



**INSTITUTO LATINO-AMERICANO DE ARTE,
CULTURA E HISTÓRIA (ILAACH)**

CINEMA E AUDIOVISUAL

**UM TREM QUE PASSOU AQUI - MARCAS DA FERROVIA NA IDENTIDADE
CULTURAL DO INTERIOR PAULISTA**

CASSIANO RAMOS

Foz do Iguaçu
2024



**INSTITUTO LATINO-AMERICANO DE ARTE,
CULTURA E HISTÓRIA (ILAACH)**

CINEMA E AUDIOVISUAL

**UM TREM QUE PASSOU AQUI - MARCAS DA FERROVIA NA IDENTIDADE
CULTURAL DO INTERIOR PAULISTA**

CASSIANO RAMOS

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Instituto Latino-Americano de Arte, Cultura e História da Universidade Federal da Integração Latino-Americana, como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Cinema e Audiovisual.

Orientador: Prof. Doutor Eduardo Dias Fonseca

Foz do Iguaçu
2024

CASSIANO RAMOS

**UM TREM QUE PASSOU AQUI - MARCAS DA FERROVIA NA IDENTIDADE
CULTURAL DO INTERIOR PAULISTA**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Instituto Latino-Americano de Arte, Cultura e História da Universidade Federal da Integração Latino-Americana, como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Cinema e Audiovisual.

BANCA EXAMINADORA

Orientador: Prof. Doutor Eduardo Dias Fonseca
UNILA

Prof. Doutor Dinaldo Sepúlveda Almendra Filho
UNILA

Prof. Doutor Fábio Allan Mendes Ramalho
UNILA

Foz do Iguaçu, 09 de Outubro de 2024.

Dedico este trabalho à minha família, que assim como o tema deste trabalho, é uma miscelânea de encontros, paradas e viagens. Dedico especialmente ao meu avô paterno, João Ramos (in memoriam), que, como ferroviário, permitiu o vínculo afetivo com esse importante modal. Carinhosamente agradeço a Ana, minha companheira, pela paciência e apoio durante a pesquisa e escrita deste trabalho. Agradeço também aos amigos, que disponibilizaram tempo e equipamentos para me auxiliar nas buscas por personagens, em especial ao Guilherme Bonini e ao Felipe Amaral.

*Lá vai o trem da história tocado a todo vapor
Cumprindo com seu papel de um menestrel sonhador
Apita e solta fumaça pelas montanhas gerais
Vivendo só de pirraça do meio dos capitais
Unindo trilhos urbanos com outros trilhos rurais
Vem lá do Jequitinhonha, quem sabe do Rio Doce
E toda noite ele sonha, se trem de carga ele fosse
Levava em cada vagão, viola, surdo e pandeiro
Parava em toda estação, chamava o povo inteiro
Pode subir coração que esse trem é brasileiro*
Rubinho do Vale

RESUMO

O presente trabalho propõe a investigação da difusão cultural promovida no interior do estado de São Paulo por meio da instalação, expansão e utilização das ferrovias durante os séculos XIX e XX. Com o uso de testemunhos, entrevistas, análises documentais e comparação de informações, serão expostos o impacto, a influência e a importância desse meio de transporte através de dados que serão apresentados por estudiosos do assunto debatido, profissionais da área abordada, entusiastas do tema e, sobretudo, pessoas diretamente ligadas a vivência com essas estruturas e seus usos. Deste modo poderá ser preservada a história que está sendo perdida, devido ao processo de apagamento promovido pelo desmonte desse transporte, que fora tão importante para a ampliação e conformação do território paulista e brasileiro. Este projeto busca sedimentar em uma série documental, a ser difundida em canais de televisão, plataformas de *streaming*, entre outras possibilidades, visando garantir a documentação histórica desse conteúdo através de uma linguagem popular e cativante, atingindo uma ampla parcela da população enquanto garante o aprofundamento do conteúdo por meio de uma abordagem que relate fatos e dados acerca do assunto.

Palavras-chave: ferrovia; cultura; memória; história; documentário.

RESUMEN

El presente trabajo propone la investigación de la difusión cultural promovida en el interior del estado de São Paulo a través de la instalación, expansión y uso de los ferrocarriles durante los siglos XIX y XX. Con el uso de testimonios, entrevistas, análisis documental y comparación de informaciones, se expondrá el impacto, influencia e importancia de este medio de transporte a través de datos que serán presentados por estudiosos del asunto tratado, profesionales del área abordada, entusiastas del tema y, sobre todo, personas directamente vinculadas a la experiencia con estas estructuras y sus usos. De esta manera, se podrá preservar la historia que se está perdiendo, debido al proceso de borrado promovido por el desmantelamiento de este transporte, que fue tan importante para la expansión y formación del territorio de São Paulo y de Brasil. Este proyecto busca consolidarlo en una serie documental, para ser transmitido en canales de televisión, plataformas de *streaming* entre otras posibilidades, buscando garantizar la documentación histórica de este contenido a través de un lenguaje popular y cautivador, llegando a una amplia porción de la población y asegurando la profundización del contenido por medio de un enfoque que reporta hechos y datos sobre el tema.

Palabras clave: ferrocarril; cultura; memoria; historia; documental.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Mapa da malha ferroviária do estado de São Paulo em 1952, destacando a linha tronco da EFA.	11
Figura 2 - Estrutura da plataforma de embarque da Estação Presidente Vargas, em Rubineia/SP revelada durante a baixa das águas do Rio Paraná devido à estiagem registrada em 2021.	12
Figura 3 - Vista aérea da Ponte Rodoferroviária Rollemberg-Vuolo, que liga os estados de São Paulo e Mato Grosso do Sul sobre as águas do Rio Paraná, sendo essa área alagada além do leito original devido ao represamento pela Hidrelétrica de Ilha Solteira.	13
Figura 4 - Ponte Rodoferroviária Rollemberg-Vuolo, ligando o estado de São Paulo ao estado do Mato Grosso do Sul, inaugurada em 1998.	13
Figura 5 - Mapa adaptado pelo autor com informações retiradas de "Os campos de Araraquara: um estudo de história indígena no interior paulista" de Marcel Mano, p. 12, onde é destacada a região denominada "Campos de Araraquara".	22
Figura 6 - Seis frames do programa Avisa lá Que eu Vou, criado e apresentado por Paulo Vieira.	36
Figura 7 - Quadro com imagens capturadas da projeção de visionamento da obra "Tren Paraguay".	37
Figura 8 - Quadro de imagens capturadas a partir do visionamento da obra "Memórias da EFA".	38

SUMÁRIO

1.	INTRODUÇÃO	10
2.	JUSTIFICATIVA	15
3.	FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	17
3.1	A JORNADA PARA CONSTITUIR O ROTEIRO DE DOCUMENTÁRIO .	17
3.2	A CULTURA E A HISTÓRIA TRANSPORTADAS PELAS FERROVIAS .	20
3.3	FERROVIA, CAFÉ E A URBANIZAÇÃO	21
3.4	ESTÉTICA E ESTILO	25
3.5	A FORMA DO TREM: A ESTÉTICA NOS TRILHOS	28
4.	PROPOSTA DE EPISÓDIOS E SINOPSE	31
4.1	TEMPORADA 1: ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA	31
	Episódio 1: Do café aos bailes	31
	Episódio 2: De outros carnavais	31
	Episódio 3: Fazendo moradas além da Morada do Sol	31
	Episódio 4: Sem perder a hora	32
	Episódio 5: Garantindo o lazer	32
	Episódio 6: Negócios suspeitos, greve e estatização da EFA	32
	Episódio 7: Seguindo para as barrancas do Rio Paraná	33
	Episódio 8: Histórias afogadas	33
5.	PERSONAGENS	34
6.	PROPOSTA DE ABORDAGEM	35
6.1	TRANSPORTAR DA IDEIA PARA A IMAGEM	35
6.2	PERSONAGENS, PESQUISA E ESTÉTICA	38
6.3	EXEMPLIFICAÇÃO DE ABORDAGEM	39
	PROPOSTA EPISÓDIO 4:	39
	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	41
	REFERÊNCIAS FILMOGRÁFICAS	43
	REFERÊNCIAS FONOGRÁFICAS	44

1. INTRODUÇÃO

O presente trabalho, como definido pelas diretrizes do curso, é uma continuidade do que fora apresentado no TCC II, neste caso específico, entregue em 2022. Portanto, o que aqui é exposto teve início durante o período pandêmico da Covid-19. Dadas as questões de segurança sanitária de tal período, fora acordado dentro do colegiado do curso que seria permitido aos discentes, durante esse período, que desenvolvessem propostas de produção, sem material audiovisual final, para resguardar todas as pessoas que poderiam estar envolvidas com o processo de produção, captação e finalização. Retomado em 2024, cerca de 2 anos após o momento acima citado, este trabalho visa engendrar e enriquecer a proposta teórica do que fora exposto anteriormente, ainda que sem uma obra audiovisual finalizada, pois se respalda no que fora definido pelo colegiado quando dado seu início, sendo o mesmo o desdobramento do que fora produzido e elaborado academicamente em tal momento histórico. Tal proposta de produção audiovisual está com pedido de registro na Biblioteca Nacional sob o número 000984.0180178/2024.

Assim como as ferrovias, idas e voltas são comuns e necessárias. Diversas paradas, caminhos e entroncamentos arrastam as possibilidades narrativas do que se pretende registrar com esse projeto. Passar novamente pela mesma parada é rotina dos trens, mas as paisagens e público mudam constantemente, marcando assim início e final de diversas histórias que podem acontecer paralelamente, promovendo, desse modo, uma série de narrativas em cima de um mesmo tema, local e momento. Sendo assim, esse projeto traz como proposta a apresentação de um produto audiovisual seriado que inicialmente está dividido em sete episódios em sua primeira temporada, que poderão ser vistos isoladamente ou como uma grande obra conectada sobre a difusão cultural através das linhas férreas.

Idealizado como um panorama geral sobre as linhas férreas do Brasil, ficou claro que há uma vastidão de possibilidades, portanto, restringir a uma área fez-se necessária, trazendo então o interior paulista e suas ferrovias como o cenário necessário para esse trabalho, contudo evidenciou-se a necessidade de restringir ainda mais a narrativa, focando em uma das diversas companhias férreas que existiam entre as mais de dez que houve no estado de São Paulo, optando assim pela Estrada de Ferro Araraquara – EFA, que teve o princípio de sua existência em 1895, quando o presidente do estado, Bernardino de Campos, autorizou a liberação para a construção de uma linha que ligaria

Araraquara a Ribeirãozinho, hoje Taquaritinga, com o início da circulação de trens num ainda pequeno trecho em 1898, mantendo suas atividades como EFA até 1971, quando, após inúmeras desventuras, foi incorporada à Ferrovia Paulista S/A, a FEPASA.

