍDO	
		"Devia ter quase 20 casas de funcionários. Eu, para mim, eu fazia um serviço que eu gostava. Para mim foi um prêmio entrar na ferrovia porque eu tinha paixão por ela. "	O ENCANTAMENTO À BEIRA DA LINHA ENTRELAÇAMENTO ENTRE FERROVIA E TRABALHO (HISTÓRIA DE UMA VIDA)	CAPÍTULO 4
		"A ferrovia era muito boa! Trabalhei 27 anos ali."	O ENCANTAMENTO À BEIRA DA LINHA ENTRELAÇAMENTO ENTRE FERROVIA E TRABALHO (HISTÓRIA DE UMA VIDA)	CAPÍTULO 4
		"A ferrovia é tudo na minha vida. Eu gostava. Tinha amor pela ferrovia."	O ENCANTAMENTO À BEIRA DA LINHA ENTRELAÇAMENTO ENTRE FERROVIA E TRABALHO (HISTÓRIA DE UMA VIDA)	CAPÍTULO 4
18	A.R.D.G.	"Me lembro da alegria que sentia ao ir na estação pegar o trem para Bauru com meu pai. Íamos todo mês para receber pagamento de aposentado do meu tio."	O ENCANTAMENTO À BEIRA DA LINHA MEMÓRIAS FAMILIARES	
		"O trem era muito divertido, sempre cheio, tinha comida e bebida, restaurante."	MEMÓRIAS GUSTATIVAS	
		"A estação era linda com o relógio marcando as horas de espera pelo trem. Os trens de carga também era lindo de ver. Muitos vagões que fazia muito barulho e emoção quando passavam."	ESTRUTURAS ESPACIAIS PAISAGEM	

			SONORA	
		"Os trilhos na época sempre revisados, como passava muito por lá para atravessar a cidade via os homens com uma ferramenta batendo nos trilhos e também nos pneus do trem, não devem ser pneus e sim roda. Sem esquecer do apito. Apito de trem é inesquecível."	ESTRUTURAS ESPACIAIS PAISAGEM SONORA	CAPÍTULO 5
		"Eu brincava nos trilhos muito, andava por eles muito e subia os barrancos, era maravilhoso. Fazia aposta de quem andava mais em cima dos trilhos sem cair."	LEMBRANÇAS DE INFÂNCIA NO ESPAÇO CONSTRUÍDO	CAPÍTULO 5
19	C.A.R.	"Tenho muitas, muitas lembranças bacanas. Eu nasci em Garça. Garça fica a 35km de Marília. Eu vivi em Garça até os meus 14 anos, quando eu vim para Marília para estudar. No começo eu viajava todo dia e depois eu passei a morar aqui e a minha família veio na sequência. Então, eu nasci em 61, dia 02 de dezembro de 61. Então os anos 60 e os anos 70 que eu passei em Garça eu tenho muitas lembranças da estrada de ferro, da estação ferroviária de Garça porque era um meio de transporte comum. Nós temos familiares em Campinas e era assim muita expectativa quando, eu me lembro nós éramos crianças e íamos até a estação ferroviária, punha roupa bonita, arrumava o cabelo, punha fita, aquelas coisas de crianças nos anos 60. Eu vou fazer 60 anos agora em dezembro."	LEMBRANÇAS DE INFÂNCIA / MOVIMENTO / VIAGENS MEMÓRIAS FAMILIARES ESTRUTURAS ESPACIAIS	
		"E a estrada de ferro ela tinha um encantamento porque era aqueles trilhos que você olhava e não via o fim dos trilhos. Você ficava imaginando o que que vinha, até onde aqueles trilhos iriam e até onde os trens iriam. Então para criança era uma coisa meio mágica assim e aquele barulho do trem chegando dava aquela emoção e depois a gente ficava olhando o pessoal desembarcar, aquela expectativa pelos familiares, os parentes que iriam descer ali na estação e era uma grande festa. "	O ENCANTAMENTO À BEIRA DA LINHA PAISAGEM VISUAL	CAPÍTULO 5
		"Também na hora de leva-los embora, na despedida era uma coisa muito triste, o pessoal ficava ali na janela, olhando e o trem começava em baixa velocidade, eu estou viajando aqui...estou me lembrando, parece que estou vendo o trem saindo e aí o pessoal acenando, dando tchau, enfim aquela coisa gostosa. "	O ENCANTAMENTO À BEIRA DA LINHA	

