



DOCUMENTAÇÃO DA ARQUITETURA: A INFLUÊNCIA DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA NA PAISAGEM URBANA DA CAPITAL DA ALTA SOROCABANA

COSTA, Beatriz Emboaba da (1); GHIRARDELLO, Nilson (2)

1. Faculdade de Arquitetura, Arte e Comunicação – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho (FAAC-UNESP). Departamento de Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo
beatriz.emboaba@gmail.com

2. Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho (FAAC-UNESP). Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo
nilson.ghirardello@unesp.br

RESUMO

A dissertação que originou esse artigo trata da ocupação na Alta Sorocabana, verificando a formação dos núcleos urbanos, do final do século XIX até meados do século XX, com foco em Presidente Prudente; para isto foi estruturado um acervo com registro de imóveis, livros, leis, mapas, jornais e fotografias. A fundação da cidade se deu a partir da dualidade de dois patrimônios laicos divididos pela ferrovia, a Vila Goulart e a Vila Marcondes. Está diretamente vinculada a chegada da E.F. Sorocabana em 1919, a segunda estação foi inaugurada em 1926 e a terceira em 1944. É notório que as estradas de ferro ajudaram a definir a ocupação urbana paulista, sendo o objetivo de este artigo comprovar a importância social, econômica e geográfica da ferrovia e a sua influência na paisagem urbana da Capital da Alta Sorocabana, a partir do acervo documental, além de mostrar o uso da estação atualmente.

Palavras-chave: estação; Presidente Prudente; patrimônio, documentação histórica;

Abstract

The dissertation that originated this article deals with the occupation in Alta Sorocabana, verifying the formation of urban centers, from the end of the 19th century to the middle of the 20th century, with a focus on Presidente Prudente; for this, a collection was created with the registration of real estate, books, laws, maps, newspapers and photographs. The foundation of the city was based on the duality of two lay assets divided by the railway, Vila Goulart and Vila Marcondes. It is directly linked to the arrival of EF Sorocabana in 1919, the second station was opened in 1926 and the third in 1944. It is well known that the railroads helped to define São Paulo's urban occupation, the purpose of this article being to prove the social importance, economic and geographic aspect of the railroad and its influence on the urban landscape of the Capital of Alta Sorocabana, based on the documentary collection, in addition to showing the use of the station today.

Keyword: station; Presidente Prudente; patrimony; historical documentation;

INTRODUÇÃO

Este texto tem como complementos dados analisados entre 2017 e 2019: a alteração da paisagem natural para urbana (causada pela ferrovia), o detalhamento do alvorecer da cidade na década de 1920, além de outros pontos expostos na dissertação de mestrado “Os trilhos entre vilas: a gênese urbana de Presidente Prudente” concluída em 2019, como parte do programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, da Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação da Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho (FAAC-UNESP). Originalmente, o artigo denominado “Documentação da arquitetura: Estrada de Ferro Sorocabana em Presidente Prudente” foi publicado no 1º Simpósio Científico ICOMOS Brasil em 2017, ainda no início da pesquisa, e tinha como foco as estações prudentinas, portanto, a atualização do mesmo, ora apresentada, aprimora o trabalho original.

A relevância da dissertação está assentada na análise da formação da cidade prudentina: buscando analisar se a sua constituição se dá a partir de um patrimônio religioso, laico ou loteamento privado. Considera-se também, a relação de interesses políticos e econômicos vinculados aos aspectos urbanos, resultando no trabalho de composição da historiografia urbana de 1917 até 1934, contemplando modificações na paisagem natural, implementação da infraestrutura e do traçado urbano, bem como sua expansão até a década de 1930. A limitação temporal foi estabelecida com a quebra da bolsa em 1929, pois este fato alterou de forma significativa o ciclo do café, o protagonismo ferroviário e conseqüentemente a lógica da formação das cidades.

Entretanto, este artigo tem arco temporal até década de 1940, visto que é no ano de 1944 que a terceira estação de Presidente Prudente foi inaugurada. E o foco sobre ela é um dos objetivos específicos desse trabalho que busca analisar a influência das edificações das estações prudentinas na paisagem e formação urbana e expor a utilização do edifício nos anos 2000.

Parte das etapas da metodologia é a formação de um acervo de dados constituído por material cartográfico, iconográfico, jornalístico (principalmente após 1926 e década de 1930, através Jornais A Voz do Povo e O Imparcial, encontrados no Museu Municipal de Presidente Prudente), livros e trabalhos acadêmicos (como Tese de Doutorado de Dióres Santos Abreu e a Dissertação de Mestrado de Maria

Encarnação Sposito, publicados respectivamente em 1972 e 1983), legislação, documentos públicos da prefeitura prudentina, além da análise de aproximadamente 8.500 ordens de compra e venda de imóveis, lotes e datas urbanas de 1923 até 1930, encontradas no 1º Cartório de Registro de Imóveis de Presidente Prudente. Este acervo está armazenado em pasta digital e memória externa física (popularmente chamado HD externo). Outras documentações também foram usadas, como o Relatório da Estrada de Ferro Sorocabana disponibilizados pelo Projeto Memória Ferroviária, coordenado pelo professor da Unesp, Dr. Eduardo Romero de Oliveira.

Ponto importante é que se utiliza a palavra acervo para denominar a captação, digitalização e organização da documentação arquivística, pois estes foram armazenados através de pastas digitais e a análise foi realizada com programa Excel e Autocad, sem sistema de gerenciamento de dados. Por isso, não foi denominado “banco de dados” pois este é projetado com proposta específica, para grupo de usuários definido e aplicações preconcebidas como, por exemplo, a função de pesquisar o dado e gerar relatórios automaticamente (ELMASRI, 2005, p.3). Para estruturar o banco de dados é utilizado um Sistema de Gerenciador de Dados (SGDB) com propósito de facilitar “os processos de definição, construção, manipulação e compartilhamento de banco de dados entre usuários e aplicações” (ELMASRI, 2005, p.3).

DESENVOLVIMENTO

Características da Paisagem Natural e início da ocupação da Alta Sorocabana

A região onde se situa Presidente Prudente era denominada (no século XIX e princípio do século XX) Vale do Paranapanema ou Sertão do Paranapanema, sua ocupação iniciou-se com os mineiros em meados do século XIX, entre eles José Teodoro de Souza, porém, oficialmente as terras eram consideradas desconhecidas (ABREU, 1972; GIOVANETTI, 1943). A Lei de Terras (1850) foi utilizada para legitimar e regularizar a posse, mas esse processo era realizado de uma forma precária, não era possível fiscalizar as informações contidas nos registros, os limites das glebas eram confusos, utilizavam rios e outras formações naturais, além disso, em muitos casos os documentos eram perdidos (ABREU, 1972).