A EFA tem como ponto importante de sua história o seu eixo, que ligava Araraquara às barrancas do Rio Paraná em Rubineia, tendo a Estação Presidente Vargas como última parada, onde aguardaria a conexão através de uma ponte, com o ainda estado do Mato Grosso, hoje Mato Grosso do Sul (figura 01), uma necessidade levantada ainda em 1870 pelo Império, após a Guerra da Tríplice Aliança¹, que via como estratégico conectar o final da linha férrea em Rio Claro à capital mato-grossense, Cuiabá, já que esse trecho era ainda pouco explorado pelos colonizadores e, por conta da fragilidade encontrada durante a batalha, ficou evidente a necessidade em promover o

(...) povoamento e o domínio do território brasileiro, idealizadas a partir da comunicação entre o estado do Mato Grosso (divisa entre países como Paraguai e Bolívia e que atualmente representa o território pertencente ao estado do Mato Grosso do Sul) e o litoral brasileiro. Além das intenções presentes na defesa e prolongamento do território, essa região representava ao território sul-americano, importante área de acesso ao Oceano Atlântico, realizado a partir da navegação da Bacia Cisplatina. (SCHIAVON, 2016, p. 195)

Figura 1 - Mapa da malha ferroviária do estado de São Paulo em 1952, destacando a linha tronco da EFA.²

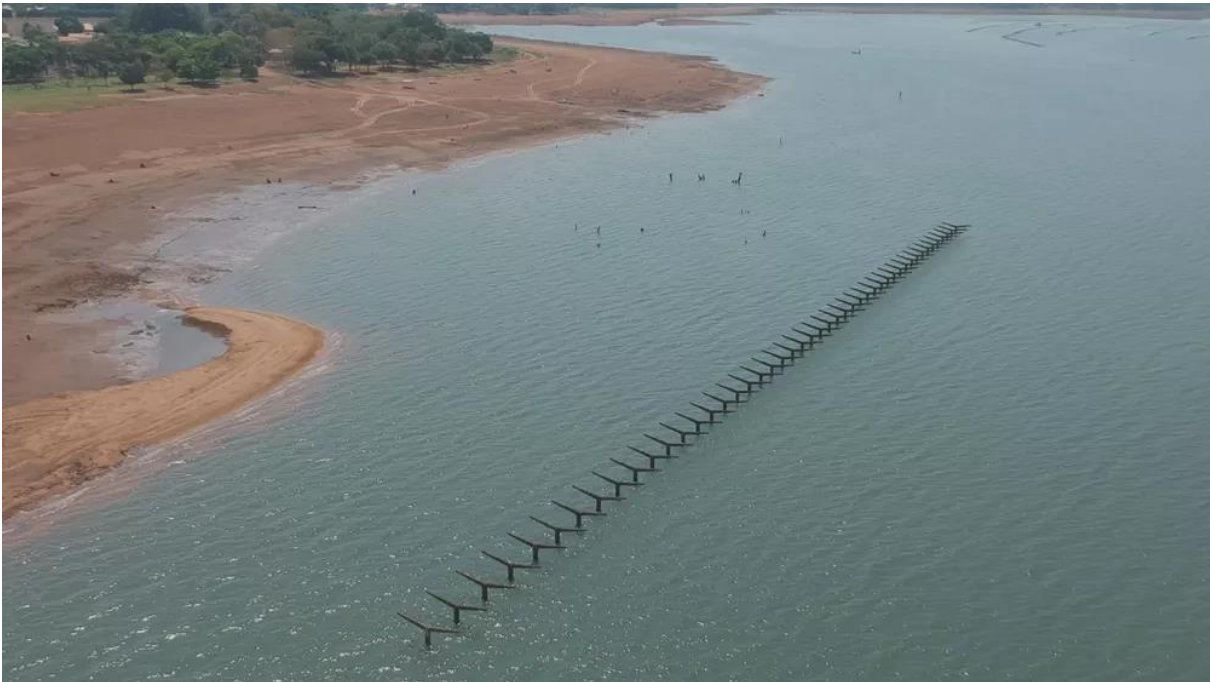


¹ A Guerra da Tríplice Aliança é tratada em muitas literaturas como Guerra do Paraguai, porém trata-se de um mesmo confronto, onde Brasil, Argentina e Uruguai (Tríplice Aliança) buscaram frear o desenvolvimento do Paraguai e as intenções expansionistas de Solano López de criar o "Grande Paraguai".

² Produzido por Rudá P. Azevedo para a Contadoria Geral de Transportes. Disponível em (<https://i.redd.it/im0p2cckhzu41.jpg>) Acesso em: 18 jun. 2022.

Contudo, como a história é mutável, a estação Presidente Vargas acabou embaixo das águas do Rio Paraná (figura 02), devido ao represamento necessário para a formação do reservatório da usina hidrelétrica de Ilha Solteira, em 1973, contudo, há informações de que essa, que era a última parada das linhas da EFA deixou de receber os trens ainda em 1969, sendo, portanto, a Estação de Santa Fé do Sul definida como última parada da Estrada de Ferro Araraquara.

Figura 2 - Estrutura da plataforma de embarque da Estação Presidente Vargas, em Rubineia/SP revelada durante a baixa das águas do Rio Paraná devido à estiagem registrada em 2021.³



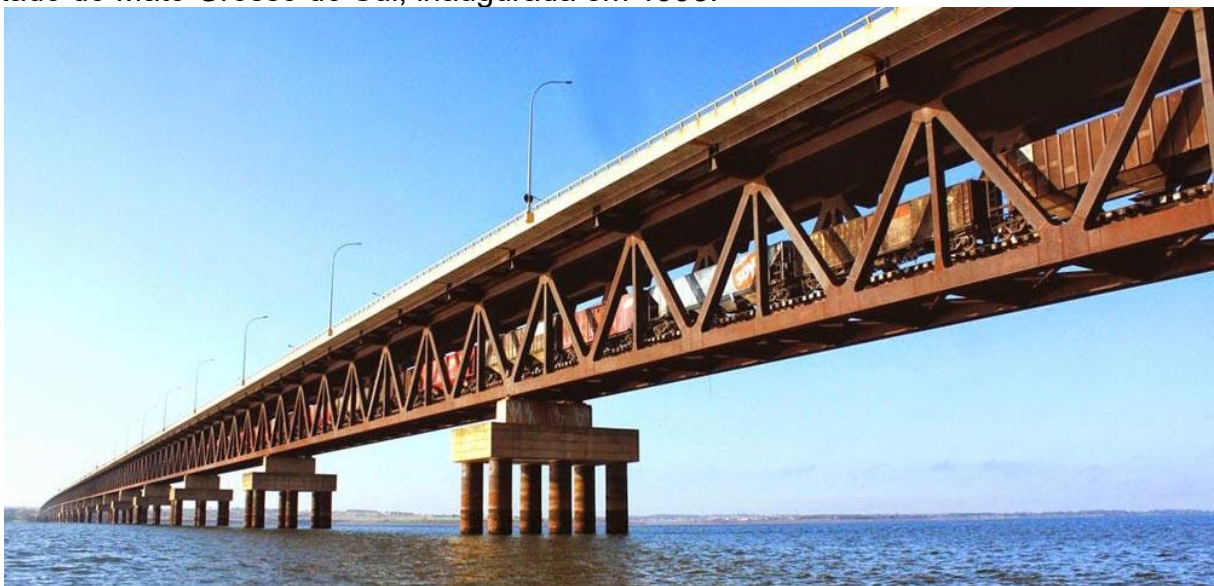
Já a conexão com o hoje Mato Grosso do Sul se deu somente em 1998 através da Ponte Rodoferroviária Rollemberg-Vuolo (figuras 03 e 04), também no município de Rubineia, uma ponte multimodal que une rodovia e ferrovia em uma mesma estrutura sobre o canal da hidrovía Tietê-Paraná. O Rio Paraná é resultado do encontro do Rio Paranaíba, na porção esquerda superior da figura 03 com o Rio Grande na porção direita superior da imagem, portanto, é possível notar ainda na imagem parte do território do estado de Minas Gerais, entre os rios Grande e Paranaíba.

³ Reprodução/Tv Tem. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-jose-do-rio-preto-ara-catuba/noticia/2021/10/11/ruinas-de-cidade-do-interior-de-sp-reaparecem-por-conta-da-estiagem-veja-fotos-e-video.ghtml> Acesso em: 20 jun. 2022.

Figura 3 - Vista aérea da Ponte Rodoferroviária Rollemberg-Vuolo, que liga os estados de São Paulo e Mato Grosso do Sul sobre as águas do Rio Paraná, sendo essa área alagada além do leito original devido ao represamento pela Hidrelétrica de Ilha Solteira.⁴



Figura 4 - Ponte Rodoferroviária Rollemberg-Vuolo, ligando o estado de São Paulo ao estado do Mato Grosso do Sul, inaugurada em 1998.⁵



Nesse momento da história a Estrada de Ferro Araraquara já havia sido incorporada à Fepasa e essa agora havia sido recém incorporada pela Rede Ferroviária

⁴ Departamento Municipal de Turismo de Rubineia. Disponível em: <https://turismorubineia.sp.gov.br/wp-content/uploads/2019/09/PONTE-RODOFERROVI%C3%81RIA-AA.jpg>. Acesso em: 28 jun. 2022.

⁵ Departamento Municipal de Turismo de Rubineia. Disponível em: <https://turismorubineia.sp.gov.br/wp-content/uploads/2019/09/PONTE-RODOFERROVI%C3%81RIA-A.jpg>. Acesso em: 28 jun. 2022.

Federal S/A – RFFSA – que tão logo foi privatizada, sendo entregue em concessão junto a outros trechos para a iniciativa privada. Quando da ligação com o Mato Grosso do Sul já não havia mais trens de passageiro operando no trecho e esse não voltou a ser operado pois não era interessante economicamente para as empresas.

Dadas todas as camadas envolvidas neste debate, o presente trabalho busca a maturidade necessária para, após bancas e finalização do processo acadêmico, alcançar editais, produtoras e/ou canais de televisão, streaming e outros interessados em produzir e veicular este seriado documentário. Os conteúdos serão divididos em episódios agrupados em temporadas, sendo uma delas a temporada que trará ao público a história da EFA, o que cronologicamente não será a primeira empresa ferroviária a ser abordada. Todos os episódios terão duração aproximada de 25 minutos, tendo como característica fundamental a produção de episódios que dialoguem de maneira simples, quase como uma conversa corriqueira, com a população dos diversos cantos do Brasil, a fim de estabelecer uma fácil assimilação do conteúdo, de maneira popular, atingindo distintas camadas sociais, resgatando memórias, despertando afetividades e perpetuando, através desse documento audiovisual, aquilo que está sendo forçadamente esquecido há mais de 50 anos pelos diversos cantos do Brasil.