	<p>"Então essa experiência da minha infância com a estrada de ferro era muito marcante. E também tinha aquela coisa do perigo dos trilhos dos trens, de vez enquanto a gente ouvia algumas histórias tristes de gente que se suicidou, que se jogou na frente dos trilhos e os meninos que costumavam soltar pipas por ali eram sempre alertados pelas mães do perigo de repente estarem ali e o trem chegar do nada. Imagina o trem faz um barulhão, até chegar, não é como desenho animado, mas eram lembranças, coisas que marcaram."</p>	<p>LEMBRANÇAS DE INFÂNCIA NO ESPAÇO CONSTRUÍDO DESAFIOS DE SEGURANÇA</p>	
	<p>"E uma coisa interessante, quando eu tive minha primeira filha, a Camomila, ela nasceu em Bauru, porque meu ex-marido era repórter da globo lá em Bauru e nós sofremos um acidente de carro voltando do casamento do João Marcos Gomide, que também era da Globo, em Prudente e nosso carro ficou 40 dias na oficina e aí conversando com o Ailton, meu ex-marido, nós falamos: como é que a gente vai para Marília visitar minha família? Pegar ônibus aqui demora um tempão, ficar dentro do ônibus fechado com uma bebe, minha filha tinha na época meses, devia ter uns 6, 7 ou 8 meses nessa época e aí a gente resolveu vir de trem de Bauru para cá. Você imagina quantas horas de viagem e aí nós viemos no vagão restaurante (eu preciso achar essa foto, eu tenho em algum lugar, uma foto da minha filha bebe no colo de um funcionário do trem, todo uniformizado e uma foto dela sentada na mesa do vagão restaurante, então tem a paisagem no fundo, passando pela janela e ela sentadinha ali). Foi uma viagem que nós fizemos e foi uma viagem muito linda porque a gente veio comendo no vagão restaurante. Foram horas e horas de Bauru para Marília. "</p>	<p>MEMÓRIAS FAMILIARES PAISAGEM VISUAL MEMÓRIAS GUSTATIVAS</p>	<p>CAPÍTULO 4</p>
	<p>"Então são duas situações assim bem distintas, uma eu criança acompanhando a família e me despedindo de familiares e também a alegria, aquele sentimento muito diverso, né de receber as pessoas e aquela magia do trem e também depois com minha filha."</p>	<p>O ENCANTAMENTO À BEIRA DA LINHA MEMÓRIAS FAMILIARES</p>	

	<p>"Aí tem uma história que eu não me lembro, é a minha família que conta, inclusive minha tia Tereza estava lembrando esses dias. Quando eu tinha 2 aninhos eu ainda mamava na minha mãe, tadinha, aquela que faleceu agora no dia 19/04 e minha família toda em Campinas, eles queriam me visitar e um tio meu de Garça, que era solteiro na época, me levou para Campinas. Olha só que loucura de Garça a Campinas, ele me levou no trem, levar um bebe de 2 anos e a minha tia conta, minha tia Tereza, essa que é dona da Calplar, ela conta a alegria do pessoal na estação para minha chegada. Quando eu cheguei aquele bebezinho de 2 anos e era para eu ficar 15 dias e eu acabei ficando 40 dias e minha mãe escrevia cartas porque naquela época não tinha telefone, escrevia cartas dizendo que ia manda a polícia me buscar...rsrsrs para minha tia e minha avó me devolverem. E aí eles me trouxeram de trem também e dizem que quando eu cheguei na estação minha mãe tinha minha irmã, bebezinha, que nós somos um ano e seis meses de diferença, minha irmã estava mamando na minha mãe e a minha mãe achou que eu ia desmamar porque tanto tempo né, mas que eu não quis saber, que ali na estação mesmo eu já quis o peito, aí alguém já teve que pegar minha irmã, eu já fui para o peito da minha mãe. Com dois aninhos essa situação se passou lá na estação de Garça. Olha só quantas memórias!Muito bacana, né?Eu bebezinha, depois já maiorzinha vendo a família chegar, a família partir e depois com a minha própria filha esse resgate que teve."</p>	MEMÓRIAS FAMILIARES	