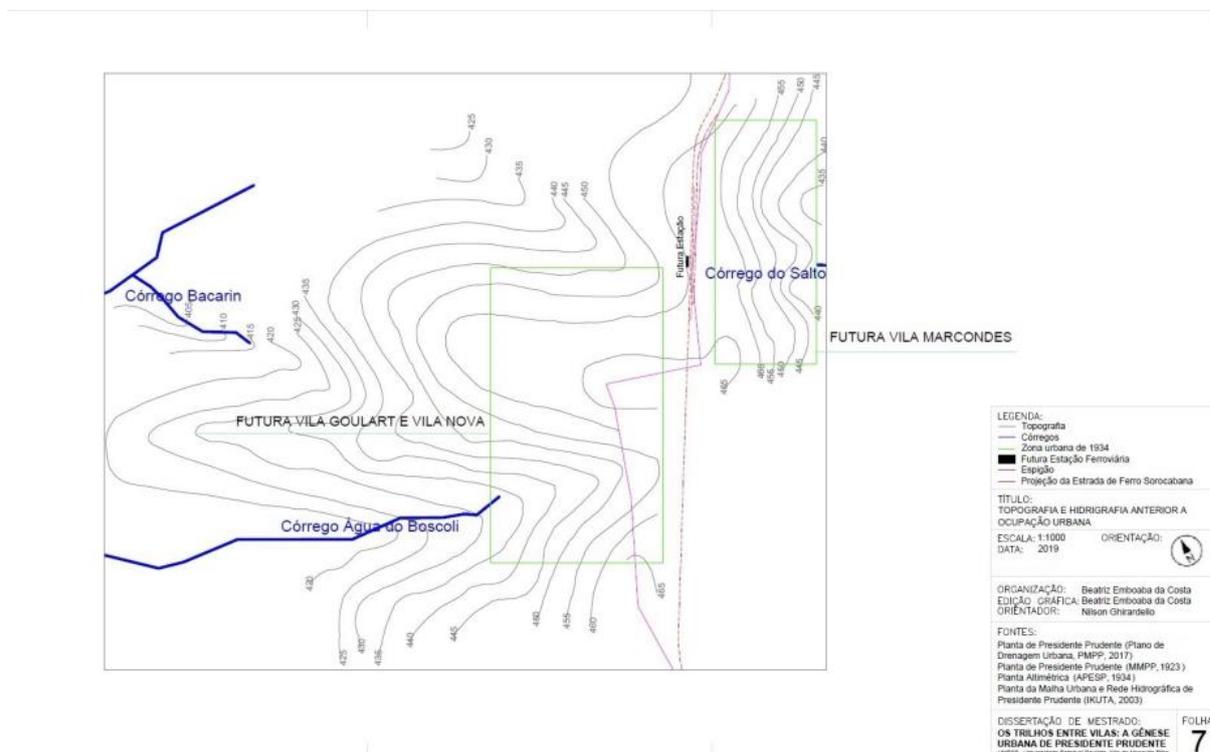
O objetivo dos mineiros e posteriormente dos latifundiários, era tomar posse das terras devolutas, muitas vezes por meios irregulares como a “grilagem”, visando a produção agrícola ou lotear e vendê-las. Muitos dessa segunda leva de ocupantes, já possuíam propriedades no Estado de São Paulo, mas buscavam expandir seu patrimônio com terras do “extremo oeste” (termo que deve ser visto com parcimônia, visto que essa expressão foi utilizada para denominar diversas áreas paulistas, de acordo com a “marcha da expansão urbana”). Esse processo foi similar em terras paulistas, ao “binômio café-ferrovia” (termo utilizado por Matos em publicação de 1981) que colaborou para modificar drasticamente a paisagem de todo o estado. Desde a fundação dos povoados, nota-se a especulação da terra, intensificada após a proclamação da república e início do século XX, quando essas vilas eram formadas a partir de patrimônios laicos, entretanto no caso dos patrimônios religiosos a terra, ao entorno das datas urbanas doadas pelos fazendeiros e aforadas pela Igreja, também eram vistas como mercadoria (ABREU, 1972; MATOS, 1981; GHIRARDELLO, 2002).

A paisagem natural da região estudada era formada por terras virgens que não estavam desgastadas pelo plantio das monoculturas, principalmente o café (ABREU, 1972). A vegetação nativa era constituída por uma Floresta-Pluvial-Tropical (LEITE, 1972). O engenheiro da Sorocabana, Fairbanks, chegou onde se tornaria a futura cidade prudentina e a definiu como “inteiriço bloco de belíssima vestimenta de floresta virgem” (FAIRBANKS, 1967, p. 8-11). As características geológicas são: “solo Podzólico Vermelho Escuro na bacia do Córrego do Veado-Limoeiro e nas cabeceiras dos Córregos Gascata-Gramado e do Cedro-Botafogo predomina o Litossolo, seguido do Podzólico” (SUDO; LEAL, 1986, p.1).

Os elementos pertencentes à hidrografia são o Córrego do Veado (que deu o antigo nome ao “Patrimônio do Veado”, atualmente Presidente Prudente) o Rio do Peixe, o Rio Santo Anastácio, o Ribeirão dos Índios, o Rio Tigre, o Ribeirão do Saltinho, o Córrego do Brejão ou Jangurá, o Córrego Álvares Machado, o Córrego do Cedro, o Rio Pirapozinho, dentre outros (APESP, 1949; ABREU, 1972; SPOSITO, 1983; COSTA, GHIRARDELLO, 2019). Tanto que os trilhos da Sorocabana na cidade passavam pelo espigão das Bacias Hidrográficas do Rio Santo Anastácio e Rio do Peixe, sendo que, a área urbana de Presidente Prudente (figura 1) está localizada nessas bacias hidrográficas e os córregos pertencentes a elas são Saltinho, Água

Boscoli, Bacarin, Colônia Mineira, Córrego do Limoeiro, Cedro, Cedrinho, Córrego da Onça, Córrego do Salto, Cachoeira Grande e Córrego da Cascata (IKUTA, 2003, p.80).

Figura 1 – Paisagem natural: topografia e hidrografia



Fonte: MMPP 1923; APESP, 1934; Ikuta, 2003; PMPP, 2017; Elaborado pelos autores (COSTA, GHIRARDELLO, 2019).

Os córregos que formam parte das bacias hidrográficas são interflúvios que compõem o sítio urbano prudentino e em relação à topografia, a atual “Vila Marcondes” possui declividade mais acentuada do que a área oeste, onde está localizada a antiga Vila Goulart e atualmente é o centro urbano (SUDO, 1976). Na figura 1 é possível perceber a diferença topográfica através do espaçamento entre as curvas de nível.

A paisagem natural recebia influência de agentes transformadores como os índios que utilizavam a natureza como importante elemento formador da cultura nativa e organização social. A paisagem não é apenas analisada de forma geográfica ou elementos físicos, mas também como “representação cultural [...] como um território produzido pelas sociedades na sua história” (BESSE, 2014, p.3). A região onde atualmente está a cidade de Presidente Prudente pertencia aos grupos Kaingang (ou Coroados), Guarani, Tupiniquim, Xavante (ABREU, 1972, p.15).

Aos poucos, pequenos elementos de infraestrutura urbana foram criados na região (pelos posseiros e funcionários da futura ferrovia) e com o início da ocupação, mas ainda sem grande impacto na paisagem natural, exemplo disso é a Estrada Boiadeira, que teve ser refeita diversas vezes, justamente por não contar com demarcação significativa no espaço, sendo esse fato registrado pelo Capitão Whitacker (superintendente da Companhia Viação São Paulo-Mato Grosso) um dos responsáveis pela abertura da estrada (ABREU, 1965).

O sul do Mato Grosso que, por falta de vias de comunicação e transporte, achava-se estacionário, tinha agora, em Porto Tibiriçá [hoje Porto Epitácio], um seguro centro de abastecimento, e pela nossa, Estrada Boiadeira. [...] A nossa estrada garantia-lhes a exportação de gado e a nossa navegação e casas de comércio a importação de mercadorias (ABREU, 1965, p. 459).

A Estrada Boiadeira era utilizada como meio de locomoção dos posseiros (que iniciaram a ocupação regional), funcionários que auxiliaram na construção das futuras ferrovias e como caminho para o transporte de mercadoria entre os dois estados, sendo que este ponto fica nítido na citação acima (ABREU, 1965, 1972). Além deste pequeno movimento econômico, também existia a “fase do pastoreio” com a “criação de gado nas bordas das matas e do cerradão” e plantação de milho no período próximo da primeira guerra mundial (LEITE, 1972, p.60).

Já no período da ocupação pelo Coronel Francisco Goulart, a principal modificação se dá a partir da extração de madeira, que tem objetivo econômico (sendo este o primeiro ciclo econômico regional), corte necessário para o assentamento da Vila Goulart e a viabilização das plantações de café ao redor do núcleo urbano (LEITE, 1972; COSTA, GHIRARDELLO, 2018).

Inclusive, o Coronel Goulart relata que antes de chegar onde seria a futura cidade de Presidente Prudente, já existiam locais habitados, como ao redor do Córrego do Veado, onde José Claro estava “extraindo dormentes para a Estrada de Ferro Sorocabana” (GOULART, 1967, p.21), o que confirma mais uma forma de rentabilizar a extração da madeira, pois esta era utilizada nas ferrovias para dormentes, cercas e mesmo como combustível para as locomotivas. O início da ocupação regional também aconteceu na atual cidade de Indiana que era um dos pousos e posto de recursos da Estrada Boiadeira (ABREU, 1965, p. 454; DALTOZO, 2007, p. 20) e no povoado “Vai-vem” que atualmente é a cidade de Santo Anastácio (GOULART, 1967, p.22).