2. JUSTIFICATIVA

A princípio as ferrovias serviriam para escoar as produções rurais do interior paulista, despachando café, cana, açúcar e outros até a capital paulista e Santos, principal ponto de exportação desses produtos. Contudo, não eram só produtos que eram transportados pelas linhas férreas, através da malha ferroviária foram levados pessoas, sonhos, planos e desenvolvimento. Às margens das ferrovias surgiram muitas estações e em seu entorno nasceram vilas, povoados e cidades. Pessoas de vários lugares se encontravam e se comunicavam pela estrutura instalada das ferrovias, mesmo que não saíssem de suas cidades. A arquitetura, o povoamento, o desenvolvimento econômico, as atividades artísticas, os estudos, as mudanças e todas as características que conformam uma cidade, chegaram, e, também, partiram, através das linhas paralelas de metal, por onde deslizaram, e ainda deslizam, as imponentes máquinas férreas.

Zarpando de uma estação cheia de ideias e vontades, esse trabalho vislumbra viajar por uma minuciosa análise, através de uma proposta de série documental, por todos os caminhos, paradas, chegadas e partidas que as estradas de ferro deixaram nos espaços, memórias e afetos, seja das pessoas que puderam vivenciar e viajar por longas composições pelo interior de São Paulo, como das cidades que foram ponto de chegada, partida ou meio de caminho para muitas histórias.

Com uma cronologia relativamente curta, as ferrovias foram responsáveis por transformar e transpor os limites físicos e culturais de diversos lugares. A chegada das ferrovias nos anos 1860, na capital paulista, foi o ponto de partida que urbanizou o interior do estado. Porém, com a priorização pela construção das rodovias, o desinvestimento nas ferrovias, a chegada das indústrias automotivas fabricantes de caminhão ao Brasil e alguns outros fatores, se iniciou o processo de sucateamento das linhas férreas, prestes a completar cerca de 100 anos no país, e começou o declínio da ferrovia por todo o território brasileiro, desativando gradativamente o transporte de passageiros, linhas e ramais e, restando, ao fim, apenas trechos e composições que cumprem o interesse de transporte de carga – grãos, combustíveis, derivados de cana e containers – algumas linhas entusiastas que atendem a função estritamente turística e uma pequenina porção que atende o transporte de passageiros em trechos muito restritos.

Portanto, há uma imensidão de caminhos a serem encontrados e navegados, cabendo a esse trabalho navegar por memórias fantásticas, histórias revividas e muita investigação sobre o que fora vivido, investido, perdido e abandonado nas estações

e povoados, que talvez nem existam mais, por onde o trem passou, parou e marcou.

A necessidade de compreender o impacto cultural das ferrovias sobre o público brasileiro se fazem necessários, pois, sem sombra de dúvidas, há um profundo impacto na história do desenvolvimento do Brasil e, sobretudo, na formação e conformação do povo brasileiro. Desse modo, é preciso entender também os motivos históricos que levaram o povo brasileiro a deixar de utilizar as ferrovias no Brasil, sobretudo no estado de São Paulo, e compreender os impactos que o abandono de tal modal promove no estado paulista, assim como, no território brasileiro, já que este tem proporções continentais, o que evidencia a necessidade de tal meio de transporte.

3. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

3.1 A JORNADA PARA CONSTITUIR O ROTEIRO DE DOCUMENTÁRIO

O formato de escrita de um roteiro audiovisual está diretamente ligado ao processo de industrialização do cinema, consolidado no começo do século XX (PUCCINI, 2007), pois como podemos encontrar ao pesquisar rapidamente o significado do verbete “roteiro” encontraremos definições similares ao que traz o dicionário Michaelis, onde, para o cinema e audiovisual, entendesse roteiro como um

Texto escrito por um ou vários profissionais, com base em um argumento original ou na adaptação de uma obra já existente, para cinema, teatro, programas de televisão, rádio etc. Inclui diálogos, informações sobre cenários, planos de personagens e as condições técnicas para a execução do trabalho. (MICHAELIS ONLINE)

Contudo, tal definição compreende muito bem o que é um roteiro dentro de um formato mais relacionado às obras ficcionais e/ou das quais se tem grande controle do que será feito, mas para roteirizar algo para o cinema de documentário foge-se um pouco dessa estrutura e compreende de certo modo um cenário mais similar a outras definições do vocábulo, já que esse mesmo dicionário define que roteiro pode ser a “descrição minuciosa de uma viagem”, o “conjunto de indicações orientadoras da vida” ou também o “resumo contendo os principais pontos a serem abordados em um trabalho”, o que está logicamente associado ao formato tradicional de roteiro audiovisual, mas também permeia o que é buscado pela pessoa que realiza um documentário, onde muitas vezes um guia definirá o trajeto a ser formado, mas a vida moldará o que acontecerá nessa jornada inesperada que pode ser produzir um documentário que será apresentada ao espectador.

Em “Filmar o que não se vê”, Patrício Guzmán traz uma abordagem interessante sobre o que é o trabalho do cineasta ao fazer um documentário, comparando esse a um poeta no processo de escrita.

Há, em cada lugar da cidade, nas ruas, nas casas, em todas as partes, em todas as horas, inumeráveis átomos dramáticos que refletem um pedaço da vida, uma cena microscópica da existência humana. Esses átomos são como letras soltas de um enorme abecedário, e com essas letras o cineasta constrói palavras; com estas palavras, constrói frases. E pouco a pouco o cineasta (o poeta) vai fabricando histórias com aqueles átomos que voam pelo ar. (...) Pode-se dizer que o documentário é um dos gêneros cinematográficos mais fáceis de fazer, desde que o documentarista saiba captar esses átomos que passam ao seu lado. (GUZMÁN, p.19, 2017)

Parece que para Guzmán, a definição de roteiro está associada a um conceito mais amplo dessa palavra do que o formato mais rígido trabalhado no cinema ficcional, já que a vida entrega ao documentarista os fragmentos dessa jornada que será

perpetuada na obra final, distante do que normalmente é produzido pela indústria cinematográfica, consolidada há mais de 100 anos.

Falar em consolidação da indústria cinematográfica é falar da consolidação do filme de ficção (filme de enredo ou filme posado, para usar uma expressão da época) como gênero dominante no mercado. É em torno da planificação do filme de ficção que o roteiro de cinema estabelece seus critérios de escrita, tornando-se a pedra fundamental da produção do filme industrial. A estreita relação entre roteiro de cinema e filme de ficção nasce já na própria origem dessa escrita dramática e irá orientar a concepção da esmagadora maioria dos manuais de roteiro (PUCCINI, p. 18, 2007)

Durante muitos anos o formato de produção de documentário esteve diretamente relacionado a esse formato de roteiro pautado pela indústria, um formato que até os tempos atuais reverbera nas memórias das pessoas quando se relata que uma obra é um documentário. Esse formato é tratado como documentário clássico. Porém, se fez necessário romper com esse formato para que novas possibilidades de registro produzam outras formas de se alcançar obras audiovisuais que sejam chamadas também de documentário.

A ruptura mais significativa com um modelo de produção apoiado em roteiro ocorre no fim da década de 50 com o documentário direto americano, capitaneado pelo produtor Robert Drew, e o documentário verdade que tem na figura do francês Jean Rouch seu melhor representante. Nesse momento, as peculiaridades técnicas (...) instauram uma busca pelo registro de um real em estado bruto possível graças a um processo de filmagem espontâneo sem todas as formalidades e parafernalias exigidas por uma produção cinematográfica de grande porte.

A principal vítima dessa ruptura será, é claro, o roteiro de cinema. Ficará abolida a obrigatoriedade da escrita de um roteiro no período de pré-produção. Falar em roteiro agora só terá sentido na etapa de pós-produção do filme. O filme agora será resultado de um árduo trabalho de montagem, montagem esta que será feita a partir de muito material filmado. A regra é jogar com o imprevisto e o improvisado da filmagem, o que valoriza sobremaneira o papel do cinegrafista na construção do documentário. (PUCCINI, p. 19 e 20, 2007)

Esse novo modo de realizar uma obra é tido por muitos como um formato mais fácil de se fazer documentários, pois aparentemente é apenas colocar a câmera para filmar e deixar a obra surgir em frente a lente, mas esse é um equívoco, pois a obra

(...) é também resultado de um processo criativo do cineasta marcado por várias etapas de seleção, comandadas por escolhas subjetivas desse realizador. Essas escolhas orientam uma série de recortes, entre concepção da ideia e a edição final do filme, que marcam a apropriação do real por uma consciência subjetiva. (PUCCINI, p. 20, 2007)

Há infinitas maneiras de se preparar para o que será registrado, há quem opte por um guia mais genérico, partindo de uma pauta, algumas anotações e uma lista de sequências, até quem deseje elaborar todo o repertório de maneira mais categórica, definindo inclusive protagonistas e antagonistas dentro de cenários já conhecidos, com diálogos e movimentos de câmera antecipadamente definidos (GUZMÁN, 2017), e isso não

tornará uma obra mais bem acabada que a outra, porém, poderá deixar possibilidades escaparem diante de tanta rigidez no trato com o processo de registro dos conteúdos, pois “Se um texto é fechado, anula por completo o fator surpresa e os achados espontâneos da filmagem. Se é muito aberto, comporta um risco importante de dispersão. Entre os dois o diretor tem a tarefa de encontrar um ponto de equilíbrio.” (GUZMÁN, p. 27, 2017)

A ideia de roteiro, mesmo que tomada dentro de uma concepção aberta, traz embutida a necessidade de organização da produção de um filme que ainda está por vir. Esse trabalho de maturação da ideia, que no caso do documentário envolve invariavelmente uma etapa de pesquisa, se viabiliza a partir de uma posição de comprometimento assumida pelo documentarista para com seu universo de abordagem. Questões relacionadas à relevância do assunto, melhor maneira de se abordar o assunto, ponto de vista de abordagem, que invariavelmente esbarram em aspectos éticos, servirão como balizas a orientar o percurso da produção. A diversidade estilística e temática do campo do documentário também se reflete na diversidade de métodos de organização adotados pelos documentaristas. (PUCCINI, p. 42, 2010)

Indiscutivelmente, toda obra audiovisual tem por necessidade primordial a necessidade de atingir o público, assim sendo, é necessário definir previamente o que deverá ser registrado para que se costure uma ideia, e isso surgirá dentro do processo de pesquisa, planejamento e elaboração. Dessa forma fica evidente que há muito trabalho antes de posicionar a câmera e registrar o que acontecerá.

