

Companhia Mogiana de Estradas de Ferro



Foster Móz

Fevereiro de 2024

Índice	1
Índice de Figuras	3
Companhia Mogiana de Estradas de Ferro	4
Contexto histórico	4
1 – Criação e Instalação da Companhia Mogiana.....	5
1ª fase – Campinas a Casa Branca.....	5
Material rodante	6
2ª fase – Casa Branca a Ribeirão Preto	9
3ª fase – Linha do Rio Grande.....	12
Tentativa de chegar ao litoral	16
4ª fase – Ramal de Igarapava	19
2 – Expansão da Linha Tronco	25
3 – A variante Guanabara – Guedes (1926 a 1945)	29
Contexto histórico	29
A variante Guanabara – Guedes	30
4 – Declínio	31
Retificação do traçado	32
Dieselização da Mogiana.....	32
5 – A FEPASA – Ferrovia Paulista S/A	38
História.....	38
Privatização	40
6 – Associação Brasileira de Preservação ferroviária	40
7 – Ramais da Companhia Mogiana	41
1 – Ramal de Amparo – Monte Alegre.....	41
1.a – Ramal de Serra Negra.....	41
1.b – Ramal de Socorro.....	42
2 – Ramal de Itapira ou Penha	43
4 – Ramal de Caldas	43
4 – Ramal de Santa Veridiana – Companhia Paulista	44
5 – Companhia Ramal Férreo do Rio Pardo.....	44
A Fusão com a Companhia Mogiana	45
6 – Saída Tronco da São Paulo – Minas	47
Mudança de controle.....	48
O começo da queda	48
Administração estatal	49
Conclusão	49
7 – Ramal de Pinhal.....	49
8 – Ramal de Mococa.....	50
3.a – Ramal de Guaxupé.....	50
3.a-1 – Ramal de Guaxupé – Passos.....	51
3.a-2 – Ramal da Juréia – Passos	52
3.a-3 – Ramal de Biguatinga – Passos	52
9 – Estrada de Ferro Dumont	53
10 – Ramal de Sertãozinho	53
11 – Ramal de Vargem Grande	54

A compra pela Companhia Mogiana.....	54
12 – Ramal de Cajuru	55
13 – Ramal de Cravinhos e Jandaia	55
A venda para a Companhia Mogiana	56
14 – Ramal de Jataí	58
15 – Ramal de Monteiro	60
16 – Estrada de Ferro Goiás	61
Antecedentes.....	61
A criação da Estrada de Ferro	61
A incorporação pela RFFSA	62
8 – Rodoviarismo	63
9 – Trem para Brasília.....	64
Antecedentes	64
Chegando a Brasília.....	64
A reinauguração (1981)	65
10 – Variantes da Companhia Mogiana	67
1 – Variante Lagoa Branca – Tambaú – 1959	67
2 – Variante Tambaú – Bento Quirino – 1964.....	67
11 – Corredor de Exportação Araguari – Santos.....	68
História.....	68
Variantes.....	69
1 – Variante Boa Vista – Guedes – 1973.....	69
2 – Variante Guedes – Mato Seco – 1979.....	70
3 – Variante Entroncamento – Amoroso Costa – 1979.....	70
4 – Variante Boa Vista – Guaianã – 1974.....	71
Duplicação	71
5 – Linha Mairinque – Santos	71
12 – Eletrificação do Corredor de Exportação.....	72
13 – Privatização.....	76
Extinção e concessão da Malha Paulista.....	76
Operadoras	76
1 – Ferrovias Bandeirantes S/A – Ferroban	76
2 – Brasil Ferrovias S/A.....	76
3 – Ferronorte S/A	77
4 – Ferrovia Novoeste S/A.....	77
5 – América Latina Logística S/A.....	78
6 – Rumo Logística.....	78
7 – Ferrovia Centro-Atlântica (FCA)	79
Projetos	79
Patrimônio cultural.....	80
8 – Ferrovia Sul Atlântico (FSA)	80
Leis e Decretos	81
Lei nº 18 de 21 de março de 1872	81
Decreto Nº 5.137, de 13 de novembro de 1872	82
Decreto Nº 8.888, de 17 de fevereiro de 1883.....	87
Decreto Nº 977, de 05 de agosto de 1892	96
Decreto Nº 3.811, de 17 de outubro de 1900.....	97

Índice de Figuras

Figura 1 – Tabela das cidades entre Campinas e Casa Branca.....	6
Figura 2 – Locomotiva nº 1, adquirida em 1873, da Baldwin Works.....	6
Figura 3 – Tabela de passageiros e mercadorias entre os anos de 1875 e 1878	7
Figura 4 – Locomotivas para o período 1873 e 1878.	7
Figura 5 – Horário da Companhia Mogyana, em 1875.....	8
Figura 6 – Primeira Estação de Campinas.	8
Figura 7 – Primeira sede da Companhia Mogyana. Campinas/SP. 1878.....	9
Figura 8 – Jornal Gazeta de Campinas, 1882.....	10
Figura 9 – Tabela das cidades entre Casa Branca e Ribeirão Preto.....	10
Figura 10 – Tabela de passageiros e mercadorias entre os anos de 1875 e 1883.	11
Figura 11 – Locomotivas entre 1873 e 1883.	11
Figura 12 – Viaduto do Jaguará sobre o Rio Grande na Divisa São Paulo/Minas Gerais.	12
Figura 13 – Mapa da Província de São Paulo, parcial – 1886.....	13
Figura 14 – Foto da primeira edificação do Escritório Central da Companhia Mogyana após o seu término.....	14
Figura 15 – Estação Guanabara. Campinas. 1893.....	15
Figura 16 – Vista aérea da estação e arredores em Guanabara, provavelmente anos 1950.....	15
Figura 17 – Linha Tronco de 1883 até 1896.....	17
Figura 18 – Tabela de passageiros e mercadorias entre os anos de 1875 e 1896.	18
Figura 19 – Trem da Mogiana na ponte sobre o rio Grande, em Delta, 1968.	20
Figura 20 – Horário da Companhia Mogyana para 1908.....	20
Figura 21 – Estações do Ramal de Igarapava.....	21
Figura 22 – Mapa da Companhia Mogyana.	22
Figura 23 – Tabela de passageiros e mercadorias entre os anos de 1875 e 1950.	24
Figura 24 – Oficinas da Mogiana, 2002.....	25
Figura 25 – Escritório Central da Companhia Mogyana, Pavilhão Campos Sales em construção.....	26
Figura 26 – Locomotivas construídas pela CMEF.	26
Figura 27 – Locomotivas fabricadas pela Companhia Mogyana.	27
Figura 28 – Locomotivas sendo construídas em Campinas.	28
Figura 29 – Rede de Viação Sul Mineira.....	28
Figura 31 – Mapa que mostra as linhas da Mogyana na região de Campinas.....	30
Figura 30 – Estações da Variante Guanabara – Guedes.....	31
Figura 32 – Automotriz 5002, Fepasa, Budd, ex-Cia. Mogiana.	31
Figura 33 – Cooper-Bessemer, primeiro modelo diesel da Mogiana.....	33
Figura 34 – Locomotiva G12, ainda no pátio da fábrica da EMD.	34
Figura 35 – Locomotiva GL8, ao fundo locomotiva a vapor.	35
Figura 36 – Locomotiva LEW recebida da Alemanha.....	36
Figura 37 – Locomotiva RSD-8 ex-Companhia Paulista.	36
Figura 38 – Tabela de passageiros e mercadorias entre os anos de 1950 e 1970	37
Figura 39 – Logotipo da FEPASA.....	38
Figura 40 – Balanço de funcionamento da FEPASA (1971-1981).....	39
Figura 41 – Horário para 1964.....	41
Figura 42 – Horário de trens para 1948.....	46
Figura 43 – Mapa da Estrada de Ferro São Paulo – Minas.....	48
Figura 44 – Pátio da estação de Cravinhos no início dos anos 1950.	57
Figura 45 – Foto oficial da locomotiva “Jatahy”	59
Figura 46 – Fragmento do mapa das linhas da CMEF de 1922 destacando o ramal de Jataí.	60
Figura 47 – Pátio da Mogiana em Guataporã, 1918.....	61
Figura 48 – Mapa do trecho Araguari – Brasília.	63
Figura 49 – Mapa do trecho Araguari – Brasília.	65
Figura 50 – Horário para 1981.....	66
Figura 51 – Mapa esquemático do corredor de Exportação.	68
Figura 52 – Locomotiva “Francesa” #2202.....	73
Figura 53 – Locomotiva Elétrica no Corredor de Exportação	74
Figura 54 – Subida da Serra – Sorocabana	75
Figura 55 – Área de influência da Ferrovia Novoeste S.A.	77
Figura 56 – Mapa da malha ferroviária operada pela FCA.....	79

Contexto histórico

Em 1727, Francisco de Melo Palheta introduziu em terras brasileiras o cultivo do café. Assim, a partir de meados do século XIX, o café começou a tomar o lugar do açúcar como principal produto de exportação do Brasil.

O Rio de Janeiro foi pioneiro na nova cultura, mas sua expansão continuou em direção ao Vale do Paraíba, logo alcançando o interior paulista, onde se consolidou nas regiões de Campinas, Rio Claro, Araraquara, Ribeirão Preto e Mogi Mirim. Isso porque o plantio do café esgota o solo com muita rapidez, fazendo com que aos poucos os produtores tendam a se deslocar para novas e melhores áreas.

Em São Paulo, esse deslocamento afastou cada vez mais as lavouras do porto do Rio, dificultando seu escoamento. A alternativa era o Porto de Santos, no litoral da própria *Província*¹ de São Paulo. Porém, entre a zona cafeeira e o porto havia o maior obstáculo ao desenvolvimento da Província: os 800 metros de desnível da Serra do Mar.

A travessia da serra do planalto à baixada santista era feita valendo-se de muare organizados em tropas de centenas de animais, principalmente através da Estrada Velha de Santos, ao longo da qual havia pousadas para repouso dos viajantes e pastos para as mulas, e por outros caminhos como a antiga trilha Tupiniquim, que mais tarde seria a base do traçado na serra da Estrada de Ferro São Paulo *Railway*².

Mas esses caminhos eram precários – a própria Estrada Velha chegou praticamente a ser interditada dois anos após sua inauguração, de tanto ser usada pelos tropeiros – e restringiam o cultivo do café até Rio Claro, já que o custo do frete para qualquer localidade além desse limite era tão alto que tornava inviável qualquer atividade, sendo que boa parte do carregamento se perdia pelo caminho, estimando-se em torno de 20 por cento.

Devido a todos esses fatores, era urgente e necessário o estabelecimento de uma via eficiente que possibilitasse a transposição de pessoas e mercadorias pela Serra do Mar e acessassem o planalto até São Paulo e depois todo o interior da Província.

Lembremos que estamos falando dos anos 1800, em plena Revolução Industrial, e qual o melhor meio de transporte na época? Sim, a ferrovia.

Tendo isso em mente, o Barão de Mauá, junto com investidores ingleses, resolve fundar uma ferrovia ligando o porto de Santos à cidade de São João do Rio Claro (atual Rio Claro).

A Estrada de Ferro São Paulo *Railway*³, também conhecida como “Inglesa”, foi aberta ao tráfego, a 16 de fevereiro de 1867, ligando o porto de Santos à cidade de Jundiaí. O projeto inicial era levar os trilhos até Rio Claro, mas ficou claro para os investidores que não valeria o investimento até Rio Claro, deixando a construção do final do trecho para outros investidores.

A decisão de fundar a “Companhia *Paulista*”⁴ surgiu após a São Paulo Railway declarar que não seria possível prolongar a ferrovia adiante, nem sequer até a cidade de Campinas, devido às perdas financeiras com a Guerra do Paraguai.

A Companhia Paulista de Estradas de Ferro foi então fundada no dia 30 de janeiro de 1868, sob a presidência de Clemente Falcão de Sousa Filho, porém as obras de construção da linha iniciaram-se mais de um ano após essa data, depois das aprovações necessárias dos estatutos da Companhia Paulista pelo Governo Imperial.

Finalmente, no dia 11 de agosto de 1872, com uma *bitola*⁵ de 1,60 metros, chamada “bitola larga”, foi inaugurado o primeiro trecho, entre Jundiaí e Campinas. Os seus trilhos foram avançando pelo interior adentro, chegando a Rio Claro em 1875 e a Descalvado em 1876.

