

INTRODUÇÃO

O presente trabalho pretende, por meio de uma grande reportagem para revista, contar relatos de pessoas que tiveram suas vidas modificadas em virtude da transformação da paisagem urbana em Jacareí. O objetivo deste relatório é narrar a história de familiares de ex-trabalhadores ferroviários que, após mais de quatro décadas residindo em casas da Rede Ferroviária Federal, tiveram de sair do local para dar passagem à construção das pistas do Anel Viário e do Parque Municipal de Jacareí. A estrada pretende interligar duas rodovias, uma estadual e outra federal, além de ser uma das vitrines da atual administração municipal jacareense (governo no período de 2005-2008).

Para que a grande reportagem seja melhor entendida, foi necessário contextualizar os temas principais que envolvem o fim da ferrovia em Jacareí até chegar às famílias. No primeiro capítulo é possível conhecer o motivo que levou a criação das ferrovias no Brasil, passando pelo cultivo do café no Vale do Paraíba e a necessidade de transportá-lo para outros locais, principalmente para as áreas portuárias. Em seguida, a origem da ferrovia é comentada até o encerramento de suas atividades em Jacareí. Para concluir a primeira parte, a história da cidade é explicada, juntamente com a obra que está sendo realizada pela administração jacareense e que afeta diretamente os objetos de estudo deste Trabalho de Conclusão de Curso (TCC).

No segundo capítulo a modalidade escolhida pelo grupo é explicada: a grande reportagem para revista. É destacada a reportagem literária, o estilo de texto e fotos para revistas e uma breve apresentação do modelo de veículo de comunicação que é utilizado pelo grupo, no caso, a revista Brasileiros.

A seguir, no terceiro capítulo, a diagramação da grande reportagem para revista é o assunto principal. A disposição de texto e foto em uma matéria faz diferença para o leitor, portanto é necessário utilizar artifícios como fotos e infografia para chamar a sua atenção.

A metodologia adotada pelo grupo na realização deste TCC, bem como as técnicas aplicadas para a coleta de entrevistas, é o tema do quarto capítulo. Posteriormente, no quinto capítulo, o destaque é a grande reportagem feita pela

equipe. Nesta parte são explicadas as maneiras que a equipe fez o trabalho, desde a escolha do tema à coleta das entrevistas, assim como a decupagem das sonoras até a diagramação da reportagem. Serão comentadas, também, as dificuldades enfrentadas e o que foi pesquisado para obter informações sobre o assunto. Para encerrar o trabalho, são feitas as considerações finais.

Um desdobramento do objetivo principal do TCC (contar a história das famílias de Jacareí) é a oportunidade que este trabalho oferece de exercitar o uso das ferramentas aprendidas ao longo de todo o curso de Jornalismo, uma vez que exige que se coloque em prática ensinamentos como técnicas de entrevista, redação de textos de conteúdo técnico e científico, fundamentação teórica e fotorreportagem.

Por essa razão, a escolha deste tema é relevante, também, para a formação profissional dos pesquisadores, que pretendem se dedicar ao jornalismo literário e “hardnews”, abrangendo temas cotidianos.

1 – A ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL

1.1 – CAFÉ: O OURO NEGRO DO BRASIL

As terras valeparaibanas ajudaram o desenvolvimento da lavoura do café, explica Weis e Santos (1990). As lavouras do “fruto vermelho” entraram no Vale do Paraíba paulista por volta de 1790, chegando ao chamado “norte” da província de São Paulo. No início do século XIX, o café é mencionado entre os produtos que a província paulista exporta para Minas Gerais e Rio de Janeiro, por via terrestre. Segundo Cruz (1999), por volta de 1840 a monocultura já se estabelece e o café era o produto mais importante, exercendo papel econômico, social e político deste Vale paulista, gerando mais de 86,5%¹ da produção de São Paulo. O café criou uma nova aristocracia, a dos Barões do Café do Vale do Paraíba, que, para manter a monocultura e seu modo de vida, importaram um contingente sem precedentes de escravos africanos, o que provocou mudanças nas classes sociais e na constituição étnica da região, assim como em todo o Brasil.

As vilas, em torno das estradas, foram se constituindo em cidades, as igrejas foram se aformoseando, ergueram-se as Santas Casas e teatros. Em 1836, Jacareí tinha um cirurgião, fato que não acontecia nas demais vilas ao redor. Guaratinguetá, Bananal, Taubaté, Pindamonhangaba, Lorena, Silveiras, São José do Barreiro e Jacareí tinham casas de espetáculos, sempre animados por companhias e grupos profissionais ou amadores. Em 1858, Jacareí tinha 10 jornais e em 1873 o seu “Theatro” ficava na rua da Valla. (WEIS; SANTOS, 1990, p. 36).

Os autores citados anteriormente lembram que todo esse investimento realizado nas cidades vem dos lucros obtidos com a produção e comercialização do café. Por volta de 1874, o movimento nas principais cidades produtoras de café do Vale (Jacareí, Pindamonhangaba, Taubaté e Guaratinguetá) tornou-se intenso com o embarque e desembarque do produto e de outros tipos de mercadorias que eram levados no lombo de mulas, organizadas em tropas e guiadas por senhores que conheciam as terras com a palma da mão: os tropeiros.

¹ Dados do livro “Nossa Senhora da Conceição de Jacarehy”, produzido pela Ind. Papel Simão.

Devido ao crescimento da exportação do café – somente as cidades do “norte” de São Paulo (o Vale) eram responsáveis por 100 mil sacas –, os caminhos precisavam ser melhorados. Pensou-se então na modernização dos transportes.

1.2 – FERROVIA RIO – SÃO PAULO

O desenvolvimento do país, no século XIX, começa a dar seus primeiros passos durante o império de Dom Pedro II, quando é idealizada a construção da primeira ferrovia brasileira. Conforme Neldson Marcolin (2005), em seu artigo “A vida nos Trilhos”, o primeiro trecho de ferrovia a ser construído, em 1854, foi no estado do Rio de Janeiro, em Petrópolis. A intenção de construir os 14,5 quilômetros de ferrovia, segundo o autor, era ligar o porto de Estrela – situado ao fundo da Baía de Guanabara, atual Magé (RJ) – até a localidade de Raiz da Serra, em direção à cidade de Petrópolis. Na época, o porto era a principal rota de chegada e envio de mercadorias para o resto do país.

Ocorre que essa estrada de ferro, a E. F. Mauá, trazia poucos benefícios econômicos por não atingir a região produtora de café no Vale do Paraíba e sua estação inicial não chegava à capital do país, que era o Rio de Janeiro. (MARCOLIN, 2005, p.37).

O governo decidiu, em 1855, construir uma linha que atendesse os cafeicultores do interior e criou a Companhia Estrada de Ferro Dom Pedro II. De acordo com pesquisa feita pela Associação de Engenheiros Ferroviários, em agosto do mesmo ano, sob a direção do engenheiro Christhiano Benedicto Ottoni, foram iniciados os trabalhos de construção. O projeto previa a passagem do trem por Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro². A ferrovia teria dois ramais: um até o povoado de Cachoeira (atual Cachoeira Paulista) e outro para Minas Gerais, conforme Marcolin (2005).

Segundo Weis e Santos (1990), em São Paulo, organizava-se uma companhia destinada a construir uma ferrovia para encontrá-la em Cachoeira.

² <http://www.aenfer.com.br/principal.asp>. Acesso em 04 de junho de 2008.

Em 1872, criou-se a "Companhia São Paulo e Rio de Janeiro", responsável pela linha que sairia de São Paulo e passaria por Mogi das Cruzes, Jacareí, São José dos Campos, Caçapava, Taubaté, Pindamonhangaba, Guaratinguetá, Lorena até Cachoeira Paulista. O encontro dos dois ramais se deu em 1877. O ramal paulista foi denominado Estrada de Ferro do Norte e em terras fluminenses, a ferrovia era conhecida por D. Pedro II. (WEIS; SANTOS, 1990, p. 38).

Até 1890 o escoamento do café ditava o traçado das ferrovias, que eram vistas apenas como auxiliaadoras da produção cafeeira. Após 1890, há uma inversão nessa ordem e as estradas de ferro, agora, passam a ser construídas tendo a função de abrir novas áreas para a expansão agrícola e, conseqüentemente, para o povoamento e comércio de terras. Telles (2006) recorda em seu livro que nas últimas décadas do século XIX ocorreram fatos que provocaram inúmeras concordatas e falências aos fazendeiros do Vale do Paraíba.

(...) a Lei Áurea em 1888, responsável pela libertação dos escravos que, na verdade, eram o motor responsável pela produção do café; a Proclamação da República, em 1889, alterando os sistemas de contatos com a administração central (o Império); e o denominado "encilhamento"³, em 1890, com a desordem financeira atingindo todos os setores econômicos de produção do povo. (TELLES, 2006, p.113).

Carvalho (2007) complementa que o fato mais grave foi o desgaste do solo na região, causado pela erosão intensa em função do sistema geralmente adotado nas plantações cafeeiras. Além disso, o ouro negro⁴ tinha iniciado sua marcha para o oeste paulista, devido às terras serem virgens e inexploradas.

(...) Uma paisagem desolada substitui a azáfama das grandes propriedades, agora abandonadas. Fazendas são postas à venda e as hipotecas chegam aos cartórios.

³ Baseado no sistema bancário norte-americano, o ministro da Fazenda nos primeiros anos da República, Rui Barbosa, estabeleceu uma política monetária baseada na livre emissão de créditos monetários. Desta forma, para estimular a industrialização e o desenvolvimento de novos negócios, os bancos passariam a liberar empréstimos livremente às pessoas, sem mesmo saber das reais condições de pagamento das mesmas. Essa política ficou conhecida como encilhamento. <http://www.brasilecola.com/historiab/encilhamento.htm>. Acesso em 06 de junho de 2008.

⁴ <http://www.historica.arquivoestado.sp.gov.br/materias/anteriores/>. Acesso em 05 de junho de 2008.

Este Vale, que tantos títulos deu ao Império, que sustentou por mais de meio século a economia nacional, terminou por ter em seus caminhos as “cidades mortas”.⁵ (WEIS; SANTOS, 1990, p. 45).

Gerodetti e Cornejo (2005), na obra “As ferrovias do Brasil: nos cartões postais e álbuns de lembrança”, comentam que logo após a proclamação da República, a Estrada de Ferro Dom Pedro II se tornou Estrada de Ferro Central do Brasil. Em 1912, a ferrovia tinha uma extensão de 1.950 quilômetros em tráfego, sendo 295 quilômetros pertencentes ao ramal paulista. Em 1925, a Estrada empregava 20.611 ferroviários efetivos e 7.458 temporários. Em 1957, a ferrovia passou a integrar a Rede Ferroviária Federal S.A. (a RFFSA, também conhecida como Refesa).

Um dos grandes marcos que a ferrovia deixou em Jacareí foi a implantação do ramal do bairro Pagador Andrade, na década de 70. O caminho também ligava São Paulo ao Rio de Janeiro e deixou a ferrovia que passava por dentro da cidade funcionando como “stand-by”, ou seja, só havia movimento de trem dentro da cidade quando ocorresse algum acidente grave no novo ramal, como desmoronamento de terra ou descarrilamento de vagões. Mas a estrada de ferro começou a competir de forma desigual com a rodovia Presidente Dutra, criada na década de 1950, privilegiada para servir São Paulo, Rio de Janeiro e as cidades do Vale do Paraíba. Lencioni (1999) afirma que a política nacional de transportes elegeu a rodovia como o grande transporte de passageiros e cargas e a ferrovia passou a receber menos investimentos.

Em 1998, houve a privatização e compra do trecho pela concessionária MRS, que atualmente a opera para trens de carga. O Trem de Prata, último trem de passageiros que trafegou a linha entre São Paulo e Rio de Janeiro, foi desativado em 31 de outubro do mesmo ano. (GERODETTI; CORNEJO, 2005, p. 21).

A partir deste cenário, procurou-se, de todas as maneiras possíveis, desenvolver a malha viária de Jacareí. Uma das medidas que foram tomadas previa a retirada dos trilhos da estrada de ferro para a realização de obras que

⁵ O autor se refere ao livro “Cidades Mortas”, escrito por Monteiro Lobato em 1919.

pudessem melhorar o sistema viário da cidade. A administração municipal jacareense conseguiu realizar esta medida em 2003 (LENCIONI, 2008⁶).

1.3 – CONHECENDO JACAREÍ

Weis e Santos (1990) explicam que os primeiros povoadores brancos do Vale do Paraíba paulista saíram diretamente de São Paulo, na época chamada de São Paulo de Piratininga e citam pesquisa de Sérgio Buarque de Holanda sobre a criação da vila de Jacareí.

Uma das razões da fundação de Jacareí (conceição do Paraíba) estava na dificuldade dos habitantes das roças, no entorno da região, de alcançarem Mogi das Cruzes, onde levavam as mulheres e filhos para os serviços religiosos. Era tão montanhoso e inóspito o caminho entre Mogi e Jacareí que era chamado, desde os primeiros povoadores, de os “sete pecados mortais”. (HOLANDA 1975 apud WEIS; SANTOS, 1990, p. 23).

Em 1652, inicia-se a povoação de Nossa Senhora da Conceição de Jacareí por iniciativa de Antônio Afonso, seus filhos e agregados, sendo, posteriormente, elevada a Vila em 22 de novembro de 1653.

Os primeiros povoadores brancos e mamelucos do Vale do Paraíba paulista saíram diretamente de São Paulo. Vinham através de Mogi das Cruzes até a aldeia da Freguesia da Escada onde iam de canoa até a região de Jacareí, de onde seguiam em demanda ao sertão, a cavalo ou a pé (WEIS; SANTOS, 1990, p. 23).

De acordo com Lencioni (1974), desde essa data não se tem mais nenhuma informação documentada que permita traçar a evolução urbana de Jacareí até 1800, ou seja, são quase 150 anos de história que não foram registrados.

Nada há mais fascinante que recompor historicamente as origens e a evolução da cidade – núcleo habitacional dos povos. Toda cidade tem sua história – a história única de suas origens e de seu desenvolvimento, tão personalizada quanto a da vida humana. Ela é o palco dos acontecimentos históricos do passado e do presente;

⁶ Entrevista concedida pelo historiador Benedito Sérgio Lencioni, em 31 de outubro de 2008.