	<p>"...eu lembro que a comida do vagão restaurante, nós pedimos algumas coisas para comer, eu não vou me lembrar exatamente o que, mas era tudo muito gostoso. Eu não sei se era porque era do trem, da cozinha do trem e era uma mesa muito bem arrumada, com uma toalha branca, isso eu me lembro, tinha um vasilho de flor em cima. E até meu ex-marido pediu cerveja, tomou cerveja, posso tomar cerveja a vontade porque não estou dirigindo. "</p>	MEMÓRIAS GUSTATIVAS	
	<p>"Então são memórias muito bonitas que eu tenho! São memórias que aquecem o coração da gente quando a gente lembra, né?"</p>	O ENCANTAMENTO À BEIRA DA LINHA	

20	M.C.	<p>"É um resgate das memórias. É um resgate de uma coisa que é muito da infância. Porque eu era criança e não sei nem quantos anos eu tinha, mas aquilo era uma coisa que me fascinava muito porque tinha um barulho, parava a cidade e a memória mais assim que eu tenho era que o meu pai me pegava no colo para eu ver o trem, porque era muito barulho, assim era rápido e acho que quando a gente é criança e a gente é pequeno as coisas tem uma dimensão muito maiores e muito mais profundas."</p>	<p>LEMBRANÇAS DE INFÂNCIA NO ESPAÇO CONSTRUÍDO PAISAGEM SONORA MEMÓRIAS FAMILIARES</p>	
		"As lembranças que eu tenho da ferrovia é assim quando o trem passava era um acontecimento, né?"	O ENCANTAMENTO À BEIRA DA LINHA	CAPÍTULO 4
		"Então, e eu falo que era um acontecimento porque era assim: Nossa, o trem vai passar, já fazia aquele barulho, começava uma sirene, não me lembro, eu sei que era um barulho, fechava a cancela e assim sempre a gente descia do carro para ver, porque a gente queria ver o trem. Não existia passar esse trem e a gente ficar dentro do carro esperando o trem passar, era uma mágica, né?"	<p>O ENCANTAMENTO À BEIRA DA LINHA PAISAGEM SONORA</p>	CAPÍTULO 4
		<p>"E na minha cabeça de criança, só ficavam as perguntas: O que que tem dentro desse trem? Para onde que ele vai? De onde ele veio? E se tinha gente lá dentro. Eu nunca soube disso, tá? Meu sonho andar nesse trem. Eu não andei nesse trem. Então, eu não andei nesse trem, eu ficava muito com essa curiosidade, que ela me corroía de criança, o que que tinha lá dentro? Quem que estava dirigindo? Ele andava sozinho? O que que era, entende como ele era um objeto misterioso para minha cabeça de criança? Meu pai não explicava."</p>	O ENCANTAMENTO À BEIRA DA LINHA	

	<p>"E, eu ficava com essas dúvidas, porque eu achava muito incrível, era muito grande para o meu tamanho esse trem, ele era gigantesco. E eu sempre tinha medo, porque as vezes começava a tocar a sirene que o trem ia passar e as pessoas continuavam atravessando a rua as vezes porque elas estavam terminando de atravessar. E eu ficava chocada e se não der tempo da pessoa atravessar? E eu ficava imaginando na minha cabeça de criança era tudo um acontecimento, mas o mais simbólico mesmo para mim era isso, uma coisa que meu pai me segurava no colo e a gente ficava olhando aquele trem passar e como paravam os carros e a gente estava em um carro mais para traz ele ia até lá perto porque eu queria ver, eu queria ver esse trem e eu ficava tentando achar o que que tinha lá dentro, mas eu não conseguia ver nada, não via nada. Tinha dia que passava era noite, nos momentos que eu via ele assim. E eu nunca andei de trem. "</p>	<p>O ENCANTAMENTO À BEIRA DA LINHA MEMÓRIAS FAMILIARES</p>	<p>CAPÍTULO 4</p>