Para a região entre Campinas e Rio Claro a situação melhorou muito, mas a região entre Mogi Mirim e Casa Branca ainda dependia das tropas para fazer o embarque do café na estação de Campinas. Com isso em mente, outros fazendeiros da região resolveram fundar uma ferrovia que servisse aos seus interesses, ou seja, ligar Campinas à região de Mogi Mirim e Casa Branca.

¹ Após 1889, com a Proclamação da República, as Províncias brasileiras passaram a ser chamadas de Estados.

² Na medida do possível, escreveremos o nome completo das ferrovias e não suas abreviações.

³ https://pt.wikipedia.org/wiki/S%C3%A3o_Paulo_Railway.

⁴ https://pt.wikipedia.org/wiki/Companhia_Paulista_de_Estradas_de_Ferro.

⁵ **Bitola** é a largura determinada pela distância medida entre as faces interiores das cabeças de dois trilhos em uma via férrea. As ferrovias em todo o mundo adotam várias medidas de bitola, sendo a mais frequentemente usada a de 1435 mm (4 pés e 8½ polegadas), por isso denominada muitas vezes de bitola padrão, bitola standard, ou bitola internacional, ou ainda bitola Stephenson, em homenagem a George Stephenson.

No Brasil, a bitola mais comum é a bitola métrica (ou seja, possuem um metro de distância entre as partes internas das superfícies dos trilhos), presente em 23.489 km de trilhos. Também é comum (aproximadamente 4.050 km) no país o uso da bitola irlandesa (1,6 metro), principalmente em linhas de grande movimento.

Bitolas de 600 mm foram usadas também em ramais menos movimentados de muitas estradas de ferro. Em diversos trechos ferroviários no Brasil há a existência de três ou mais trilhos correndo em paralelo em uma única linha, a chamada bitola mista.

Esta nova empresa se chamou “Companhia *Mogyana*⁶ de Estradas de *Ferro*”⁷ (CMEF)⁸ e aqui começamos a contar a sua história.

Para melhor entender como se transcorreu esta história vamos contá-la em fases, como veremos a seguir.

A linha tronco foi formada por quatro trechos:

- O primeiro trecho chamado de Linha Tronco, foi inaugurado em 1875, partindo de Campinas e seguindo até a cidade de Casa Branca, onde chegou em 1878, a uma distância de 168 km de Campinas.
- O segundo trecho é o prolongamento da linha até Ribeirão Preto, onde chegou em 1883, km 312 e a Estação de Entroncamento, no km 330, em 1886.
- O terceiro trecho, chamado de Linha do Rio Grande, foi inaugurado ainda em 1886, sendo que em 1888 chegou a Rifaina onde cruzou o Rio Grande, divisa de São Paulo com Minas Gerais. Em terras mineiras, a linha mudava o nome para Linha do Catalão, já que a ideia da CMEF era alcançar Catalão, em Goiás e dali seguir para Belém do Pará, intenção que nunca se concretizou. A Linha do Catalão foi construída entre 1888 e 1889 até Uberaba, tendo chegado em 1895 a Uberabinha (atual Uberlândia) e 1896 a Araguari, no km 789.
- O quarto trecho, chamado Ramal de Igarapava, saía da Estação Entroncamento, passando por Orilândia, São Joaquim da Barra, Igarapava e se encontrava com a Linha do Rio Grande em Rodolfo Paixão, próximo a Uberaba.

1 – Criação e Instalação da Companhia Mogyana

1ª fase – Campinas a Casa Branca

A Companhia Mogyana de Estradas de Ferro foi fundada em 21 de março de 1872, nos termos da lei provincial *número 18*⁹. A Mogyana também contava com privilégios de zona ou concessão exclusiva por noventa anos, de Campinas a Mogi Mirim, com uma contragarantia de juros de 7% sobre o capital de 3.000:000\$000 (três milhões de contos de réis), habitual nas concessões fornecidas à época, e concedia privilégio, sem garantias de juros, para o prolongamento da linha até as margens do Rio Grande, passando por Casa Branca e Franca.

No dia 1 de julho de 1872, no Paço da Câmara Municipal de Campinas, reuniram-se em Assembleia Geral os acionistas da nova empresa, entre os quais a família Silva Prado, Antônio de Queirós Teles e José Estanislau do Amaral que eram grandes proprietários de plantações de café e o barão de Tietê, por si próprio e pela empresa de Seguros que presidia, a Companhia União Paulista.

A reunião realizada visava a discussão e aprovação do projeto e de seus estatutos, assim como a eleição da diretoria provisória que deveria gerir os negócios da empresa até à sua organização definitiva.

A primeira diretoria ficou assim constituída:

- Dr. Antônio de Queirós Teles (Barão, Visconde e Conde de Parnaíba);
- Tenente-coronel José Egídio de Sousa Aranha;
- Dr. Antônio Pinheiro de Ulhoa Cintra (Barão de Jaguará);
- Capitão Joaquim Quirino dos Santos;
- Antônio Manuel Proença.

Estes mesmos diretores foram eleitos em caráter definitivo na assembleia geral realizada em 30 de março de 1873.

Ficava assim constituída a Companhia Mogyana de Estradas de Ferro com o capital de três milhões de contos de réis, divididos em quinze mil ações no valor nominal de duzentos contos de réis cada.

As obras de construção da ferrovia iniciaram-se em 2 de dezembro de 1872, muito tempo antes de se ter assinado o contrato com o Governo Provincial, o que só ocorreu a 19 de junho de 1873¹⁰.

Em 3 de maio de 1875 era concluída a primeira etapa entre Campinas e Jaguari (atual Jaguariúna), numa distância de 32 quilômetros.

Três meses depois a estrada chegava a Mogi Mirim totalizando 72 km. O tráfego, nesse trecho, foi inaugurado, em 27 de agosto de 1875, com a presença do imperador *D. Pedro II*¹¹.

⁶ Vamos usar a grafia “*Mogyana*” sempre que nos referirmos à Companhia antes de 1937, sendo alterada para “*Mogiana*” com a reforma ortográfica de 1937.

⁷ https://pt.wikipedia.org/wiki/Companhia_Mogiana_de_Estradas_de_Ferro acessado em 01 de março de 2023.

⁸ Vamos usar, a partir deste ponto, sempre que possível, Mogyana ou a sigla CMEF.

⁹ Ver integral do decreto no final do texto.

¹⁰ O decreto imperial nº 5.137 de 13 de novembro, concede a autorização para CMEF funcionar e aprova seus estatutos.

Ver integral do decreto no final do texto.

¹¹ “Inauguração de linhas férreas”, A Província de S. Paulo, 29 de agosto de 1875. p.3.

Neste mesmo ano, 15 de novembro, foi inaugurado o ramal de Amparo, numa extensão de trinta quilômetros¹².

Depois de quase três anos, passando pelas cidades de Mogi Guaçu, Aguai, Lagoa Branca, a ferrovia chegou em Casa Branca, em 14 de janeiro de 1878, a 168 quilômetros de Campinas, ficando como ponta de linha até 1882, quando foi inaugurado o trecho Casa Branca – São Simão.

Abaixo, lista das cidades atendidas pela Linha Tronco até 1878:

Linha Tronco até 1878			
	Estação	Inauguração	Distância (km)
1	Campinas	11/ago/1872	
2	Anhumas	3/mai/1875	10,000
3	Tanquinho	3/mai/1875	20,000
4	Jaguari - Saída do ramal de Amparo (1875):	3/mai/1875	32,384
5	Posse de Ressaca (antiga Ressaca)	27/ago/1875	50,841
6	Mogi Mirim - Saída Ramal de Itapira (1882):	27/ago/1875	72,759
7	Mogi Guaçu - Saída Ramal de Pinhal (1889)	14/jan/1878	81,272
8	Mato Seco	14/jan/1878	112,983
9	Engenheiro Mendes (antiga Caldas)	21/jan/1878	132,566
10	Casa Branca - Saída Ramal de Mococa (1884)	14/jan/1878	168,534

Figura 1 – Tabela das cidades entre Campinas e Casa Branca

Pela tabela acima, podemos ver o aumento tanto de passageiros como de carga transportados no período em ter 1875 e 1878.

Material rodante¹³

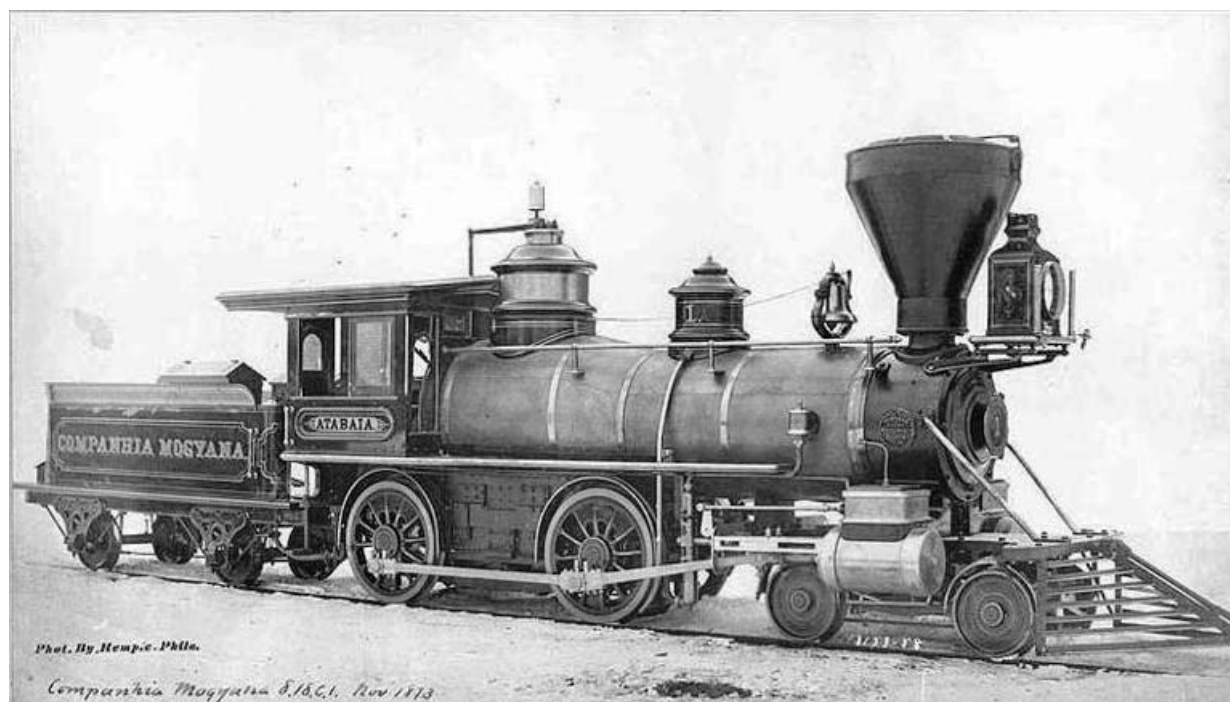


Figura 2 – Locomotiva nº 1, adquirida em 1873, da Baldwin Works¹⁴.

No início, a Mogyana, além de numerá-las, também as batizava com nomes, como podemos ver na foto, ATIBAIA.

¹² Ver item ramais da Companhia Mogiana. Ramal de Amparo.

¹³ Dados retirados dos Relatórios Anuais da Mogyana de 1873 a 1950.

¹⁴ Locomotiva nº 1, adquirida em 1873, da Baldwin Works, tipo americano (4-4-0) e com esforço de tração de 2.890 kg a 85% de pressão. Em 1914 foi renumerada para número 30 e vendida em 1916.

(4-4-0) – Sistema de identificação de locomotivas, querendo dizer, 4 rodas (2 eixos) guias e 4 rodas de tração.