é ao mesmo tempo o cenário dos dramas íntimos dos indivíduos que nela vivem. Pelas suas artérias pulula a vida diversificada de seus seres que lhes empresta a tônica de seu comportamento social, de suas alegrias, de suas preocupações. A cidade é pois um fenômeno natural, sujeito às mutações do tempo, no espaço ocupado pelo homem. (LENCIONI, 1974, p. 21)

A denominação Jacaré-ig (Rio de Jacarés) transformou-se, mais tarde, pelo uso popular, em Jacareí. Isto porque o rio Paraíba do Sul abrigava diversas espécies do animal, que se tornou motivo de lendas entre os moradores da cidade.

A então Vila já possuía, em 1695, algumas casas cobertas de telha. O núcleo inicial do povoado parece ter sido o local da igreja do Avareí, porém seu arredor era muito alagadiço, o que fez com que um novo aglomerado de casas passasse a se desenvolver no local do largo da igreja Matriz, conforme relato de Weis e Santos (1990). O título de cidade foi dado ao território devido à criação de uma lei provinciana que elevou a então vila à categoria de cidade em 3 de abril de 1849.

Contudo, a cidade só se desenvolveria com a chegada do café. Cruz (2004) destaca que o plantio do “fruto” fez com que chegasse à cidade um contingente de escravos negros e também produtores do “fruto”, que enriqueceram rapidamente a região do Vale do Paraíba. Em 1875, Jacareí passa a receber a Estrada de Ferro do Norte, construída para transportar o café a diversas regiões do país.

A Ferrovia Rio São Paulo – Estrada de Ferro D. Pedro II – foi construída com recursos do Tesouro Imperial e a Estrada de Ferro do Norte foi construída por capitalistas e fazendeiros paulistas, em 1869. Entre os acionistas do ramal paulista, que cortava o Vale do Paraíba, temos o Conde Moreira Lima (de Lorena) e João da Costa Gomes Leitão, cafeicultor e escravocrata de Jacareí. (LENCIONI, 1974, p.38).

Durante este período do século XIX, a cidade vivia do comércio da lavoura cafeeira, sua principal riqueza. Conforme Weis e Santos (1990), Jacareí era cabeça de comarca, abrangendo os municípios de Jacareí, Santa Branca, Santa Isabel e Mogi das Cruzes, além de ser porto na linha de navegação pelo rio Paraíba do Sul desde a região de Guararema até a Cachoeira de Lorena. Seus

principais edifícios eram a cadeia, o Hospital de Misericórdia, o Theatro e o Cemitério Municipal. Após a abolição da escravatura, em 1888, e o advento da República, no ano de 1889, em Jacareí ocorreu a formação de um pólo fabril, primeiramente com a implantação de empresas de tecelagem, que consolidou o trabalho assalariado, conforme Esper e Sasaki (2004).

Essa mão-de-obra operária formou-se por ex-escravos e imigrantes europeus. Os imigrantes japoneses atuaram na agricultura, enquanto os sírio-libaneses se direcionaram para as atividades comerciais. (ESPER; SASAKI, 2004, p. 3).

Segundo Lima (2004), o crescimento urbano intensificou-se com as fábricas têxteis instaladas no fim do século XIX, como a Malharia Nossa Senhora da Conceição. Logo nas primeiras décadas do século XX, essas instituições foram beneficiadas com a instalação da Rodovia SP-66 (Estrada Velha Rio–São Paulo), inaugurada em 1928 e pouco depois pavimentada.

Esses novos meios de transporte, que atenderam ao Vale em toda a sua extensão, permitiram e provocaram a instalação de grande número de cotonifícios e tecelagens, que começaram com o processo artesanal e se modernizaram, com o crescer das cidades e da demanda. (WEIS e SANTOS, 1990, p. 48).

No fim do século XIX, a plantação de café diminuiu bruscamente a produção na região do Vale do Paraíba devido ao desgaste do solo. O novo foco, segundo Lencioni (2008), era o Oeste Paulista, onde dois fatores foram importantes: havia maior concentração de imigrantes europeus trabalhando em lavouras e a terra era “nova”. Com a queda da produção de café, a ferrovia na região passou a receber menos trens de carga e mais trens de passageiros. A representação desse elevado número de passageiros é a passagem do “trem de aço” por Jacareí, na década de 1930, e que fazia uma sofisticada viagem entre Rio de Janeiro e São Paulo (CRUZ, 2004).

Lencioni (1999) afirma que neste período Jacareí viveu um crescimento cultural e social devido ao Colégio Nogueira da Gama, instalado na cidade.

Neste período, Jacareí não era dotada de encanamento de água potável e rede de afastamento de esgoto, mas o Colégio Nogueira da Gama já possuía esses benefícios. A cidade era conhecida

como a Atenas Paulista, pois a maioria das pessoas que vinham estudar na cidade era de fora, devido ao reconhecimento que o colégio tinha. (LENCIONI, 1999, p.81).

O Colégio Nogueira da Gama, hoje em funcionamento em Guaratinguetá, foi considerado o segundo melhor colégio do estado de São Paulo. Alunos de outras cidades vinham estudar em Jacareí. O fundador da escola, o professor Lamartine Delamare Nogueira da Gama, escolheu Jacareí por ser uma localidade que apresentava condições geográficas e topográficas ideais, ficava (na época) a duas horas da capital paulista e tinha clima ameno e salubre (Lencioni, 1999).

Jacareí contava, ainda, com vários jornais em circulação semanal nesta época. De 1924 a 1949 foram fundados 25 jornais na cidade; alguns sobreviveram por anos, outros só circularam, no máximo, quatro vezes, de acordo com o historiador Benedicto Sérgio Lencioni no livro “A história da imprensa em Jacareí”.

No período antecedente à Segunda Guerra Mundial, Jacareí era considerada a Manchester Paulista, comparando-se à cidade da Inglaterra que tinha seu desenvolvimento bem avançado. A cidade foi crescendo com a instalação de outras empresas têxteis no município. (LENCIONI, 2008).

A partir de 1950, a industrialização foi acelerada com a vinda de empresas de grande porte e grupos multinacionais. Conseqüentemente, aumentaram as oportunidades de emprego, atraindo trabalhadores do próprio Vale do Paraíba, da região Sudeste e, posteriormente, da região Nordeste.

Conforme Esper e Sasaki (2004), a inauguração da Rodovia Presidente Dutra, em 1951, a instalação de indústrias às margens dessa rodovia e a valorização de terras na região central da cidade levaram à formação de bairros populares distantes do centro. As classes mais privilegiadas ocuparam as áreas mais altas em torno do centro e, posteriormente, as áreas de várzea, não mais inundáveis após a construção da Represa de Santa Branca, em 1960.

O processo de crescimento urbano deu-se de forma acentuada até a década de 70, decorrente de um novo parque industrial e da migração, sendo constante até a atualidade.

Nesse contexto, emergiram os problemas das moradias populares, da insuficiência de equipamentos urbanos na periferia e da violência urbana. Nas décadas de 80 e 90, o parque industrial diversificou-se e cresceram os setores de serviços e comércio, ocupando respectivamente 36% e 60% da População Economicamente Ativa (PEA)⁷.

O último censo demográfico, realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), em 2007, registrou que Jacareí tem 207.028 habitantes. Conforme os dados, a cidade está entre os 100 municípios que têm maior participação no Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro com R\$ 3.423.133.000,00, valor que corresponde a 0,16% do total arrecadado.

Segundo Lencioni (2008), a população da cidade aumentou e era preciso realizar obras para que Jacareí se adaptasse ao novo número de pessoas e carros que passaram a circular pelas ruas diariamente. Uma das adaptações começou a ser pensada em 1998, mas foi executada a partir de 2004: o Anel viário de Jacareí, que melhoraria a fluidez do trânsito nas ruas antigas da cidade.

1.4 – A OBRA DA DISCÓRDIA

Prevista para ser realizada no primeiro mandato do prefeito Marco Aurélio de Souza, que assumiu o governo em Jacareí no ano de 2000, a obra foi um dos principais projetos que impulsionaram a reeleição do candidato, em 2004. O processo de retirada dos trilhos das linhas férreas se iniciou em 2003 e os processos de remoção das famílias, que moravam nas antigas casas da Rede Ferroviária Federal, foi instaurado em 2004. Segundo a Prefeitura Municipal de Jacareí, a área foi adquirida da RFFSA em 30 de abril de 2004.

Parte da área dentro do projeto do Parque mantém 8 casas remanescentes da antiga RFFSA. A área foi adquirida pela Prefeitura de Jacareí no dia 30/04/2004. Até o momento duas casas já foram removidas para dar lugar à área verde. O processo de remoção das famílias que permanecem na área pública continua no Judiciário. (Prefeitura Municipal de Jacareí, 2006).

⁷ Dados gerais do município de Jacareí, 2004. Fonte: Prefeitura Municipal de Jacareí.

No local onde já se efetivou a desapropriação foram erguidas quadras poliesportivas e construídas as pistas que dão continuidade à ligação de bairros importantes da cidade de Jacareí. Projeto que é uma tentativa de desafogar o trânsito no município. A compra da área está registrada no Cartório de Imóveis do Rio de Janeiro e um dos itens transcritos do ofício é o seguinte trecho: “a desocupação da área é fundamental para a realização das obras de expansão da malha viária da região central de Jacareí”. O documento diz, ainda, que “os réus – os moradores, entre eles a família Rocha – ocupam a área irregularmente, em razão de invasões ou por sucederem ex-funcionários da Rede Ferroviária que lá residiam por força de contrato de trabalho”.

A Prefeitura de Jacareí declarou que foram realizadas várias tentativas para que os moradores desocupassem o local. Entretanto, alguns deles que entraram com ação na Justiça, quando do recebimento da ordem de despejo, ganharam a causa em primeira instância. Assim, as obras foram impedidas de continuar. Segundo estes moradores, o assunto, até o momento, não havia sido resolvido.

Os processos estão em andamento nas 2ª e 3ª varas cíveis, sob os seguintes números de registro: 1674/07 (2ª vara) e 1673/07 (3ª vara).

A seguir, algumas informações sobre a obra:

Anel viário

Início em outubro de 2007

Empresa: Construtora Kamilos Ltda.

Valor da obra: R\$ 8.725.228,15, sendo: R\$ 1.462.500,00 – Caixa Econômica Federal – Ministério das Cidades; R\$ 877.500,00 – Caixa Econômica Federal – Ministério do Turismo; R\$ 4.152.400,00 – Caixa Econômica Federal – Ministério das Cidades, totalizando, por parte do Plano de Aceleração do Crescimento (PAC), do Governo Federal, a verba de R\$ 6.492.400,00. Em contrapartida, a Prefeitura de Jacareí disponibilizou a verba de R\$ 2.232.828,15 para a obra, que tinha como prazo de entrega o mês de agosto de 2008 (o que não aconteceu).

Parque Municipal

Empresa: ECG Engenharia Construções e Geotecnia Ltda.

Valor: R\$ 2.474.342,04 (recurso próprio)

Área total: 42 mil m² serviços/equipamentos: 01 quadra de tênis, 05 quadras poliesportivas, 01 quadra de bocha, 01 quadra de malha, 02 quiosques, 01 lanchonete, 01 sanitário/vestiário, 03 portarias, 01 palco, 01 fonte, área de lazer infantil, área de lazer longevidade, paisagismo, estacionamento para 106 vagas.



Figura 1: Obra do Parque Municipal e do Anel viário – Ângulo 1.

Fonte: Prefeitura Municipal de Jacareí (2008)



Figura 2: Obra do Parque Municipal e do Anel viário – Ângulo 2.

Fonte: Prefeitura Municipal de Jacareí (2008)

A inauguração do Parque Municipal e das pistas do anel viário estava prevista para o fim de 2008, mas devido aos atrasos e aos problemas encontrados pela Prefeitura (com a remoção das famílias), a inauguração pode ser transferida para outra data.

2 – MODALIDADE: GRANDE REPORTAGEM

Foram apresentadas ao grupo as modalidades para a execução do trabalho, entre elas a grande reportagem, o vídeo-documentário e produção de revista. Com o tema decidido, houve a dúvida sobre qual tipo de comunicação jornalística, ou veículo, suportaria e difundiria melhor as memórias dos entrevistados.

Qual seria a forma mais eficiente de transmissão dos sentimentos e vivências de ex-trabalhadores ferroviários e seus familiares? Ainda restava uma dúvida entre o livro-reportagem e a grande reportagem. A segunda opção foi a escolhida, por ser possível transcrever a história utilizando-se de imagens e arte gráfica.

2.1 – A REPORTAGEM

Segundo Vilas Boas (1996), a reportagem sempre ocupou o primeiro lugar na cobertura jornalística. Mas o autor ressalta que nem toda notícia é reportagem.

A notícia muda de caráter quando demanda uma reportagem. A reportagem é mostrada como e por que uma determinada notícia entrou para história. Desdobra-se, pormenoriza e dá amplo relato aos fatos principais e também aos fatos subjacentes da notícia. Quando a notícia salta de uma simples nota para uma reportagem, é preciso ir além, detalhar, questionar causas e efeitos, interpretar, causar impacto. (VILLAS BOAS, 1996, p. 43).

É destacado, também, que uma boa reportagem não deve abrir mão da pesquisa, sob pena de alterar o espírito de investigação, curiosidade, desafio e surpresa, que estão acima de tudo.

Para exemplificar a possibilidade de descrição e ambientação de uma história, segue o trecho retirado do livro “O gosto da guerra”, de José Hamilton Ribeiro.

São velhinhas simples que dão um plantão silencioso, às vezes o dia todo. Se um enfermeiro lhes oferece um biscoito ou uma fruta, elas aceitam e comem, quietinhas. Se ninguém lhes oferece nada, passam o dia ali, sem comer. Algumas ficam à noite também, vai

ver que vieram de longe e não podem voltar. Dormem agachadas, num cantinho da cama, para onde sobem depois que se apagam as luzes. De manhã, quando as luzes se ascendem, elas descem rápido, depressa se ajeitam e quem não viu a operação toda tem a impressão de que elas passaram à noite de pé. Conversam muito pouco com os filhos; com os outros não conversam nada. Parece que tudo que têm a dizer dizem com os olhos. (RIBEIRO, 2005, p. 60).