	<p>"Memória afetiva com meu pai, porque era sempre ele, não lembro da minha mãe achar legal, sabe? Ele mostrava para gente com muito entusiasmo isso e era assim, então era uma coisa nossa com ele e eu também não me lembro da minha irmã ficar empolgada com esse trem porque minha irmã era três anos mais velha do que eu, então eu me lembro era sempre, não tinha uma vez que a gente ficava dentro do carro, a não ser que estivesse chovendo. De resto, todas as vezes meu pai descia comigo de dentro do carro, me pegava no colo e ficava na beira ali da cancela e aquele barulho me dava uma mistura de medo também com uma curiosidade, uma fascinação e Marília para mim tem essa coisa, esse trem sempre foi uma incógnita para mim."</p>	<p>O ENCANTAMENTO À BEIRA DA LINHA MEMÓRIAS FAMILIARES</p>	<p>CAPÍTULO 4</p>
	<p>"Quando eu era adolescente o que que eu fazia com meu grupo de amigos? A gente saía andando de madrugada pela ferrovia para fazer um luau e tomar um vinho, entendeu? E eu ficava, eu sentava lá as vezes e pensava: imagina se passa um trem? Depois de adolescente não ia passar o trem, mas eu sempre pensava, imagina uma hora passa esse trem aqui, sei lá... não ia pensar, mas eu sempre pensava; e se passasse esse trem?"</p>	<p>ESTRUTURAS ESPACIAIS LEMBRANÇAS DA JUVENTUDE</p>	

	"E eu me lembro também de quando não existia mais trem, tiraram as cancelas e ficou lá não vai passar trem mais eu fiquei muito triste também e eu também nunca entendi porque a gente não podia andar no trem. Eu queria ter andando de trem!"	RUPTURA	
	"...meu filho é doido por essas coisas: trator, caminhão, trem, avião. Essas máquinas. Então ele vê uma ambulância, um ônibus ele fica doido, imagina se ele visse um trem. Nossa, eu acho que isso é uma coisa que eu ia querer dividir com ele, sabe? Podia pegar ele no colo e mostrar o trem para ele. Cadê esse trem???Põe ele para rodar para mim... "	MEMÓRIAS FAMILIARES	
	"...eu nunca fui apaixonada por Marília, mas tem umas coisas que eu tenho uma memória tão rica, tão marcante que é por exemplo o bosque municipal, é também um lugar que meu pai levava a gente todo domingo para brincar, então lá é um lugar que eu me sinto muito voltando no tempo. Aquela pracinha da prefeitura que tem a pedrinha. Nossa, como eu brincava lá. Você lembra da avenida Sampaio Vidal que fazia o teto de luz na decoração de Natal? Gente, eu precisava voltar para esse lugar. Esses lugares...Então essas quatro coisas: a linha do trem, o bosque, a pracinha da prefeitura e as luzes de Natal são o resumo da minha infância. Do que foi muito rico. Aí tem outras memórias, mas poucas. As memórias que eu tenho envolve esses quatro lugares e hoje eu não vejo esse lugar na cidade para eu criar essas memórias com meu filho. Esses lugares fizeram sentido na minha infância porque eu estava com meu pai. "	ESTRUTURAS ESPACIAIS MEMÓRIAS FAMILIARES	
	"E essa ferrovia representa isso para mim: era o colo do meu pai!"	MEMÓRIAS FAMILIARES	
	"Essa ferrovia me lembra isso, eu lembro certinho de sentir o vento, eu consigo ver a luz, ela é forte para mim, quando eu fecho o olho eu lembro muito nitidamente, é como se eu estivesse ali vivendo aquele momento de novo, eu lembro da luz do trem vindo quando era noite, do barulho que fazia, da intensidade que escutava o barulho, então é muito marcante isso e eu sinto falta, que queria poder viver isso de novo. Em algum universo paralelo..."	MEMÓRIA TÁTIL PAISAGEM VISUAL PAISAGEM SONORA	CAPÍTULO 4

		<p>"Nos outros programas tinha sempre um monte de gente, meus primos no bosque, não ia só a gente, ia um renque de crianças junto, meu pai que levava todo mundo. Então era um monte de criança ali que ele ficava de olho. Só que o colo para ver o trem era só meu. Não tinha concorrência para esse colo, minha irmã não queria ver.</p> <p>Eu queria muito que existisse de novo esse trem. Eu fico só pensando no meu filho..."</p>	MEMÓRIAS FAMILIARES	