Companhia Mogiana											
	Passageiros			Mercadorias			Horários Passageiros	Locomotivas		Carros	Vagões
ano	1ª Classe	2ª Classe	Total	Café (ton)	Diversos (ton)	Total (ton)		Vapor	Diesel		
1875	6.580	22.151	28.731	7.128,600	4.752,400	11.881,000	2	6		8	127
1876	15.257	57.227	72.484	15.232,931	10.155,288	25.388,219	2	6		8	127
1877	12.713	51.729	64.442	16.702,175	11.134,784	27.836,959	2	6		8	127
1878	19.627	68.216	87.843	20.903,400	13.935,600	34.839,000	2	6		8	127

Figura 3 – Tabela de passageiros e mercadorias entre os anos de 1875 e 1878

Locomotivas da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro												
NUMERAÇÃO			Bitola	Fabricante	País	Número de Fábrica	Ano	Rodagem	Tipo	Nome	Pesos	
até 1914	1914-1939	1939-1957									Locomotiva	Tender
1	30		1,00m	Baldwin Locomotive Works	EUA	3.528	1873	4 - 4 - 0	American	Atibaia	27.700	9.200
2	31		1,00m	Baldwin Locomotive Works	EUA	3.529	1873	4 - 4 - 0	American	Jaguary	27.700	9.200
3	550	550	1,00m	Baldwin Locomotive Works	EUA	3.404	1873	4 - 4 - 0	American	Camandocaia	27.700	9.200
4	551	551	1,00m	Baldwin Locomotive Works	EUA	3.406	1873	4 - 4 - 0	American	Campinas	27.700	9.200
5	552	552	1,00m	Baldwin Locomotive Works	EUA	3.405	1873	4 - 4 - 0	American	Mogy-Mirim	27.700	9.200
6	553	553	1,00m	Baldwin Locomotive Works	EUA	3.403	1873	4 - 4 - 0	American	Amparo	27.700	9.200
7	554	554	1,00m	Baldwin Locomotive Works	EUA	3.407	1877	2 - 8 - 0	Consolidation		27.700	9.200
8	555	555	1,00m	Baldwin Locomotive Works	EUA	3.408	1877	2 - 8 - 0	Consolidation		27.700	9.200

Figura 4 – Locomotivas para o período 1873 e 1878¹⁵.

¹⁵ As locomotivas, de numeros 1 a 6, foram construídas na fabrica da Baldwin na Philadelphia, em condições, que em uma linha, como a Mogyana, com declividades de 2 % e raios de curvatura de 120m vençam regularmente 22 milhas por hora (35,2 km/h), podendo elevar-se em linha de nivel até 32 (51,2 km/h) com uma composição regular de 75 ton.

Primeiro Horário da Companhia Mogyana que foi publicado na "Gazeta de Campinas" n. 554, e que entrou a vigorar no dia 3 de Maio de 1875

DIAS UTEIS					
PARA CIMA			PARA BAIXO		
Campinas	Partida	8.00	Jaguary	Partida	11.15
Anhumas	Chegada	8.22	Tanquinho	Chegada	11.50
»	Partida	8.26	»	Partida	11.56
Tanquinho	Chegada	8.50	Anhumas	Chegada	12.20
»	Partida	8.56	»	Partida	12.24
Jaguary	Chegada	9.30	Campinas	Chegada	12.45
DOMINGOS E DIAS SANTIFICADOS					
PARA CIMA			PARA BAIXO		
Campinas	Partida	8.00	Jaguary	Partida	3.45
Anhumas	Chegada	8.22	Tanquinho	Chegada	4.20
»	Partida	8.26	»	Partida	4.25
Tanquinho	Chegada	8.50	Anhumas	Chegada	4.50
»	Partida	8.56	»	Partida	4.54
Jaguary	Chegada	9.30	Campinas	Chegada	5.15

M. S. Mendes,
INSPECTOR GERAL.

Figura 5 – Horário da Companhia Mogyana, em 1875.



Figura 6 – Primeira Estação de Campinas.

Na figura acima, a 1ª estação construída em Campinas, de propriedade da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, que era compartilhada com a Mogyana, como podemos perceber pelos trilhos entre a plataforma e locomotiva a vapor. Na linha ao lado da plataforma temos 4 trilhos, os internos, em bitola de 1 metro (bitola estreita, utilizada pela Mogyana), e os externos, de 1,60 metros (bitola larga, usada pela Companhia Paulista).

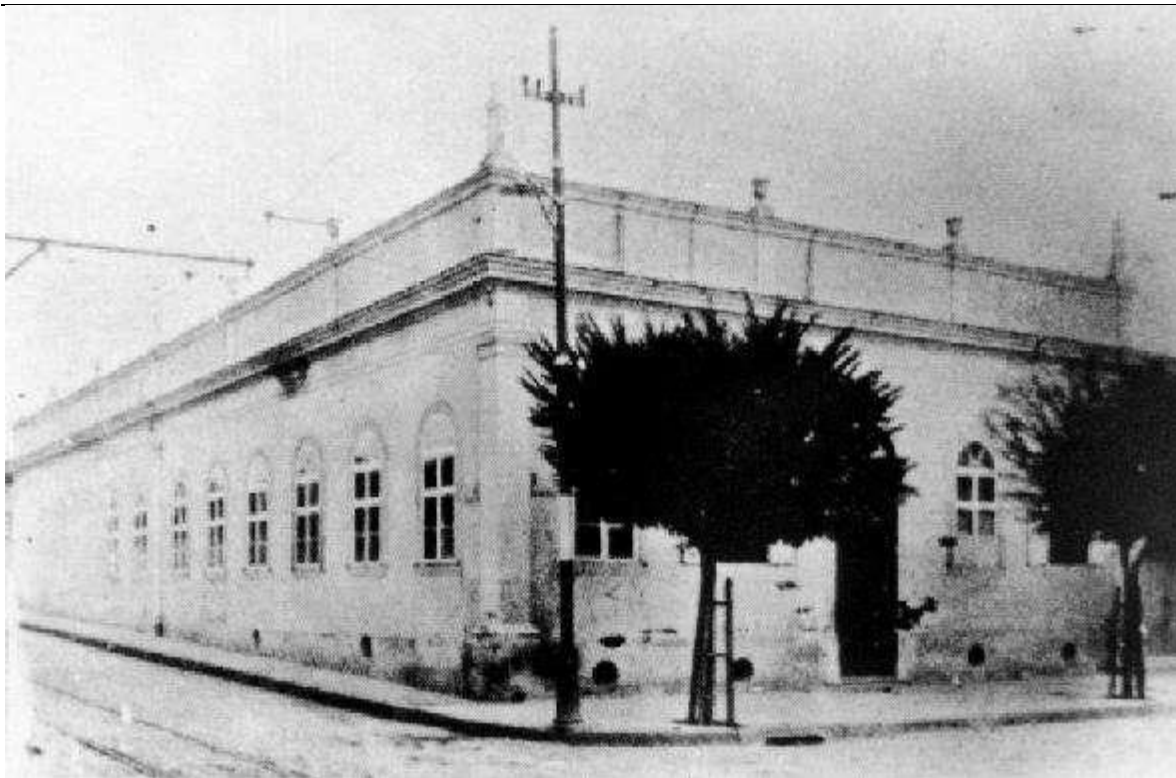


Figura 7 – Primeira sede da Companhia Mogiana. Campinas/SP. 1878¹⁶.

O número de funcionários aumentou na mesma proporção em que a linha avançou para o interior da Província de São Paulo e, com isso, surgiu a necessidade de instalação de um escritório central, o que ocorreu a partir da locação de um prédio, em Campinas, na Rua General Osório esquina com a Avenida Anchieta, no ano de 1878¹⁷, próximo ao Largo das Andorinhas. Este setor administrativo da Mogiana passou por vários momentos operacionais, desde a sua criação com a locação do imóvel citado, até a construção de uma edificação que se torna referência e patrimônio cultural da cidade¹⁸.

2ª fase – Casa Branca a Ribeirão Preto

O plano original da Mogiana era prolongar o trecho após Casa Branca, passando por Mococa, e chegar a Franca, mas mudou o trajeto, indo na direção de Ribeirão Preto, levando com isso a um debate com a Companhia Paulista, por conta dos privilégios de zona de influência que esta já possuía.

Somente no ano de 1880, após muitos debates com a Companhia Paulista, a Mogiana conseguiu a concessão para prolongar seus trilhos até a cidade de Ribeirão Preto (na época chamada Vila do Entre Rios).

O trecho entre Casa Branca – São Simão foi entregue em 16 de agosto de 1882, e o trecho São Simão – Ribeirão Preto foi inaugurado em 23 de novembro de 1883.

A estação de Lage foi aberta em 01 de novembro de 1881, como ponta de linha da "linha do Ribeirão Preto", que era o trecho que continuava o tronco para além de Casa Branca.

"Recebida, na forma do contrato, a 1ª secção da linha até a estação da Lage, e na extensão de 22 km, foi ella aberta ao trafego no dia 1/11¹⁹".

A estação, nessa época, era o pivô de uma crise entre a Mogiana e a Companhia Paulista, que começou com a sua construção e perdurou por quase trinta anos, acabando somente com os acordos entre as duas ferrovias, que resultaram na construção da estação de Baldeação, comum às duas, em 1913.

O problema surgiu por causa da acusação da Companhia Paulista contra a Mogiana, de que esta teria invadido sua zona privilegiada na região de Santa Cruz das Palmeiras e, pior ainda, construído nesse trecho uma estação. A Mogiana contra-atacou quando, alguns anos depois, a Companhia Paulista começou a construir o ramal de Santa Veridiana, que chegou finalmente, mesmo com as ameaças e embargos tentados pela concorrente, a Santa Veridiana, uma estação distante menos de um quilômetro de Lage.

¹⁶ Coleção Maria Luiza. Museu da Imagem e do Som de Campinas.

¹⁷ Caderno comemorativo aniversário de Campinas de 1968. Campinas. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Cultura/Museu da Imagem e do Som.

¹⁸ O Patrimônio Ferroviário e a Cidade: A Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Campinas (1872-1971) Volume: 01/03, Antonio Henrique Felice Anunziata. Março de 2013.

¹⁹ Relatório da Companhia Mogiana, de 26/2/1882.

Em 10 de junho de 1882, saindo da cidade de Mogi Mirim, foi aberto o Ramal de *Itapira*²⁰.

Em 16 de agosto de 1882, a linha chegou a São Simão, utilizando um prédio temporário. O prédio definitivo da estação somente foi concluído em 1891, de acordo com o relatório da Mogyana deste ano.

A Viação Férrea de *São Simão*²¹ passou a sair da estação de São Simão, situação que perduraria até 1902. Neste ano, alterou-se a estação inicial desta ferrovia, agora já com o nome de Estrada de Ferro São Paulo – Minas, para a estação seguinte na linha tronco da Mogyana, a estação de Bento Quirino.

Depois de esperarem alguns anos pelos trilhos da Companhia Paulista, a estação de Ribeirão Preto foi inaugurada na linha da Mogyana, com alguma frustração por parte do povo da cidade, em 23 de novembro de 1883 e com um prédio provisório. Este situava-se em local diferente, no que hoje é a Vila Virgínia. Em junho de 1883, o local para a construção para a estação ainda não estava definido.

ESTRADA DE FERRO MOGYANA									
Horario dos trens, do dia 14 de Fevereiro de 1882 em diante									
Estações	MIXTO C 1	CARGAS F 1	PASSAG. P 1	Estações	PASSAG. P 2	CARGAS F 2	MIXTO C 2		
	M.	M.	T.		M.	M.	M.		
Campinas . . .	6,30	8,00	12,45	Casa Branca . .	6,00	6,30	7,40		
Anhumas . . .	6,55	8,25	1,03	Aterrado . . .			7,53		
Tanquinho . . .	7,00	8,30	1,06				7,58		
Jaguary . . .	7,30	9,00	1,25	Caldas	7,03	7,50	9,10		
Resaca	7,35	9,05	1,27		7,05	7,55	9,15		
Mogy-mirim . .	8,15	9,45	1,55	Matto Secco . .	7,32	8,35	9,55		
Mogy guassú . .	8,25	10,05	2,02		7,34	8,40	10,00		
Resaca	9,15	10,55	2,35	Mogy guassú . .	8,29	9,50	11,15		
Mogy-mirim . .	9,30	11,00	2,37		8,31	9,55	11,25		
Mogy guassú . .	10,25	11,55	3,14	Mogy-mirim . .	8,45	10,20	11,50		
Matto Secco . .	11,00	12,30	3,20		8,51	10,40	12,05		
Mogy guassú . .	11,25	12,55	3,34	Resaca	9,28	11,30	12,55		
Matto Secco . .	11,35	1,00	3,36		9,30	11,35	1,00		
Caldas	12,50	2,15	4,31	Jaguary	10,03	12,25	1,50		
Aterrado	12,55	2,20	4,33		10,10	12,35	2,05		
Casa Branca . .	1,40	3,05	5,02	Tanquinho	10,38	1,15	2,45		
					10,40	1,30	2,50		
				Anhumas	10,59	2,00	3,20		
					11,02	2,05	3,25		
				Campinas	11,20	2,30	3,50		

RAMAL DO AMPARO			
Estações	MIXTO A 2	Estações	MIXTO A 1
	M.		T.
Amparo	8,35	Jaguary	2,10
Coqueiros	8,57	Pedreira	2,32
	9,02		2,37
Pedreira	9,27	Coqueiros	3,02
Jaguary	9,32		3,07
	9,55	Amparo	3,30

LINHA DO RIBEIRÃO PRETO			
Estações	MIXTO G 2	Estações	MIXTO G 1
	M.		T.
Lage	6,35	Casa Branca . . .	2,35
Aterrado	7,45		2,47
	8,02	Aterrado	3,00
Casa Branca . . .	8,15	Lage	4,10

M. S. Mendes,
Inspector geral.

Figura 8 – Jornal Gazeta de Campinas, 1882.