O autor conta sua experiência na cobertura da guerra no Vietnã e neste trecho descreve as mães em visita aos vietnamitas que, como ele, estavam internados em um hospital por conseqüência de ferimentos da guerra. O livro-reportagem “O gosto da guerra” é a transcrição da matéria realizada para a revista “Realidade” no ano de 1968.

Em 1968, dois anos depois de aberta, *Realidade* era a mais importante revista brasileira. Fruto de suas pautas ousadas, do jornalismo de profundidade e da qualidade do texto (que em muitos casos beirava a literatura), ela representou um avanço no modo de fazer revista que chegou a alterar a geografia editorial brasileira. Até então a capital das revistas era o Rio de Janeiro (Cruzeiro, Manchete etc.), desde então – e para sempre – passou a ser São Paulo. (RIBEIRO, 2006, p. 173).

Fundada, em 1965, pela Editora Abril, a revista “Realidade” marcou época no jornalismo brasileiro. Inspirada no conceito norte-americano de *new journalism* ou jornalismo literário⁸ e com reportagens que chamavam a atenção em sua forma e conteúdo, obteve sucesso imediato, mesmo em um país sem grande tradição de leitura como o Brasil.

A proposta editorial de *Realidade* vinha responder às expectativas geradas por essa conjuntura cultural: uma proposta marcada, a um só tempo, no sentido de que situava o leitor no âmbito universal dos problemas do seu tempo, mas não o fazia de forma acanhada ou apenas plástica; fazia isso desnudando a crise do contemporâneo. A revista procurava dar ao público a dimensão essencial de suas indagações através de uma extraordinária variedade temática [...]. (FARO, 1999, p.89).

⁸ O *New journalism* ou jornalismo literário foi um movimento criado na década de 1960 nos Estados Unidos, tendo como um dos principais líderes o autor Truman Capote. Seu livro “A Sangue frio”, lançado em 1965, foi considerado o mais sensacional romance de não-ficção.

Outra marca relacionada à revista era o "jornalismo texto", pois o repórter podia, finalmente, criar modos de representação verbal diferentes dos modelos importados. Nesse caso, o trabalho do jornalista era participar da vida do personagem, de maneira que o próprio repórter se transformava num personagem. Isso explicava a riqueza dos detalhes na narrativa. Em outras palavras, o trabalho da "Realidade" era transformar em texto os acontecimentos sociais. Exercendo a função de reportagem social, muitos assuntos como fome, miséria, guerras, religião e política sempre eram pautados, segundo Faro (1999).

A revista fechou em 1976 por vários motivos. Ainda conforme Faro (1999), um deles foi a implantação do Ato Institucional – 5, que tinha forte poder de censura aos meios de comunicação e decretou a sentença de morte da revista.

Como a Realidade era uma forte 'instituição política', sofreu forte censura. Os assuntos polêmicos que costumavam abordar em cada edição foram proibidos. Nessa época, a tiragem da revista chegava aos 500 mil exemplares. Roberto Civita (dono da Editora Abril) tinha como objetivo chegar a um milhão de exemplares. Se não fosse o AI-5, provavelmente teria alcançado. Com a decadência e a censura controlando as pautas e os textos, os jornalistas foram se demitindo, até que toda a equipe se desmanchou. (FARO, 1999, p.281)

"Realidade" pode ser vista como um divisor de águas na história do jornalismo brasileiro: ela organizou, sob a forma da reportagem, a participação do profissional de imprensa nas questões colocadas em sua época. O estilo de reportagem dela ainda é seguido por diversos repórteres que estão em outras revistas, como a "Piauí" e a "Brasileiros".

Ricardo Kotscho é um dos repórteres que defende a grande reportagem no estilo literário, mas real. Destaca-se de uma entrevista que ele deu ao site "Jornalismo", em 21 de junho de 2007, a seguinte frase: "O jornalismo perdeu o contato com a realidade"⁹. Em seu livro "A prática da reportagem", Kotscho diz que a grande reportagem está desaparecendo.

Além de custarem muito caro na fase de produção, as grandes reportagens ocupam muito espaço, cada vez mais rarefeito nas

⁹ http://www.jornalismo.com.br/index.php?option=com_content&task=view&id=132, acessado em 02 de novembro de 2008.

redações. E há cada vez menos repórteres dispostos a encarar o desafio de entrar de cabeça em um assunto, esquecer tudo o mais para, no fim, ter o prazer de contar uma boa história. A grande reportagem rompe todos os organogramas, todas as regras sagradas da burocracia – e, por isso mesmo, é o mais fascinante reduto do Jornalismo, aquele em que sobrevive o espírito de aventura, de romantismo, de entrega, de amor pelo ofício. (KOTSCHO, 2000, p.71)

O autor ressalta ainda que é necessário pesquisar sobre o tema e montar um roteiro. Assim, será possível saber direito quem deve ser procurado em cada ponto desse roteiro, quais são os personagens, situações e lugares mais ricos. “O que vier a mais de imprevisto, é lucro”, afirma Kotscho.

Cada veículo tem um próprio estilo de reportagem. Segundo Vilas Boas (1996), o jornal diário tem de noticiar as exceções, ou seja, tudo aquilo que escapa à normalidade. O autor afirma também que, diferentemente do jornal, a revista de informações deve tratar o conceito de notícia de um modo mais amplo, restabelecendo um contexto maior. Esse estilo de texto para revistas é o assunto do próximo capítulo.

2.2 – O ESTILO DA REPORTAGEM

Segundo Vilas Boas (1996), o estilo jornalístico pode ser o ângulo em que o jornalista ou o veículo se coloca, levando em conta o leitor ao qual se dirige. Ele complementa, ainda, que o estilo é a maneira de escrever e também a maneira de ser do veículo.

A grande reportagem que será elaborada foi pensada para ser veiculada em revista. Uma das vantagens deste veículo de comunicação é que a revista oferece muitos recursos gráficos para se contar uma história. Para Marília Scalzo (2004), o bom jornalista de revista é aquele que, de antemão, consegue visualizar a matéria já editada na página.

O texto, por mais perfeito que seja, será sempre melhor compreendido e atraente quando acompanhado de uma boa fotografia ou de um infográfico bem feito. [...] Isso não significa que você deva saber fotografar ou diagramar páginas; mas precisa ser

capaz de avaliar que é uma boa foto, e de que forma ela pode ser utilizada para tirar melhor proveito informativo de uma página. Isso aprende-se na prática, observando o uso dos recursos visuais em revistas, livros, cartazes e até no cinema. (SCALZO, 2004, p. 58)

A matéria produzida pela equipe será narrativa, conforme descreve Oswaldo Coimbra.

A característica fundamental da estrutura da reportagem narrativa é a de conter os fatos organizados dentro de uma relação de anterioridades ou de posterioridade, mostrando mudanças progressivas de estado nas pessoas ou nas coisas. (COIMBRA, 2002, p.44)

Ao mesmo tempo, o texto se transforma em reportagem descritiva (contando detalhes da cena e da personagem) estilo perfil. Segundo Coimbra (2002), deve ser chamado de perfil o texto que enfoca uma personagem, protagonista da história (a de sua própria vida).

Um veículo de comunicação que tem o estilo da reportagem descritiva perfil e dá oportunidade de contar a história real de um personagem foi a revista “Brasileiros”, criada em 2007.

2.3 – ESTILO DA REVISTA

A reportagem feita é baseada nos moldes e estilo de texto da revista “Brasileiros”. Criada em julho de 2007, a revista mensal tem como foco o Brasil e seus grandes desafios e, principalmente, seus habitantes e suas histórias. O diretor de redação da “Brasileiros”, Hélio Campos Mello, afirma no editorial da edição número 1 da revista:

Qualquer morador do Brasil, qualquer brasileiro fora do País, qualquer um que tenha uma boa história para contar nos interessa. Célebre ou anônimo, bonito ou feio, rico ou pobre, alegre ou triste, morador dos Jardins, de Ipanema ou dos grotões, conservador ou revolucionário. Nós iremos atrás de cada um deles para trazer o Brasil até o leitor. Não queremos reinventar a roda, mas olhar para o Brasil de forma mais atenta, fugir um pouco do eixo São Paulo-Rio-Brasília. Sempre digo que o noticiário do país tem Brasília demais e Brasil de menos. (MELLO, 2007, p. 7)

Pensando neste estilo e na oportunidade de acrescentar mais uma história que merece ser contada, o grupo decidiu realizar a grande reportagem como a revista “Brasileiros” faz. “Vamos trazer as grandes reportagens de volta ao jornalismo de revista do país”, afirma Hélio Campos Mello.

As grandes reportagens na revista “Brasileiros” são resultado da parceria entre repórter e fotógrafo, postura fundamental para a prática do bom jornalismo. Ainda conforme o Hélio Campos Melo, “belas imagens e entrevistas com conteúdo vão desbravar o Brasil e ‘apresentar brasileiros a brasileiros’”.

Repórter e fotógrafo têm que trabalhar sempre juntos, como os autores da letra e da música de uma composição. A foto comprova a notícia com a imagem. O repórter nunca deve esquecer que o texto e as fotos têm exatamente a mesma importância dentro de uma reportagem. (KOTSCHO, 2000, p.20)

Por isso, o repórter não só pode como deve se preocupar com o trabalho do fotógrafo – e vice-versa.

2.4 – FOTOJORNALISMO

A grande reportagem “O preço do progresso” trará em suas páginas duas possibilidades de leitura: o texto e a fotografia. Para isso o grupo adotou umas das vertentes mais preciosas da fotografia, o fotojornalismo.

Desde seu surgimento e ao longo da sua trajetória, até os nossos dias, a fotografia tem sido aceita e utilizada como prova definitiva, “testemunha da verdade” do fato ou dos fatos. (KOSSOY, 2000, p.19)

E é com essa afirmação que se pode dizer que a própria fotografia já nasceu com características jornalísticas, mesmo assim demorou-se um tempo para que a mesma fosse aceita dentro da imprensa como fonte de informação e não apenas como uma simples ilustração.

Alguns editores desvalorizavam a seriedade da informação fotográfica e também consideravam que as fotografias não se enquadravam nas convenções e na cultura jornalística dominante. (SOUSA, 2002, p. 13)

Em 1904, surge o primeiro tablóide fotográfico, o “*Daily Mirror*”, que marca um começo de mudança conceptual da maneira de se usar a fotografia dentro de um meio de comunicação jornalístico.

Segundo alguns estudiosos do jornalismo, é somente com a Primeira Guerra Mundial que surge o fotojornalismo moderno.

Durante o período pós-guerra, o mundo se encontrava numa situação de ebulição nos meios da arte, letras e ciência. Isso influencia diretamente a imprensa e abre espaços para a fotografia em seus vários âmbitos, inclusive o jornalístico.

Segundo Sousa (2002), aparecem, durante os anos vinte e anos trinta do século XX, as grandes revistas ilustradas como “*a Vu*”, “*Regards*”, “*Picture Post*” e “*Life*”, que focam a fotografia.

Nota-se que junto com toda esta “inovação no jornalismo” acrescenta-se grandes avanços tecnológicos nos equipamentos fotográficos como: flashes, câmeras 35mm com lentes mais luminosas e filmes mais sensíveis, que tornam mais fácil e mais ágil o trabalho do repórter fotográfico. Assim, a fotografia daquela época torna-se um pouco mais parecida com a que é vista hoje.

Assim, começa a insinuar-se, com força, no “fotojornalismo do instante”, a noção do que, mais tarde, Henri-Cartier Bresson classificará como “momento decisivo”. (SOUSA, 2002, p. 19)

Após este período de conquista, o fotojornalismo se torna peça quase que indispensável da matéria, ora atuando como fonte principal de informação, ora como complemento do texto jornalístico.

Tudo isso resultou em uma cobrança ainda maior por parte dos editores em relação ao material fotográfico, exigindo dos repórteres uma fotografia mais arrojada.

Sensibilidade, capacidade de avaliar as situações e de pensar na melhor forma de fotografar, instinto, rapidez de reflexos e curiosidade são traços pessoais que qualquer fotojornalista deve possuir, independentemente do tipo de fotografia pelo qual enverede. (SOUSA, 2002, p. 09)

A função da fotografia não é de apenas informar “hoje”. Seu uso como fonte histórica também é reconhecido.

As imagens fotográficas, entretanto, não se esgotam em si mesmas, pelo contrário, elas são apenas o ponto de partida, a pista para tentarmos desvendar o passado. (KOSSOY, 1980, p.21)

É nesse âmbito que o fotógrafo David Drew Zingg relata a fotografia em seu livro “As melhores fotos”.

Fotografia é história, e é essa a sua função fundamental. A máquina mostra os dias de hoje àqueles que queiram ver os dias de hoje. Mas a máquina também mostra o ontem àqueles que queiram aprender. (ZINGG, 1989, p.05)

Também no livro “A imprensa na história do Brasil – fotojornalismo no século XX” fica clara a ligação entre fotografia, personagem e, mais uma vez, a história.

Não há identidade sem memória, e a fotografia torna esse resgate possível, fazendo um elo entre o personagem e sua história individual e coletiva, resgatando da memória visual a expressão de seu universo. (MUNTEAL; GRANDI, 2005, p.13)

É dessa forma que a fotografia irá agir na grande reportagem “O preço do progresso”, cujo objetivo é informar e, sobretudo, documentar o que existe hoje e que amanhã poderá não estar mais lá.

3 – DIAGRAMAÇÃO DA GRANDE REPORTAGEM

Após a realização da matéria, a segunda parte importante para uma reportagem de revista é a diagramação. Segundo Marília Scalzo (2004), *design* em revista é comunicação, é informação, é arma para tornar a revista e as reportagens mais atrativas e mais fáceis de ler. A autora diz ainda que tanto quanto os jornalistas os *designers* devem estar preocupados o tempo todo com a melhor maneira – a mais legível – de contar uma boa história.

Em artes gráficas, diagramação nada mais é do que desenhar a maneira que o texto ou foto vai ficar em uma revista, anúncio, catálogo, folheto ou qualquer outra peça, distribuindo e colocando as coisas no devido lugar, obedecendo ordens simétricas ou assimétricas. Segundo Newton Cesar, autor do livro “Direção de arte em propaganda”, a diagramação segue três características básicas.