Fundação do patrimônio laico de Presidente Prudente

As fazendas que formaram a região que posteriormente seria Presidente Prudente foram Fazenda Montalvão e Fazenda Pirapó-Santo Anastácio. A primeira teve registros nos nomes de João da Silva Oliveira e depois Antônio José de Gouveia em 1848. A segunda teve o primeiro registro por Francisco de Paula Moraes em 1889 (FERRI, 1986). Essas fazendas foram compradas no início do século XX respectivamente por Armando Cobra Nogueira e Coronel Manoel Goulart (ABREU, 1972).

A fundação do patrimônio laico de Presidente Prudente se deu em 14 de setembro de 1917 e está diretamente vinculado à chegada da Estrada de Ferro (1919), o fundador da cidade, Coronel Francisco de Paula Goulart (filho do Coronel Manoel Goulart), iniciou a divisão e venda da Fazenda Pirapó-Santo Anastácio, entre 1917 e 1918, pela gleba que futuramente estaria defronte à estação. A formação urbana se inicia com uma dualidade, entre dois patrimônios laicos divididos pela Estrada de Ferro, a Vila Goulart e a Vila Marcondes, de propriedade dos Coronéis Francisco de Paula Goulart e José Soares Marcondes, respectivamente, sendo que o último chegou na cidade em 1919 e também é considerado seu fundador (ABREU, 1972).

A fazenda Pirapó-Santo Anastácio pertencente à Coronel Francisco de Paula Goulart, foi comprada por seu pai (Manoel Goulart, falecido em 1909), e o sistema de divisão e venda dos lotes era feito de uma forma simples e muitas vezes sem registro, o que resultou em problemas judiciais em relação à posse das terras. Mesmo com esses empecilhos em relação ao loteamento e venda das terras, a Vila Goulart foi o primeiro núcleo urbano de Presidente Prudente, sendo o Coronel Goulart responsável pela criação da primeira capela (1918), do primeiro grupo escolar (1925) e da câmara municipal (instalada em 1923), todas edificações localizadas na Vila Goulart (ABREU, 1972; MACEDO, 2013).

No caso do Coronel Marcondes, a forma de divisão e venda de lotes da Fazenda Montalvão (em parceria com Dr. Armando Nogueira Cobra) teve início em 1919 e foi realizada de uma maneira mais organizada e empresarial, através da Companhia Marcondes de Colonização, Indústria e Comércio (ABREU, 1972).

O município de Presidente Prudente foi criado em 28 de novembro de 1921 através da Lei nº1798 (SÃO PAULO, 1921), a Câmara foi instalada em 1923: “27 de agosto

de 1923, que, oficialmente, é a Data de Instalação do Município” (CASTILHO; FERRI, 2010, p.5-6).

Estrada de Ferro Sorocabana

A maioria das estradas de ferro do Estado de São Paulo eram chamadas de “cata-café”, estradas de ferro que surgiram com capital de fazendeiros, passavam pelas fazendas para escoamento do principal produto da economia de São Paulo. A maior parte delas foi criada sem um planejamento estratégico, ou com uma finalidade maior dentro de um sistema viário, além de atender aos interesses imediatistas dos proprietários rurais. Contudo, a Estrada de Ferro Sorocabana foi fundada por Luiz Matheus Maylasky (Lei nº34 de 24 de março de 1870 e Lei nº33 de 29 de março de 1871) com outro propósito econômico: “visava inicialmente o escoamento de ferro da fábrica de São João do Ipanema, para abastecer a Capital, o Brasil e os mercados estrangeiros” (ABREU, 1972, p.38).

Mesmo com objetivo inicial diferente, a Sorocabana (assim como as outras estradas de ferro) tiveram uma ligação importantíssima como o café. “O café alterou a fisionomia física, humana, social, cultural e econômica do Estado, criando paisagens próprias, balizando o povoamento, fazendo nascer cidades [...] e aparecimento das ferrovias” (MATOS, 1981, p.57).

Seu relevo ficou tão claro que as Estradas de Ferro de São Paulo eram elementos vitais nas cidades no período de estudo desse artigo, além de modificarem a paisagem natural, influenciaram, inclusive, nas denominações das regiões do estado como Alta Araraquarense, Noroeste, Alta Paulista e Mogiana (MATOS, 1981).

A região por onde os trilhos da Sorocabana passavam era denominada “Zona Sorocabana”, “Sorocabana”, “Alta Sorocabana” e a cidade de Presidente Prudente era conhecida como a “Capital da Alta Sorocabana” ou “Princesa da Sorocabana”. Essas denominações foram utilizadas em jornais como A Voz do Povo, O Imparcial e influenciavam nomes de jornais da região como “Folha Sorocabana” (BLUMMER, 1926, 1942; MATOS, 1981; OLIVEIRA, 1926; ZILOCCHI, 1944).

As estradas de ferro eram usadas como referência geográfica: Presidente Prudente está “a 737 kms de São Paulo, pela Estrada de Ferro Sorocabana” (PRADO, 1942). O registro mais antigo com a denominação “Alta Sorocabana”, encontrado neste

estudo é na divisão territorial do Estado de São Paulo proposta por Millet em 1938¹. Mas em 1887, Theodoro Sampaio realizou os primeiros estudos na região, resultando na Carta de Progresso dos trabalhos da Comissão Geográfica e Geológica da Província de São Paulo (SANTOS, PIMPÃO CARLOS, 2017, p.5).

A Sorocabana passou por diversas mudanças na sua gestão, foi vendida para o Governo Federal (1904), depois a administração foi transferida para o Governo do Estado (1905) e em 1907 foi arrendada por um sindicato franco-norte-americano até 1919 (nesse período chamava-se Sorocabana Railway Company Limited). Em 1919, a sua gestão voltou a ser estadual (ABREU, 1972). Em 1971, foi incorporada à Ferrovia Paulistas S/A (KÜSTER, 2013). Segundo Oliveira: “[...] durante a década de 1990, todo o patrimônio da FEPASA foi incorporado à Rede Ferroviária Federal S/A.” (OLIVEIRA, 2011, p.21).

No relatório da Ferrovia Bandeirantes (FERROBAN) consta que, a empresa “obteve a concessão da Malha Paulista, pertencente à Rede Ferroviária Federal S.A., no leilão realizado em 10/11/98. [...] iniciou a operação dos serviços públicos de transporte ferroviário de cargas em 01/01/99.” (FERROBAN, 2005, p.1).

Em 2006, a América Latina Logística – ALL “adquiriu a Brasil Ferrovias (Ferroban e Ferronorte) e a Novoeste, operadoras de ferrovias nos estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e São Paulo” (KÜSTER, 2013, p. 65). Atualmente, parte dessas ferrovias se encontra sob responsabilidade da Rumo Logística.

A influência da ferrovia na Paisagem Urbana

No caso de Presidente Prudente, a primeira vila (Vila Goulart) foi formada em 1917 e a estrada de ferro sorocabana (e sua estação) foram inauguradas no dia 19 de janeiro de 1919. O primeiro núcleo urbano, portanto, surgiu antes da ferrovia, mas certamente à sua espera, prova disso é que Coronel Goulart relatou no dia 13 de setembro de 1917 (um dia antes da data considerada sua fundação) que o engenheiro da Sorocabana “Doutor João Fairbanks locava a Estrada de Ferro Sorocabana” (GOULART, 1967, p. 21).

A base da criação urbana, ocorria no sentido de viabilizar o loteamento rural. Existiam dois modelos de propriedades: o latifúndio cafeeiro e a pequena

¹ Na dissertação “Os trilhos entre vilas: a gênese urbana de Presidente Prudente” está a representação cartográfica da divisão territorial (COSTA, GHIRARDELLO, 2019, p. 51).

propriedade destinada aos colonos muitos deles imigrantes com algum capital, certamente foi a chegada da ferrovia que fez com que as terras fossem valorizadas e ocorresse rápida especulação imobiliária, fator essencial na formação da paisagem urbana pois “as cidades surgem, baseadas na mercadoria que tem em abundância: os lotes de terras” (SPOSITO, 1990, p.63). No caso, Presidente Prudente, foi formada a partir de loteamentos privados (inicialmente a Vila Goulart e Vila Marcondes) e não a partir de patrimônio religioso, ou seja, o núcleo urbano já era um negócio imobiliário, um empreendimento comercial e a paisagem urbana correspondia a isso, sendo caracterizada por um traçado “regular, geométrico [...] com clara diferenciação entre o espaço público – avenidas, ruas e praça central – e o espaço privado – os lotes que começavam a ser comercializados (MIÑO, 2004, p.34).