Linha Tronco de 1878 até 1883			
	Estação	Inauguração	Distância (km)
1	Lage	1/out/1881	191,000
2	Córrego Fundo	16/ago/1882	223,369
3	São Simão	16/ago/1882	255,063
4	Cravinhos	23/out/1883	286,731
5	Ribeirão Preto - Saída da E. F. Dumont (1890)	23/out/1883	312,525

Figura 9 – Tabela das cidades entre Casa Branca e Ribeirão Preto

²⁰ Ver item ramais da Companhia Mogiana. Ramal de Itapira.

²¹ Ver item ramais da Companhia Mogiana. Companhia Ramal Férreo do Rio Pardo e Estrada de Ferro São Paulo – Minas.

Companhia Mogiana											
ano	Passageiros			Mercadorias			Horários Passageiros	Locomotivas		Carros	Vagões
	1ª Classe	2ª Classe	Total	Café (ton)	Diversos (ton)	Total (ton)		Vapor	Diesel		
1875	6.580	22.151	28.731	7.128,600	4.752,400	11.881,000	2	6		8	127
1876	15.257	57.227	72.484	15.232,931	10.155,288	25.388,219	2	6		8	127
1877	12.713	51.729	64.442	16.702,175	11.134,784	27.836,959	2	6		8	127
1878	19.627	68.216	87.843	20.903,400	13.935,600	34.839,000	2	6		8	127
1879	21.553	67.387	88.940	23.210,400	15.473,600	38.684,000	2	8		10	170
1880	23.616	74.720	98.336	21.218,795	14.145,864	35.364,659	2	8		10	170
1881	23.200	79.500	102.700	21.855,695	14.570,464	36.426,159	2	11		14	232
1882	19.600	72.816	92.416	33.296,254	18.957,339	52.253,593	6	11		14	232
1883	19.519	68.794	88.313	37.700,344	25.133,562	62.833,906	6	13		17	274

Figura 10 – Tabela de passageiros e mercadorias entre os anos de 1875 e 1883.

Locomotivas da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro												
NUMERAÇÃO			Bitola	Fabricante	País	Número de Fábrica	Ano	Rodagem	Tipo	Nome	Pesos	
até 1914	1914-1939	1939-1957									Locomotiva	Tender
1	30		1,00m	Baldwin Locomotive Works	EUA	3.528	1873	4 - 4 - 0	American	Atibaia	27.700	9.200
2	31		1,00m	Baldwin Locomotive Works	EUA	3.529	1873	4 - 4 - 0	American	Jaguary	27.700	9.200
3	550	550	1,00m	Baldwin Locomotive Works	EUA	3.404	1873	4 - 4 - 0	American	Camandocaia	27.700	9.200
4	551	551	1,00m	Baldwin Locomotive Works	EUA	3.406	1873	4 - 4 - 0	American	Campinas	27.700	9.200
5	552	552	1,00m	Baldwin Locomotive Works	EUA	3.405	1873	4 - 4 - 0	American	Mogy-Mirim	27.700	9.200
6	553	553	1,00m	Baldwin Locomotive Works	EUA	3.403	1873	4 - 4 - 0	American	Amparo	27.700	9.200
7	554	554	1,00m	Baldwin Locomotive Works	EUA	3.407	1877	2 - 8 - 0	Consolidation		27.700	9.200
8	555	555	1,00m	Baldwin Locomotive Works	EUA	3.408	1877	2 - 8 - 0	Consolidation		27.700	9.200
9	556	556	1,00m	Baldwin Locomotive Works	EUA	3.409	1879	2 - 8 - 0	Consolidation		27.700	9.200
10	557	557	1,00m	Baldwin Locomotive Works	EUA	3.410	1879	2 - 8 - 0	Consolidation		27.700	9.200
11	558	558	1,00m	Baldwin Locomotive Works	EUA	3.411	1879	4 - 4 - 0	American		27.700	9.200
12	559	559	1,00m	Baldwin Locomotive Works	EUA	3.412	1881	2 - 8 - 0	Consolidation		27.700	9.200
13	560	560	1,00m	Baldwin Locomotive Works	EUA	3.413	1881	2 - 8 - 0	Consolidation		27.700	9.200
14	561	561	1,00m	Baldwin Locomotive Works	EUA	3.414	1882	4 - 4 - 0	American		27.700	9.200

Figura 11 – Locomotivas entre 1873 e 1883.

3ª fase – Linha do Rio Grande

Depois da chegada a Ribeirão Preto (1883), e com a aprovação do Decreto 8.888 de 17 de fevereiro de 1893²², a Mogyana prolongou seus trilhos na direção de Franca e triângulo mineiro.

Em 1884, começou a ser projetado o ramal de *Mococa*²³, que depois seria prolongado até Guaxupé. No ano de 1886²⁴, o ramal de Poços de Caldas foi concluído (01 de outubro).

Ainda em 1886, a estação Entroncamento foi criada para servir de saída para a “*Linha do Rio Grande*” que levava inicialmente a Franca. Também da estação de Entroncamento, ver 4ª fase, a partir de 1899, é aberto o ramal de Igarapava, em seu primeiro trecho até Jardinópolis. Em 1905, chegou a Igarapava, então ainda Santa Rita do Paraíso.

A estação de Franca foi inaugurada em 1887, sendo esta, na época, um dos objetivos mais importantes a serem atingidos pela ferrovia. Depois da chegada da linha a Casa Branca, em 1878, é que a Mogyana passou a avaliar a alternativa de seguir em linha reta para o norte, chegando a essa cidade, mas, graças à expansão muito rápida da nova região de Ribeirão Preto, a Mogyana decidiu por mover a linha para oeste, e somente depois de cruzar o rio Pardo, aí sim, voltar para nordeste e atingir a velha Franca do Imperador.

O primeiro trem de passageiros chegou antes da inauguração oficial, em 21 de fevereiro – provavelmente um teste de linha, e a inauguração da estação, depois de ter sido marcada para o dia 26 de março e não acontecido, ocorreu 10 dias depois, em 5 de abril de 1887. Neste dia, uma locomotiva a vapor com um carro de passageiros e alguns vagões de lastro inauguraram o prédio e a linha.

Em 1888, a Mogyana incorporou a Companhia Ramal Férreo do Rio *Pardo*²⁵, e em 05 de março, chegava a Rifaina, onde cruzava o rio Grande e mudava o nome para “*Linha do Catalão*”.

A linha tronco da Mogyana foi a primeira ferrovia a transpor o rio Grande, que marca a divisa da então Província de São Paulo com a região do Triângulo Mineiro. A primeira ponte sobre o rio foi erguida em 1888, num trecho onde a água se afunila em corredeiras, próximo ao local onde havia a cachoeira de Jaguará. Logo após a ponte, que era exclusiva para passagem ferroviária, havia a estação de Jaguará, ligada a um porto fluvial no rio Grande. As ruínas da ponte e da estação ainda podem ser vistas logo abaixo da usina hidrelétrica de mesmo nome.



Figura 12 – Viaduto do Jaguará sobre o Rio Grande na Divisa São Paulo/Minas Gerais²⁶.

²² Ver integra do decreto no final do texto

²³ Ver item ramais da Companhia Mogiana. Ramal de Mococa – Guaxupé.

²⁴ Ver item ramais da Companhia Mogiana. Ramal de Poços de Caldas.

²⁵ Ver item ramais da Companhia Mogiana. Companhia Ramal Férreo do Rio Pardo.

²⁶ Cartão Postal de 1910.



Figura 13 – Mapa da Província de São Paulo, parcial – 1886²⁷.

Nessa época, a empresa recebeu o nome de Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação, tendo em vista que, em 1888, iniciava o serviço de navegação fluvial pelo rio Grande, com o transporte de mercadorias e gado em grandes batelões (ou chatas de madeira), com capacidade de quinze toneladas cada um.

Depois de passar por Sacramento (ligada à estação Cipó por linha de bonde), Conquista, a ferrovia chegou em 23 de abril 1889, em Uberaba, a 613 km do ponto inicial, Campinas.

A epidemia de febre amarela de 1889, ocorrida em Campinas, obriga os dirigentes da Mogyana a transferirem provisoriamente seus escritórios para a cidade de Mogi Mirim, numa solicitação feita pelos próprios empregados.

Em 1899, temos a inauguração de 2 ramais. Em 31 de julho, é inaugurado o primeiro trecho do ramal de Mococa, entre Casa Branca – Engenheiro Gomide, e o ramal de **Pinhais**²⁸, em 30 de setembro.

Em 2 de março de 1890, é concluído o ramal de Amparo, quando os trilhos chegam em Monte Alegre e, em 18 de março, é concluído o ramal de Mococa, com a inauguração do trecho Engenheiro Gomide – Canoas.

Em 1890, saindo de Ribeirão Preto, é inaugurada a Estrada de Ferro *Dumont*²⁹ (04 de abril). Precisamos, aqui, abrir um parêntese para não confundir 2 ferrovias, a Estrada de Ferro Dumont, de propriedade do pai de Alberto Santos Dumont (Henrique Dumont) e o Ramal de *Cajuru*³⁰, que era de propriedade de Henrique Santos Dumont, irmão de Alberto Santos Dumont.

²⁷ Mapa da Província de São Paulo, organizado pelo Escritório Técnico da Companhia Mogyana.

28 Ver item ramais da Companhia Mogiana, Ramal de Pinhal.

²⁹ Em 1890, a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro construiu um ramal a oeste de Ribeirão Preto, em bitola de 60 cm, saindo da Estação de Ribeirão Preto e chegando à Estação Dumont, de propriedade da Associação Agrícola Fazenda Dumont, sendo o proprietário Henrique Dumont (pai de Alberto Santos Dumont), uma das figuras mais ricas do Brasil na segunda metade do século XIX, tido como o primeiro Rei do Café do país.

Ver item ramais da Companhia Mogiana. Ramal Dumont.

30 Ver item ramais da Companhia Mogiana. Ramal de Cajuru.



Figura 14 – Foto da primeira edificação do Escritório Central da Companhia Mogiana após o seu término.

Ainda em 1890, começa a ser construída a Estrada de Ferro São Paulo – Minas³¹.

Também em 1890³², em Campinas, começa a ser erguido o Palácio da Mogiana, um edifício envolvido pelas ruas General Osório, São João (Visconde do Rio Branco) e pela Avenida Campos Sales, no quarteirão nº 20, lote 248, para a construção da primeira edificação da sede própria da empresa.

Em 1891³³, é feita uma ampliação do edifício do Escritório Central, agora apresentando dois pavilhões, um no centro e o outro na esquina entre as ruas General Osório e Visconde do Rio Branco.

Este edifício torna-se a terceira sede da Companhia Mogiana. O projeto do edifício é da firma dos Irmãos Masini. O término de sua construção ocorre em 1910, pois o aumento do pessoal no escritório central e a importância crescente da Companhia exigem ampliações e melhorias do edifício.

Ainda em 1891, começam a ser projetados dois ramais, o ramal de Vargem Grande e o ramal de Jataí.

Em 28 de março de 1892, é concluída a construção do ramal de Serra Negra.

Pelo Decreto nº 977, de 5 de agosto de 1892³⁴, a Mogiana recebeu autorização para prolongar suas linhas (linha de Ressaca) até Santos. Como o mesmo não foi cumprido, em 17 de outubro de 1900, foi editado o Decreto nº 3811³⁵, prorrogando o prazo em mais três anos. Essa linha não foi construída, principalmente por estar na faixa de domínio da São Paulo Railway.

No dia 01 de março de 1893, a Mogiana inaugura uma estação no bairro Guanabara, em Campinas, com a finalidade de desafogar a estação de partida original, que também é utilizada pela Companhia Paulista. O pátio da estação possuía 13 linhas e apresentava um intenso movimento.

Em 21 de dezembro 1895, os trilhos chegaram a Uberabinha (atual Uberlândia) totalizando 744 km.

Em 15 de novembro de 1896, a linha tronco alcança Araguari – MG, totalizando 789 km. A concessão permitia que as linhas da Mogiana chegassem a Catalão, no estado de Goiás, contudo devido aos contínuos deficits operacionais, desistiu de construí-lo, transferindo seus direitos para a Estrada de Ferro Goiás³⁶.