Primeiramente, textos em colunas, o que facilita muito a leitura no casos de um espaço muito grande ou textos em dois ou até um único bloco, geralmente usados em anúncios; pesos diferenciados entre títulos, subtítulos e textos; alinhamentos: centralização, justificação, texto à direita, texto à esquerda. Esses exemplos, normalmente encontrados em peças gráficas, são corretos, equilibrados, bons. (CESAR, 2002, p.154)

Um outro fator importante para a diagramação é a tipologia. Para que um *layout* fique bom, é importante usar todos os recursos da tipologia e sua importância na peça gráfica.

Só use determinada fonte se estiver absolutamente certo que está adequada. Deve-se experimentar os tipos de letras com o computador, verificar a legibilidade, definir uma, no máximo duas fontes para o trabalho e se você tiver facilidades e souber criar fontes, aproveite. Vale a pena tentar. (CESAR, 2002, p.173)

O texto de revista é diferente daquele utilizado em jornal, Internet, televisão, livro e rádio. Além de conter informações de qualidade, exclusivas e bem apuradas, o texto de revista precisa de um tempero a mais, pois o leitor espera receber a informação de forma prazerosa (SCALZO, 2004). O tom e a linguagem, que vão percorrer todas as páginas, se não forem os mesmos, devem também ser

o mais semelhantes possível. Cada revista tem sua “voz” própria, expressa na pauta, na linguagem e em seu projeto gráfico.

A utilização de artifícios em uma reportagem de revista é muito importante para chamar a atenção do leitor. A utilização de boxes, por exemplo, é bom para destacar uma informação dentro de uma matéria.

O *Box* é a denominação dada pelos projetistas gráficos à cercadura feita com filetes em determinada matéria para destacá-la, a fim de dramatizar o conteúdo jornalisticamente falando. O *Box* deve ser usado em um único artigo da página ou cercado a página inteira. A cercadura em mais de um artigo da mesma página, sem critério de uso, pode trazer problema de equilíbrio e um visual fatigante. (COLLARO, 1987, p.76)

Definido o projeto gráfico, começa a tarefa de fechar cada edição. É quando diagramadores, jornalistas e fotógrafos sentam-se juntos para editar uma reportagem, pois o resultado destes profissionais juntos é sempre melhor do que cada um deles tentarem realizar o trabalho sozinho, afirma Scalzo (2004).

3.1 – FOTOGRAFIA NA REVISTA

Segundo Scalzo (2004), quando alguém olha para uma página de revista, a primeira coisa que vê são as fotografias. “Antes de ler qualquer palavra, é a fotografia que vai prendê-lo àquela página ou não”, complementa.

As fotos provocam reações emocionais, convidam a mergulhar em um assunto, a entrar em uma matéria

Por isso, ter fotos boas em mãos é fundamental. Elas devem excitar, entreter, surpreender, informar, comunicar idéias ou ajudar o leitor a entender a matéria. Em uma época carregada de apelos visuais, o uso da fotografia tornou-se ainda mais relevante. Mas não basta ter fotos boas. É preciso saber posicioná-las nos lugares nobres de cada página, isto é, os de maior visibilidade em uma revista (o canto direito superior de uma página ímpar, por exemplo). Afinal, não adianta ter uma foto excelente na mão e espremê-la no pé da página ou cortá-la na junção entre duas páginas diferentes. (SCALZO, 2004, p.70)

Fotografar é escrever com a luz, afirma Cesar (2002). Outras coisas contam: o equilíbrio, o tema, a composição. Contudo, para que a imagem esteja

adequada, é necessário analisar a foto sobre vários aspectos: sensibilidade e observação; composição da foto; dramaticidade e perspectiva; e luz e forma.

As revistas buscam sempre publicar as melhores imagens e, se há qualquer possibilidade de melhorá-las, a tentação de manipular é grande. O fato é que a fotografia e a revista parecem ter nascido uma para outra. Desde que foi lançada a primeira revista ilustrada, elas nunca mais se separaram. (SCALZO, 2004, p.71)

O mesmo autor - citado acima - afirma, ainda, que fazer reportagem visual, em princípio, é como fazer qualquer reportagem, correndo atrás do fato, ouvindo fontes, selecionando informações. Depois, com a informação na mão é que se escolhe a melhor forma de levá-la ao leitor. “Na reportagem visual iremos lidar com elementos como fundo, locação, luz, disposição”, afirma Scalzo (2004). Fotografia e texto devem ter diálogo e o profissional dessa área tem que desenvolver a capacidade de ver, além de terem na cabeça um vasto arquivo de referências visuais, pois tudo que está em sua volta chama a atenção, “já que vivemos em meio a um turbilhão de informações visuais”, como conclui Newton (2002).

3. 2 – INFOGRAFIA

O desenho sempre foi uma poderosa forma de comunicação. Antes da fotografia, a realidade era retratada com pigmentos de cores e traços de lápis. E mesmo com a fotografia, a ilustração não perdeu lugar. Segundo Cesar (2002), de 1960 até o fim da década de 1980, assim como a fotografia, as ilustrações eram muito solicitadas para completar um texto, mas as ilustrações enfraqueceram na década de 1990. Com o computador, os espaços foram reduzidos. Assim, para acompanhar a nova tecnologia, alguns encararam o computador como um aliado, uma ferramenta, e passaram a fornecer ilustrações digitais.

Esse recurso é ótimo para descrever processos (como um acidente de avião que tenha acontecido) para fazer analogias (de tamanho, tempo e espaço) e para explicar coisas que são grandes demais (galáxias, constelações) ou pequenas demais (células, partículas subatômicas). Usando-o com criatividade e

racionalidade, você pode extrair do texto todo tipo de informação não narrativa que dificulte a leitura, como dados numéricos, por exemplo – os números estão sempre mais fáceis de entender quando estão dispostos em forma de gráficos e tabelas e transportados para os infográficos. (SCALZO, 2004, p.75)

Em revistas e jornais, o tipo de ilustração utilizada é editorial, que sintetiza uma idéia e serve de complemento ao texto para que a mensagem seja interpretada da maneira mais correta possível. Editoras de revistas ou livros aproveitam ao máximo os recursos de ilustrações, conforme Cesar (2002).

Checar as informações de um infográfico é tão importante quanto checar as informações de um texto. Qualquer erro, por menor que possa parecer, destrói todo o trabalho (SCALZO, 2004). Simplificar um infográfico, tirar todos os excessos meramente decorativos, é muitas vezes o grande segredo para deixá-lo mais claro.

4 – METODOLOGIA

Primeiramente, foi definido o tema por meio de reuniões entre orientadores e o grupo, pois o assunto do trabalho estava muito amplo. A equipe faria um vídeo-documentário sobre os trabalhadores ferroviários no Vale do Paraíba, mas viu-se a inviabilidade do projeto e a falta de tempo para que este fosse realizado com sucesso. Depois, a dupla escolheu pela realização da grande reportagem para o veículo “revista” sobre a mudança de vida de familiares de ex-trabalhadores ferroviários.

Para a elaboração dos capítulos deste relatório, o grupo realizou um trabalho de pesquisa exploratória.

As pesquisas exploratórias têm como principal finalidade desenvolver, esclarecer e modificar conceitos e idéias, com vistas na formulação de problemas mais precisos ou hipóteses pesquisáveis para estudos posteriores. De todos os tipos de pesquisa, estas são as que apresentam menor rigidez no planejamento. Habitualmente, envolvem levantamento bibliográfico e documental, entrevistas não padronizadas e estudos de caso. (GIL, 1995, p.44)

As primeiras visitas às famílias foram realizadas nos meses finais de 2007, quando o grupo tomou conhecimento da situação por meio de jornais de Jacareí. O primeiro contato foi com um dos representantes das famílias, neste caso a Sra. Lindinalva. Ela recebeu bem a idéia do acompanhamento da vida das famílias que ali moravam e apresentou a equipe para o restante dos habitantes.

A pesquisa bibliográfica e documental sobre a história de Jacareí e das ferrovias foi realizada em bibliotecas e também na Internet. Segundo Bervian (2002), a pesquisa bibliográfica procura explicar um problema a partir de referências teóricas publicadas em documentos.

Os livros que tratam da história de Jacareí são escassos e não são encontrados em quaisquer lugares. Por isso, o grupo foi até a Biblioteca Municipal de Jacareí em busca de conteúdos históricos da cidade.

Também houve conversas informais com pesquisadores da história de Jacareí, como o Sr. Luis José Navarro da Cruz, que publicou artigos em jornais locais sobre o trabalho de ferroviários em Jacareí e preserva um acervo fotográfico

sobre a história da cidade e também com o ex-prefeito da cidade, Benedicto Sérgio Lencioni. Reconhecido na região do Vale do Paraíba por várias obras de sua autoria, Lencioni realizou vários levantamentos sobre Jacareí e tem uma bibliografia sobre a história jacareense em sua residência. O estudioso e ex-prefeito do município, durante os anos de 1977 a 1982 e entre 1997 e 2000, auxiliou o grupo a desvendar lacunas encontradas durante a pesquisa.

A entrevista informal é recomendada nos estudos exploratórios, que visam abordar realidades pouco conhecidas pelo pesquisador, ou então oferecer visão aproximativa do problema pesquisado. Recorre-se a entrevistas informais com informantes-chaves, que podem ser especialistas no tema em estudo, líderes-formais ou informais, personalidades destacadas etc. (GIL, 1995, p. 116)

Foram feitas pesquisas sobre a ferrovia Central do Brasil em publicações nacionais. Não há muitos livros específicos sobre esse assunto, porém é possível encontrar referências em livros de História, em capítulos que retratam o desenvolvimento do café no Brasil. O grupo, então, fez um paralelo entre a criação das ferrovias com a produção do café na região. Pesquisas sobre as estradas férreas e o auge do café também foram encontradas na Internet, em publicações de Fundações de pesquisa como a Fapesp e o Arquivo Histórico do Estado de São Paulo.

Para realizar a grande reportagem, foram feitas entrevistas com os membros da família Rocha. A técnica da história-oral foi utilizada para captar as entrevistas e, posteriormente, escrever a grande-reportagem.

A história oral é uma metodologia de pesquisa que consiste em realizar entrevistas gravadas com pessoas que podem testemunhar sobre acontecimentos, conjunturas, instituições, modos de vida ou outros aspectos da história contemporânea. (QUEIROZ, 1993, p.9)

Segundo definição do Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil, organizado pela Fundação Getúlio Vargas, as entrevistas de história oral são tomadas como fontes para a compreensão do passado, ao lado de documentos escritos, imagens e outros tipos de registros. A

história oral, conforme Serpa (1997), pode captar a experiência efetiva de quem narra o fato.

Na verdade, tudo quanto se narra oralmente é história oral, seja a história de alguém, seja a história de um grupo, seja a história real, ou mítica. Enfim, tentar lançar 'outros olhares' à história. Fugir do enfoque tradicional. (...) Às vezes, temos que ler, não o que está escrito, mas o que faltou escrever; não o que aparece no palco bem iluminado da história oficial, mas o que ficou por trás dos bastidores (SERPA, 1997, p. 55)

A coleta das histórias que compõem a grande reportagem "O preço do progresso" foi feita por meio de câmera filmadora. A vantagem disso, segundo Queiroz (1993), é a possibilidade de conservar com maior precisão a linguagem do narrador.

O grupo realizou entrevistas durante vários dias, pois a forma de coletar histórias de vida, conforme o estudioso Queiroz (1993), são as entrevistas de longa duração.

As entrevistas não podem ultrapassar certo lapso de tempo porque são cansativas, devendo ser empregadas com intervalos. Para os idosos, a quantidade de encontros deve ser grande quando se revelam bons informantes, a fim de coletar o maior número possível de informes. Este alongamento de tempo é acrescido por uma transcrição (que consome horas e horas, sendo trabalhosa e aborrecida), assim como por análise forçosamente e demorada. (QUEIROZ, 1993, p.35)

Os personagens entrevistados pela equipe são: Rosa Reis Rocha (matriarca da família Rocha), Samuel Reis Rocha, Maria do Carmo Rocha, José Carlos Rocha, Lindinalva Rocha. Os cinco personagens contaram histórias sobre a vivência na vila de ferroviários que foi removida para a construção do anel viário e do Parque Municipal de Jacareí. As entrevistas foram realizadas a partir do mês de agosto de 2008 e foram gravadas em vídeo. A equipe teve problemas com membros da família que impediram a gravação de uma das entrevistas. Não se sabe o motivo do impedimento, mas para evitar transtornos futuros que poderiam levar ao cancelamento do trabalho, a equipe entrevistou a personagem e anotou em papel os principais trechos. A decupagem das entrevistas está anexada a este trabalho.

5 – A ELABORAÇÃO DA GRANDE REPORTAGEM

Quando surge a idéia do Trabalho de Conclusão de Curso, automaticamente o medo e o nervosismo tomam conta do aluno. A ansiedade tem que ser controlada para que erros primários não sejam cometidos na realização do trabalho.

Foram várias etapas, reuniões, saídas e entrevistas até a conclusão deste TCC. O grupo decidiu pela elaboração de uma reportagem com a família Rocha devido à situação histórica que acontecia em Jacareí. O primeiro contato foi realizado no fim de 2007, quando a obra estava paralisada. As famílias ficaram um pouco receosas, já que estavam esgotadas de ver pessoas estranhas ao redor das casas. Desde o início da “briga” entre os moradores da vila dos ferroviários e a prefeitura, jornalistas de veículos regionais foram até o local para a realização de matérias. Mas quando foi explicada a intenção do grupo, a recepção foi muito boa.

Quando as aulas foram iniciadas, em fevereiro de 2008, as pesquisas também começaram: era preciso saber mais informações sobre a obra, há quanto tempo a ferrovia havia encerrado as atividades em Jacareí, como estava o andamento do processo das famílias e quem eram as personagens. Foi necessário pesquisar na Internet sobre o assunto, consultar processos judiciais no Fórum de Jacareí e conversar com a assessoria de comunicação da prefeitura. Ao mesmo tempo, a equipe tinha que discutir a modalidade a ser trabalhada e a escolhida foi a grande reportagem.