Goulart e Marcondes tinham visões distintas sobre a venda das terras urbanas, podendo se especular que talvez assim o fosse devido à origem do patrimônio pessoal, já que o primeiro recebeu as terras como herança familiar e o segundo a comprara com objetivos comerciais. Marcondes, inclusive criou a Companhia Marcondes de Colonização, Indústria e Comércio. Como fator comum é certo que ambos tinham interesse no crescimento da cidade (ABREU, 1972; SPOSITO, 1983; SPOSITO, 1990).

Ou seja, a terra vista como mercadoria conjugada com a implantação da Sorocabana e a produção cafeeira foram essenciais para a modificação da paisagem local assim como a paulista. O núcleo urbano de Presidente Prudente tinha como finalidade inicial dar suporte para os pequenos agricultores que compravam pequenos lotes rurais e iniciavam suas próprias plantações e a jovem cidade aos poucos formava uma rede de comércio e serviços, sendo a “ligação entre o sertão e o mundo povoado que ficava à retaguarda, um local de abastecimento de gêneros e instrumentos de trabalho, onde se encontrasse escola, farmácia, médico e hospital” (ABREU, 1972, p. 46).

Em parágrafos anteriores, destacou-se a importância que a ferrovia teve na ocupação e urbanização do Estado (inclusive em Presidente Prudente), segundo Matos (1981) a ferrovia e o café estavam ligados ao crescimento e consolidação urbana em vários aspectos: econômicos (terras valorizadas, surgimento do comércio); aspectos sociais (chegada de imigrantes, aumento da população) e

aspecto político (os coronéis eram proprietários das fazendas e detinham o poder político). “A antiga ponta dos trilhos [...] torna-se centro administrativo e escolar.” (MATOS, 1981, p.147).

Estação Ferroviária de Presidente Prudente

A Estação Ferroviária de Presidente Prudente manteve suas atividades até 1962 e contou com três inaugurações: 1919, 1926 e 1944 (RESENDE, 2006). A primeira estação (Figura 2) foi um elemento de destaque na rala paisagem urbana, a cidade tinha fortes características rurais, vegetação densa entremeando as quadras e o entorno, estradas e ruas sem calçamento e poucas construções improvisadas. A importância social era tão grande que “Presidente Prudente” era originalmente o nome da estação e passou a ser a denominação do município emancipado em 1921, formado a partir da Vila Goulart, Vila Nova e Vila Marcondes (ABREU, 1972; SANTOS, 2001).

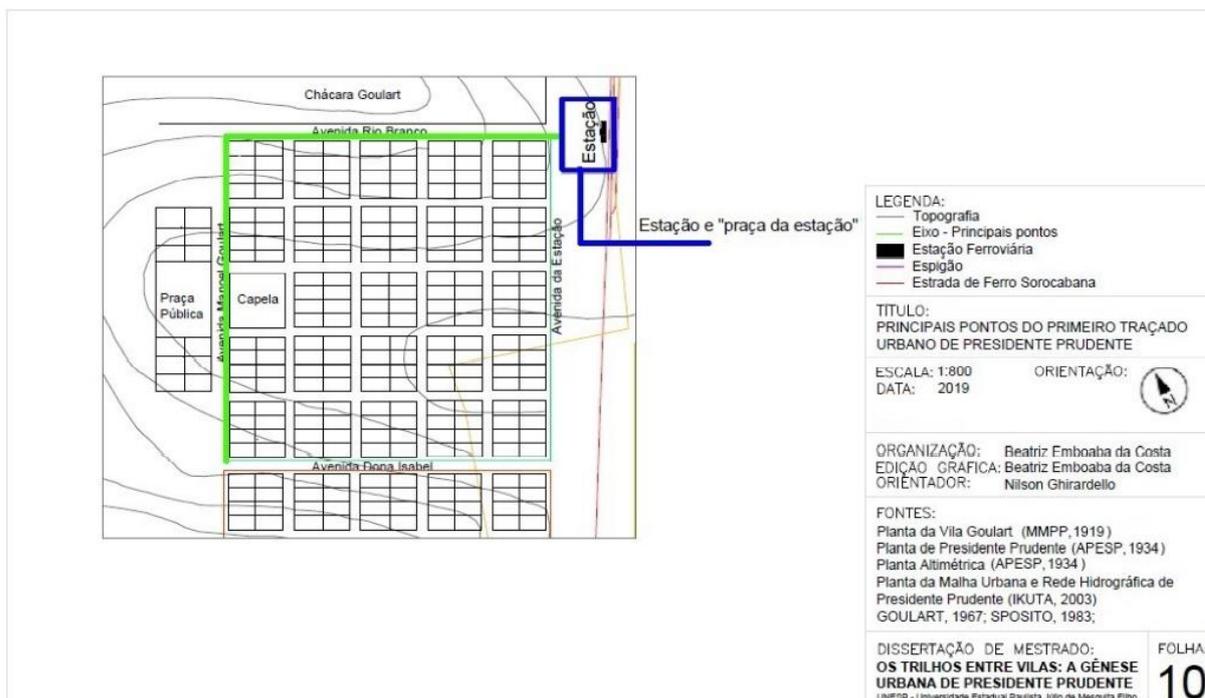
Figura 2 - Primeira Estação em 1921



Fonte: Abreu, 1972;

A sua localização também influenciou o traçado urbano da Vila Goulart (figura 3), situado na área frontal à edificação (pois – como citado acima – Goulart tinha conhecimento do projeto da Sorocabana), “determinava alguns pontos importantes para a criação de dois eixos articuladores e perpendiculares, são eles: a capela, a praça pública, a futura estação e a praça da estação (COSTA, GHIRARDELLO, 2019, p. 96).

Figura 3 – Principais pontos do primeiro traçado urbano de Presidente Prudente



Fonte: MMPP, 2019; APESP, 1934; Goulart, 1967; Sposito, 1983; Ikuta, 2003; Elaborado pelos autores (COSTA, GHIRARDELLO, 2019).

Na dissertação de mestrado e consequentemente neste artigo, são consideradas tanto a edificação de 1919 quanto a de 1926, mesmo que a primeira seja muito modesta, tanto que na Figura 2 encontra-se a legenda “grupo de pessoas na estação férrea” (ABREU, 1972, p.85), ou seja, o autor Abreu (uma das principais referências em relação a história prudentina) reconhece a primeira inauguração da estação em 1919.

Uma definição interessante sobre a construção de 1919, segundo Arakaki (2010) é “gare ou plataforma de embarque” e descreve que “apresentava um tratamento decorativo apenas na fachada e gare sem ornamento” (ARAKAKI, 2010, p.81).

A primeira estação possui poucos registros visuais, sendo que as fotografias tinham resoluções compatíveis com as tecnologias da época e todo material é importante para analisar a paisagem urbana. A Figura 4 possui duas capturas do vídeo realizado pela Empresa Cinematográfica J. Gomes de Presidente Prudente, em 6 de outubro de 1925 e um dos pontos mais importantes do filme é a sua perspectiva, pois além de focar a estação também são vistas as casas construídas no entorno, demonstrando mais uma modificação da paisagem urbana, pois essas datas urbanas foram logicamente compradas em anos anteriores e receberam edificações.

Figura 4 – Primeira estação em 1925



Fonte: GOMES, 1925; Edição realizada pelos autores (COSTA, GHIRARDELLO, 2019).

Alguns autores consideram que em 1926 ocorreram algumas modificações no primeiro edifício da ferrovia através de ampliações (COSTA, 2014). Outros escrevem sobre a construção de um novo edifício: “Já em 1926, foi construído um novo e grande edifício para a estação, comprovando o rapidíssimo crescimento da povoação” (GIEESCREVE, 2017). Portanto, há dúvidas se houve uma demolição integral e nova obra ou se apenas ocorreu uma reforma e ampliação.