Em 1898, é criado o Ramal de Cravinhos³⁷, que partindo desta cidade chegava ao distrito de Serrinha, município de Serrana³⁸.

³¹ Ver item ramais da Companhia Mogiana. Estrada de Ferro São Paulo – Minas.

³² Campinas. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Cultura. Coordenadoria Setorial do Patrimônio Cultural. Centro de Documentação. Processo de Tombamento 001/94.

³³ Antonio Henrique Felice Anunziata, O Patrimônio ferroviário e a Cidade: A Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Campinas (1872-1971), Volume: 01/03 Vol. 01, Pag. 48

³⁴ Ver íntegra do decreto no final do texto.

³⁵ Ver íntegra do decreto no final do texto.

³⁶ Ver item ramais da Companhia Mogiana. Estrada de Ferro Goiás.

³⁷ Ver item ramais da Companhia Mogiana. Ramal de Cravinhos – Jandaia.

³⁸ Antes da Companhia Mogiana adquirir a linha, existia A Estrada de Ferro Vicinal de Ribeirão Preto, que funcionou de 1898/99 até a venda para a Companhia Mogiana.



Figura 15 – Estação Guanabara. Campinas. 1893³⁹.



Figura 16 – Vista aérea da estação e arredores em Guanabara, provavelmente anos 1950⁴⁰.

O ramal de Cravinhos – nome dado pela Companhia Mogiana, quando o comprou no final de 1909 – teve o nome derivado ao fato que o ramal estava situado todo ele dentro desse município, na época de sua inauguração em 1910. Todas as estações do ramal foram abertas pela Companhia Mogiana: A estação que a Estrada de Ferro Vicinal de Ribeirão Preto tinha, Nogueira, terminal do ramal, não foi aproveitada. Em 1914, o ramal foi prolongado até o distrito de Serrinha – hoje município de Serrana – que se tornou o ponto final deste curto ramal de bitola 60 cm. Da estação de Bifurcação, saía um ramal mais curto, de quase 16 km, o ramal de Jandaia.

O ramal de Cravinhos, já bastante deficitário então, foi desativado, em 1956, pela Companhia Mogiana e teve os trilhos arrancados logo depois, principalmente pelo fato de seus trilhos estarem atrapalhando a construção da via Anhanguera, naquele trecho, que então estava em obras para sua abertura até Ribeirão Preto. Das estações, todas sobreviveram, exceto a terminal de Serrana.

³⁹ Museu da Imagem e do Som. Prefeitura de Campinas.

<https://ihgpcampinas.org/2020/10/12/ferrovias-e-estacoes-ferroviarias-no-municipio-de-campinas/>.

⁴⁰ Em primeiro plano, vemos o Instituto Agrônomo de Campinas e na parte superior a Estação Guanabara. A avenida a frente do Instituto é a atual Barão de Itapura.

A estação Santos Dumont (antiga Glória) era a saída para o Ramal de Cajuru (1898⁴¹), que atendia a fazenda London, de propriedade de Henrique Santos Dumont, irmão de Santos Dumont. Foi comprada pela Mogyana em 15 de dezembro de 1909, transformando-se no Ramal de Santos Dumont.

Da estação de Bifurcação, a partir de 1898, saía o ramal de Jandaia⁴², dentro do município de Cravinhos.

Em 1º de julho de 1898, é concluída a construção do ramal de Itapira, quando os trilhos chegam em Sapucaí – MG, nesta mesma data é inaugurado o primeiro trecho do ramal de Sertãozinho (Ribeirão Preto – Sertãozinho)

A presença da Mogyana no oeste do estado de Minas Gerais, tornou as ligações desta região mais rápidas e fáceis com São Paulo do que com a região central do próprio estado e com a sua capital Belo Horizonte.

Tentativa de chegar ao litoral

Toda produção cafeeira na região da Mogyana precisava passar, a partir de Campinas, pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro, e após Jundiaí, pela São Paulo Railway, para chegar ao porto de Santos. Isto fazia com que o preço do frete fosse muito alto e várias ferrovias estavam planejando alguma forma de sair deste privilégio, transportando elas mesmas as suas cargas por suas próprias linhas.

A Southern São Paulo Railway, que ligava Santos ao Litoral Sul em bitola métrica, tinha um projeto para ligar suas linhas ao planalto próximo à cidade de Mairinque. Vendo esse potencial, a Sorocabana incorporou a Southern São Paulo Railway, mas só na década de 1930 o trecho Mairinque – Santos foi concluído.

Na década de 1890, a Mogyana, por sua vez, planejou construir uma linha a partir das proximidades de Jaguariúna, passando perto de Atibaia, dentro da zona de privilégio da Estrada de Ferro Bragantina⁴³, uma vez que as leis da época determinavam que cada ferrovia tinha o monopólio de 31 km para ambos os lados de sua linha.

Uma linha direta para Santos, em algum ponto iria entrar na zona privilegiada da São Paulo Railway ou da Sorocabana, o que iria causar muitos problemas. Ela até chegou a projetar uma linha para Santos, através de Bertioga, mas acabou desistindo por conta disso.

Diante destes entraves, a Mogyana voltou seus planos para outra direção: São Sebastião, distante aproximadamente 100 km de Santos.

Para a construção da ferrovia, que iria ficar com mais de 200 km, a Companhia Mogyana fez um empréstimo em um banco inglês, e era apoiada pela Estrada de Ferro Central do Brasil, também vítima da zona privilegiada da São Paulo Railway.

Porém, a São Paulo Railway, para não ganhar concorrência de outra empresa, adquiriu a Estrada de Ferro Bragantina em 1903, e fez o prolongamento da linha tronco de Bragança Paulista até Vargem, bloqueando a passagem da Mogyana com destino a São Sebastião. Não satisfeita, em 1914, inaugura o Ramal de Piracaia, chegando até esta cidade, por onde a Mogyana planejava passar. Com isso, a Companhia Mogyana foi obrigada a desistir do projeto.

Existia a possibilidade de se construir uma linha, mesmo na faixa de domínio de outra empresa, desde que, de mútuo acordo, no trecho referido não fosse carregado ou descarregado qualquer tipo de mercadoria e também não apanhasse ou descesse passageiros nas estações, o que não foi concretizado.

⁴¹ Ver item ramais da Companhia Mogiana. Ramal de Cajuru.

⁴² Ver item ramais da Companhia Mogiana. Ramal de Jandaia.

⁴³ Ver texto Estrada de Ferro Bragantina, do próprio autor.

Linha Tronco de 1883 até 1896			
	Estação	Inauguração	Distância (km)
1	Visconde de Parnaíba (antiga Rio Pardo)	3/out/1886	336,069
2	Batatais	3/out/1886	359,945
3	Aguai (antiga Cascavel) - Saída Ramal de Caldas (1886)	1/jan/1887	124,833
4	Tambaú	8/out/1887	206,046
5	Franca	11/abr/1887	416,461
6	Carlos Gomes (antiga Matto Dentro)	1/jan/1888	26,728
7	Canaã (antiga Serra Azul)	1/ago/1888	267,513
8	Indaiá	5/mar/1888	446,369
9	Chapadão (antiga Monte Alto)	5/mar/1888	461,835
10	Rifaina	5/mar/1888	490,256
11	Jaguara	5/mar/1888	502,962
12	Sacramento (antiga Cipó)	23/abr/1889	514,010
13	Conquista	23/abr/1889	528,734
14	Engenheiro Lisboa	23/abr/1889	555,472
15	Peirópolis (antiga Cambará)	23/abr/1889	580,341
16	Uberaba	23/abr/1889	604,500
17	Lagoa Branca (antiga Lagoa e Ipaobi)	19/set/1891	150,138
18	Conselheiro Martim Francisco	6/dez/1892	61,713
19	Cerrado	31/dez/1892	238,125
20	Tibiricá	15/jun/1892	279,054
21	Bonfim Paulista (antiga Viaducto, Villa Bonfim e Gaturamo)	28/jul/1892	300,466
22	Brodowski (antiga Eng. Brodowski)	6/dez/1892	345,206
23	Guanabara	1/mar/1893	3,139
24	Cristiano Osório	1/mar/1893	45,09
25	Jurucê (antiga Sarandy)	5/set/1894	329,988
26	Mangabeira	21/dez/1895	625,722
27	Palestina	21/dez/1895	647,178
28	Buriti	21/dez/1895	670,850
29	Irara	21/dez/1895	692,959
30	Sucupira	21/dez/1895	715,985
31	Uberlândia	21/dez/1895	738,599
32	Santa Tereza	15/out/1896	306,863
33	Sobradinho	15/out/1896	755,044
34	Araguari	15/out/1896	783,428

Figura 17 – Linha Tronco de 1883 até 1896⁴⁴.

⁴⁴ Notar na tabela as estações em laranja, são estações que foram inauguradas depois que a linha tronco foi construída. Por exemplo, a estação Guanabara, situada no km 3,139, foi inaugurada em 01 de março de 1893, mas a linha já passava pelo local desde 1875, a mesma coisa com as estações de Aguai e Tambaú.

Companhia Mogiana											
	Passageiros			Mercadorias			Horários Passageiros	locomotivas		Carros	Vagões
ano	1ª Classe	2ª Classe	Total	Café (ton)	Diversos (ton)	Total (ton)		Vapor	Diesel		
1875	6.580	22.151	28.731	7.128,600	4.752,400	11.881,000	2	6		8	127
1876	15.257	57.227	72.484	15.232,931	10.155,288	25.388,219	2	6		8	127
1877	12.713	51.729	64.442	16.702,175	11.134,784	27.836,959	2	6		8	127
1878	19.627	68.216	87.843	20.903,400	13.935,600	34.839,000	2	6		8	127
1879	21.553	67.387	88.940	23.210,400	15.473,600	38.684,000	2	8		10	170
1880	23.616	74.720	98.336	21.218,795	14.145,864	35.364,659	2	8		10	170
1881	23.200	79.500	102.700	21.855,695	14.570,464	36.426,159	2	11		14	232
1882	19.600	72.816	92.416	33.296,254	18.957,339	52.253,593	6	11		14	232
1883	19.519	68.794	88.313	37.700,344	25.133,562	62.833,906	6	13		17	274
1884	20.274	67.269	87.543	36.643,690	24.429,127	61.072,817	6	14		17	295
1885	23.501	72.566	96.067	36.643,690	24.429,127	61.072,817	6	14		17	295
1886	31.196	85.462	116.658	25.703,500	17.135,666	42.839,166	6	23		29	484
1887			203.089	40.000,772	19.999,228	60.000,000	6	23		29	484
1888			281.104	47.777,400	31.851,600	79.629,000	6	26		33	547
1889			359.119	60.595,200	40.396,800	100.992,000	6	29		37	610
1890			437.134	72.362,400	48.241,600	120.604,000	6	34		43	715
1891			518.355	82.924,800	55.283,200	138.208,000	6	43		55	905
1892			705.918	93.510,600	62.340,400	155.851,000	6	53		67	1114
1893			849.072	94.563,000	63.042,000	157.605,000	6	68		86	1430
1894			872.619	100.744,850	67.163,234	167.908,084	6	83		105	1745
1895	281.241	845.159	1.126.400	127.472,698	84.981,798	212.454,496	6	89		113	1871

Figura 18 – Tabela de passageiros e mercadorias entre os anos de 1875 e 1896.

Observação: ver relação completada das locomotivas da Mogiana no site: estradaspaulista.com.br

4ª fase – Ramal de Igarapava

O ramal de *Igarapava*⁴⁵ começou a ser construído em 1899, como uma variante à linha tronco, saindo da estação Entroncamento, próxima a Ribeirão Preto e chegando a Uberaba, onde se juntava com a antiga linha tronco e prosseguia até Araguari, encurtando o percurso em aproximadamente 70 quilômetros, tornando a viagem muito mais rápida.

A implantação do ramal se deu em etapas, como vemos abaixo:

- Ribeirão Preto – Jardinópolis – aberto em 01 de agosto de 1899;
- Jardinópolis – Salles de Oliveira – aberto em 01 de junho de 1900;
- Salles de Oliveira – São Joaquim da Barra – aberto em 15 de março de 1902;
- São Joaquim da Barra – Ituverava – aberto em 01 de agosto de 1903;
- Ituverava – Igarapava (Santa Rita do Paraíso) – aberto em 29 de março de 1905;
- Igarapava – Uberaba – aberto em 02 de outubro de 1915;

A partir de Uberaba, a linha era a já existente desde 1896.