O grupo procurou moradores antigos de Jacareí que pudessem ter documentos sobre a ferrovia na cidade, já que havia poucos livros abordando o tema. Entre elas os historiadores Benedicto Sérgio Lencioni, que nos concedeu entrevista sobre a história de Jacareí e Luiz José Navarro da Cruz, que nos cedeu artigos sobre a ferrovia na cidade.

Durante o trabalho de entrevistas com as personagens, diversas dificuldades foram enfrentadas pelo grupo. A primeira foi que alguns deles não queriam conversar com a equipe com medo de que houvesse represália de vizinhos ou mesmo por raiva da situação que estavam passando. Algumas pessoas, como a filha de dona Rosa, não queria que ninguém falasse com o grupo

sobre o assunto. Mesmo com a dificuldade, cinco pessoas da família concederam entrevista, o que foi suficiente para a reportagem. Todas as entrevistas foram gravadas e, posteriormente, decupadas.

O trabalho também teve o objetivo de criar um arquivo fotográfico do local e de seus moradores. As casas, móveis e o momento da desapropriação de uma das moradias foram flagrados pela lente objetiva, mas a dificuldade maior era quanto aos retratos.

Nesse caso as fotos teriam que retratar não só o palpável, mas também o sentimento que circundava o ambiente. Para isso, a conquista da confiança dos moradores era imprescindível. Tínhamos que fazer parte daquele sistema e o que nos ajudou foi o fato de estarmos há quase um ano acompanhando a história. O grupo estava sempre ali no local, o que nos rendeu a intimidade que precisávamos para as imagens.

Foi importante produzir a reportagem com imagens e texto, pois as linguagens se completariam e tornariam o texto mais atraente. Mas também, há momentos em que as informações são transmitidas da maneira correta somente pela foto ou só pelo texto.

Com o material em mãos, começava a tarefa de juntar as informações. As primeiras linhas da matéria custaram a sair. Na edição das fotos, tudo parecia simples e descontextualizado. O grupo precisava amadurecer a idéia sobre o material que coletado.

Nesse momento, o auxílio dos orientadores foi fundamental para ajudar a enxergar o belo material que foi criado e indicar maneiras de como colocar as imagens e o texto no papel.

A matéria foi ganhando corpo e as fotos, como em um laboratório fotográfico, ganharam a química e se revelaram para a equipe. Surgiam os primeiros riscos de idéias para a diagramação das páginas da reportagem, sempre inspirados na revista *Brasileiros*: texto literário, fotos fortes e uma história diferente. A mudança de posições dos textos e fotos foi realizada exaustivamente, até que se chegasse ao ideal de uma grande reportagem.

Texto aqui, título ali, foto ocupando duas páginas... Diálogos como “põe o boxe no canto e o infográfico embaixo” podiam ser ouvidos o tempo todo enquanto o grupo desenhava a matéria. É a criação, a história ganhando vida nas páginas da revista.

Neste momento, o auxílio de uma pessoa especializada em *design* foi muito importante. A primeira revisão do material pronto praticamente satisfez o grupo, isso graças a uma boa conversa, um *briefing* feito antes da diagramação que designou onde cada item, cada arte, imagem e texto iriam ficar.

Enfim, a matéria fica pronta. São páginas de uma grande reportagem para revista, com boxes, infográfico, foto e texto, mas o mais importante é que são páginas de uma história que deveria, e foi, contada.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Durante o desenvolvimento do trabalho, a equipe sempre seguiu a justificativa: realizar uma grande reportagem buscando conhecer os personagens centrais da história, que eram guardiões de uma área desconhecida pela maioria da população de Jacareí.

De junho a outubro de 2008, foi realizada a coleta dos relatos orais com a família Rocha, personagens principais da matéria. No início das entrevistas, eles relutavam em acreditar que teriam que sair das casas e deixar para trás anos de história. As falas das personagens na grande reportagem mostram o sentimento de uma família que ficou indignada com a transformação pela qual passavam.

A equipe se envolveu de tal forma que foi preciso lembrar em certos momentos de um dos objetivos do TCC: não se envolver em questões políticas nem judiciais, o que foi cumprido pelos repórteres. Porém, após ouvir os relatos, decupar e escrever a matéria, foi percebido que a maior transformação aconteceu não somente na parte física dos moradores (na mudança de casa) e sim na moral e auto-estima deles.

No dia 09 de novembro de 2008, a equipe visitou novamente a família nas residências novas. O que se viu foi uma transformação de vida: sorrisos de satisfação pela casa nova, alegria de morar em um lugar onde não há risco de expulsão e o mais importante, a mudança na concepção deles sobre a obra.

“A gente sabe que a obra era uma coisa boa e todo mundo concordava com essa opinião. O jeito que a minha família foi tratada e a forma que eles me tiraram da casa são coisas que marcaram, mas vão ser esquecidas. Nós estamos vivendo em lugar novo, de uma forma nova e mais felizes, sem se preocupar com invasor ou com tratores. Deixamos para trás uma história, mas começamos outra”, diz Lindinalva Rocha. “Pena que isso tudo poderia ter acontecido bem antes, quando a reforma começou em 2004 e a gente não precisaria ter passado por todo esse sufoco”, complementa Maria do Carmo Rocha, ambas entrevistadas da grande reportagem. A equipe já consegue enxergar a importância deste material e o valor que ele terá daqui em diante. Não somente na vida dos autores, mas também na história de Jacareí. É um registro que será lembrado por quem ler a grande

reportagem, pois é uma parte da cidade que se transformou e não mais vai existir. Somente na lembrança de poucos.

A realização deste TCC possibilitou a aplicação prática dos ensinamentos transmitidos durante os oito semestres do curso de Jornalismo, que vão do exercício da entrevista à redação dos textos, das técnicas fotográficas à diagramação da matéria, até chegar à elaboração do presente relatório.



Figura 3: Família Rocha reunida em frente à antiga linha ferroviária de Jacareí
Crédito: Arquivo pessoal de Lindinalva Rocha



Figura 4: Visão atual das casas da Rede Ferroviária, “ilhadas” em meio às obras do Parque Municipal e do Anel viário de Jacareí. Crédito: Bruno Kelly (2008)

BIBLIOGRAFIA

LIVROS

BELO, Eduardo. *Livro-Reportagem*. São Paulo: Contexto, 2006.

BRUM, Eliane. *A vida que ninguém vê*. Porto Alegre: Arquipélago Editorial, 2006.

CERVO, Amado. L. e BERVIAN, Pedro A. *Metodologia Científica*. São Paulo: Presentice Hall, 2002.

CESAR, Newton. *Direção de arte em propaganda*. São Paulo: Editora Futura, 2002.

COIMBRA, Oswaldo. *O texto da reportagem impressa: um curso sobre sua estrutura*. São Paulo: Editora Ática, 2002.

COLLARO, Antônio Celso. *Projeto Gráfico: Teoria e prática da diagramação*. São Paulo: Summus, 1987.

FARO, José Salvador. *Revista Realidade 1966-1968: tempo da reportagem na imprensa brasileira*. Canoas: Editora da Ulbra / AGE, 1999.

GERODETTI, João Emílio e CORNEJO, Carlos. *As ferrovias do Brasil: nos cartões postais e álbuns de lembrança*. São Paulo: Solaris Edições Culturais, 2005.

GIL, Antonio Carlos. *Métodos e Técnicas de pesquisa social*. São Paulo: Atlas, 1995.

KOTSCHO, Ricardo. *A prática da reportagem*. São Paulo: Editora Ática, 2000.

LENCIONI, Benedito Sérgio. *Histórias, gente e cousas de minha terra*. Jacareí: Gráfica Paulista, 1974.

_____. *Retratos da memória*. Jacareí: Jac Gráfica e Editora, 1999.

_____. *A história da imprensa em Jacareí*. São José dos Campos: Univap, 2007.

LIMA, Edvaldo Pereira. *Páginas Ampliadas*. Barueri: Manole, 2004.

LIMA, Roberto Guião de Souza. *Volta Redonda, do Café e do Leite*. Volta Redonda: Nogueira, 2004.

MORAIS, G. W. (2005). *Livro-reportagem: amalhando experiências para contar uma história*. Trabalho de graduação em Comunicação social com habilitação em Jornalismo. Universidade Federal de Santa Catarina. 13pp.

MUNTEAL, Oswaldo e GRANDI Larissa. *A imprensa na história do Brasil: fotojornalismo no século XX*. Rio de Janeiro: PUC-Rio : Desiderata, 2005.

QUEIROZ, M. I. P. *Variações sobre a técnica de gravador no registro da informação viva*. São Paulo: CERU/FFLCH/USP (Coleção Textos, 4), 1983.

RIBEIRO, José Hamilton. *O Gosto da Guerra*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2005.

_____. *O repórter do século*. São Paulo: Geração Editorial, 2006.

SCALZO, Marília. *Jornalismo de revista*. São Paulo: Editora Contexto, 2004.

TELLES, Augusto C. da Silva. *O Vale do Paraíba e a arquitetura de café*. Rio de Janeiro: Capivara, 2006.

SILVA, Rafael Souza. *Diagramação: o planejamento visual gráfico na comunicação impressa*. São Paulo: Summus, 1985.

VILLAS BOAS, Sérgio. *O estilo magazine: o texto em revista*. São Paulo, Summus Editorial, 1996

WEIS, Ivonne Tessin e SANTOS, Benedito Vianna dos. *Nossa Senhora da Conceição de Jacarehy*. Jacareí: Indústrias de Papel Simão, 1990.

ZINGG, David Drew. *As melhores fotos/The best Photos*. São Paulo: Sver & Boccato, 1989.

ARTIGOS CIENTÍFICOS

CARVALHO, Diego Francisco. *Café, ferrovias e crescimento populacional: o florescimento da região noroeste paulista*. Revista Histórica – Revista Eletrônica do Arquivo do Estado de São Paulo, São Paulo, ano 03, n. 27, disponível no site <http://www.historica.arquivoestado.sp.gov.br>. Acessado em 05 de junho de 2008.

MARCOLIN, Neldson. A vida nos trilhos – Estação Central do Brasil começou a ser construída há 150 anos. Revista FAPESP. Nº 4. São Paulo, junho de 2006. Disponível em: http://www.revistapesquisa.fapesp.br/novo_site/?art=2879&bd=1&pg=1&lg=. Acessada em 07/05/2008

SERPA, Ivan Carlos. História oral e participação popular. Revista Alcance. Nº0. Itajaí, junho de 1997.

INTERNET

As 100 cidades que mais contribuem com o PIB do Brasil, disponível em http://g1.globo.com/Noticias/Economia_Negocios/0,,MUL228784-9356,00.html. Acessado em 15 de maio de 2008.

Associação de Engenheiros Ferroviários, disponível em <http://www.aenfer.com.br/principal.asp>. Acessado em 04 de junho de 2008.

Centro de Pesquisa e documentação de História Contemporânea do Brasil, disponível em <http://www.cpdoc.fgv.br/comum/htm/index.htm>. Acessado em 10 de junho de 2008.

DANTAS, Thiago. *Encilhamento*, disponível em <http://www.brasilecola.com/historia>. Acessado em 06 de junho de 2008.

ESPER, Marta A. G. e SASAKI, Rosa Kasue S. *Relatório sobre dados de Jacareí elaborado pela Prefeitura municipal de Jacareí no ano de 2004*, disponível em http://www.jacarei.sp.gov.br/novo/_xtras/downloads/dados/DADOS%20GERAIS%20DO%20MUNICIPIO%20DE%20JACAREI.pdf. Acesso em 10 de maio de 2008.

Estações Ferroviárias, disponível em <http://www.estacoesferroviarias.com.br/>. Acessado em 19 de abril de 2008.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. *Estações de ferro do Vale do Paraíba*, disponível em <http://www.valedoparaiba.com/terragerente/artigos/>. Acessado em 15 de março de 2008.

O jornalismo perdeu o contato com a realidade, entrevista do jornalista Ricardo Kotscho disponível em <http://www.jornalismo.com.br/index.php>. Acessado em 28 de outubro de 2008.

JORNAIS E REVISTAS

CRUZ, Luiz José Navarro da. *Retratos da cidade*. Semanário de Jacareí, 06 de março de 2004.

MELLO, Hélio Campos. Número um. Revista Brasileiros. Nº 1. Julho de 2007

ANEXOS

PRÉ – PROJETO

1 – TEMA DA PESQUISA

O tema a ser discutido neste trabalho será a história de vida das famílias de ex-trabalhadores ferroviários que, com a desativação da Rede Ferroviária Federal no trecho do Vale do Paraíba, mais especificamente em Jacareí, serão retirados de suas residências após décadas morando no local para a construção de obras viárias.

2 – OBJETO

O objeto de estudo serão famílias de ex-trabalhadores ferroviários que residem na cidade de Jacareí e passam, atualmente, por um período de transformação.

Moradores há mais de 40 anos da cidade, a família Rocha chegou a Jacareí por meio de uma transferência de emprego do senhor Sebastião Rocha, patriarca da família e ex-funcionário da Rede Ferroviária Federal S.A.

Eles ocuparam sete casas que eram cedidas aos trabalhadores da RFFSA e que são localizadas às margens das ferrovias.

Porém, com a desativação das linhas que passavam por dentro de Jacareí, o trecho em que os Rocha residem ficou abandonado por décadas. Até que em 2003, a Prefeitura Municipal comprou a área da Rede Ferroviária para a construção de um anel viário, que, segundo a administração, desafogaria o trânsito no centro da cidade.

Houve negociação entre prefeitura e famílias que residem em trechos diferentes da ferrovia. Moradores foram retirados após propostas feitas pela Secretaria de Infra-estrutura (que era o pagamento de seis meses de aluguel em outra casa na cidade e inscrição da família no programa habitacional de Jacareí). As casas ocupadas pela família Rocha estão localizadas no ponto onde deverá passar uma das vias do anel viário e a permanência dos moradores no local é considerada inviável pela administração. A proposta de desocupação das casas

não foi aceita pelos moradores e a prefeitura entrou na justiça contra eles. Desde então, há uma “guerra” entre moradores e servidores municipais que realizam as obras em torno das casas.