O material colhido em pesquisa, que possibilitará ao documentarista um maior conhecimento sobre o seu assunto, permite uma escrita mais acurada de um argumento, ou um resumo textual do filme, que, por sua vez, pode servir de base para a escrita de um tratamento que traga um resumo das principais sequências do documentário. Trata-se de um mapeamento inicial importante para uma melhor concepção do filme antes do início das filmagens. (PUCCINI, p. 44, 2010)

Portanto, mesmo sem um roteiro típico de um filme de ficção, um documentário terá um processo de escrita muito relacionado com a pesquisa, já que essa etapa da pré-produção norteará muito do que será buscado e, de alguma forma, registrado, porém, como aponta Patrício Guzmán (2017), por mais que um documentarista entregará ao público um material que, por muitos, é considerado um “documento”, já que o processo de pesquisa deve ser bem profundo, há de se ter muita compreensão “de que o documentário não é um ensaio científico. Não há por que ter exposição, análise e conclusão” (GUZMÁN, p. 40, 2017) determinando ainda que, dentro de sua percepção, o documentário está entre o jornalismo e o ensaio científico.

A abordagem deste projeto, portanto, se aproxima ao conceito de roteiro quando é pensado o que e como será levantado através de um “resumo contendo os principais pontos a serem abordados em um trabalho”, contudo, essa obra só terá um roteiro após uma jornada em busca dos átomos de histórias e narrativas que pairam ao

redor dos trilhos da EFA, entregando, após os registros, uma “descrição minuciosa de uma viagem” por tudo o que rodeia a transformação da paisagem dos Campos de Araraquara nesses mais de 100 anos de histórias, memórias, fatos, causos e tudo o que for permitido registrar.

3.2 A CULTURA E A HISTÓRIA TRANSPORTADAS PELAS FERROVIAS

A cultura de uma sociedade pode ser definida, dividida e agrupada nas mais distintas maneiras ao se analisar uma determinada porção da sociedade. Segundo Santos, há duas “concepções básicas” de cultura, a primeira “diz respeito a tudo aquilo que caracteriza a existência social de um povo ou nação, ou então de grupos do interior de uma sociedade”, já a segunda visão apresenta como cultura aquilo que está relacionado “ao conhecimento, às ideias e crenças, assim como às maneiras como eles existem na vida social”. De um modo muito genérico, cultura pode ser definido como aquilo que conecta diversas pessoas a um ponto comum.

A riqueza de formas das culturas e suas relações falam bem de perto a cada um de nós, já que convidam a que nos vejamos como seres sociais, nos fazem pensar na natureza dos todos sociais, de que fazemos parte, nos fazem indagar das razões da realidade social de que partilhamos e das forças que as mantêm e as transformam. (SANTOS, 1986, p. 9)

Por sua vez, a história, de maneira simplificada, pode ser definida como o estudo da influência humana e suas ações sobre o espaço no decorrer do tempo conjuntamente com a investigação de fatos, eventos e processos, definição que traz o que se busca neste trabalho, afinal, é essencial compreender toda a transformação e ocupação dos espaços por onde as linhas férreas se instalaram, desde os primórdios desse processo até a atualidade, afim de compreender o que é o legado deixado por esse modal na constituição desses lugares e espaços.

Intrinsicamente ligada a expansão do cultivo cafeeiro, a instalação e expansão ferroviária no Brasil, a partir dos anos 1850, propõe uma nova conformação do mercado de trabalho no país. Não concordando com a forma de trabalho escrava, corrobora o debate que culmina com o fim da legalidade que respalda o uso da mão de obra escravizada, o que abre portas para uma nova fase da migração europeia para o Brasil, a fim de substituir a mão de obra que era escravizada, o que provoca o desembarque de pessoas de distintas regiões da Europa, pelos rincões brasileiros. Além disso, também possibilita a ampliação dos campos de plantação de café e cria demandas de trabalho relacionadas à instalação e expansão da malha ferroviária, apresentando, desse modo, a

necessidade de mão de obra além do que já existia no país, transformando o modo de trabalho e a cultura de todo o país dado a forma como se expande o que transporta de material humano por todo seu traçado.

Portanto, as ferrovias brasileiras definem, assim que começam a ser instaladas, uma mudança comportamental das pessoas e das cidades por onde passam, definindo novas camadas culturais à sociedade brasileira, afinal “a cultura não é algo natural, não é uma decorrência de leis físicas ou biológicas. Ao contrário, a cultura é um produto coletivo da vida humana.” (SANTOS, 1986, p.44) e, ao longo de toda sua existência como um dos principais modais de transporte de pessoas, as conexões promovidas pela ferrovia eram também os encontros de distintas características culturais devido a expansão das possibilidades humanas.

A obra aqui proposta busca, a partir dos relatos de pessoas comuns, aprofundar debates e entendimentos junto a estudiosos e entusiastas desse modal, concordando com a definição de Walter Benjamin: “O cronista que narra os acontecimentos, sem distinguir entre os grandes e os pequenos, leva em conta a verdade de que nada do que um dia aconteceu pode ser considerado perdido para a história.” (1987, p. 223)

Portanto, a proposta deste trabalho deseja jogar luz sobre as características sociais e culturais que se conformaram em lugares através das ferrovias, resgatando aquilo que forçadamente se deseja esquecer pelo abandono e destruição, afinal “O passado só se deixa fixar, como imagem que relampeja irreversivelmente, no momento em que é reconhecido.” (BENJAMIN, 1987, p. 224).

3.3 FERROVIA, CAFÉ E A URBANIZAÇÃO

Cheia de conexões, a história dos municípios cortados pelas paralelas metálicas da EFA começa muito antes dos mais de 400 km de linhas férreas que conectam esses territórios. Surge certa estranheza pensar que os municípios e distritos que margeiam toda a malha ferroviária da EFA fizeram parte dos chamados Campos de Araraquara ou Sertões de Araraquara, e que tudo era subordinado a um município ou a algumas pessoas e suas famílias, pois esse território era

(...) uma extensa área que se principiava na margem direita do rio Piracicaba, nas proximidades da sua confluência com o Rio Tietê, e se estendia ao longo da grande faixa compreendida entre os rios Tietê e Mogi-Guaçu até atingir o Rio Grande no sentido norte (divisa com o atual estado de Minas Gerais) e o rio Paraná no sentido noroeste (divisa com o atual estado de Mato Grosso do Sul). Os Sertões ou Campos de Araraquara eram, portanto, a designação genérica e maleável produzida pela memória coletiva para uma imensa área situada no planalto ocidental paulista,

território cujo interior se manteve pouco conhecido até as últimas décadas do século XVIII. (FÓLLIS, p. 155, 2016)

Dominando uma grande porção do interior paulista este território que, até o final do século XVIII e início do século XIX, eram pouco explorados pelos colonizadores, pois, além das proporções consideráveis (figura 05), era uma importante conexão com o Mato Grosso e sua capital, Cuiabá.

Figura 5 - Mapa adaptado pelo autor com informações retiradas de "Os campos de Araraquara: um estudo de história indígena no interior paulista" de Marcel Mano, p. 12, onde é destacada a região denominada "Campos de Araraquara".⁶



Portanto, havia diversos interesses que permeavam os anseios de enveredar com ocupações, povoamento e infraestrutura essa região, sendo conveniente ao Império do Brasil, conectar a linha férrea da Companhia Rio-Clarensense de Estradas de Ferro a capital Mato-grossense, após o fim das batalhas contra o Paraguai, em 1870, pois ficou evidente a fragilidade quanto a logística, acesso e manutenção das fronteiras desse estado.

Em 18 de janeiro de 1885 a Companhia Rio-Clarensense de Estradas de Ferro, mais tarde incorporada pela Companhia Paulista de Estrada de Ferro, chega a Araraquara, tornando-se um dos trechos mais importantes da linha-tronco, pois de seu pátio passaram a sair desde 1898 os trilhos da antiga Estrada de Ferro Araraquara. (RODRIGUES, FIORIN e SOUZA, p. 1630, 2020)

Saindo de Campinas as linhas da ferrovia deviam seguir para Minas Gerais,

⁶ Adaptado da Secretaria de Infraestrutura e Meio Ambiente. Disponível em: <https://www.infraestruturameioambiente.sp.gov.br/2017/11/piracema-comeca-hoje-e-vai-ate-o-fim-de-fevereiro/> Acesso em: 15 jul. 2022.

porém, o plano foi alterado passando por Rio Claro, São Carlos e chegando à Araraquara devido à interferência do Conde do Pinhal, personagem histórico na produção cafeeira e no interior paulista, dado sua influência política por conta de sua proximidade com o Império. (fala de Chico de Assis aos 00:11:42 em Memórias da EFA, de Marcelo Machado, 2013).

Com a chegada dos trilhos a Araraquara, a cidade, sua paisagem e a população começam a passar por grandes e significativas transformações, pois

(...) a presença da ferrovia, na cidade, sempre foi além dos trilhos que ocupam uma grande área central. A EFA gerou prédios imponentes, bairros (como a Vila Ferroviária, em 1948), o clube esportivo, o time de futebol, gerou empregos para várias gerações de araraquarenses e emprestou nosso gentílico para denominar a força produtiva do alto planalto. Por tudo isso, os trilhos estão impregnados na pele da cidade, como uma cicatriz que não nos deixa esquecer o tempo em que todos os caminhos levavam a Araraquara. (CALONI, 1997, p. C-5 – artigo in DEMARZO, 2014, p. 80).

Estações ferroviárias, vilas, cidades e outras estruturas chegaram logo após a instalação dos trilhos que seguiram rumo às barrancas do Rio Paraná. Pelos caminhos que a EFA desbravou, vê-se muito mais que apenas as linhas de trem seguindo rumo ao horizonte, pois essas instalações determinaram o surgimento de novas conformações que, em muitos pontos, resistiram ao sucateamento desse importante meio de transporte e se consolidaram como importantes cidades no que fora chamado de antes do povoamento de Sertões de Araraquara e, com a chegada da EFA, de Alta Araraquarense.