A partir de matérias do jornal *A voz do Povo* e de trechos do Relatório da Sorocabana há confirmação da inauguração no ano de 1926. A Estação sempre esteve entre os principais assuntos abordados nos jornais de Presidente Prudente, considerado um dos seus edifícios mais significativos, além do principal meio de transporte local. A data da inauguração da segunda estação foi 4 de setembro de 1926. No jornal *a Voz do Povo* do dia anterior a inauguração, foi noticiado: “As grandes obras da Sorocabana: realiza-se amanhã, nesta cidade, a inauguração das obras que a Companhia de Estrada de Ferro Sorocabana mandou construir nesta cidade”. Nesta mesma notícia destaca-se o quanto era notável a estação para o “engrandecimento” da cidade: “[...] as obras que amanhã serão inauguradas, remodelação da estação, que foi aumentada, armazens, novos desvios, representam muito para o engrandecimento desta cidade” (BLUMMER, 1926).

No jornal *A Voz do Povo*, existem outras notas que expõe a importância da Estrada de Ferro Sorocabana para a região, informando horários de trens e a relação da implantação da estrada de ferro e ocupação das cidades. Como exemplo, este trecho de 10 de junho de 1926: “a linha Sorocabana vae-se povoando, ponta a

ponta, está-se enriquecendo pelo forte braço estrangeiro, quer seja nos commercios, quer seja nas colonias e fazendas” (BLUMMER; GOMES, 1926).

Destaca-se que a estação sempre foi vinculada a termos como: crescimento, engrandecimento e desenvolvimento. Certamente, as afirmações eram verdadeiras, pois é possível comparar o entorno da primeira estação (Figura 2) e segunda estação (Figura 5), mostrando uma grande transformação. Outro exemplo é a Avenida Conselheiro Antônio Prado (atual Avenida Washington Luiz) que tem início em frente à estação – a demarcação existia desde 1919 (Planta da Vila Goulart) – muito embora a avenida não seja perceptível na imagem.

Figura 5 - Segunda Estação em 1929



Fonte: Museu e Arquivo Histórico Prefeito Antônio Sandoval Netto

Quatro anos depois, no Código de Posturas (1925), o capítulo I dispõe sobre arreamento e as avenidas deveriam ter no mínimo 20 metros de largura. Já em 1926, a avenida é um elemento de destaque na paisagem urbana, assim como a ferrovia, e sua presença e extensão está clara com o seu embelezamento e tratamento bem cuidado, vistos a partir de seu nivelamento, a criação do canteiro central e boas calçadas.

Para complementar a informação da inauguração, foi preciso pesquisar nos Relatórios da Sorocabana (1919 até 1933), com registros da “nova estação e novo posto telegráfico” em 1919 e no “Relatório da Estrada de Ferro Sorocabana referente ao anno de 1926” onde está registrada a construção de um novo edifício (Tabela 1), definida por Hirao (2017) como eclética (HIRAO, 2017, p.51), além de um armazém de carga e a instalações de prédios de “oficinas e escriptorio”.

Tabela 1 – Obras relacionadas a estação realizadas em Presidente Prudente

1919	Nova estação e novo posto telegráfico, Presidente Prudente no ramal 800km do ramal de Tibagy
1922	Obra parcialmente executada em 1922: fechamento da entrada da estação de P. Prudente p/ cobrança de ingressos
1923	Fecho para cobrança de ingressos; Reforço no abastecimento de água na estação.
1924	Reparação na Plataforma, na caixa d'água; Reparação e limpeza do burrinho; Instalação de uma bomba a vapor para o abastecimento de água na estação; Construção de um desvio.
1925	Obra não concluída em 1925: Construção de novos desvios; Obra não concluída em 1925: Nova estação de Presidente Prudente; Obra não concluída em 1925: Construção de um armazem em Presidente Prudente e demolição e reconstrução da casa da turma 20.
1926	Construção de novo desvio; Construção de novo edifício para estação e novo armazem de carga; Construídas instalações com prédios de “oficinas e escriptorio”; Instalações para 8ª residência; Construção de um grupo de casas de madeira para operários; Pintura da estação; Construção de casa para Depósito de carvão; Construção de abrigo para “materiaes”; Reparação da casa do Mestre de Linha; Reparação no encanamento e no burrinho; Instalação de um novo burrino; Construção de um poço na casa do Mestre de Linha; Construção de um poço na casa dos operários.
1928	“Despezaz” de Capital: Nova Estação de Presidente Prudente (30-09-25); Reparação do telhado da casa do Mestre de Linha; Idem, idem da estação; Reforma da pintura da casa do armazenista; Pintura da casa do ferreiro; Reparação da plataforma da estação Construção de privada na casa do conferente; Reparação da casa do conferente Reparação do encanamento; Reparação do burrinho; Assentamento da caixa de água; Instalações de luz eléctrica nos seguintes proprios da Estrada: Na casa do escripturario da 8ª residencial, na casa do armazentista da 8ª residencia, na casa do Eng. Da 8ª residencia, no escriptorio da 8ª residencia, na officiana da 8ª residencia; Instalações telegraphicas, telephonicas e selectivas na estação.
1930	Obras em Presidente Prudente; Desvio para a estrada.

Fonte: Relatório da Sorocabana (São Paulo, 1919, 1922, 1923, 1924, 1925, 1926, 1928, 1930).

A terceira, e última estação foi inaugurada em 1944, mas as notícias sobre sua futura construção começam a ser divulgadas a partir de 1940. Da mesma forma que as demais, as várias etapas de aprovação e andamento das obras foram veiculadas nos jornais prudentinos.

No dia 21 de julho de 1940, o jornal A Voz do Povo destacou a carta enviada pelo Sr. Diretor da E. F. Sorocabana Orlando Murgel, para o Prefeito de Presidente Prudente (Sr. Dr. Domingos Leonardo Cerávolo). A notícia foi publicada com o título “A construção da nova estação local”: “Em resposta á sua estimada carta de 11 de junho último, cumpre-se informar a V.S. que é nosso propósito construir a nova estação dessa cidade – de conformidade com o movimento ali verificado e com o desenvolvimento local” (BLUMMER, 1940).

A Estação de Ferro Sorocabana de Presidente Prudente era adjetivada como uma das “mais humildes estações da grande ferrovia Estadual” embora fosse considerada “a maior fonte de renda da Estrada”. Na mesma noticia destacou-se “a promessa do Sr. Dr. Orlando Murgel, em erguer no ano de 1941 uma nova e moderna estação da cidade, além de armazéns adequados à grande exportação do município” (PRADO, 1940).

Nos dois últimos parágrafos é evidente a importância social dos funcionários da Sorocabana, importância econômica e geográfica da ferrovia (principalmente a região de Presidente Prudente, que era responsável pela maior renda da Sorocabana), além do relevo socioeconômico da estação, sendo que ainda no período a nova obra representaria demonstração do desenvolvimento local.

Em 13 de março de 1941, o jornal O Imparcial noticiou “Presidente Prudente terá dentro em breve, uma nova Estação de Estrada de Ferro”. Nesta publicação Zilocchi (1941) relaciona a prosperidade de Presidente Prudente e a necessidade de construir “um edifício mais amplo, mais extenso [...]. Para atender ao movimento diário de embarques de passageiros e cargas”, escreve que os dirigentes da Sorocabana reconhecem “o grande lucro que auferiram com a construção de um novo edifício” e por fim, Zilocchi (1941) relaciona a estética do edifício e a cidade “A parte estética e a beleza do prédio, suplantarão a todas as expectativas. Enfim uma estação à altura da Cidade” (ZILOCCHI, 1941).

Em 1942, o jornal A Voz do Povo deu várias notícias sobre a terceira estação, em uma delas a construção é caracterizada como “opulento edifício” com a seguinte legenda: “a atual estação da cidade, a ser substituída por um opulento edifício” (PRADO, 1942). Em outra nota com título “A nova estação”, Prado (1942) fornece informações da construção, divulgadas por José Pereira Cassiano, chefe da estação

local da Sorocabana, que caracteriza o projeto como “[...] a planta é grandiosa [...] as instalações da nova estação serão de toda modernas” (PRADO, 1942).