Podemos ver que o último trecho demorou um pouco para ser executado, pois somente em 1912, a Mogiana conseguiu autorização para prolongar o ramal de Igarapava até a linha do Catalão, nas cercanias de Uberaba, e a construção de uma grande ponte metálica rodoferroviária permitiu a extensão da linha até Uberaba, reduzindo significativamente a distância entre o Triângulo Mineiro e Ribeirão Preto.

Em 2 de outubro de 1915, a linha entre Igarapava e Rodolfo Paixão, na linha do Catalão, em Uberaba, foi entregue de uma vez só, ligando a estação chamada até então de Igarapava a Uberaba.

Em pouco tempo, o Ramal de Igarapava passou a concentrar a maior parte do tráfego, suplantando a antiga linha tronco.

Em 1970, e, em 1979, ficaram prontas variantes mais curtas, com menos curvas e mais viadutos entre Ribeirão Preto e Araguari, o que possibilitou a colocação de trens mais rápidos.

A estação Coronel *Quito*⁴⁶, foi aberta em 01 de janeiro de 1922, com o nome de União. Era a última estação do ramal em território paulista, antes da ponte sobre o rio Grande.

Desta estação saíam dois ramais particulares, pertencentes ao Cel. Francisco Maximiniano Junqueira, que seguiam daí até a usina e os canais do proprietário, que utilizava seis locomotivas e material rodante próprios e que também circulavam na linha da CMEF, desde a estação de Canindé, transportando *lenha*⁴⁷.

A própria estação teria sido construída para servir de ponto de saída dos ramais e de manobra de trens para essas usinas, além de operar o trânsito de veículos e de trens na ponte.

Em 1979, o ramal foi fechado e substituído pela variante Entroncamento – Amoroso Costa, que correria mais a oeste da linha velha, e se tornaria então, a continuação do tronco retificado da Mogiana. Os trilhos foram retirados por volta de 1986, sobrando apenas as velhas estações, abandonadas ou com outras funções.

⁴⁵ http://www.estacoesferroviarias.com.br/trens_sp/ramigarapava.htm - acessado em 14/04/2023 às 15:00 h.

⁴⁶ Em 01 de setembro de 1939, o seu nome foi alterado para Coronel Quito (ato 1.144, de 20/7/1939), que era um dos inúmeros membros da imensa família Junqueira, dona de incontáveis alqueires em toda a região norte do Estado.

⁴⁷ Relatório da Secretaria dos Transportes do Estado de São Paulo, 1929.

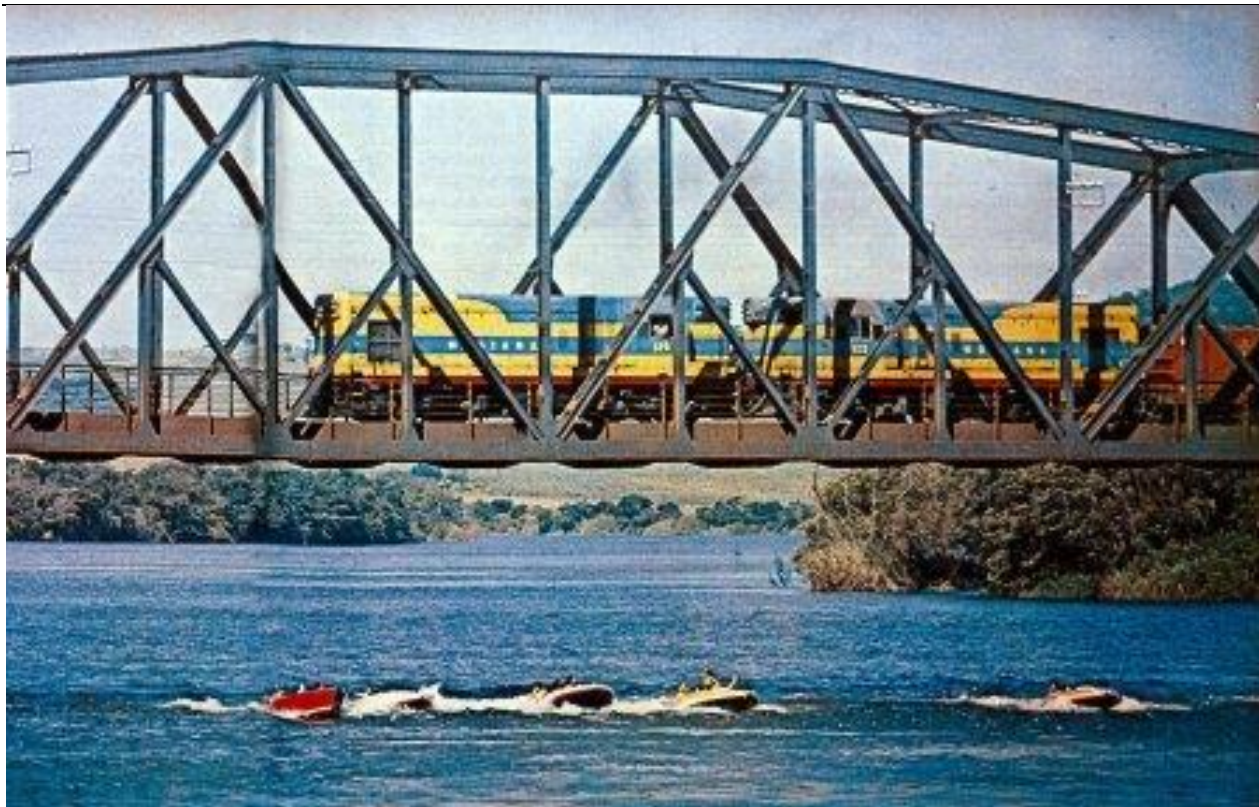


Figura 19 – Trem da Mogiana na ponte sobre o rio Grande, em Delta, 1968⁴⁸.

ESTAÇÕES	Alimentar	R P 1	P 1	P 3	C 9	C H	C 25
		Rápido	Expresso	Expresso	Mixto	Mixto	Mixto
		Cheg. Part.	Cheg. Part.	Cheg. Part.	Cheg. Part.	Cheg. Part.	Cheg. Part.
Santos							
Bras.							
S. Paulo							
Jundiáhy							
Campinas							
Guahabara							
Anhumas							
Tanquinho							
Doutor Furtado							
Carlos Gomes							
Jaguari							
Guadalupe							
Resaca							
C. M. Francisco							
Mogy-Mirim							
Mogy-Guaçu							
Ipê							
Orissanga							
Matto Seco							
Casagrande							
Eng. Mendes							
Orindiva							
Lagoinha							
Guadalupe							
Casa Branca							
Coronel Corrêa							
Lagoa							
Eng. José Egydio							
Tamboré							
Favreiro							
Corrego Fundo							
Santos Dumont							
Cerrado							
Saury							
S. Simão							
Bento Quirino							
Claviana							
Thiheria							
Guahabara							
Anhumas							
Vila Bonfim							
Santa Theresia							
Ribeirão Preto							

ESTAÇÕES	Alimentar	R P 2	P 2	P 4	C 2	C 12	C 26
		Rápido	Expresso	Expresso	Mixto	Mixto	Mixto
		Cheg. Part.	Cheg. Part.	Cheg. Part.	Cheg. Part.	Cheg. Part.	Cheg. Part.
Ribeirão Preto							
Santa Theresia							
Vila Bonfim							
Buenópolis							
Gravinhos							
Thiheria							
Claviana							
Bento Quirino							
S. Simão							
Saury							
Cerrado							
Santos Dumont							
Corrego Fundo							
Favreiro							
Tamboré							
Cor. José Egydio							
Lagoa							
Coronel Corrêa							
Casa Branca							
Cocones							
Lagoa							
Orindiva							
Eng. Mendes							
Casagrande							
Matto Seco							
Orissanga							
Estiva							
Ipê							
Mogy-Guaçu							
Mogy-Mirim							
C. M. Francisco							
Resaca							
Gnede							
Jaguari							
Carlos Gomes							
Desem. Furtado							
Tanquinho							
Anhumas							
Guahabara							
Campinas							
Jundiáhy							
S. Paulo							
Bras.							
Santos							

Figura 20 – Horário da Companhia Mogiana para 1908

Ramal de Igarapava			
	Estação	Inauguração	Distância (km)
1	Jardinópolis	1/ago/1899	8,556
2	Cresciúma	01/jun/1900	18,558
3	Urupês	02/abr/1905	23,389
4	Coronel Pereira Lima (antiga Porangaba)	01/jun/1910	31,925
5	Guaiuvira	01/jun/1900	39,196
6	Salles Oliveira	01/jun/1900	48,648
7	Orlândia (antiga Coronel Orlando e Villa Orlando)	25/dez/1901	56,812
8	Jussara	25/dez/1901	65,798
9	São Joaquim da Barra	15/mar/1902	75,482
10	Pioneiros (antiga Bacury)	01/nov/1902	87,428
11	Guará	01/ago/1903	97,172
12	Aracê	02/abr/1905	103,400
13	Ituverava	01/ago/1903	111,253
14	Japuê	23/ago/1917	127,018
15	Canindé	01/nov/1904	134,390
16	Inderê	02/abr/1905	141,110
17	Aramina	01/mar/1905	147,912
18	Igati (antiga Igarapava e Santa Rita do Paraizo)	01/mar/1905	156,519
19	Igarapava	29/mar/1905	161,673
20	Coronel Quito (antiga União)	01/dez/1922	168,237
21	Delta	07/set/1914	169,819
22	Calafate	07/set/1914	178,185
23	Tangará	07/set/1914	186,935
24	Ameno	05/jun/1921	194,605
25	Rodolfo Paixão - interligação Linha Tronco	03/out/1915	

Figura 21 – Estações do Ramal de Igarapava

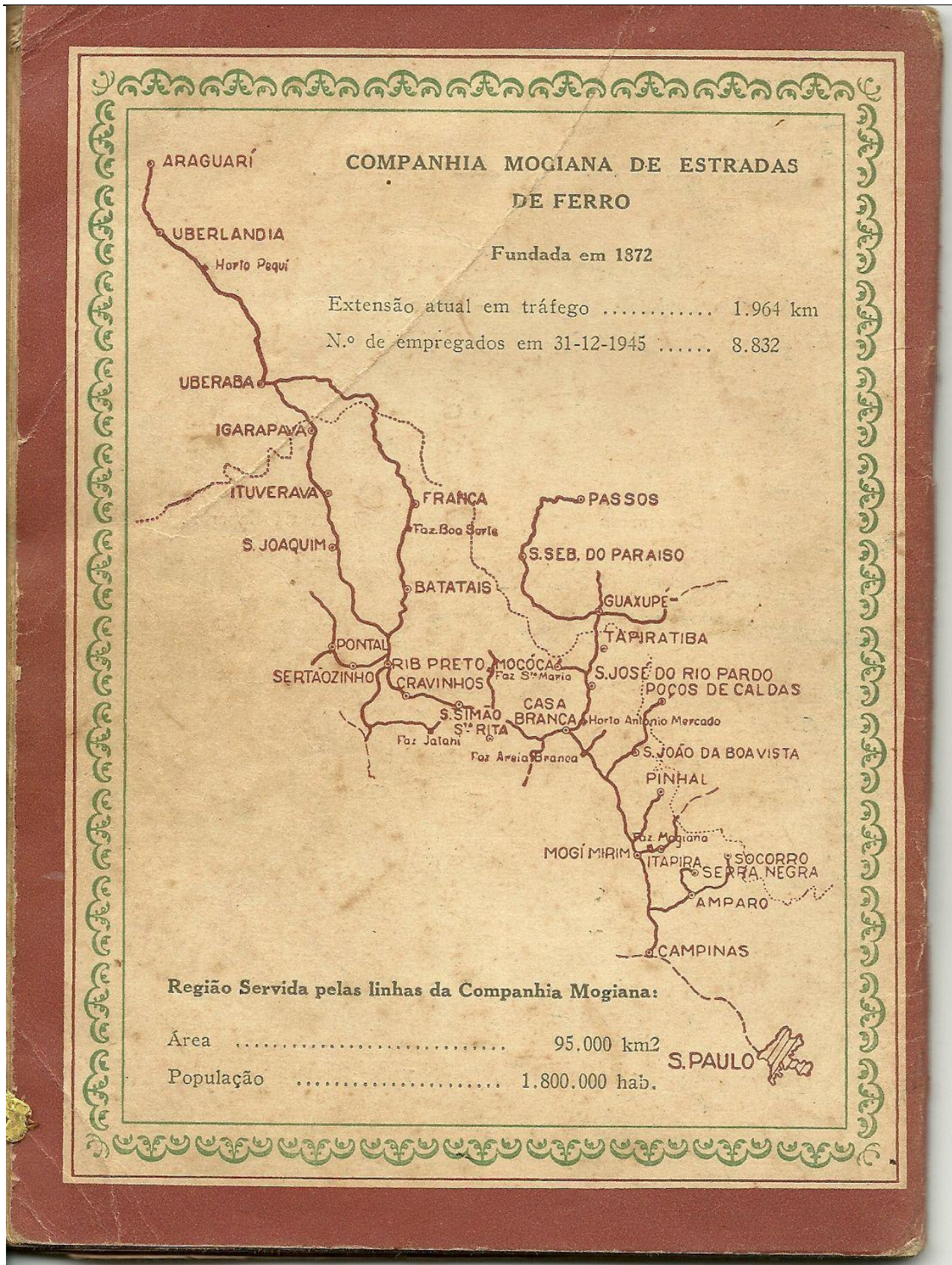


Figura 22 – Mapa da Companhia Mogiana⁴⁹.