O forte vínculo existente entre estações ferroviárias e o contexto urbano, ainda em desenvolvimento, revela a dependência do ambiente à dinâmica de sua respectiva companhia ferroviária, características reveladas a partir da análise de diferentes cidades ao longo dos trilhos. (apud SCHIAVON, 2015) (...) Ao passo que os trilhos avançavam, cidades surgiam pontilhadas no território, verdadeiros “núcleos motores” responsáveis inicialmente pela ordenação e adensamento do território e posteriormente por seu desenvolvimento econômico. (SCHIAVON, p. 198, 2016)

Respaldados pelos interesses políticos de cruzar grande parte do território brasileiro com o intuito de chegar à capital mato-grossense, a função de escoamento da produção cafeeira e a expansão das áreas produtivas rumo às barrancas do Rio Paraná fortaleceram a busca por investimentos a fim de constituir o corpo financeiro para o surgimento da EFA. Em 1895 o governo do estado de São Paulo libera a construção do traçado férreo entre Araraquara e Ribeirãozinho – Atual Taquaritinga – com o Decreto 310 de 17 de setembro do mesmo ano, assinado por Bernardino de Campos⁷. Em 1896 é

⁷ É possível consultar a cópia digitalizada do decreto original, publicado no Diário Oficial de 19 de setembro de 1895, disponível para pesquisa no sítio eletrônico da Imprensa Oficial. Disponível em: <http://dobuscadireta.imprensaoficial.com.br/default.aspx?DataPublicacao=18950919&Caderno=Diario%20Oficial&NumeroPagina=14739>. Acesso em: 20 jun. 2022.

iniciada a construção do traçado, chegando dois anos depois a Itaquerê, atualmente Bueno de Andrade, distrito de Araraquara, e continuando até Ribeirãozinho (Taquaritinga), aonde chega em 1901.

(...) a companhia surge em meio a um processo de prolongamento das linhas férreas paulistas rumo ao interior, num contexto marcado pelo estabelecimento de um vigoroso mercado de capitais, em que as companhias ferroviárias tinham lugar de destaque. (...) Os trabalhos eram constantemente anunciados pela imprensa, que relatava com entusiasmo todos os passos das obras, desde a chegada dos materiais ao porto de Santos; naquele contexto, a ferrovia era também símbolo do progresso, alcançado enfim pelas populações daquela porção do sertão paulista. (SILVA e TOSI, p. 4-5, 2020)

Em meio a problemas financeiros do período e, conseqüentemente, da própria gestão, a EFA consegue dar continuidade à ambição de chegar o mais próximo possível da fronteira com o Mato Grosso – atualmente Mato Grosso do Sul, e, após ser adquirida por um grupo de engenheiros, chega em 1912 a cidade de São José do Rio Preto, distante cerca de 200 km de Araraquara. Porém, poucos anos depois, devido ao aprofundamento em empréstimos e dívidas, a empresa abre falência e acaba comprada por um grupo de investidores estrangeiros em 1916⁸ que não fazem quaisquer aportes e investimentos na estrutura e na mão de obra, culminando em uma greve em 1919 que leva o governo do estado a encampar a empresa, tornando a então uma estatal.

A partir do momento que o governo do estado de São Paulo assume o controle são definidos como responsáveis pela reorganização os engenheiros Gabriel Penteado, em 1919, e Luiz Arthur Varella, que se soma ao primeiro em 1920⁹.

A preocupação da nova administração era recuperar toda a ferrovia com o padrão "Paulista" e para isto, diante da situação, foram necessários diversos investimentos para a troca de trilhos, empedramento da linha, reforma e renovação do material rodante através da compra de 3 locomotivas Baldwin tipo "Consolidation" (2-8-2) - numeradas 301, 302 e 303 -, organização do serviço de abastecimento de água, revisão geral da infraestrutura pluvial, ampliação dos pátios construção de novas estações e casas para os funcionários, reconstrução das linha telegráficas, instalação de aparelhos de "staff" elétrico e de seletivo, reforma geral das oficinas e outros tantos melhoramentos. (...) Também foram iniciados estudos para a criação de variantes que iriam melhorar o traçado entre Matão e Santa Ernestina, Tutóia e Cesário Bastos e a maior delas entre Uchôa e Eng. Schmitt. (Histórias da EFA)

Após os processos de recuperação da estrutura a continuação do traçado após São José do Rio Preto é retomada e, após mais de 20 anos, alcança Mirassol em 1933. Após a construção de alguns trechos na década de 1930 e 1940, chega a Votuporanga no final de 1944. Finalmente alcança as barrancas do Rio Paraná, chegando

⁸ Segundo conteúdo escrito por José Antônio Penteado Vignoli disponível em: <http://www.historiadaefa.net/paginas/historia/historia6.htm>. Acesso em: 19 jun. 2022.

⁹ Segundo conteúdo escrito por José Antônio Penteado Vignoli disponível em: <http://www.historiadaefa.net/paginas/historia/historia8.htm>. Acesso em: 19 jun. 2022.

à Estação Presidente Vargas em 10 de outubro de 1952, onde era determinado como fim do traçado da Estrada de Ferro Araraquara, até a desativação desse ponto, em 1969, quando o posto de última parada para os trens de passageiro passa a ser a Estação de Santa Fé do Sul, que foi então desativada em 1997, quando os passageiros tinham São José do Rio Preto como último ponto. Atualmente, segundo o sítio eletrônico do município de Santa Fé do Sul, a estação é ocupada pelo Museu Histórico e Cultural¹⁰.

Todo o processo de expansão das linhas férreas pelos rincões brasileiros no século XIX e começo do século XX sempre andou conjuntamente com a expansão cafeeira e promoveu o povoamento e adensamento populacional de inúmeros municípios, assim como transformou os eixos econômicos de regiões, estados e até do país, destacamento cidades e regiões na economia nacional, e a EFA teve significativa importância nesse processo.

Portanto, apresenta-se evidente sinal de que a EFA promoveu uma profunda transformação na conformação da região por onde passou, definindo muito da história, identidade, características culturais e sociais de todo um território, afinal, pelos trilhos da EFA chegaram pessoas de diversos cantos do Brasil e do mundo, haja visto que o período de criação e expansão da malha da companhia caminha junto com a oficialização do fim da escravidão no Brasil e a substituição da mão de obra das pessoas escravizadas por migrantes europeus, somando novas camadas culturais a uma pluralidade muito significativa já existente no país.

3.4 ESTÉTICA E ESTILO

A produção audiovisual para documentário difere em muitas características das produções ficcionais.

“A diversidade estilística e temática do campo do documentário também se reflete na diversidade de métodos de organização adotados pelos documentaristas. A máxima que diz que ‘cada filme é um filme’ se encaixa com perfeição ao documentário.” (PUCCINI, p. 42, 2010), evidenciando que o realizador documentarista deve ter a segurança do que e como abordará estabelecido como um norte em seu processo de pesquisa e pré-produção, porém, mesmo que com muito preparo, inúmeras situações podem fugir de seu controle.

Ao iniciar um projeto, o documentarista deve ter em mente todas as possíveis reviravoltas do filme que ocorrem no período de filmagem e se preparar para isso.

¹⁰ Segundo sítio eletrônico da Prefeitura Municipal de Santa Fé do Sul. Disponível em: <https://www.santafedosul.sp.gov.br/municipio/museus>. Acesso em: 20 set. 2024.

O período de pesquisa, se bem conduzido e aprofundado, ajuda ao documentarista a ter noção precisa da validade de seu projeto mesmo que, no decorrer do filme, este sofra alterações que não foram previstas na pré-produção. (PUCCINI, p.52, 2010)

A pesquisa é peça fundamental para que o realizador encontre em seus personagens aquilo que deseja extrair para apresentar aos espectadores de sua obra. Conhecer as origens, as histórias e estabelecer pontos de convergência entre diversas narrativas que se mostram de maneira complexa conformarão os resultados da pesquisa, haja visto que os personagens desta obra surgirão de acordo com as conexões estabelecidas por outros personagens durante as conversas estabelecidas com o realizador. “Os métodos de trabalho podem variar, desde o trabalho com um roteiro técnico fechado, caso do registro de eventos encenados para a câmera, à uma filmagem sem roteiro definido, caso dos eventos autônomos.” (PUCCINI, p. 48, 2010)

Tendo como premissa que o processo de produção e captação pode divergir muito do que fora definido quando a ideia surgiu, sobretudo por conta das inúmeras adequações que podem ocorrer durante o processo de pesquisa, o resultado desta será o grande guia do que será captado para que a narrativa se mostre envolvente aos espectadores, porém, ainda assim, é fundamental que o documentarista tenha sempre em mente que a obra ainda poderá sofrer muitas alterações na captação dos materiais. Portanto, quaisquer realizadores devem ter sempre a consciência de que a

(...) “habilidade de tomar decisões”, é tido como fundamental para o cinema documentário porque este é um tipo de cinema no qual o fazer fílmico encontra imprevistos de forma mais recorrente. Ou seja, para dirigir filmes documentários é preciso ter a capacidade de considerar as muitas variáveis que surgem de forma imprevista, geridas pelo acaso. (BAGGIO, p. 95, 2020)

A inconstância e a incerteza são companheiros nesse processo. Como exemplo, é possível citar a conversa, realizada como parte da pesquisa para a construção da obra aqui proposta, com o senhor João Botelho Filho, conhecido como “Parafina” entre os trabalhadores da EFA. A entrevista foi intermediada pelo neto do Senhor João, Felipe, e aconteceu na casa do entrevistado, acompanhada também por Rosângela, uma de suas filhas e tia de Felipe.

Durante a conversa diversos pontos de memória do senhor João foram surpresa para Felipe, que não sabia de algumas coisas relatadas por ele, ou gatilhos nas memórias de Rosângela, que se tornou potencial personagem para relatar outros momentos na narrativa seriada, complementando aquilo que fora apresentado por seu pai.

Em dado momento, Seo Parafina relatou algo sobre o Carnaval na cidade de Catanduva, que tinha sua concentração às portas da estação ferroviária, local pelo qual

peças de outras cidades chegavam para participar da festa, o que mostra a relação do espaço com atividades culturais e a conformação de manifestações artísticas pelas cidades onde a ferrovia passou com seus trilhos. Nesse momento ele citou também nomes de pessoas e profissionais de Catanduva, além de apontar locais de estabelecimentos comerciais e de encontro das pessoas, o que demonstra a necessidade de visitar a cidade para alavancar novas possibilidades de entrevistas, relatos e materiais para enriquecer o conteúdo proposto. Em outro momento, ele relatou que saía de Araraquara de trem e aí até as proximidades de Campinas comprar tecidos para que profissionais da costura de Araraquara produzissem as roupas que ele e sua família usavam nos tradicionais “Baile do Carmo”, uma das maiores e mais tradicionais festas da população afrodescendente no interior de São Paulo. Muitas pessoas chegavam em Araraquara para prestigiar o evento e seus desdobramentos através de trens que conectavam Araraquara a outras cidades, seja pelos trilhos da EFA, seja pelos trilhos da CP ou, posteriormente, da Fepasa.