21	S.F.L.	<p>"Tenho a memória mais do espaço físico da estação, porque eu ia lá quando essa tia de Bauru vinha, nós íamos lá buscar, depois na hora que ela voltaria para Bauru nós íamos lá levar, então a minha memória maior é desse espaço, físico ali, das pessoas trabalhando, dos vendedores de alimentos durante a chegada e a partida do trem. Então, minha memória é mais nesse sentido."</p>	ESTRUTURAS ESPACIAIS	
		<p>"...eu cheguei a ir com meu pai trabalhar em Pompéia e ele no final de semana foi fazer um serviço lá, não sei se ele foi substituir alguém que estava de folga, não cheguei a perguntar isso para ele, por que que ele foi no final de semana e aí eu fui com ele, fiquei até na casa do chefe."</p>	ENTRELAÇAMENTO ENTRE FERROVIA E TRABALHO (HISTÓRIA DE UMA VIDA) MEMÓRIAS FAMILIARES	CAPÍTULO 4
		<p>"O trabalho dele na carteira ele era auxiliar da estação. Na ferrovia ele chegou a fazer de tudo, era comum isso, ele chegou a vender passagem, porque auxiliar de estação era um serviço dentro do escritório, muitas vezes ele ia para outras cidades para substituir o chefe, porque o chefe pegava um mês de férias e aí meu pai ia e ficava um mês trabalhando em outra cidade. Aí com essa substituição ele recebia um pouco mais naquele mês. Ele chegou a fazer o concurso para ser chefe mesmo, mas ele não passou. "</p>	ENTRELAÇAMENTO ENTRE FERROVIA E TRABALHO (HISTÓRIA DE UMA VIDA) MEMÓRIAS FAMILIARES	

	<p>"O meu avô também era ferroviário, o pai dele, então ele com 16 anos ele entrou. Eles moravam em uma cidade perto de Bauru e ele veio para Marília para começar já trabalhar. No início ele foi (posso confirmar com a minha mãe) aquele telegrafista. Parece que quando entrava, entrava nessa função e depois ia subindo de cargo. Então ele começou com 16 anos. Trabalhou uns 30 anos até se aposentar na ferrovia.</p> <p>Nós não moramos nas casas de colônia, mas meu pai sim, antes de casar. Moraram em várias, várias e várias."</p>	<p>ENTRELAÇAMENTO ENTRE FERROVIA E TRABALHO (HISTÓRIA DE UMA VIDA) MEMÓRIAS FAMILIARES</p>	CAPÍTULO 4
	<p>"Das viagens eu lembro da ansiedade que eu ficava para chegar logo, porque como eu te falei como a gente não viajava muito, para mim Bauru era como se eu estivesse indo para Santos. Então eu lembro dessa ansiedade, lembro que as vezes na volta quando a gente vinha de Bauru e o trem estava bem vazio, a gente ficava passando de vagão em vagão.</p> <p>Lembro daquela aventura passar de um vagão para outro, que ficava aberto dos lados, minhas lembranças são essas de ficar trocando de bancos, coisas de criança, era uma aventura tão boba, mas para gente era o máximo. Lembro também dos vendedores, que a gente ficava olhando na janela, no saguão, na plataforma que chamava e ficavam todos aqueles vendedores. Das pessoas que trabalhavam dentro do trem, ficavam passando para ver a passagem."</p>	<p>LEMBRANÇAS DE INFÂNCIA / MOVIMENTO / VIAGENS</p>	
	<p>"Então a ferrovia me traz um sentimento de saudade (a entrevistada se emociona nesse momento). Saudade e infância porque era uma época que só meu pai trabalhava e eu não sei explicar, um sentimento de segurança, por ser também uma profissão, na época, tão respeitada, tão valorizada. Não só na questão de transporte de passageiro, mas eu vejo como uma importância muito grande para o desenvolvimento mesmo."</p>	<p>MEMÓRIAS FAMILIARES MODERNIDADE/ PROGRESSO/ OPORTUNIDADES</p>	CAPÍTULO 4