O jornal O Imparcial fez uma edição especial no dia 2 de fevereiro de 1943, escrita pelo Prof. Pedro Gouveia Prado, redator do jornal A Voz do Povo e secretário da prefeitura, com aspectos urbanísticos de Presidente Prudente, entre eles estava a imagem da Estação de Ferro Sorocabana com a seguinte legenda: “Avenida Conselheiro Antônio Prado, a mais bem arborizada da cidade, vendo-se ao fundo a Estação da Est. De Ferro Sorocabana” (PRADO, 1943).

Nas notícias citadas acima de 1941, 42 e 43 destaca-se mais uma vez o vulto que o novo edifício teve para a cidade. Como a estação era frequentemente associada ao desenvolvimento e crescimento; o projeto arquitetônico era veiculado como moderno, composto por planta grandiosa e características opulentas. A nova estação era tida como uma confirmação da prosperidade de Presidente Prudente.

Sua imponente arquitetura art déco, representava no período, a modernidade, ao menos para um público menos sofisticado e acostumado às discussões sobre arquitetura modernista, essa realmente revolucionária, mas cujos exemplares estavam concentrados somente nos grandes centros urbanos.

No dia 11 de abril de 1944, foi publicado no jornal O Imparcial (Figura 6) notícia da inauguração com o título “A Nova Estação” nela o projeto é definido como “belo estilo arquitetônico” e “ótima e moderna estação”, expõe a influência da estação na urbanização do centro de Prudente “novo aspecto apresenta aquela parte da cidade que se sentia prejudicada em sua estética pelo velho edifício; hoje a impressão é outra, dado o acabamento de linhas futuristas e sóbrias” e Zilocchi (1944) destaca o aspecto econômico “por ali se escoam os múltiplos produtos de nossa riqueza” e finaliza com a associação do projeto arquitetônico e a economia “Presidente Prudente está, pois, com ótima e moderna estação, a qual se define pela extraordinária atividade que desenvolve em benefício de nossa economia” (ZILOCCHI, 1944).

Figura 6 - Terceira Estação, Jornal O Imparcial, 16 de abril de 1944



Fonte: Museu Municipal de Presidente Prudente Antônio Sandoval Netto/Digitalização pelos autores (COSTA, GHIRARDELLO, 2017).

A Voz do Povo, publicou em 12 de agosto de 1944, a notícia sobre a inauguração de Estação com uma edição extra do jornal em homenagem ao Snr. Dr. Marrey Júnior, representante do Interventor Federal, com o título “Doutor José Adriano de Marrey Júnior como digno representante de Doutor Fernando Costa, Interventor Federal, visita hoje P. Prudente: Inauguração de melhoramentos, homenagens, desfile”. Neste dia foi inaugurado o Fórum, Herma de Prudente de Moraes e Estação. Com o seguinte trecho sobre a estação: “a nova Estação da Sorocabana, prédio de valor inestimável, pela sua construção moderna” (PRADO, 1944). A inauguração da terceira estação foi o principal acontecimento divulgado nos jornais prudentinos (PRADO, 1944; ZILLOCCI, 1944) e esses fatos reforçam que a E.F. Sorocabana foi um relevante motor econômico, social e geográfico para Presidente Prudente.

Fatores que demonstram a importância geográfica dos trilhos da Sorocabana no estado e na cidade é a consequente valorização dos terrenos, a implantação de fábricas, estabelecimentos comerciais e de serviços (MATOS, 1981). No caso de Presidente Prudente, os comerciantes e prestadores de serviços publicavam propagandas nos jornais e muitas vezes substituíam o endereço por “defronte à Estação da Sorocabana” reforçando a situação física da estação na cidade, pois ter seu empreendimento próximo à estação era um fator positivo em relação a acessibilidade das pessoas que moravam na região e viajavam para a cidade com a finalidade de fazer suas compras, sendo também que os empresários tinham um

gasto menor com transporte de suas mercadorias. Por exemplo, na propaganda divulgada no jornal A Voz do Povo do “Raio X” em 1940, a clínica que oferecia o serviço destacava a localização próxima da estação, além de fábricas como Matarazzo e SANBRA instaladas nas margens dos trilhos da Sorocabana.

Nota-se o prestígio social dos funcionários da Sorocabana, em uma notícia do jornal A voz do Povo: “[...] passou ante-hontem por esta cidade [...] o notavel engenheiro sr. dr. Arlindo Luz, digno inspector-geral da Estrada de Ferro Sorocabana” (BLUMMER; GOMES, 1926). E uma notícia do Jornal O Imparcial com o título “A visita do diretor da Sorocabana a cidade”, com destaque para o trecho: “O Imparcial registra com prazer a visita do Diretor da Sorocabana, pois que em sendo Presidente Prudente, a primeira estação em movimento de renda no Estado” (ZILOCCHI, 1944).

Estação Ferroviária Sorocabana nos dias atuais

Desde 2011, a antiga E.F. Sorocabana de Presidente Prudente comporta o uso do Procon, Sesmt (Serviços Especializados em Engenharia de Segurança e Medicina do Trabalho) e Casa do Artesão. A reforma do edifício ocorreu em 2010 (Secretaria de Comunicação, 2010), sendo que a inauguração aconteceu dia 12 de abril de 2011, com evento oficial e presença do Prefeito de Presidente Prudente, Milton Carlos de Mello ‘Tupã’, que viabilizou o projeto, além de outras autoridades. Na divulgação oficial da Prefeitura, seu novo uso é apontado da seguinte forma, “o serviço passa a ser oferecido no antigo prédio da estação ferroviária, um dos pontos mais antigos de Prudente e que preserva a história da cidade” (Secretaria de Comunicação, 2011).

O complexo ferroviário é formado pela estação, galpões, antigas fábricas e alguns edifícios como o Centro Cultural Matarazzo (tombado pelo decreto 6128 de 1987), que está localizado nas margens dos trilhos da Sorocabana e foi inaugurado em 2 de janeiro de 2009 (data conferida pelos autores do artigo em 2017 durante uma visita no local). Um dos galpões também possui um novo uso desde novembro de 2016, com o projeto Coletivo Cultural Galpão da Lua, os integrantes do grupo explicam que “o prédio pertencia à antiga malha ferroviária federal e, após sua dissolução, foi incorporado ao patrimônio da União” e um detalhe significativo citado

por eles é a falta de uso do galpão que “encontrou-se fechado, vazio, sem cumprir qualquer função social [...] a ocupação dará, finalmente, a esse espaço, através de atividades culturais sempre gratuitas, uma destinação importante” (ROBERTO, 2016).

A questão da função social do espaço é muito importante, pois está relacionada com a manutenção do local. As questões burocráticas envolvendo a malha ferroviária paulista são complicadas, em alguns casos, como o citado por Roberto (2016), as empresas e o poder público não assumem a responsabilidade de manutenção e uso adequado tanto da malha ferroviária quanto do complexo ferroviário (como galpões e edifícios). O caso de ocupação do projeto Coletivo Cultural Galpão da Lua é um exemplo de como uma iniciativa externa pode fornecer um novo uso para esses locais.

Oficialmente (em 2017) não há registro (municipal, estadual ou nacional) sobre a preservação oficial da antiga estação. Porém ha um artigo e uma notícia da prefeitura sobre o tombamento da Estação; publicado por Costa (2014) onde consta um número de processo referente ao tombamento “[...] o edifício é tombado como Patrimônio Histórico Cultural registrado com o número: NP710685, e em 2009 passa a sediar a Fundação PROCON” (COSTA, 2014, p. 3).

Em 2010, a Prefeitura de Presidente Prudente divulgou a notícia da reforma do edifício da antiga estação através da Secretaria de Comunicação. Segundo o Secretário de Obras e Serviços Públicos “estamos iniciando agora à parte de demolição de algumas paredes tendo em vista que ali é um patrimônio tombado” (Secretaria de Comunicação, 2010).

Uma notícia de 2015, publicada pelo Jornal O Imparcial, divulga a existência de um processo de tombamento da estação realizado pelo Comudephaat (Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arqueológico e Turístico de Presidente Prudente).

O Comudephaat [...] estima entregar ao Executivo, em cerca de um mês, três propostas de locais para tombamento em Presidente Prudente, segundo o presidente Josué Pantaleão da Silva. “[...] também temos outros espaços em mente para análise futura”, comenta. [...] De acordo com o secretário de Cultura, também estão em processo de tombamento a estação ferroviária e a Praça Nove de Julho (GASPARETO, 2015).