⁴⁹ http://1.bp.blogspot.com/-lgPRDXi1dKE/UIQ_6WwaHHI/AAAAAAADTo/jNPhQS_wVGw/s1600/Boletim+Cia.+Mogiana+de+Estradas+de+Ferro++2.jpg – acessado em 09/03/2023 às 15:40 h.

Podemos observar na figura, a linha original, passando por Franca e a seu lado o Ramal de Igarapava, além dos ramais que a Mogiana teve, como veremos mais para a frente.

Companhia Mogiana											
	Passageiros			Mercadorias			Horários Passageiros	locomotivas		Carros	Vagões
ano	1ª Classe	2ª Classe	Total	Café (ton)	Diversos (ton)	Total (ton)		Vapor	Diesel		
1895	281.241	845.159	1.126.400	127.472,698	84.981,798	212.454,496	6	89		113	1871
1896	355.194	904.433	1.259.627	171.027,199	114.018,133	285.045,332	6	89		113	1871
1897	363.951	987.962	1.351.913	180.981,482	120.654,322	301.635,804	6	91		115	1912
1898	346.355	930.732	1.277.087	176.109,838	117.406,559	293.516,397	6	112		112	1824
1899			1.112.669	240.508,768	160.339,178	400.847,946	6	112		115	1750
1900	285.917	918.230	1.204.147	267.540,641	178.360,427	445.901,068	6	112		115	1750
1901	303.045	1.146.400	1.449.445	308.130,208	256.427,340	564.557,548	6	112		136	1758
1902	293.321	1.078.388	1.371.709	259.125,387	269.608,986	528.734,373	6	112		136	1767
1903	249.404	945.318	1.194.722	255.280,943	248.049,047	503.329,990	6	116		142	1819
1904	255.012	969.247	1.224.259	229.670,434	272.802,095	502.472,529	6	119		148	1879
1905	265.923	1.082.498	1.348.421	237.054,458	308.335,628	545.390,086	6	120		148	1879
1906	282.511	1.203.262	1.485.773	328.166,775	331.867,954	660.034,729	6	120		151	1879
1907	332.766	1.358.768	1.691.534	316.979,385	382.205,248	699.184,633	6	120		151	1879
1908	322.899	1.303.913	1.626.812	290.216,519	428.544,725	718.761,244	6	120		153	1879
1909	327.740	1.345.475	1.673.215	371.049,131	407.020,980	778.070,111	6	120		155	1885
1910	399.566	1.518.479	1.918.045	251.093,542	475.489,476	726.583,018	6	122		161	1910
1911	482.803	1.773.346	2.256.149	521.278,205	347.518,804	868.797,009	6	128		177	2000
1912	566.040	2.028.212	2.594.252	230.487,000	780.524,000	1.011.011,000	6	128		177	2000
1913	572.272	2.310.920	2.883.192	236.410,000	1.059.665,000	1.296.075,000	6	153		201	2250
1914	603.204	2.204.312	2.807.516	204.859,000	956.101,000	1.160.960,000	6	153		201	2250
1915	559.450	1.942.489	2.501.939	289.543,000	949.619,000	1.239.162,000	6	189		250	2715
1916	629.301	2.019.422	2.648.723	209.969,000	914.643,000	1.124.612,000	6	192		250	2715
1917	600.628	1.850.199	2.450.827	340.574,000	849.744,000	1.190.318,000	6	192		275	2678
1918	537.121	1.609.486	2.146.607	268.015,000	852.339,000	1.120.354,000	6	189		275	2678
1919	678.730	1.872.236	2.550.966	171.841,000	1.027.270,000	1.199.111,000	6	190		275	2678
1920	786.738	2.170.170	2.956.908	253.001,000	969.870,000	1.222.871,000	8	188		284	2618
1921	807.677	2.510.944	3.318.621	291.511,000	961.769,000	1.253.280,000	8	188		284	2617
1922	881.061	2.682.600	3.563.661	237.929,000	1.064.678,000	1.302.607,000	8	188		284	2617
1923	955.473	2.826.229	3.781.702	241.424,000	1.121.039,000	1.362.463,000	8	192		284	2617
1924	989.104	2.908.811	3.897.915	264.239,000	1.186.986,000	1.451.225,000	8	192		284	2617
1925	991.041	2.889.366	3.880.407	231.469,000	1.249.538,000	1.481.007,000	8	185		302	2542
1926	858.471	2.519.441	3.377.912	277.083,000	1.205.480,000	1.482.563,000	8	193		303	2563

História

1927	782.827	2.424.334	3.207.161	280.024,000	1.276.067,000	1.556.091,000	8	193		305	2628
1928	787.434	2.482.455	3.269.889	231.682,000	1.428.085,000	1.659.767,000	8	203		304	2619
1929	820.880	2.516.154	3.337.034	306.015,000	1.342.564,000	1.648.579,000	8	203		304	2840
1930	612.704	1.831.915	2.444.619	362.878,000	969.842,000	1.332.720,000	8	203		305	2817
1931	549.479	1.587.993	2.137.472	434.980,000	947.822,000	1.382.802,000	8	207		311	2815
1932	453.967	1.385.269	1.839.236	365.982,000	805.952,000	1.171.934,000	8	207		312	2854
1933	483.532	1.448.448	1.931.980	373.313,000	1.012.094,000	1.385.407,000	8	207		314	2953
1934	508.796	1.652.891	2.161.687	310.216,000	1.038.525,000	1.348.741,000	8	207		314	2953
1935	580.812	2.036.324	2.617.136	238.633,000	1.200.627,000	1.439.260,000	8	207		314	2953
1936			2.157.581	241.053,000	1.461.327,000	1.702.380,000	8	207		321	2968
1937			2.413.070	277.877,000	1.650.485,000	1.928.362,000	8	207		321	2939
1938	550.413	2.266.480	2.816.893	210.159,000	1.022.872,000	1.233.031,000	8	207		321	2933
1939	560.654	2.264.900	2.825.554	159.931,000	973.950,000	1.133.881,000	12	207		321	2933
1940	532.593	2.188.403	2.720.996	120.635,000	987.030,000	1.107.665,000	12	205		321	2959
1941	503.739	2.181.382	2.685.121	82.564,000	1.057.192,000	1.139.756,000	12	213		320	2975
1942	715.119	2.007.326	2.722.445	83.811,000	1.094.228,000	1.178.039,000	12	213		321	2937
1943	862.594	2.184.127	3.046.721	109.735,000	1.149.854,000	1.259.589,000	12	213		320	2914
1944	895.253	2.420.328	3.315.581	71.117,700		1.185.295,000	12	213		320	2919
1945	812.354	2.537.908	3.350.262	66.084,300		1.101.405,000	12	213		318	2931
1946	729.420	2.670.025	3.399.445	67.924,560		1.132.076,000	12	213		318	2932
1947	669.716	2.499.924	3.169.640	79.958,000	939.716,000	1.019.674,000	12	213		317	2940
1948	540.563	2.272.026	2.812.589	81.309,000	839.544,000	920.853,000	12	225		318	3246
1949	501.887	2.268.797	2.770.684	87.159,000	855.834,000	942.993,000	12	219		312	3250
1950			3.285.461	59.346,000	971.161,000	1.030.507,000	12	217	5	313	3258

Figura 23 –Tabela de passageiros e mercadorias entre os anos de 1875 e 1950.

Observação: ver relação completa das locomotivas da Mogiana no site: estradaspaulista.com.br

2 – Expansão da Linha Tronco

Com vimos acima, a linha tronco da Mogiana chegou em Araguari no dia 15 de outubro de 1896 e o primeiro trecho do ramal de Igarapava entre Ribeirão Preto – Jardinópolis foi aberto ao tráfego em 01 de agosto de 1899.

Em 1º de agosto de 1899, é inaugurado primeiro trecho do ramal de *Sertãozinho*⁵⁰ (Ribeirão Preto – Sertãozinho).

Apesar de ser inaugurado em 1903, o complexo de oficinas em Campinas já estava sendo utilizado pelo Barracão das Oficinas e Rotunda desde 1884, e o Barracão da Baldeação desde 1898.



Figura 24 – Oficinas da Mogiana, 2002

Ainda em 1903, no dia 1º de abril, é inaugurado o primeiro trecho do ramal de Guaxupé, entre Ribeiro do Valle e Itahyquara.

Em 1904, é formada uma comissão para avaliar a situação das Companhia Paulista e Mogiana e propor um plano de fusão das Companhias e ainda adquirir a Estrada de Ferro Sorocabana. Esta comissão fora formada por Alfredo Maia, representando o Governo do Estado de São Paulo, Antônio Carlos da Silva Telles, pela Mogiana e Adolpho Augusto Pinto, pela Companhia Paulista. O relatório foi entregue ao Governador do Estado, na época Jorge Tibiriça, e aos representantes das Companhias. O plano foi rejeitado pelos acionistas de ambas as Companhias, nas assembleias de 1905.

O trecho Itahyquara – Júlio Tavares do ramal de Guaxupé é inaugurado em 1º de abril de 1904, e em 15 de maio é concluído.

Em 25 de novembro de 1906, é inaugurado mais um trecho do ramal de Sertãozinho (Sertãozinho – Francisco Schimidt)

Pelo mesmo motivo que ocorrera em 1890, depois de 17 anos, novamente era necessário a ampliação do Escritório Central. A Mogiana, desta vez, inicia o projeto pelo lado esquerdo do lote, onde anteriormente existira a residência antes de ser demolida para a construção do primeiro prédio administrativo. Porém, a área do terreno permanecera vazia. O projeto iniciou-se no ano de 1907⁵¹ e quando finalizado foi enviado à Prefeitura Municipal de Campinas através do Requerimento 21.01.1908⁵².

Com a conclusão do Pavilhão Campos Sales, em 1910, as repartições, que estavam no prédio mais antigo da administração, são transferidas para a nova edificação, iniciando o processo de demolição do antigo Pavilhão General Osório para a construção de um novo Pavilhão General Osório no mesmo local.

Após a conclusão do projeto do Pavilhão Campos Sales, fica nítida a importância do Setor Administrativo para a Companhia Mogiana. No decorrer do processo, desde o projeto em 1907, até a inauguração em 1910, notamos, consideravelmente, a modificação deste espaço.

⁵⁰ Ver item ramais da Companhia Mogiana. Ramal de Sertãozinho.

⁵¹ Portaria 26. Requerimento 21.01.908. Planta I. Campinas. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Administração. Arquivo Histórico.

⁵² Antonio Henrique Felice Anunziata, O Patrimônio ferroviário e a Cidade: A Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Campinas (1872-1971), Volume: 01/03 Vol. 01, Pag. 52

Em 1912⁵³, o Pavilhão General Osório e Central estão concluídos e, neste mesmo período, são acrescentados o conjunto de sanitários masculinos, bem como a varanda interna ligando a área externa a uma passarela.



Figura 25 – Escritório Central da Companhia Mogiana, Pavilhão Campos Sales em construção⁵⁴.