Durante a conversa com o Senhor João instantes antes de iniciadas as gravações, ele se desculpara por não lembrar de muitas coisas com exatidão e uma fala impactou: “Se a gente não fala das nossas memórias, elas vão se apagando com o tempo”.

Todas essas falas e memórias foram relatadas pelo Senhor João em um primeiro encontro, que tinha como proposta de ser apenas um registro da conversa de onde seriam extraídos novos pontos a serem aprofundados em um segundo momento que culminaria na entrevista final a ser realizada em um terceiro encontro, promovendo uma aproximação estratégica entre documentarista e entrevistado, com a finalidade de garantir conforto e certa intimidade, ampliando a possibilidade de extrair informações com maior riqueza de detalhes,

Os encontros entre o pesquisador e o informante são importantes, pois serão nesses encontros que ambos poderão se conhecer, falarem de si, para que uma intimidade seja criada e que, assim, a entrevista possa acontecer. É importante que o entrevistador deixe que o informante o conheça, pois o entrevistador, dependendo de como é a sua pesquisa, pode fazer perguntas pessoais para o informante e este não se sentir confortável para falar de sua vida a um estranho. A entrevista só poderá fluir quando entrevistado e entrevistador se conhecem, caso contrário a entrevista não poderá surgir. O fato é que quando vamos realizar uma entrevista estamos entrando no universo daquela pessoa, invadimos sua privacidade e roubamos um pouco do seu tempo. (ROMERO e SANTOS, p.6, 2017)

Mesmo com o processo de aproximação entre documentarista e entrevistado definido, as variáveis que surgem no processo do documentário de maneira imprevista aparecem e, 28 dias após a primeira conversa, o Senhor João faleceu. A comunicação do fato foi reportada por seu neto, Felipe, na tarde do dia 28 de outubro de 2022. Por acaso do destino a primeira entrevista foi registrada em vídeo e essa poderá

compor o material final ou servir apenas como referência para outras entrevistas e pesquisas.

Tal experiência com o método de pesquisa estabelecido com os entrevistados, retrata de maneira muito contundente como há inúmeras possibilidades de mudança durante o desenvolver da pesquisa, o que poderá também influenciar como os materiais captados serão apresentados ao final da obra. Há um objetivo claro a ser retratado nesta obra, a influência da ferrovia na formação e conformação da diversidade cultural pelos Campos de Araraquara, porém, deve se evidenciar que “Entre a primeira ideia e o filme pronto, temos um caminho marcado pelo afinamento das escolhas feito para que um conteúdo de mundo se ajuste aos critérios de um discurso.” (PUCCINI, p.53, 2010)

3.5 A FORMA DO TREM: A ESTÉTICA NOS TRILHOS

Tendo a ferrovia como ponto de partida, que permeou as histórias de muitas cidades até períodos recentes e, em algumas, ainda se faz presente de maneira física e sonora, com o impacto visual e o ruído ritmado que traz aos olhos e/ou ouvidos mais saudosistas, uma relação afetiva única, a proposta de investigar como a ferrovia influenciou as características culturais pelos caminhos que traçou na porção chamada de Campos de Araraquara é a engrenagem motriz proposta neste documentário seriado. Carregando novas cargas de memória a cada parada, novos vagões de possibilidades se somam à essa composição, fazendo desta viagem algo único a cada episódio. O público investigará junto a cada “personagem/anfitrião” aquilo que lhe provoca a inquietude sobre algum tema que poderá ser único àquele episódio, mas que de alguma forma se conectará a outros episódios, criando relações cronológicas, territoriais, históricas e sociais.

A estética do documentário não é neutra; ela carrega consigo as ideologias do cineasta e da sociedade em que está inserida. Nichols (2010) discute como a estética documental funciona como uma forma de argumentação visual, onde as escolhas formais do cineasta - como o uso da montagem, a trilha sonora e a seleção de cenas - desempenham um papel na construção de uma narrativa que é, por definição, parcial. A ideologia não está apenas no conteúdo do documentário, mas na própria forma como ele é apresentado ao espectador.

O documentário pode ser tratado como uma representação da realidade, mas ele "é uma representação do mundo em que vivemos. Representa uma determinada visão do mundo, uma visão com a qual nunca tenhamos deparado antes, mesmo que os aspectos do mundo nela representados nos sejam familiares" (NICHOLS,2010, p.47),

portanto, qualquer proposta de documentário não é totalmente imparcial, haverá sempre algo que será tratado e apresentado com mais ênfase que outros pontos, podendo inclusive não representar fielmente aos fatos históricos registrados, haja visto que estamos trabalhando com memórias e as relações de cada pessoa com o tema abordado em seus respectivos episódios.

Os documentários não adotam um conjunto fixo de técnicas, não tratam de apenas um conjunto de questões, não apresentam apenas um conjunto de formas ou estilos. Nem todos os documentários exibem um conjunto único de características comuns. A prática do documentário é uma arena onde as coisas mudam. Abordagens alternativas são constantemente tentadas e, em seguida, adotadas por outros cineastas ou abandonadas. Existe contestação. Sobressaem-se obras prototípicas, que outras emulam sem jamais serem capazes de copiar ou imitar completamente. Aparecem casos exemplares, que desafiam as convenções e definem os limites da prática do documentário. Eles expandem e, às vezes, alteram esses limites. (NICHOLS,2010, p.48)

Deste modo, a proposta seriada deste projeto propõe-se a ser uma intensificadora da individualidade de cada colaborador, seja ele entrevistado, colaborador, personagem principal ou quaisquer outros títulos que lhe possam ser concedido durante o processo, podendo inclusive transpor a ideia de ser um documentário com depoimentos e imagens de arquivo para beber em fontes como Jean-Luc Godard, um dos cineastas que mais desafiou os limites do documentário, incorporando elementos de colagem, citações textuais e experimentação visual em seus filmes.

Segundo Nichols (2010), "o documentário é uma forma cinematográfica que, embora se baseie em fatos, não se limita a uma simples representação da realidade; ele é também um espaço de criação artística e subjetiva". Esta visão amplia as possibilidades do documentário como um campo de inovação estética, onde a verdade não é uma questão de fidelidade ao fato, mas de expressão e interpretação.

Para que haja de fato a conexão entre os temas, as motivações, questionamentos e premissas serão definidas de antemão com os personagens que se apresentarão dentro de cada episódio, sendo norteado pelo diretor o caminho e o objetivo que se deseja traçar a partir de uma conversa minuciosa sobre o tema realizada anteriormente. Esses personagens poderão ser figuras que trabalharam com a ferrovia, na ferrovia ou que estiveram próximo a ela durante momentos importantes de sua vida ou profissão. A liberdade criativa dos processos se dará no caminhar da investigação com cada pessoa que cruzar os trilhos desse projeto, tendo a figura do diretor um concatenador das múltiplas possibilidades que surgirão com as entrevistas, não tendo um roteiro fechado para não se esquivar de possibilidades durante o processo.

o fato de se trabalhar com um roteiro aberto faz com que a montagem ganhe maior participação no trabalho de criação do filme. Não se trata apenas de dar forma final a uma estrutura que já vem definida em detalhes desde a etapa de pre-produção. Esta última fase de escrita do roteiro pode se valer de estratégias diversas: de um roteiro no papel apoiado nas transcrições das entrevistas ou em cartelas que descrevam de maneira resumida o conteúdo das principais sequências do material bruto, a uma montagem baseada no contato direto com os planos de imagens e sons. É o momento em que o roteiro toma finalmente a forma de filme, sua forma final. (PUCCINI, p. 52, 2010)

De devaneios à memórias complexas, o trem permite que cada passageiro dessa viagem contemple, assim como cada espectador da obra aqui proposta, a partir do seu ponto de vista e de suas referências, o que lhe entregará a miscelânea de histórias que é uma viagem de trem, como bem retrata o trecho da canção “Encontros e Despedidas”:

“(...)Todos os dias é um vai e vem
A vida se repete na estação
Tem gente que chega pra ficar
Tem gente que vai pra nunca mais
Tem gente que vem e quer voltar
Tem gente que vai e quer ficar
Tem gente que veio só olhar
Tem gente a sorrir e a chorar
E assim chegar e partir(...)”
(BRANT; NASCIMENTO, 1985)

4. PROPOSTA DE EPISÓDIOS E SINOPSE

4.1 TEMPORADA 1: ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA

Episódio 1: Do café aos bailes

Resumo: O que fez surgir a Estrada de Ferro Araraquara? Desde o final do século XIX até a segunda metade do século XX a ferrovia permeou distintas importâncias. Surgindo como uma necessidade para escoar a produção de café das fazendas que dominavam grande parte do interior paulista, a ferrovia também era meio de transporte para levar as pessoas para atividades de lazer e cultura entre as cidades, como jogos da Ferroviária de Araraquara e até para aproveitar as noites de festa do Baile do Carmo. Propostas de entrevistas: Historiadores, Antropólogos, Entusiastas do assunto.

Episódio 2: De outros carnavais

Resumo: Saindo de Araraquara e outras estações que margeavam as linhas da EFA, muitas pessoas se dirigiam para o carnaval de rua de Catanduva. Considerado um dos maiores do interior paulista, as festas tinham início às portas da estação da cidade e percorriam algumas ruas do entorno. Partindo das falas do Senhor João (*in memoriam*), a investigação passará por outras personagens relacionadas aos pontos relatados por ele, historiadores e entusiastas. Pode ser que Rubens Miranda tenha algo a colaborar dado a proximidade de Uchôa e Catanduva.

Episódio 2: De outros carnavais

Resumo: Saindo de Araraquara e outras estações que margeavam as linhas da EFA, muitas pessoas se dirigiam para o carnaval de rua de Catanduva. Considerado um dos maiores do interior paulista, as festas tinham início às portas da estação da cidade e percorriam algumas ruas do entorno. Partindo das falas do Senhor João (*in memoriam*), a investigação passará por outras personagens relacionadas aos pontos relatados por ele, historiadores e entusiastas. Pode ser que Rubens Miranda tenha algo a colaborar dado a proximidade de Uchôa e Catanduva.

Episódio 3: Fazendo moradas além da Morada do Sol

Resumo: Facilmente perceptível pelas cidades, aqueles que conhecem um

pouco da história das ferrovias rapidamente reconhece as casas da colônia e outras arquiteturas que rodeavam as estações, com a EFA não era diferente. Sabendo dessas características, será que há como diferenciar as obras de uma cidade para outra, assim como de uma companhia para outra? Arquitetos, Historiadores e outros.