Essas informações (sobre tombamento ou processo de tombamento) não foram confirmadas em 2017, através dos endereços eletrônicos do CONDEPHAAT, IPHAN

e prefeitura de Presidente Prudente, onde estão digitalizados os documentos de tombamento do município, dessa forma, não há registro oficial de tombamento da estação. E o fato de noticiarem um processo de tombamento (2015) entra em conflito com a informação de um tombamento divulgada em 2010.

Portanto, não há confirmação de tombamento da antiga Estação. Porém durante as reformas da estação existiu a preocupação com a preservação das características do edifício (as autoridades reconhecem a importância histórica mesmo sem tombamento), neste caso existia a presença do poder público na iniciativa de fornecer o novo uso, diferente do caso do “Galpão da Lua”.

A Estação, um dos galpões e o Centro Cultural Matarazzo são utilizados para prestação de serviços públicos e espaço cultural. Os autores desse artigo visitaram (2017) a antiga estação, o galpão (onde ocorre o projeto “Galpão da Lua”) e o Centro Cultural Matarazzo: confirma-se a permanência do uso e nota-se que a população frequenta os espaços principalmente o Procon (antiga Estação) e Centro Cultural Matarazzo.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conclui-se que a ocupação de terras paulistas “acompanhou” a expansão dos trilhos, tanto na Alta Sorocabana quanto em grande parte do estado. A influência econômica e geográfica das estradas de ferro era tão forte que as regiões se denominavam de acordo com os nomes das ferrovias como Noroeste, Mogiana, entre outros.

A estrutura urbana das cidades serviu como base de apoio de comércio e serviços para os loteamentos rurais e para os agricultores que possuíam chácaras e pequenos sítios ao seu redor. Dessa forma, lotes rurais de menores dimensões, destinados sobretudo a imigrantes, além das terras urbanas foram parte das atividades comerciais de latifundiários (popularmente chamados de coronéis) que criaram vilas compostas por datas urbanas a partir do retalhamento de suas fazendas.

A produção cafeeira se constituiu no principal ciclo econômico até 1929 e a abertura das matas e início do cultivo acontecia concomitantemente com a expansão das ferrovias, pois os coronéis implantavam trechos “cata-café” em suas terras ou tinham

informações sobre a localização das futuras estações, sendo que a última situação aconteceu em terras prudentinas, visto que Coronel Goulart conhecia o Engenheiro da Sorocabana e tinha acesso às informações sobre a futura estação.

Outro ponto similar nos núcleos citadinos foram as características da paisagem urbana, pois além da presença da ferrovia, as vilas paulistas possuíam traçados regulares com praças centrais, praça da ferrovia, capelas (mesmo nos patrimônios laicos, a presença da Igreja era significativa) e essa divisão de datas urbanas era parte da especulação imobiliária. No caso de Presidente Prudente, os coronéis Goulart e Marcondes tinham formas distintas de estruturar os negócios, entretanto, ambos sabiam que as primeiras vilas, ou bairros urbanos, deveriam estar entre os trilhos e que esse era fator importantíssimo na valorização da terra, a principal mercadoria na formação de cidades.

Especificamente sobre a Estação Sorocabana em Presidente Prudente, a primeira construção se deu de forma modesta em 1919, passou por modificações nos primeiros anos da década de 1920 e em 1926 foi construído o novo edifício. E o projeto arquitetônico da edificação que permanece como destaque da arquitetura art déco na paisagem urbana atual prudentina é a estação inaugurada na década de 1940.

Sobre as condições dessa edificação nos anos 2000, conclui-se que o tombamento é fundamental para preservar definitivamente o patrimônio ferroviário já que sem o uso desse instrumento não é possível garantir a manutenção e existência desses bens no futuro.

Em Presidente Prudente há três casos conhecidos de conjuntos e bens tombados, a partir de abertura de processos distintos: Indústrias Reunidas Matarazzo é um patrimônio tombado (desde 1987) e teve a presença do poder público no projeto Centro Cultural Matarazzo (2009); antiga Estação Ferroviária Sorocabana não é tombada e o poder público foi responsável pela reutilização, foi citado nesse artigo que o prefeito destacou a importância histórica do edifício, mas sem o tombamento não é possível garantir a preservação durante o processo de restauração do local; e o galpão não é tombado, estava sem uso e o projeto Galpão da Lua é uma iniciativa sem relações com o poder público.

REFERÊNCIAS

- ABREU, D.S. O desbravamento da Alta-Sorocabana por um bandeirante moderno, Capitão Francisco Whitacker. In. Revista da Cidade, 1965.
- ABREU, Dióres Santos. Formação histórica de uma cidade pioneira paulista: Presidente Prudente. Presidente Prudente, FFCLPP, 1972.
- ARAKAKI, E.M. A paisagem e os trilhos do oeste paulista: o caso de Presidente Prudente. São Paulo: Tese (Doutorado em Arquitetura) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.
- BESSE, Jean-Marc. O gosto do mundo: exercícios de paisagem. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2014.
- BLUMMER, Jacob (dir.); GOMES, Sosthenes (dir.). O que nos falta, A Voz do Povo, Presidente Prudente, anno I, n.6, 10 jun.1926
- BLUMMER, Jacob (dir.); GOMES, Sosthenes (dir.). Dr. Arlindo Luz, A Voz do Povo, Presidente Prudente anno I, n.13, 4 jul. 1926.
- BLUMMER, Jacob (dir.). As grandes obras da Sorocabana, A Voz do Povo, Presidente Prudente anno I, n.39, 3 set. 1926.
- BLUMMER, Jacob (dir.). Delegado Regional de Assis, A Voz do Povo, Presidente Prudente anno I, n.50, 2 dez. 1926.
- BLUMMER, Jacob (dir.). A construção da nova estação local, A Voz do Povo, Presidente Prudente anno XV, 21 jul. 1940.
- BLUMMER, Jacob (dir.). A Princesa da Sorocabana, A Voz do Povo, Presidente Prudente, anno XVII, n.979, 27 set. 1942.
- COSTA, Korina; et al. Estação Ferroviária de Presidente Prudente: um estudo sobre o patrimônio histórico-cultural, IX Colóquio Luso-Brasileiro de História da Arte, 2013.
- COSTA, B.E; GHIRARDELLO, N. Documentação da Arquitetura: Estação Ferroviária Sorocabana de Presidente Prudente. In: Simpósio Científico 2017 - ICOMOS BRASIL, 2017, Belo Horizonte. Anais do Simpósio Científico 2017 - ICOMOS BRASIL, 2017.
- COSTA, B.E; GHIRARDELLO, N. Antes das vilas: a paisagem natural de Presidente Prudente. Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades, 2018.
- COSTA, B.E; GHIRARDELLO, N. 2019. Os trilhos entre vilas: a gênese urbana de Presidente Prudente. Bauru: Dissertação (Mestrado) –Universidade Estadual Paulista. Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação, 2019
- DALTOZO, J. C. Os Distritos de Presidente Prudente. In D'INCAO, M. A. Presidente Prudente: capital regional, Presidente Venceslau: Letras à Margem, 2007.
- Decreto n. 6.128/87. Dispõe sobre o tombamento das antigas instalações da I.R.F.
- Matarazzo S/A. Prefeitura Municipal de Presidente Prudente, Presidente Prudente. abr. 1987.
- ELMASRI, Ramez. Sistema de Banco de Dados. São Paulo: Pearson Addison Wesley, 2005.
- FAIRBANKS, João Carlos. Os primórdios da região de Alta Sorocabana. In: GOULART, Bandeirante do século XX: Fundação de Presidente Prudente narrada pelo Fundados 1917-1967, Caxias do Sul: Gráfica São Paulo das Edições Paulinas, 1967.
- FERRI, Lúcia Maria Gomes. Fundação Museu e Arquivo História Municipal de Presidente Prudente. Anais da Fundação Museu e Arquivo História Municipal de Presidente Prudente /Lucia Maria Gomes Corrêa Ferri (orientadora). - Presidente Prudente: A Fundação, 1986.
- FERROBAN - Ferrovia Bandeirantes S.A. Relatório FERROBAN, 2005. Disponível em: <<http://appweb2.antt.gov.br/relatorios/ferroviario/concessionarias2005/5-FERROBANFerroviasBandeirantes.pdf>>. Acesso em: 20 mar. 2017
- GASPARETO, Mariane. Conselho apresentará 3 locais para tombamento, O Imparcial, Presidente Prudente, 27 fev. 2015. Disponível em: <<http://www.imparcial.com.br/site/conselho-apresentara-3-locais-para-tombamento>>. Acesso em: 28 mai. 2017

GHIRARDELLO, N. À beira da linha: formações urbanas da Noroeste Paulista, São Paulo: Editora UNESP, 2002.