Em 13 de maio de 2008, o jornal Valeparaibano publicou a decisão do juiz Marcelo de Moraes Sabbag que julgou extinto o processo em que a prefeitura reivindicava a posse da antiga vila de casas da Rede Ferroviária Federal, sem julgar o mérito da ação. Com a decisão, o município não poderá remover as sete famílias de ex-funcionários da rede que permanecem morando no local até o pronunciamento do Tribunal de Justiça.

Com base neste fato, o grupo vai produzir uma grande reportagem que vai mostrar a história de vida dos trabalhadores ferroviários da família Rocha e como aconteceu a transformação do cotidiano deles.

3 – OBJETIVOS

O objetivo deste trabalho será a realização de uma pesquisa histórica-oral em que serão colhidas entrevistas pessoais gravadas que vão trazer relatos de como vivem as pessoas que foram afetadas pelo processo de urbanização e crescimento da cidade de Jacareí.

4 – JUSTIFICATIVA

O tema escolhido vai contar uma parte da história de Jacareí que poderá ser esquecida para sempre. Isto porque as famílias de ex-trabalhadores ferroviários que residem margeando a já inexistente linha férrea da cidade podem ser removidas do local onde viveram por mais de quatro décadas. No lugar das casas cedidas pela Rede Ferroviária Federal aos funcionários, que estão em pé há décadas e com as placas da RFFSA, passarão as novas pistas do anel viário do município, que, segundo a assessoria de imprensa da Prefeitura Municipal de Jacareí, vão desafogar o trânsito nas ruas do centro e pretendem interligar as rodovias Carvalho Pinto e Presidente Dutra.

A mídia regional não deu atenção ao fato que acontecia na pequena vila de uma dezena de casas. Com a compra da propriedade pela administração municipal, o projeto do anel viário, uma das principais vitrines do governo petista de Marco Aurélio de Souza, finalmente poderia sair do papel. O processo de desocupação de áreas começou a ser feito, assim como a negociação com as famílias.

Conforme processos jurídicos que se encontram em trâmite na 1ª, 2ª e 3ª varas cíveis de Jacareí, de numeração 1544/07, 1613/07 e 1674/07, nove residências (nove famílias) foram retiradas e tiveram que procurar outros locais para se alocarem. Porém, sete famílias, a maioria pertencente ao clã Rocha, não concordaram com a proposta de remoção da Prefeitura (pagamento de bolsa-aluguel no valor de R\$ 200 durante seis meses e inscrição na Fundação Pró-Lar, onde aguardariam a construção e entrega de casas populares). A briga na justiça estaria apenas começando.

Jornais locais, como Semanário de Jacareí e Diário de Jacareí, repercutiram a decisão das famílias de permanecerem no local, impedindo a construção da via pública.

Meses depois, duas dessas famílias, mais especificamente os irmãos Samuel e José Carlos Rocha, negociaram diretamente com a prefeitura a saída do local após a precoce demolição da casa de José Carlos em junho de 2008. Foi acertado em contrato que a prefeitura finalizaria a construção de dois imóveis no bairro Bandeira Branca, também localizado na cidade de Jacareí.

A intenção de realizar esta grande reportagem não é de entrar na questão da briga jurídica e política existente, mas buscar conhecer quem são os personagens centrais dessa história: quem são os guardiões de uma área, considerada patrimônio por historiadores, desvalorizada pelo poder público e desconhecida da população. A matéria entra justamente para imortalizar a história dessas pessoas que passam por uma transformação em suas vidas e participam de mais uma etapa de mudança na cidade de Jacareí.

DECUPAGENS ENTREVISTAS

JOSÉ CARLOS ROCHA E LINDINALVA ROCHA

O que aconteceu com vocês na casa?

Tratados como invasores. Falaram que a gente era invasor, estávamos em uma terra que nem nossa era e ainda por cima queríamos indenização. Lindinalva falou “Vocês não sabem de nada do que se passa aqui. Vocês não sabem nada da história!”

Como vocês se conheceram?

Nós nos conhecemos aqui mesmo, nessa rua em um cantinho ali, aponta olhando para a casa 5, onde José Carlos morava. A minha irmã, Maria, já tinha casado com o Samuel já. Na época, 1982, meu pai vendeu a casa em que morávamos, no Jardim Panorama, em Jacareí, e a gente foi embora para Minas Gerais. Teve uma vez que a Maria me convidou para vir passar o natal na casa dela. Eu vim. Um dia, enquanto eu estava em Jacareí, ela me convidou para ir na casa da sogra dela, dona Rosa. “Eu fiquei com uma vergonha danada, porque lá tinha um monte de homem! Mas nesse dia eu conheci o José Carlos. A gente se conheceu, mas eu tive que voltar para Minas. Depois disso, durante o período de um ano, nós nos comunicamos por carta. Ele me mandava correspondências e mandava as respostas pra ele aqui. Inclusive, ficamos noivos por correio. Era o mês de dezembro de 1982. Quando foi em fevereiro de 1983, José Carlos ficou de férias da ferrovia e ele fez a aliança que ia dar para Lindinalva. Ele foi até Minas Gerais pedir a mão dela em casamento. Aí ficamos noivos. Nós namoramos por carta. Ele me mandou 16 correspondências e eu mandei 13 pra ele. Cheguei a vir de trem pra Jacareí para vê-lo. Trem baiano. Ficou 15 dias na casa do meu pai quando ele foi me pedir em noivado!

Em 1983 nós casamos. Nessa época fomos morar no cidade Salvador. Minha família nasceu depois do casamento. Minha filha era muito doente (o que ela tinha?). Moramos um tempinho na chácara do meu pai e depois fomos para as casas da ferrovia. Não nas de hoje, mas nas do bairro do Campo Grande.

A área que engloba as casas do bairro Campo Grande também será desapropriada para a construção do anel viário que vai interligar a rodovia Presidente Dutra à rodovia Carvalho Pinto. Diferentemente da maneira feita com o pessoal da rua Olimpio Catão, as famílias que moram no bairro Campo Grande realizam acordos com a prefeitura para a desocupação das casas. Há negociação e não ordem de despejo.

Ficamos morando na casa da rede ferroviária por 6 anos no campo Grande e depois viemos para a rua Olimpio Catão, onde moramos por 13 anos, até passarmos pelo drama que vivemos. Quando viemos para cá, para a casa sete, onde mora Samuel e Maria atualmente, nós dividimos a casa com eles. Moramos alguns meses juntos, até a casa da frente ser desocupada. Ela aponta para o monte de terra remexida, cercado pela prefeitura, onde existia uma casa.

A casa que morávamos, antigamente, era a casa de ferramentaria. Funcionava também como um albergue para funcionários que moravam longe de Jacareí. Eles podiam dormir ali enquanto trabalhavam no trecho da linha que cortava a cidade.

Enquanto a entrevista era realizada, seu José Carlos não conseguia parar de olhar para o nosso repórter fotográfico, Bruno Kelly. Na hora que um flash foi disparado, seu José brincou se precisava olhar para a Câmera. Logicamente que dissemos que não, mas ele continuou a falar que o Bruno parecia com o Davi, irmão dele que havia falecido há menos de um ano.

Davi faleceu no dia 3 de dezembro.

Como você começou a trabalhar na Rede Ferroviária Federal?

José Carlos começou a trabalhar na rede com 22 anos. Atualmente ele tem 52 anos. Foi trabalhar na rede devido ao incentivo do pai. Na época, seu Sebastião trabalhava no serviço de soca na rede ferroviária, era o serviço de manutenção da linha e também fazia a linha. Pegava a picareta, abria caminho para que os trens pudessem passar e instalava os trilhos. Serviço braçal, como se fosse fazer

estrada. Trabalhou 26 anos na soca e depois mais 7 anos na guarita (passagem de nível).

Meu pai queria muito que eu entrasse pra trabalhar na ferrovia. Ele falava que queria que um dos filhos entrassem no mesmo serviço que ele fazia. No trabalho pesado! Dona Lindinalva disse que José Carlos deu um trabalho pra ele começar a trabalhar!

Na época abriu concurso para vagas de agente de estação. Seu Sebastião falou para José Carlos, faz lá pra ver se você passa. Na época, só precisava do quarto ano primário. Eu fiz a prova e passei. Trabalhei em sete estações: SJC, Martins Guimarães, Remédios, São Bento, Rio de Janeiro, Jacareí.

Trabalhei 3 meses e 11 dias no Rio de Janeiro. “Na época ele ficava trabalhando na ferrovia e eu ficava cuidando das crianças, sozinha! Praticamente criei meus três filhos sozinho. A mais velha, tem 25 anos, do meio tem 22 anos e o caçula tem 18 anos. Denise, Ralf e Henrique. Os dois mais novos moram com a gente até hoje. Já a Denise ocupa a casa cinco da Rede Ferroviária, casa onde toda a família de seu José Carlos morou.

Como se sentia sendo ferroviário?

Era minha paixão, até hoje eu choro quando eu lembro da minha época de trabalho. Teve a privatização das linhas, e mandaram embora mais de 40% dos funcionários do Brasil. Demitiram aqueles que tinham menos estudo, não tinha conhecimento em informática, não entendia nada de computador. Rodaram tudo. Isso em 1998. Fui demitido. Foram 40% do quadro geral e eu fui um deles. Eles pagaram a indenização pela rescisão tudo certinho, foi a única firma que me pagou tudo o que devia. Só faltava me pegar para trabalhar de volta, o que [é difícil.

Infelizmente, no Brasil não investe no transporte ferroviário. É o meio de transporte mais barato, porém menos interessante no ponto de vista lucrativo (confirmar isso!)

O José Carlos ainda sonha que está trabalhando na ferrovia. Fez 10 anos no dia 14 de abril de 2008 que eu fui demitido do emprego na ferrovia. E faz 10 anos que eu quero voltar a trabalhar nessa área. Foi o melhor emprego que eu já trabalhei na vida.

Passamos por uma situação traumática quando aconteceu a demissão. Tive que sair para trabalhar e ser a chefe da família no lugar do José Carlos. Foi uma fase cruel. Trabalhar em casa de família, fazia bicos em escolas. Foi um momento triste.

Neste momento, seu José Carlos tira duas fotos do bolso da camisa. Na fotografia, mostrava dona Rosa, seu Sebastião, Luis, o filho mais velho de 53 anos, Maria Lucia era a terceira filha, que morreu com seis anos e José Carlos, o segundo da dinastia Rocha. Além disso, havia o elemento surpresa. Bem escondidinho, na barriga de dona Rosa, estava Samuel Rocha esperando para aparecer no mundo.

Maria Lucia morreu aos seis anos com meningite. Dona Lindinalva percebe uma coincidência: para dar entrevista, seu José Carlos se vestiu da mesma maneira que ia trabalhar na ferrovia: camisa social branca de manga curta, calça social azul marinho e sapato preto. Sinal que os hábitos de um ferroviário permanecem mesmo quando não estão em ação!

SAMUEL ROCHA E MARIA ROCHA

Como era seu pai do senhor, o Sebastião Rocha?

Seu Sebastião é turrão – uma coisa que ele falasse não, não voltava atrás. Povo antigo. É uma ótima pessoa, mas quando ele fala não, é não. Ele nunca disse obrigado meu filho porque tinha ido trabalhar para ajudar na casa. No fim do mês, o dinheiro que recebia ia tudo pra mão dele. Recebia e passava direto pra ele. Depois, mas bem depois, ele deixava um pouco de dinheiro pra gente gastar. Ele administrava bem o dinheiro. Trabalhou a vida inteira pra cuidar dos filhos dele.

Seu Sebastião é aposentado na ferrovia. Trabalhou 35 anos na Rede Ferroviária. Ele se aposentou faz 20 anos, aproximadamente.

Meu pai demonstrava vontade de que a gente trabalhasse na rede ferroviária com ele, mas somente um é que trabalhou. Não fui porque não deu. Somente um filho é que seguiu meu pai, o José Carlos. Ele queria ter se aposentado, como seu Sebastião, mas a empresa fez um corte imenso de pessoal e o incluiu.

Na época que a gente era pequeno, meu pai não contava nenhuma história. Ele chegava do trabalho na ferrovia e dormia para se recuperar pro dia seguinte. A única conversa dele era passar ordem pra filharada pra cuidar de tal trecho da horta, capinar ali, colher alguma coisa aqui. Não tinha diálogo de pai para filho como é recomendado pelos veículos de comunicação atuais e como acontece nas famílias brasileiras de hoje. Agora, que estamos adultos, é que conversamos normalmente com ele, mas ele é muito quieto, apesar de ser sorridente. Nunca foi um pai ausente, mas não tinha como dar atenção com a quantidade de filhos que eles tinham.

Sempre falei para o Samuel “Seu pai teve filho demais!” Nenhum outro filho do casal Sebastião e Rosa acompanhou a saga dos pais, que tiveram 15 filhos. O trabalho era muito pesado. Era o trabalho de soca, que fazia a manutenção da linha no trecho entre Mogi das Cruzes e Cruzeiro. Ele poderia ser considerado um bóia-fria, pois saía de casa muito cedo e levava marmita para comer mais tarde no trabalho. Dona Maria disse que às vezes, a comida que ele levava azedava, devido ao estado de conservação do prato. Seu Sebastião, para não passar fome, comia o que tinha.

Como era viver nessa casa?

Quando era criança aqui era muito gostoso. Nasci em 1958, mas vim morar nas casas da rede ferroviária em 1960, quando meus pais vieram para cá. N’ís fomos criados no meio do mato, a cidade era pequena e tinha mato. As estradas eram de terra, carroça e charrete circulavam pelas ruas da cidade e o trem era a Maria fumaça. Quando o trem passava, nós parávamos e ficávamos olhando. A noite era

muito mais bonito escutar o barulho do trem. Quando passava as máquinas, a casa tremia, mas era gostoso. Quando a gente era criança, o trem ficava parado na estação, a gente ia soltar o vapor das máquinas, fazia aquele Tchhhhhhhhhh..e dava risada. Colocávamos pedra na linha para o trem quebrar. A gente sempre fazia arte. Mas não acontecia nada com o trem. Eu tinha 8 ou 10 anos.

Mas eu preferia os velhos tempos, de quando eu e meus irmãos podíamos brincar na rua, correr atrás do trem, ouvir o trem passar atrás da minha casa, dormir com o tremido da casa. Disso eu sinto muita falta.