	<p>"Ele comentava, não quando ele trabalhava porque ele era muito ocupado, quando a gente é criança eles não tem muito tempo para gente porque estão naquela produção, ele comentou depois, meu pai teve Alzheimer e teve uma época que ele começou a falar muito do passado e ele falava da quantidade que eles recebiam de mercadoria de grãos para estarem transportando, acho que era do Zillo. Você conhece uma fábrica que tinha em Marília de produção de óleo, então eles recebiam muito matéria prima. Então quando fala em ferrovia eu lembro da importância que ela teve para o desenvolvimento do país. "</p>	<p>MEMÓRIAS FAMILIARES MODERNIDADE/ PROGRESSO/ OPORTUNIDADES</p>	
	<p>"E vejo como uma grande perda a privatização por ter tirado esse privilégio que a gente tinha, porque essa privatização foi um interesse capitalista e ao final eles abandonaram praticamente a ferrovia por interesses e com a parada da ferrovia os pedágios prosperaram então tudo isso se for colocar na balança foi uma grande perda. "</p>	<p>RUPTURA</p>	
	<p>"Meu pai era ligado ao sindicato, quero que fique registrado, sempre acreditava no sindicato, tanto que depois que ele faleceu, minha mãe recebeu algumas ações que ele entrou porque questão de isonomia salarial, essa parte de direitos, tanto que demorou bastante para ser julgado, mas eles se ajudavam, era uma classe unida. Meu pai chamava José de Oliveira Felizardo, mais conhecido lá como Felizardo. Com todas essas substituições que ele fez, o salário dele foi agregando um pouquinho mais e Graças a Deus ele deixou minha mãe bem amparada. Porque uma coisa que atraía a ferrovia, era essa progressão, essa carreira. Graças a Deus, ele não chegou a chefe eu falo sempre para minha mãe, ele tinha toda capacidade para ser, mas não estudou, ele fez até o sexto ano, a noite, cansado, não conseguiu continuar, mas pela capacidade dele ele foi bem longe sim."</p>	<p>MEMÓRIAS FAMILIARES MODERNIDADE/ PROGRESSO/ OPORTUNIDADES</p>	<p>CAPÍTULO 4</p>
	<p>"Muito querido, muito respeitado pelos outros, nunca soube de desavenças com colegas de trabalho, foi uma vida inspiradora. Nós somos em quatro. Essa herança de se dar bem entre nós, esse revezamento para cuidar da minha mãe."</p>	<p>MEMÓRIAS FAMILIARES</p>	

	<p>"Uma coisa que eu lembro é quando estávamos passando nas cidades, quando a gente passava fechava a cancela e as pessoas paravam, parece que parava tudo para ver o trem, aí você olhava pela janelinha e parecia que o mundo começava a passar em câmara lenta. Aí você olhava as pessoas que tinham que parar. Isso ficou bem na minha memória. Trem manobrando."</p>	ESTRUTURAS ESPACIAIS PAISAGEM VISUAL	CAPÍTULO 5
	<p>"É muito triste ver a estação, não está abandonada porque estão dando outra função para ela, mas os trilhos, aqui perto de onde eu moro, eu moro aqui perto da Casa Sol e ali eles até cimentaram os trilhos para fluir o trânsito, para fazer o depósito deles. Então tudo isso, para quem viveu parece que está sendo com a gente. Esse descaso, e a gente ainda tem esperança que volte, mas é muito difícil. "</p>	ESTRUTURAS ESPACIAIS	CAPÍTULO 4
	<p>"Eu vi também uma reportagem que tem um trem em Paraguaçu, uma Maria Fumaça, que faz um passeio turístico. Eu falei para o meu irmão que quando passar a pandemia nós vamos lá com os sobrinhos porque eles não conhecem trem, só em desenho. Um tem 10 anos e o outro 8 anos, então não viveram isso, essa magia, tudo isso eles não chegaram a conhecer não. Se a gente não preservar a memória eles não vão nem saber o que é isso."</p>	O ENCANTAMENTO À BEIRA DA LINHA	