Episódio 4: Sem perder a hora

Resumo: Há quem ainda se lembre claramente de duas características quanto as horas e as estações. As composições dificilmente se atrasavam, pois, a pontualidade tinha muito a ver com toda uma rede logística, desse modo, todos os relógios da cidade eram sempre pontuais com os horários do trem e da estação, mas além da pontualidade, há muito a se compreender quanto a forma como as pessoas definiam seu cotidiano baseadas nos ponteiros do maquinista. Antropólogos, Historiadores e outras pessoas envolvidas com o assunto (Rubens Miranda e outros).

Episódio 5: Garantindo o lazer

Resumo: As famílias dos ferroviários tinham toda a sua vida associada as paralelas linhas de ferro que, em muitos lugares, ainda cortam os campos e cidades, porém hoje ela não é tão aprofundada como era. Até quando ainda existiam as colônias e os trens de passageiros, as ferrovias eram presentes até nas temporadas de férias, entender esse cotidiano pode colaborar para compreender o saudosismo de muitas pessoas e as propostas de retomada de trens de passageiros pelo território nacional.

Episódio 6: Negócios suspeitos, greve e estatização da EFA

Resumo: Na primeira década do século XX a EFA ganha uma boa parte de seu traçado, alcançando São José do Rio Preto em 1912, porém, por uma má gestão, a empresa abre falência e é comprada pela The São Paulo Northern Railway, empresa criada para a compra da massa falida da EFA, o que foi descoberto posteriormente ao processo. Essa empresa tinha sede em Delaware, EUA, e transferiu o escritório da EFA para Niterói, RJ. Depois de muitos anos de nenhum investimento e decadência da empresa, funcionários entram em greve em 1919, culminando na estatização da EFA pelo Governo do estado de São Paulo e passando, definitivamente, a se chamar Estrada de Ferro de Araraquara. Entrevistar historiadores, sindicalistas, pesquisadores e entusiastas das ferrovias, além de

filhos, netos e outros que tenham relação direta com a história da EFA nesses momentos tão cruciais.

Episódio 7: Seguindo para as barrancas do Rio Paraná

Resumo: Somente após a intervenção do presidente do estado, Altino Arantes, e a consecutiva estatização da EFA é que foi possível retomar o projeto de chegar às barrancas do Rio Paraná, então em 1920 a linha férrea finalmente transpõe São José do Rio Preto, mas somente em 1933 os trilhos chegam até Mirassol e ali é dado como fim da linha por mais alguns anos. Em 1939, sob a gestão de Adhemar Pereira de Barros, é autorizada a expansão da malha até a divisa com o, atualmente, Mato Grosso do Sul, promovendo o surgimento de algumas cidades da região denominada Alta Araraquarense. Será que esse é um fato conhecido pelos populares? Entrevistar historiadores, políticos, pessoas nativas dessa região e buscar compreender a importância e o significado da ferrovia na história da Alta Araraquarense.

Episódio 8: Histórias afogadas

Resumo: A Estação Presidente Vargas, no município de Rubineia, foi durante muito tempo o final da linha da Estrada de Ferro Araraquara, sendo inaugurada em 1952, à espera da ponte para ligar a cidade de Rio Claro até a hoje capital do Mato Grosso, Cuiabá, contudo, isso não aconteceu, a região foi alagada e junto tal estação, e a ligação com a ferrovia que vinha de Cuiabá aconteceu em 1998 através de Santa Fé do Sul, após mais de cem anos da vontade do Império Brasileiro, que idealizou essa conexão após a Guerra da Tríplice Aliança. O que ficou, o que se perdeu e o que ansiaram e nunca aconteceu nessa região com tantas esperas e mudanças? Entrevistar historiadores, entusiastas e pessoas que vivem na região.

5. PERSONAGENS

A definição das personagens se dará de acordo com o processo de pesquisa *in loco* durante visitas e registro das imagens do material para essa série documental, portanto, não há muitos personagens que possam ser aqui apresentados.

Como personagem principal temos a estrada de ferro, que corresponderá as suas edificações, paisagens ainda existentes, memórias e fatos relatados por aqueles que conviveram em diferentes momentos e de distintos modos com ela.

Há de se deparar com diferentes personagens que são pesquisadores e estudiosos dos temas abordados em cada momento desse projeto quando de seus registros, como profissionais da arquitetura, antropologia, história entre outros assuntos pertinentes ao tema. A exemplo, apresentam-se:

- Rubens Miranda: advogado e psicanalista, filho de ferroviário, nasceu na cidade de Uchoa, no interior de São Paulo, onde viveu parte de sua vida até se mudar com a família, devido à mudança de posto de trabalho de seu pai para a cidade de Araraquara, sede da EFA;
- Sálua Kairuz Manoel Poletto: professora universitária da área de Arquitetura e Urbanismo, especialista em História da Arquitetura e Urbanismo;
- Cláudio Sebastião Jesuíno Alexandre: Nascido em Araraquara, é formado como engenheiro agrimensor, engenheiro de segurança do trabalho e técnico em edificações. Foi funcionário da FEPASA e é filho e genro de ferroviários;
- João Botelho Filho (*in memoriam*): ferroviário aposentado que trabalhou na Estrada de Ferro Araraquara;
- Rosangela Botelho: Nascida em Araraquara, é professora da rede pública e filha de ferroviário.

6. PROPOSTA DE ABORDAGEM

6.1 TRANSPORTAR DA IDEIA PARA A IMAGEM

O desejo dessa obra é alcançar os mais distintos públicos de maneira que traga informações aprofundadas, vocabulário popular e abordagens comprometidas com a documentação da história das estradas de ferro pelo interior paulista e seu impacto cultural na formação e conformação das cidades que margearam e/ou ainda margeiam o leito ferroviário pelos rincões paulistas. Portanto os conteúdos devem ser apresentados de maneira que cativa e informe o público, de modo que há de ser algo que detenha o visionamento, com registros que tragam a contemplação, conjuntamente à informação e ao entretenimento e, por que não, que estimule as memórias, sentimentos de afeto e saudosismo de quem provou as vivências sobre a malha ferroviária paulista, seja como trabalhadores ferroviários, filhos da geração que transitaram pela era de ouro das ferrovias, ou mesmo como viajantes, que utilizaram esse meio de transporte que ocupou lugar cativo na história do Brasil.

Ao buscar atingir o público de maneira universal, a proposta principal é que o público entrevistado tenha também a função de guia pela jornada de cada episódio, desse modo, o protagonismo das narrativas busca se assemelhar ao que vivencia e/ou vivenciaram as pessoas que assistem a obra. Buscando esse formato, o programa “Avisa lá que eu vou”, criado e apresentado por Paulo Vieira, ator, humorista e roteirista, e transmitido pelo canal GNT e pela Globo dentro do programa dominical “Fantástico”, além de ser disponibilizado para o público assinante da plataforma de streaming Globoplay, compreende de maneira ampla como referência. O programa, que estreou em maio de 2022, traz ao público cidades pouco vislumbradas pelos canais de TV e seus programas, apresentando curiosidades, fatos e personalidades locais através de entrevistas e bate-papos com a população local, potencializando as narrativas através das relações entre as pessoas entrevistadas e a montagem dos episódios. O programa coloca Paulo no lugar de ouvinte e curioso, num formato descontraído onde o papo envereda por assuntos diversos permitindo brincadeiras e conversas sérias em diversos momentos de um mesmo episódio e até com uma mesma pessoa.

Figura 6 - Seis frames do programa *Avisa Lá Que eu Vou*, criado e apresentado por Paulo Vieira.¹¹



Outro aspecto que se busca ter dentro dessa obra é o caráter investigativo da história a partir dos relatos transmitido pelas pessoas que serão entrevistadas, assim como de profissionais relacionados aos temas que serão apresentados, como historiadores, professores, antropólogos, arquitetos entre outros. Para tal, as referências serão mais quanto a enquadramentos e composições apresentadas na obra “Tren Paraguay”, longa metragem documentário lançado em 2011, roteirizado e dirigido por Mauricio Rial Banti e que aborda as memórias da história da ferrovia paraguaia através da entrevista com diversas pessoas.

¹¹ Quadro de imagens capturadas diretamente da plataforma de streaming Globoplay pelo autor. Disponível em <http://globoplay.globo.com>. Acesso em: 03 jul. 2022.

Figura 7 - Quadro com imagens capturadas da projeção de visionamento da obra "Tren Paraguay".¹²



Por fim, as imagens relativas a arquivos pesquisados e um outro detalhe do formato que se pretende está apresentado pelo documentário “Memórias da EFA”, dirigido pelo Araraquarense Marcelo Machado e lançado em 2013. Nessa obra a narrativa é apresentada por uma família que, de carro, busca encontrar o final da Estrada de Ferro Araraquara enquanto encontram memórias, histórias, escombros e abandono daquilo que um dia foi o principal meio de transporte de pessoas e cargas em todo o Brasil, trazendo, desse modo, uma narrativa que se preenche pela jornada entre o ponto inicial e final da Estrada de Ferro Araraquara, recurso que se vislumbra ser utilizado dentro da proposta deste trabalho aqui apresentado.

¹² Quadro de imagens capturadas diretamente da plataforma de streaming *Vimeo* pelo autor. Disponível em <https://vimeo.com/106511996>. Acesso em: 08 jun. 2022.

Figura 8 - Quadro de imagens capturadas a partir do visionamento da obra "Memórias da EFA".¹³



6.2 PERSONAGENS, PESQUISA E ESTÉTICA

A obra visa apresentar de maneira coloquial, ou seja, de forma acessível e fluida, os fatos históricos e sociais relacionados ao tema, convidando o público a uma imersão sutil ao conteúdo pedagógico sem perder o caráter envolvente da narrativa. A proposta é criar uma experiência audiovisual que subverta a percepção tradicional e estereotipada associada ao gênero documental, muitas vezes visto como uma forma monótona e rígida, marcada por discursos longos e imagens estáticas.

A narrativa se desdobrará em uma jornada investigativa, na qual personagens-chave assumem o papel de mediadores do conhecimento, a cada nova etapa dessa travessia, os personagens se transformam em guias e investigadores, conduzindo entrevistas, diálogos e apresentações de locais que revelam memórias e histórias intrinsecamente ligadas à ferrovia e seu impacto na construção de identidades e espaços, promovendo uma relação afetiva e histórica com tais lugares.