Sinto falta da tranquilidade! Principalmente agora que abriram tudo para a construção dessa obra. A cidade antes não enxergava que a gente existia. Tem gente em Jacareí que mora há mais de 40 anos aqui e descobriu agora só que nossa família estava instalada nesse local, que a obra está acontecendo e as casas vão ser demolidas. Há 10 anos esse local era sossegado, a gente dormia de janela aberta e nunca aconteceu nada de assalto.

Na época que a gente era criança a gente aprontava muito. O mais complicado eram as brigas que eu e os meus irmãos (Luis, o mais velho, e José Carlos) nos metíamos. Claro que a gente sempre batia, nunca apanhava. Só do pai, quando descobria que a gente tinha brigado na rua. Arrumava briga comigo, arrumava com os dois. Os motivos? Às vezes bolinha de gude, às vezes pipa.

Meu pai não queria que sobrasse tempo pra brincar não! Além da horta, tinha os serviços de casa: cada um lavava suas roupas, ajudava a mãe na cozinha, ajudava a olhar os mais novos. Pendurar a roupa? Só no arame farpado!

Você começou a trabalhar com quantos anos?

Com 14 anos comecei a trabalhar porque meu pai mandou e devido à necessidade da minha família. Minha mãe teve 15 filhos. Pra você ter noção, a diferença de idade de mim (Samuel), para o meu irmão José Carlos (mais velho) é de 9 meses certinho. Ele não dava descanso. Risos. Mas essa quantidade, um

tanto exagerada, de filhos que dona Rosa teve era normal para os padrões do Brasil na época. Entretanto, a família passou por maus bocados e um período extenso de necessidade. No trabalho da ferrovia, seu Sebastião ganhava muito pouco. Comecei a trabalhar na rodoviária de Jacareí. Com 14 anos, a cidade já começava a ganhar ares de cidade “grande”. Jacareí recebeu as primeiras indústrias, o trânsito começava a ganhar os primeiros carros e foi inaugurado o serviço de circular, por volta de 1972.

Como era o transporte na cidade?

O serviço de circular era da JTU, mas todo mundo tinha medo de pegar o ônibus. O apelido dele era “Esquadrão da morte”, porque o primeiro motorista, e atual dono, não sabia dirigir direito. Ele subia com o ônibus pelas guias, o pessoal fugia para o mato quando o ônibus chegava. Todo mundo tinha medo desse ônibus – isso por volta de 1972. As ruas eram estreitas e os passageiros tinham medo de serem atropelados. Quem tinha coragem pagava passagem e andava no ônibus. Como eu morava no centro, eu andava de bicicleta ou mesmo a pé. Táxi? Somente charrete mesmo e a minha família usava o transporte somente quando fazíamos compras no mercado municipal, que continua no mesmo lugar desde quando foi criado. Uma vez por mês, meu pai, no dia de pagamento, tinha folga do trabalho. Era sempre **no último dia do mês ou no dia 20**. Ele ia pagar todas as contas que devia e depois ia até o mercadão comprar as coisas para casa. Arroz, feijão e outros itens necessários eram comprados em sacas e armazenados em casa. Meu papai NUNCA ficou devendo um centavo para ninguém. Apesar de ganhar muito pouco, tudo que ele comprava pagava à vista, nada de fiado ou parcelamento.

- A gente gostava de fazer compra porque sabíamos que a gente ia voltar de charrete!

E a escola?

Comecei a estudar com 7 anos. Fiz até a quarta-série do primário, peguei o diploma e o tenho até hoje. Saí para ir trabalhar. Antes tinha que estudar para não

repetir, hoje já não se repete mais de ano.

A gente estudava de manhã, saíamos daqui e íamos para a escola João Feliciano. Meu pai nunca quis que utilizássemos o material da Caixa (nome popularmente dado à doação de uniformes e materiais escolares para alunos que não tinham condições financeiras para comprar os itens primordiais para o estudo). A gente ia direto para escola e depois voltava para casa para ajudar a mãe com as crianças e também fazer o que o pai mandava.

Normalmente a gente cumpria as ordens que ele dava, porque a gente sabia que depois, quem não fizesse o que ele tinha mandado, ia apanhar com vara de maça quente. Ele guardava a vara pra bater na gente e esquentava ela no fogo pra que ela não quebrasse. Ele pedia pra gente cuidar da horta que tinha um hortona atrás da nossa casa aqui. Tinha pé de tudo que você podia imaginar. Ela era nosso sustento, porque só não passamos fome aqui em casa graças às hortaliças.

Como foi que conheceu a dona Maria do Carmo?

Dona Maria disse que tinha 16 anos quando conheceu seu Samuel. Nascida em Minas Gerais, na cidade de Varginha, veio para Jacareí para trabalhar na antiga papel Simão. Morei na Vila Garcia, perto de onde a indústria tinha se instalado na cidade. O bairro era composto somente de funcionários da empresa, tanto que a maioria dos meus familiares ainda estão por lá.

Quando eu conheci seu Samuel, pensei “puxa vida, agora tirei o pé da lama, conheci o cara que mora no centro da cidade, que ele mora numa big de uma coisa, gente fina. Mas quando cheguei aqui, ele morava nessa casa velha (falando da casa da rede ferroviária) e aquele bando de criançada. A casa dele tinha barulho direto de criança. Dona Maria é irmã da Lindinalva, que é casa com seu José Carlos. Seu Samuel e ela casaram-se e dois anos depois os irmãos também se casaram. Outra curiosidade dos famosos casamentos em família. Dona Rosa é casada com seu Sebastião. A irmã dela, Disa, é casada com um dos irmãos de seu Sebastião!, o mais velho e também foi maquinista aposentado da ferrovia.

Conta melhor essa história da horta. Como era?

Desde quando eles mudaram para a casa de rede ferroviária, em 1960, a horta foi criada. Ela existiu até a aposentadoria dele, data em que ele saiu da casa da rede e deu ela para que eu e Maria morássemos aqui. Isso foi em 1985.

O momento que os filhos ficavam mais junto do pai era quando a gente cuidava da horta.

Capinar plantar, colher, era essa nossa função na horta. Nunca pensou em fazer outra coisa, sempre gostou de trabalhar na ferrovia. Ele sabe escrever, mas não sabemos se ele estudou, já que ele não disse isso pra gente. Tem coisas do meu pai e da minha mãe que nem sabemos. Por exemplo, de onde eles vieram a gente nem sabia que eles vieram uma fazenda nos cafundós de Minas Gerais. Só ficamos sabendo quando ela falou pra reportagem sobre isso.

Ele começou a trabalhar na cerâmica quando veio para Jacareí. Uma coisa marcante em seu Sebastião é saber olhar nos olhos dele quando falar qualquer coisa sobre esse assunto. Porque ele fala muito baixo, apesar de dar muita risada. Uma característica que foi transmitida ao filho Samuel. Sorridente, durante todo o tempo da entrevista falava e dava risada, mas a timidez também aparecia. “meu pai é uma pessoa feliz, não tem expressão de bravo. Só não pode ficar nervoso.”

Destruía todas as bolinhas de gude, pipas e colocavam o pessoal de castigo. Isso porque não faziam o trabalho correto na horta. Neste momento, seu Samuel aponta para o forro da casa, que agora está coberto por uma lona azul, e fala: eu e meus irmãos escondíamos tudo no forro, mas meu pai, na raiva, descobria o esconderijo, pegava tudo e destruía ou jogava pelos matões. Ainda hoje, andando por aqui, encontro umas bolinhas de gude no meio da terra e penso “Deve ser do meu pai!” Os brinquedos que a gente tinha éramos nós mesmos que criávamos. Carrinho de rolemã, pipa entre outros brinquedos. “O único brinquedo que meu pai dava pra gente era o cabo da enxada”, diz Samuel com uma risada de fundo de dona Maria. A maior parte de nossa alimentação nós tiramos da horta, porque só o salário dele não dava para o sustento. Só quando começamos a trabalhar é que as coisas melhoraram, pois o salário foi aumentando. Não lembra de quando a

irmã morreu – era mais velha. Tem muita coisa de quando eu tinha seis anos eu não lembro do que aconteceu. Dona Rosa teve filhos durante um período de mais 20 anos. 15 vezes! 15 vezes! Nascia um bebezinho, passava somente o período da dieta, que meu sogro perdoava e depois ela ficava grávida. Não me conformo com isso, diz Maria. Ninguém usava anti-concepcional! Não tinha. Muita coisa eu sei da família do Samuel porque eu fico cutucando dona Rosa. Inclusive ela fala que eu sou a nora que ela mais gosta, mas eu sou muito “perguntadeira”.

Já eu, diz Samuel, não me lembro ou nunca ouvi falar de muita coisa da minha mãe e do meu pai. Pra você ver, por exemplo, eu não sei a data de nascimento nem do meu pai nem da minha mãe, com isso não lembro nem as datas de comemoração dos aniversários deles. Ainda bem, porque eles não gostam de festa nem comemoração nenhuma na data.

Por quê? Ninguém sabe. É coisa de antigo!! Se a gente levar um bolo eles ficam contentes, mas nunca teve festa na minha casa porque era muito. E se fizesse uma festa pra um filho o outro ia querer e aí não dava.

Mas como seria uma festa em uma família de 15 filhos?

Lembrando que a casa que eles moravam tinha apenas dois quartos. Supondo que o aniversariante quisesse levar seus amigos, mais os irmãos, mais os primos (que moravam perto), mais os vizinhos, mais os tios... não caberia ninguém na casa, além do que abastecer um batalhão de bocas famintas seria muito caro. “Aí não tem jeito!”, diz Samuel. A família Rocha não se reúne com frequência. A última vez em que todos os parentes se reuniram não foi por uma causa muito boa. “Era o funeral do meu irmão Davi”. A convivência entre os irmãos é muito boa. Nós éramos vizinhos inclusive.

Trabalhei na rodoviária e depois trabalhei em várias fábricas. Casei em 1980 e Jacaré já estava bem desenvolvida. Esse período foi quando a cidade ficou bastante movimentada. A cidade melhorou no ponto de vista de instalação de

estabelecimentos comerciais, indústrias, gerou empregos.

E quando o pai de vocês trabalhava por perto, na estação de Jacareí?

A gente ia visitá-lo na estação, gostava de fossemos fazer uma visita. Mas isso quando ele trabalhava na manutenção, chamada soca (Soca pedra?). Depois, meu pai foi para a guarita, mas aí já éramos grande. No lugar que meu pai trabalhava ele gostava de tudo limpinho, tudo organizado. Na guarita da Vila Pinheiro, por exemplo, ele plantava flor em volta, fazia canteiro, deixava tudo ajeitadinho. Depois, ia em outra passagem, fazia a mesma coisa. Era a marca registrada do meu pai deixar a guarita limpinha, varrer a sujeira, fazer canteiro, jardim. Ele gosta muito de mexer com terra, mas nunca pensou em trabalhar como jardineiro porque a vida dele é a ferrovia. Até hoje, aos 76 anos, se der um pedaço de terra pra ele, ele vai querer mexer.

O sotaque mineiro puxado de dona Maria deixava o bate-papo mais descontraído. A risada de seu Samuel era sincera, mesmo com a timidez! Seu Sebastião ficou muito triste com a situação das casas da Rede Ferroviária: a demolição. Criou todo mundo aqui e agora tudo vai ser destruído. Várias árvores foram cortadas para a construção do anel viário e do parque municipal.

Sobre a obra, como que é a sensação de sair daqui?

Não estou com o espírito preparado pra sair daqui não. Após brigas judiciais contra a prefeitura de Jacareí, processo que começou em 2004, se estendeu até o meio de agosto. Após verem a demolição da casa de Lindinalva e José Carlos em um único dia, sendo que a remoção ocorreu no dia anterior, seu Samuel e dona Maria ficaram com medo de continuarem na casa e um dia ver ela sendo destruída com eles dentro. Por isso, na mesma semana em que a casa do irmão e da cunhada foi eliminada, eles correram até à prefeitura e fizeram um acordo. Com isso, “ganhariam” uma casa de dois quartos no bairro Bandeira Branca. Ganhariam entre aspas porque, na verdade, vão pagar um financiamento da nova moradia em longos anos. Estou saindo daqui também por causa da tranqüilidade,

essas máquinas passando todos os dias assustam a gente. O medo da destruição iminente, a casa tremendo o tempo todo, a estrutura da casa abalada. Eu ficava o resto da vida aqui, não saía não. Nem que me dessem uma mansão eu não sairia daqui não!

Dona Maria está empolgada com a mudança, pois sempre quis morar em uma casa que fosse dela. Mas, ao mesmo tempo, sente no coração a dor de deixar o lugar em que criou os dois filhos, onde os netos nasceram e o mais importante, onde o marido fincou suas raízes. São quatro gerações (Sebastião, Samuel, filhos Samuel – 26 anos (Suzana), Justine – 22 anos (Eliel é o filho dela). “Não estou com o espírito preparado para sair daqui não! À noite nem durmo só de pensar que vou ter que abandonar isso aqui. Tirando a nossa mudança da casa, eles vão demolir aqui.

Não quero sair daqui. Por mim eu não saía. Eu vou sofrer muito e quando sair daqui não quero nem ver eles derrubarem a casa. Quando começaram a retirar os trilhos, meu pai ficou sentido. Ele ficou preocupado com a derrubada das casas. Ele nem vem para esses lados, pq não gosta de ver. Já está muito diferente da época que a gente morava aqui. Sem árvores, sem trilhos, só terra remexida e máquina remexendo. Poeira.

Quando acabou a ferrovia, como eles se sentiram?

Quando o trem acabou em Jacareí, meu pai já estava aposentado. Meus irmãos que sentiram muito pela paralisação das atividades da ferrovia. Eu sinto muita falta do trem. Pegava a rabeira do trem pra gente ir andando com ele. Antes de ir parando para parar na estação, eu e meus irmãos subíamos na rabeira do último vagão para pegar a rabeira. Todos os funcionários da estação reclamavam dos filhos de seu Sebastião. Falavam das artes, das brigas, das rabeiras nos vagões. “Meu pai não falava nada. A cinta dele é que falava por ele. Fazia isso pelos meus 10 ou 12 anos. Só eu e meus irmãos. Meus amigos eram meus irmãos. Amigos de fora? Só para brigar! No fundo das casas era cheio de canavial. Tinha o espacinho

da linha e nos arredores existia matagal, plantações de outras pessoas.