GIEESCREVE, Ralph Mennuci. Estações Ferroviária do Brasil. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/p/presprudente.html>>. Acesso em: 20 mar. 2017

GIOVANETTI, Bruno. Esboço Histórico da Alta Sorocabana. São Paulo, Empresa Gráfica da Revista dos Tribunais Ltda, s.d. 1943

GOMES, Produção de João Gomes, Presidente Prudente, 1925. Parte do Arquivo de Oswaldo Athia, disponível em: <<https://memorialsorocabano.wordpress.com/2011/10/14/1925/>>.

GOULART, Bandeirante do século XX: Fundação de Presidente Prudente narrada pelo Fundados 1917-1967, Caxias do Sul: Gráfica São Paulo das Edições Paulinas, 1967.

HIRAO, H. Cenário e Atmosfera da Vila Goulart e Vila Marcondes. In: BARON. C. FIORIN. E (org). 100 anos de Presidente Prudente: Arquitetura e Urbanismo, Bauru: Canal 6, 2017.

Inventário da legislação prudentina :1924-1970 /Lúcia Maria Gomes Corrêa Ferri, José Roberto Fernandes Castilho (organizadores). - Presidente Prudente: Câmara Municipal, 2010.

IKUTA, F. A. As cidades e as águas: a expansão territorial urbana e a ocupação dos fundos de vales em Presidente Prudente – SP, Presidente Prudente: Dissertação (Mestrado em Geografia), Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, 2003.

KÜSTER, Guilherme Blanski. A expansão do grupo ALL – América Latina Logística S.A. / Guilherme Blanski Küster. – 2013.

LEITE, J.F. A alta sorocabana e o espaço polarizado de Presidente Prudente, Presidente Prudente: Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, 1972.

MACEDO, Ronaldo. A História de Presidente Prudente. 2013.

MATOS, Odilon de Nogueira de. 1976- Café e Ferrovia: A evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira. São Paulo: Arquivo do Estado, 1981.

MIÑO, O.A.S. Os espaços da sociabilidade segmentada: a produção do espaço público em Presidente Prudente, Presidente Prudente: Tese (Doutorado em Geografia), Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, 2004.

OLIVEIRA, Eduardo Romero de. Museus e Ferrovias: estudo sobre a preservação do patrimônio ferroviário paulista. Labor & Engenho, Campinas [Brasil], v.5, n.3, p. 20-31, 2011.

OLIVEIRA, Nelson de. Se eu fosse daqui seria bairrismo. A Voz do Povo, Presidente Prudente anno I, n.6, 10 jun. 1926.

PRADO, G. Vinte anos depois, A Voz do Povo, Presidente Prudente, anno XV, n.792, 15 set. 1940.

PRADO, G. A Nova Estação, A Voz do Povo, Presidente Prudente, 17 dez. 1942.

PRADO, G. Prudente – Um grande município, Edição Especial O Imparcial, Presidente Prudente, ano 5, n.367, 2 fev. 1943

PRADO, G. Doutor José Adriano de Marrey Júnior como digno representante de Doutor Fernando Costa, Interventor Federal, visita hoje P. Prudente: Inauguração de melhoramentos, homenagens, desfile, A Voz do Povo, 12 ago. 1944

RESENDE, Benjamin Teodoro de,1933- Raízes prudentinas 2 /Benjamin Resende. – Presidente Prudente : [Ed. do Autor], 2006 295 p. : il.

ROBERTO, Wellington. Integrantes de grupo cultural ocupam galpão de antiga estação ferroviária, G1, Presidente Prudente, 24 nov. 2016. Disponível em:

<<http://g1.globo.com/sp/presidente-prudente-regiao/noticia/2016/10/integrantes-de-grupocultural-ocupam-galpao-de-antiga-estacao-ferroviaria.html>>. Acesso: 28 mai. 2017

SÃO PAULO (Estado). Lei nº 1798, de 21 de novembro de 1921. Lex: coletânea de leis e decretos do estado de são paulo, São Paulo, 1921.

São Paulo (Estado).[Leis, decretos, etc.] Collecção das leis e decretos do Estado de São Paulo. - São Paulo : Imprensa Oficial do Estado, [1938-] nv.

SÃO PAULO, Relatório da Estrada de Ferro Sorocabana referente ao ano de 1919. Casa Vanorden.

SÃO PAULO, Relatório da Estrada de Ferro Sorocabana e Estrada de Ferro Funilense referente ao ano de 1922. Casa Vanorden.

SÃO PAULO, Relatório da Estrada de Ferro Sorocabana e Estrada de Ferro Funilense referente ao ano de 1923. Casa Vanorden.

SÃO PAULO, Relatório da Estrada de Ferro Sorocabana e Estrada de Ferro Funilense referente ao ano de 1924. Casa Vanorden.

SÃO PAULO, Relatório da Estrada de Ferro Sorocabana referente ao ano de 1925. Casa Vanorden.

SÃO PAULO, Relatório da Estrada de Ferro Sorocabana referente ao ano de 1926. Casa Vanorden.

SÃO PAULO, Relatório referente ao ano de 1928 apresentado ao Exmo. Snr. Dr. José de Oliveira Barros Secretario da Viação e Obras Publicas pelo Engenheiro Gaspar Ricardo Junior Diretor da Estrada de Ferro Sorocana. Sociedade Imprensa Paulista, 1929.

SÃO PAULO, Relatorio referente ao ano de 1930 apresentado ao Exmo. Sr. Secretario da Viação e Obras Publicas pelo Diretor da Estrada de Ferro Sorocana. Typografia Brazil de Rothschild & Cia. 1931.

SANTOS, V. Documentário de Presidente Prudente: a história contada em fotos, 2001.

PIMPÃO, C. SANTOS, A. P. Teodoro Sampaio e a primeira base geodésica do Brasil, Revista da Rede Brasileira de História e Geografia e Geografia Histórica, 2017.

Secretaria de Comunicação. Inauguração do Prédio do Procon fortalece respeito com os consumidores de Prudente, Presidente Prudente, 12 abr. 2011. Disponível em <<http://www.presidenteprudente.sp.gov.br/site/noticias.xhtml?cod=12076>>. Acesso em: 28 mai 2017.

SPOSITO, M.E.B. O chão em Presidente Prudente: a lógica da expansão territorial urbana, Rio Claro: Dissertação (Mestrado em Geografia), Instituto de Geociências e Ciências Exatas de Rio Claro, Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, 1983.

SPOSITO. E.S. Produção e apropriação da renda fundiária urbana em Presidente Prudente, São Paulo: Tese (Doutorado em Geografia), Faculdade de Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 1990.

SUDO, H; LEAL, A.C. Aspectos Geomorfológicos e impactos ambientais da ocupação dos fundos de vales em Presidente Prudente-SP. Revista Sociedade e Natureza, ano 3, n. 15, jan/dez., 1996.

ZILOCCHI, Edgard Angelo (dir.). Presidente Prudente terá dentro em breve, uma nova Estação de Estrada de Ferro, O Imparcial, Presidente Prudente, 13 mar. 1941.

ZILOCCHI, Edgard Angelo (dir.). Indice da grandeza econômica da Alta Sorocabana, O Imparcial, Presidente Prudente ano VI, 19 jan. 1944.

ZILOCCHI, Edgard Angelo (dir.). A nova Estação, O Imparcial, Presidente Prudente ano VI, 16 abr. 1944.

ZILOCCHI, Edgard Angelo (dir.). A visita do diretor da Sorocabana a cidade, O Imparcial, Presidente Prudente ano VI, 21 mai. 1944.