O processo de desenvolvimento da obra se constituirá sobre uma pesquisa minuciosa onde os personagens, essenciais à narrativa de cada episódio, serão selecionados e conectarão a obra aos personagens do mesmo episódio, ou de outros, através de diálogos e referências. O contato prévio com esses sujeitos será fundamental para a consolidação das relações entre todas as pessoas envolvidas com a obra no

¹³ Memórias da EFA. DVD. Acesso em: 25 jun. 2022

momento destes encontros, o que enriquecerá de maneira singular a narrativa. Estes encontros serão todos registrados, ao menos parcialmente, com a finalidade de enriquecer o conteúdo da obra, ainda que antes das gravações formais, demonstrando o compromisso em capturar os aspectos espontâneos e os detalhes subjetivos das interações e das narrativas, o que permitirá uma análise mais profunda das nuances dessas conversas. Tal processo, além de enriquecer o acervo de imagens e memórias da obra, garantirá uma maior autenticidade à narrativa audiovisual, ampliando o valor documental do projeto e criando uma miscelânea complexa de significados em torno das relações entre a ferrovia, as cidades e suas comunidades.

Tal processo de pesquisa será crucial para determinar o formato narrativo que se consolidará dentro da proposta da obra, porém, mesmo sem a definição dos personagens, a obra pretende se apresentar de maneira leve, como um bate-papo informal, onde os fatos e suas relevâncias serão postos a mesa, ou à cena, sem que haja uma imposição rígida ao ponto de criar um desconforto a quem estiver assistindo. Pelo contrário, a proposta é que a obra conquiste aos espectadores e os provoque a reviver suas memórias, as relações familiares e o afeto por tal modal de transporte e suas relações com as histórias dos locais por onde os trilhos passam ou passaram.

6.3 EXEMPLIFICAÇÃO DE ABORDAGEM

PROPOSTA EPISÓDIO 4:

Devido a necessidade de buscar conteúdos em distintos lugares e a facilidade de acessar a pessoa de Rubens Miranda para uma primeira entrevista acerca do tema, como exemplo mais bem desenvolvido neste momento, apresenta-se aqui, a perspectiva de narrativa a ser abordada no episódio 3 desta proposta de trabalho audiovisual seriado.

Ponto de partida, a conversa com o advogado e psicanalista, Rubens Miranda, em seu consultório, em Araraquara, no dia 13 de junho de 2022.

Filho de ferroviário, Rubens nasceu às margens das linhas férreas da EFA, na cidade de Uchoa. Seu pai, dentre as muitas funções, chegou ao cargo de chefia e, junto de outros trabalhadores era responsável por trafegar cotidianamente pelos trecho da ferrovia da vila onde viviam, uma das colônias da EFA, até a estação, fazendo assim a revisão dos trilhos, dormentes e leito. Sobre uma plataforma repousada sobre os trilhos, esses homens literalmente remavam até a estação, chegando lá retiravam tal aparato dos trilhos e iniciavam os trabalhos na estação. Por certa vez, dada a hora de voltarem para

sua vila, o pai de Rubens hesitou por diversas vezes, pois um trem estava atrasado e poderia cruzar com eles pela via, o que evidentemente traria transtornos aos homens sobre a plataforma e a ele, que era chefe naquela estação. Depois de muita espera e muita pressão da equipe que voltaria com ele, acabou anuindo com a tarefa de voltar sobre a plataforma para a vila, mas como havia previsto, encontraram com o trem em um ponto entre a estação e a vila, o que claramente causou um incidente e um grande transtorno, sobretudo para a vida profissional dele e toda sua família. Segundo relatado por Rubens, ninguém se machucou nesse fato, mas todos tiveram que pular da plataforma e, devido a situação de risco a qual a equipe foi colocada, seu pai fora transferido, por seus superiores, e a família mudou-se para Araraquara nessa ocasião.

Miranda também relata que muitas tarefas de seu cotidiano eram baseadas na pontualidade do trem, como por exemplo, a hora de tomar banho para ir para a escola era afinada com o trem das 11h00. E de fato seu cotidiano acontecia sempre associado a hora dos trens, mantendo enraizada a relação da pontualidade dos trens como uma característica da impecável organização estrutural dos trens no Brasil. Durante muito tempo os relógios eram acertados de acordo com o que marcavam os ponteiros da Central do Brasil, a principal estação ferroviária no Brasil, localizada no Rio de Janeiro onde, por um longo período, esteve instalada a capital do Brasil.

Dentro dessas narrativas apresentadas por Rubens, a ideia é que seja feita ao menos duas viagens com o mesmo pelos locais onde vivera com sua família, em Araraquara e Uchoa e apresente suas memórias e relatos o mais próximo possível dos locais onde ocorreram, possibilitando, inclusive, o encontro com outros personagens que possam corroborar as lembranças e fatos apresentados, enriquecendo assim o material e propiciando maior dinamismo ao que será apresentado ao final.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BAGGIO, Eduardo Tulio. Direção de Documentário: A Constituição da *Mise-en-Scène* e a Criação da Cena. **Revista Livre de Cinema**, Curitiba, v. 7, Dossiê Cinema Expandido, p. 80-104. 2020. Disponível em: <https://www.relici.org.br/index.php/relici/issue/view/26>. Acesso em: 20 set. 2024.

BENJAMIN, Walter. **Magia e Técnica, Arte e Política**. Tradução: Sérgio Paulo Rouanet. 5ª edição. São Paulo: Editora Brasiliense, 1987.

DEMARZO, Mário Sérgio. **Remoção dos Trilhos Ferroviários em Araraquara: Aspectos Históricos e Culturais**. Orientadora: Dulce C. A. Whitaker. 2014. 196 f. Dissertação (mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional e Meio Ambiente, Centro Universitário de Araraquara, Araraquara, 2014. Disponível em: <https://www.uniara.com.br/arquivos/file/ppg/desenvolvimento-territorial-meio-ambiente/producao-intelectual/dissertacoes/2014/mario-sergio-demarzo.pdf>. Acesso em: 10 jun. 2022.

FÓLLIS, Fransérgio. Mito e história de um posseiro do Brasil Colonial nos Sertões de Araraquara. **Revista de História Regional**, Ponta Grossa, v. 21, n. 1, p. 148-169. 2016. Disponível em: <https://revistas2.uepg.br/index.php/rhr/article/view/7873>. Acesso em: 13 jun. 2022.

GUZMÁN, Patricio. **Filmar o que não se vê: Um modo de fazer documentários**. Tradução de José Feres Sabino. 1ª Edição. São Paulo: Edições Sesc São Paulo, 2017.

MANO, Marcel. **Os campos de Araraquara: um estudo de história indígena no interior paulista**. 2006. Tese (doutorado) – Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2006.

NICHOLS, Bill. **Introdução ao Documentário**. Tradução de Mônica Saddy Martins. 5ª Edição. Campinas: Papyrus, 2010.

PUCCINI, Sérgio. Considerações sobre o roteiro de documentário. **Revista Científica/FAP**, Curitiba, v. 6, p. 41-54, jul./dez. 2010.

PUCCINI, Sérgio. **Documentário e Roteiro de Cinema: da pré-produção à pós-produção**. 2007. Tese (doutorado) – Programa de Pós-Graduação em Multimeios do Instituto de Artes, Universidade Estadual de Campinas, 2007.

RIBEIRO, Eduardo Bacani. Comadres do Noroeste Paulista, das casas de turma às estações: As construções sem destino. **Revista CPC**, São Paulo, v. 14, n. 27, p. 114-143, jan./jul. 2019.

RODRIGUES, Laís da Silva; FIORIN, Evandro; SOUZA, Lucas do Nascimento. Araraquara: história e patrimônio ferroviário e industrial. *In*: FÓRUM AMBIENTAL DA ALTA PAULISTA, 16. 2020, Tupã. **Anais [...]** Tupã: Anap, 2020, v.1 p. 1623-1638.

ROMERO, Márcia Cicci; DOS SANTOS, Sônia Maria. A História Oral, A Memória e A Entrevista. *In*: ENCONTRO REGIONAL SUDESTE DE HISTÓRIA ORAL, XII., 2017, Belo Horizonte. **Anais eletrônicos [...]** Belo Horizonte, 2017. Disponível em:

https://www.sudeste2017.historiaoral.org.br/resources/anais/8/1503276415_ARQUIVO_congressohistoriaoralbh.pdf. Acesso em 23 ago. 2024.

SANTOS, José Luiz dos. **O Que é Cultura**. 4ª Edição. São Paulo: Editora Brasiliense, 1986.

SCHIAVON, Taís. A cidade de Bauru e a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil: Comparações internacionais e a busca pela valorização e requalificação do patrimônio ferroviário e industrial no Brasil. **Revista CPC**, São Paulo, n. 22, p. 190-219, jul./dez. 2016.

SILVA, Henry Marcelo Martins; TOSI, Pedro Geraldo Saadi - Engenheiros e fazendeiros em uma ferrovia de capitais caipiras: a Estrada de Ferro Araraquara e os contornos da grande empresa de serviços públicos na Primeira República. **Revista História (São Paulo)**, São Paulo, v. 39, 2020. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/his/a/fGVVt4ddJpKxbDXqnYqfCcN/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 26 jun. 2022.

VIGNOLI, José Antônio Penteadó, **História da EFA**. Disponível em: <http://www.historiadaefa.net/paginas/historia/historia.htm>. Acesso em 24 jun. 2022

REFERÊNCIAS FILMOGRÁFICAS

AVISA LÁ QUE EU VOU; Direção: João Gómez. Produção: Floresta. Globoplay. 04 mai. 2022. Brasil: GNT, 2022. 43 min. Temporada 1, episódio 1. Disponível em: <<https://globoplay.globo.com/v/10524072/>>. Acesso em: 03 jul. 2022

AVISA LÁ QUE EU VOU; Direção: João Gómez. Produção: Floresta. Globoplay. 10 mai. 2022. Brasil: GNT, 2022. 42 min. Temporada 1, episódio 2. Disponível em: <<https://globoplay.globo.com/v/10570574/>>. Acesso em: 03 jul. 2022

MEMÓRIAS DA EFA; Direção: Marcelo Machado. Produção: M. M. Produções. Brasil: 2013. 47 min. DVD.

TREN PARAGUAY; Direção: Mauricio Rial Banti. Produção: Gabriela Cueto e Mauricio Rial Banti. Vimeo. 18 set. 2014. Argentina/Paraguai: 2011. 64 min. Disponível em: <<https://vimeo.com/106511996>>. Acesso em: 08 jun. 2022.

REFERÊNCIAS FONOGRAFICAS

ENCONTROS e despedidas. Intérprete: Milton Nascimento. Compositores: Fernando Brant; Milton Nascimento. *In*: ENCONTROS e Despedidas. Intérprete: Milton Nascimento. Rio de Janeiro: PolyGram, 1985. 1 CD, faixa 8.

TREM da História. Intérprete: Rubinho do Vale. Compositor: Rubinho do Vale. *In*: VIVA o povo brasileiro. Intérprete: Rubinho do Vale. Belo Horizonte: ABA, 2000. 1 CD, faixa 4.