O filho mais velho casou faz sete anos – 19 anos – eles namoraram 4 anos e meio. Ele foi morar na casa quando tinha 15 anos. Eles vieram de outro lugar. Moravam aqui, saíram, depois voltaram novamente. Quando seu Sebastião saiu da casa da rede ferroviária, ele tinha se aposentado na ferrovia. A casa que eles moraram era a casa 5. Depois que a filha casou, os cômodos ficaram vazios. Quartos desocupados. Já davam o ar de mudança.

A casa deve ter mais de 100 anos. Passou muita gente pela casa, até a última família. Sempre morou parente dos Rocha. O pagamento pela casa era descontado na folha de pagamento da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima. Era uma porcentagem que era descontada do holerite. Fogão à lenha. Mesmo com o fogão a gás, dona Rosa queria usar a lenha. A lenha utilizada era o dormento que os funcionários pegavam dos restos dos trilhos. Eles podiam levar um pouco para casa e aí se aqueciam com o fogão a lenha. Até hoje tem dormento. De vez em quando, todos da casa acordavam com a fumaça emitida pelo fogão à lenha. O pessoal até tossia.

Quando passavam necessidade, às vezes não tinham dinheiro para comprar pão. Eles cozinhavam inhame e mandioca e comiam no café da manhã. Esse inhame era plantado na beira do trilho pelo pai de Samuel. A produtividade da horta era tão alta que a família Rocha aproveitava a abundância de hortaliças e legumes para doar a quem precisava e vender a quem podia comprar. A horta salvou a vida dos 15 filhos! Cada casa era de um funcionário da Rede. A maior de todas, onde hoje mora dona Benedita Souza, era a casa do feitor. A casa onde Lindinalva e José Carlos moravam era a ferramentaria, depois transformada em residência. As outras casas já seguem o padrão encontrado nas beiras das linhas. Ele nunca ganhou nada da ferrovia pelo tempo de trabalho.

E essa casa, como que era?

Eram oito casas. Agora são seis! As telhas da casa foram trocadas, pela última

vez, quando seu Samuel tinha 12 anos. Quando chovia, dona Maria ficava preocupada de que tudo pudesse cair. “Sabe o que é querer mudar e não querer ao mesmo tempo! Pela infra-estrutura, a gente prefere morar em outro local, mas é difícil deixar o que temos, uma história. A base da casa, o alicerce é feito em cima de uma pedra. De uma Rocha. A Rocha que vai ser mantida!

Não vamos levar nada para a outra casa, é que não dá para aproveitar. A ansiedade pela entrega da casa é grande.

Como se conheceram?

São 27 anos de casado. Eles se conheceram na igreja quadrangular, durante um culto em que a família Rocha estava presente. Mas não começamos a namorar imediatamente não. Namoramos 1 ano e quatro meses. Para falar que queria namorar, tinha que ir na casa pedir para o pai. A mãe gostou. Ele foi o segundo da casa a se casar. Casaram, 3 meses depois ficou grávida. Na casa, vai ficar a balança que seu Samuel escreveu o nome dela, Suzana, de 5 anos, para que seja exclusiva. O pequeno ama aqui, porque até pouco tempo tinha galinha, ele falava que queria ir na casa da vovó cocó.

Dona Maria é empregada doméstica. Começou a trabalhar depois que os filhos cresceram, para ajudar no orçamento. Estou comprando todos os móveis novos para a casa nova. Vou morar numa casa nova, com móveis novos, mas eu nunca mais vou ficar nova. A gente pode comprar tudo novo, mas não pode ficar novo, de novo! As galinhas e cachorros que o casal tinha, foram levados para um sítio do irmão de dona Maria. Encaixotadas, a ex-proprietária dos galináceos ficou com dó ao vê-las espremidas no porta-malas de um carro, rumo ao desconhecido.

ROSA REIS ROCHA

Dona Rosa Rocha tem 73 anos. Nascida em Minas Gerais, cresceu em uma fazenda com outras três irmãs e os pais. “A gente tomava conta da fazenda e também colhia café”. O pai morreu quando tinha 4 anos. Ela e as irmãs foram criadas pela mãe, Elvira dos Santos, e uma mulher que não lembra quem é mais.

Nessa mesma fazenda mineira conheceu o futuro marido, Sebastião. Cresceram juntos até que Rosa fez 11 anos e veio para Jacareí.

Rosa e suas irmãs foram morar no bairro Avareí, perto do Cemitério. Só saiu dessa casa para morar na vila dos ferroviários, mas agora mora novamente na casa: ela, Sebastião e dois filhos solteiros. Estudou até a quarta série do primário em uma escola da Vila Pinheiro, que hoje nem o pó existe mais. Daquela época guarda boas lembranças e uma amizade. De vez em quando ainda encontra a amiga para conversar. “Na verdade ela é mais amiga da minha filha”, diz Rosa apontando para a mulher do lado. Ela não se lembra muito da época em que foi adolescente. A timidez na conversa ainda é grande, como se houvesse uma muralha separando o entrevistado dos entrevistadores. Até que ela começa a falar de seu casamento com seu Sebastião. Ela se casou com 19 anos, quando o futuro chefe da família já trabalhava nas ferrovias do Vale do Paraíba. Um ano depois nasceu o primeiro rebento. Depois veio um atrás do outro, somando 15. “como diziam, não tinha televisão aí já viu!”, brincou Samuel, o terceiro a nascer.

Como era a convivência na casa

Dona Rosa e seu Sebastião mudaram para a casa na Vila dos Ferroviários em 1960. Jacareí nesta época já prosperava, com as primeiras indústrias se instalando na região devido à construção da Rodovia Presidente Dutra, em 1957. “Antes não tinha perigo, tinham poucos carros na rua e as crianças brincavam na rua. Na época, essas casas aqui eram as únicas coisas habitáveis porque só tinha a linha do trem, a estação mais à frente e plantações de cana por toda a beirada da linha.

Nessa época eu ficava muito sozinha, porque o Sebastião ia trabalhar em outra cidade fazendo a manutenção das linhas. Passamos por algumas dificuldades sim, pois o salário era muito baixo. Foi o período mais difícil da nossa vida. A casa cheia de criança, mas cada uma tinha um função na casa. Cada um lavava sua roupa, os grandes varriam e olhavam os pequenos, as meninas me ajudavam na

cozinha. Eu lembro que fogão a lenha. Quando não tinha dinheiro para comprar pão no café da manhã, nós fazíamos inhame e mandioca cozida para as crianças. Tudo que era plantado na horta. Criávamos galinha e comíamos o ovo. Tinha uma galinha que era de estimação. Sobrevivíamos ao dinheiro que Sebastião trazia e também o que era plantado na horta.

Esse fogão a lenha esquentou muito a casa. Antes aqui era muito frio, porque tinha brejo atrás da casa e vinha aquela neblina cobrir tudo. Pra funcionar o fogão, a lenha a gente pegava dos dormentos da linha, que eram trocados de tempos em tempos pelos ferroviários, entre eles meu marido. Ele trazia pra casa direto. Eu gostava de cozinhar. No fim de semana era aquele caldeirão de comida pra todo mundo. Panela de pressão de 7,5 litros. Adorava fazer pudim de pão. Nas panelas de ferro era feitos o arroz, o feijão para aquele batalhão de gente que comia. Carne somente perto do natal. Sebastião trazia aqueles pedaços grande de lagarto. As crianças foram para a escola sim. Samuel, José Carlos e Luiz foram priemiro. Depois cada um foi indo de acordo com a idade. A diferença de idade entre ele é muito pouca, já que os filhos foram de um em um ano. Ao todo foram 16 filhos, sendo que 13 estão vivos. A família ainda é composta por 24 netos e 6 bisnetos. Sofrimento. Uma das filhas, Maria Lúcia, morreu de meningite quando tinha 5 anos. Naquela época não tinha vacina nem remédio para curar essa doença.

Outro ponto importante que foi falado também é que uma outra filha morreu ainda criança devido à doença de macaco.

Carne? Só fim de semana. Nunca passamos fome porque tínhamos a horta que o Sebastião plantava e mexia em todas as horas de folga que tinha. Ele mandava as crianças cuidar da horta também. Elas até que ajudavam, mas quando ele =estava aí porque se elas não fizessem o que ele mandava, a vara de maça comia solta. A educação das crianças foi muito rígida.

Rosa e Sebastião tiveram 15 filhos. Os filhos presentes na hora dão risada pois

dizem que o pai só respeitava o resguardo da mãe,

Dona Rosa gosta muito de viajar. Na época que o trem funcionava, pegava o vagão na estação e ia visitar parentes que moravam em Guaratinguetá e em cidades da Grande São Paulo. “Se eu pudesse viajar toda vez eu ia. Eu ando de ônibus sozinha, vou visitar meus filhos, não gosto de ficar em casa não.” O tempo na casa era medido com o passar dos trens. Se fosse 11 da noite, os moradores saberiam se o conhecido “expressinho” tinha passado. Os horários quase nunca se atrasavam. Na década de 60, mudou para Guaratinguetá devido ao trabalho do marido. Lá morou por dois anos e a casa aqui de Jacareí, dos ferroviários, ficou alugada por esse tempo. Ela tinha 4 filhos quando mudou para Guará.

Todo ferroviário tinha direito a morar em uma casa da rede ferroviária. 55 anos de casado. Todo casal tem desavença, mas as brigas serviram para fortalecer a convivência. Mudanças na cidade. Na época, as casas eram protegidas por uma porteira, e Jacareí não tinha problema.

Filhos iam buscar esterco, tinha bica. O transporte dos filhos era feito por bicicleta number. Tinham poucas casas no centro.

Década de 70 – os filhos tiveram que trabalhar para ajudar o rendimento da casa. Os filhos foram com 14 anos ajudar na limpeza da rodoviária de Jacareí. Nesse período Jacareí começava a receber as grandes indústrias. As irmãs de dona rosa trabalharam nessas empresas, como na fábrica de fogos de artifício Caramuru, perto de onde os ferroviários moravam e também na Fábrica de tapetes Santa Helena.

De repente, no meio da conversa sobre lembranças, a modernidade dá os primeiros sinais. O celular de dona Rosa atende e ela nos pede licença, educadamente, para atender. Sente falta dos filhos pequenos. Ela contava histórias da bíblia para que eles possam dormir. Hoje não se lembra dos contos. Dona Rosa costurava as roupas dos próprios filhos. Hoje ela parou de costurar

porque a visão não é mais a mesma. O trem era bom de andar, era mais seguro que ônibus. As comidas eram compradas em sacas, estocadas em casas e compradas no mercado municipal de Jacareí. Como as compras eram pesadas e feitas uma vez ao mês, a forma de trazer os alimentos era vir de charrete até a casa. “Era o único meio de transporte”.

SEBASTIÃO ROCHA

As informações que estão escritas aqui foram retiradas das entrevistas realizadas com a esposa e os dois filhos de seu Sebastião Rocha. Elas estarão elencadas em tópicos

Seu Sebastião trabalhou na manutenção da linha férrea (ele fazia a troca do dormento, parafuso) / depois foi trabalhar na guarita; A educação dos filhos era rígida / ele é muito organizado. Conheceu D.Rosa na fazenda onde moravam, em Minas Gerais. Quando veio para morar na vila dos Ferroviários, em 1960, já tinha 4 filhos: Luis José Carlos, a garota que morreu e Samuel; O dinheiro que ele ganhava ia para o pagamento das contas da casa, além da alimentação. A taxa de pagamento do aluguel da casa era descontado diretamente na folha de pagamento;

- Nunca deixou de pagar ninguém, nem pegava roupas e cadernos da conhecida caixa (materiais escolares que eram cedidos às crianças que não tinham dinheiro nem para comprar esses materiais nem para o uniforme). O pai fazia questão de vestir todo mundo, calçar todo mundo! O dinheiro era curto; Timidez muito grande, fala muito baixo, mas é muito sorridente;

Homem nervoso – batia nos filhos com vara de maçã, que era aquecida no fogão à lenha para que ela não quebrasse com facilidade na hora de bater! Morou 27 anos na casa – que depois foi passada para os filhos!

- Horta – tem paixão pela terra – tinha uma horta nos fundos da casa onde

morava, na casa 5 da Rede Ferroviária Federal – no local, plantava pés de fruta, hortaliças e vegetais. A família só não passou fome graças à plantação.

- 15 filhos! – criados com muitas dificuldades! Três morreram (duas meninas ainda criança e um morreu em 2007, devido a problemas adquiridos em virtude do alcoolismo (Neuza, uma das gêmeas, Maria Lúcia e Davi). Neuza morreu devido à “doença de macaco”; Maria Lucia foi vítima da meningite aos seis anos)

- Viajava as cidades do Vale do Paraíba – ficava longe a semana toda para fazer a manutenção da linha férrea – ia para casa aos sábados e domingos somente.

- Seu Sebastião levava marmita para o trabalho e às vezes tinha que comê-la mesmo azeda senão ia passar fome.

- Andava no troller para fazer manutenção da linha Mogi / Cruzeiro;

- Quando trabalhou na guarita, fechava a cancela para o trem passar.

- Atualmente, aos 76 anos, acorda bem cedo, almoça, pontualmente, às 10h e, em seguida, sai para uma caminhada às 11h e volta uma hora depois. É um ritual diário.

- filhos têm medo de deixá-lo sozinho devido ao avanço da idade, já que anda esquecendo-se de várias coisas.

- Com dona Rosa, já são 55 anos de um casamento sólido.

- todo casal tem desavença, mas fortalece a convivência – palavras de dona Rosa.

- É um homem teimoso e turrão, tanto que quando ficou sabendo da reportagem sobre sua família não quis nem saber de dar as caras para a equipe de

reportagem. “Vida particular não falo não, ainda mais pra desconhecido!” Fica o mito!

- Não gosta de sair de casa para nada, nem para visitar filhos e netos. Aliás, a visita na casa das pessoas, quando ele vai, dura, em média, 15 minutos!