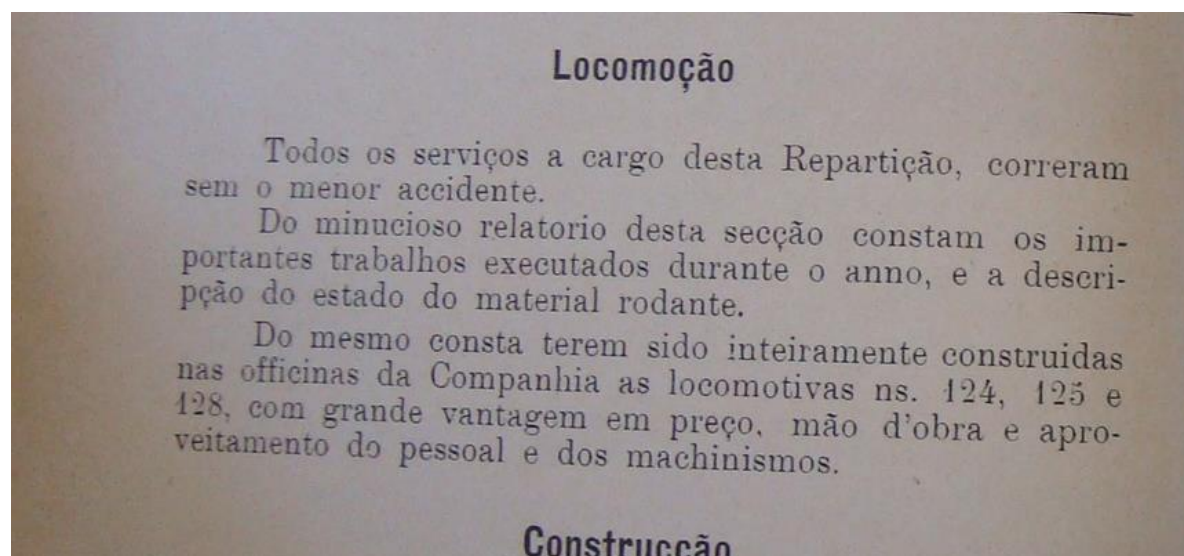


Figura 26 – Locomotivas construídas pela CMEF⁵⁵.

⁵³ Companhia Mogiana de Estradas de Ferro. Relatório n.59: Campinas. Casa do Livro Azul. 1912.

⁵⁴ Campinas/SP. 1910. Álbum Companhia Mogiana de 1910. Museu da Companhia Paulista.

⁵⁵ Relatório da Companhia Mogiana de 1909, pag. 12.

Com o Know-how adquirido com a manutenção de suas locomotivas, a Mogyana, a partir de 1890, começa a fabricar suas próprias locomotivas, como podemos ver na tabela abaixo:

NUMERAÇÃO CM			Bitola	Typo	Número de Fábrica	Ano de Fabricação	Rodagem	Classificação
até 1914	1914 - 1939	1939 - 1957						
43	804	984	1,00m	984	1	1890	4 - 4 - 0	American
76	805	985	1,00m	984	14	1892	4 - 6 - 0	Ten Wheller
77	806	986	1,00m	984	15	1892	4 - 6 - 0	Ten Wheller
124	160	160	1,00m	160	2	1909	4 - 6 - 0	Ten Wheller
125	161	161	1,00m	160	3	1909	4 - 6 - 0	Ten Wheller
128	164	162	1,00m	160	4	1909	4 - 6 - 0	Ten Wheller
121	807 ⁵⁶	987	1,00m	984	17	1909	2 - 8 - 2	Mikado
126	162	163	1,00m	160	5	1910	4 - 6 - 0	Ten Wheller
127	163	164	1,00m	160	6	1910	4 - 6 - 0	Ten Wheller
147	165	165	1,00m	160	9	1910	4 - 6 - 0	Ten Wheller
148	166	166	1,00m	160	10	1910	4 - 6 - 0	Ten Wheller
150	168	168	1,00m	160	12	1910	4 - 6 - 0	Ten Wheller
134	600	600	1,00m	5000	7	1910	2 - 8 - 0	Consolidation
135	601	601	1,00m	5000	8	1910	2 - 8 - 0	Consolidation
149	167	167	1,00m	160	11	1913	4 - 6 - 0	Ten Wheller
171	169	169	1,00m	160	13	1913	4 - 6 - 0	Ten Wheller
160	808	987	1,00m	5000		1913	2 - 8 - 2	Mikado
161	809	987	1,00m	5000		1913	2 - 8 - 2	Mikado
	170	170	1,00m	160	16	1916	4 - 6 - 0	Ten Wheller
	510	510	1,00m	509	8	1917	2 - 8 - 0	Consolidation
	511		1,00m	5000		1917	2 - 8 - 0	Consolidation
	509	509	1,00m	509	7	1923	2 - 8 - 0	Consolidation
	664	664	1,00m	650	18	1938	2 - 8 - 0	Consolidation
	665	665	1,00m	650	19	1938	2 - 8 - 0	Consolidation
	666 ⁵⁷	666	1,00m	650	20	1938	2 - 8 - 0	Consolidation

Figura 27 – Locomotivas fabricadas pela Companhia Mogyana.

⁵⁶ A locomotiva Nº 807 ganhou o Grande Prêmio na Exposição do Centenário da Independência no Rio de Janeiro (1922).

⁵⁷ Tais locomotivas foram fabricadas em 1938 pela Mogiana em suas oficinas em Campinas, o objetivo era aliviar a série 650.

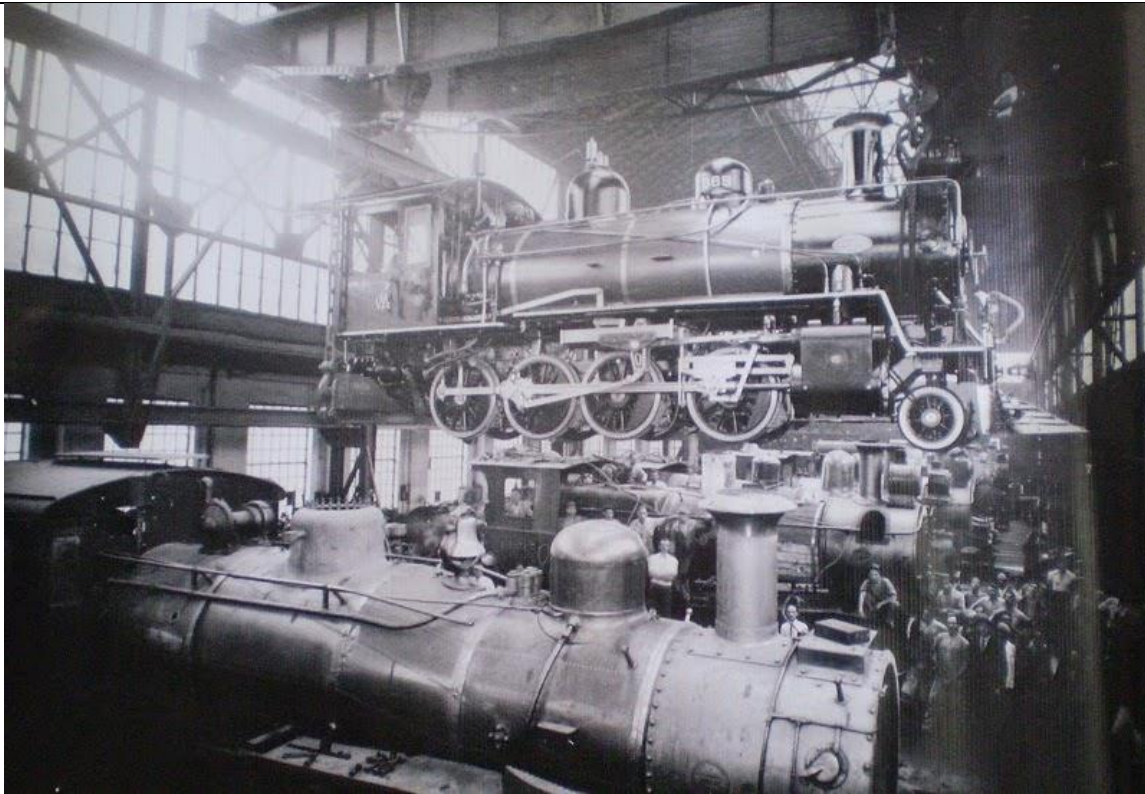


Figura 28 – Locomotivas sendo construídas em Campinas⁵⁸.

Em 1909, a CMEF adquire os direitos para construir e explorar as linhas referentes à Rede de Viação Sul Mineira.

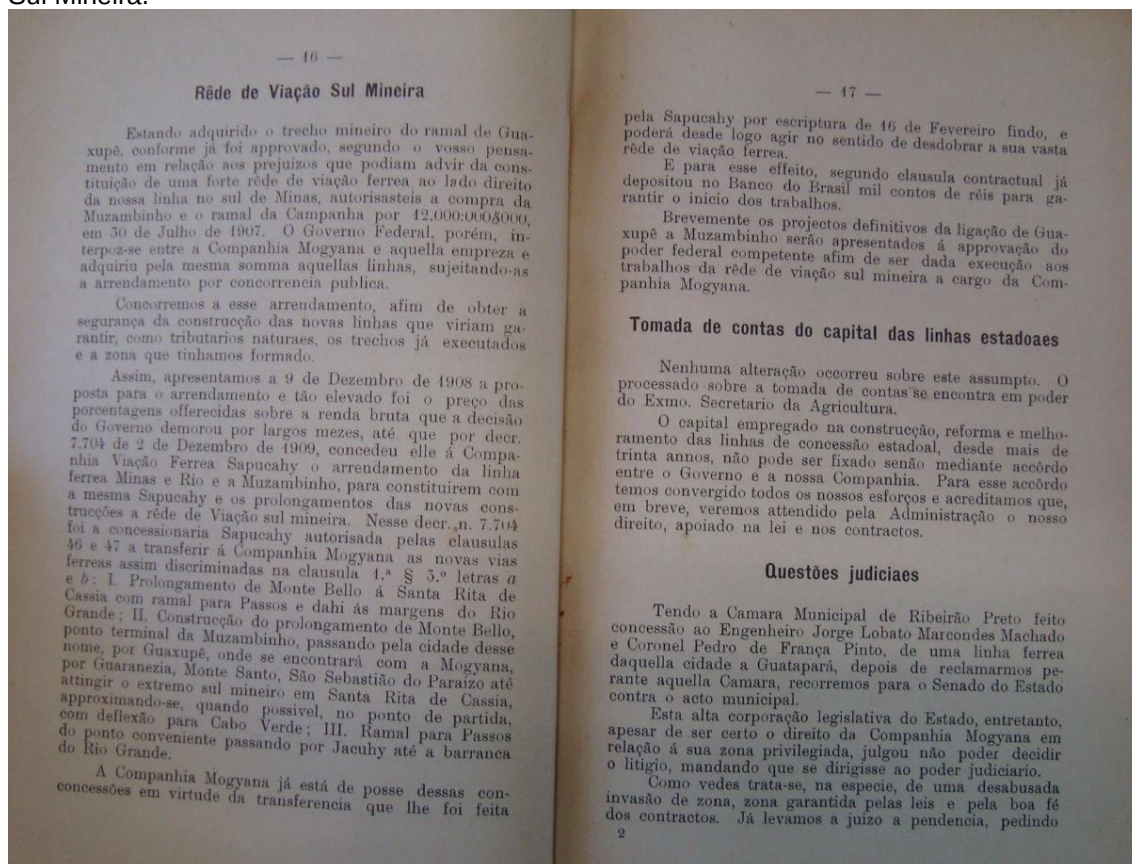


Figura 29 – Rede de Viação Sul Mineira⁵⁹

⁵⁸ <https://efpaulista.blogspot.com/2014/07/as-locomotivas-2-8-0-construidas-pela.html>
⁵⁹ Relatório da Companhia Mogiana de 1910, pag. 16 e 17.

Em 21 de abril de 1909, é concluída a construção do ramal de Socorro.

Em 1910, a Mogyana consegue o primeiro empréstimo na Inglaterra para modernização de seus serviços, substituindo material rodante e fixo, além de custear o projeto e a construção da linha de Santos⁶⁰ e do Sul de Minas⁶¹.

No dia 23 de junho de 1912 é inaugurado o primeiro trecho do ramal Guaxupé – Passos.

Em 1914, é feito novo empréstimo na Inglaterra, e no dia 3 de maio, é concluída a construção do ramal de Sertãozinho, com a inauguração do trecho Francisco Schmidt – Pontal, totalizando 42 km.

Em 3 de outubro de 1915, é concluído o ramal de Igarapava, na época Santa Rita do Paraíso.

Em 11 de dezembro de 1921 foi concluída a construção do ramal Guaxupé – Passos. Este foi o último ramal construído pela Mogyana, a partir desta data ocorreram somente retificações de traçado da linha tronco.

Em 1922, a locomotiva à vapor de manobra 807, fabricada pela Mogyana, recebe um dos sete Grandes Prêmios da Exposição do Centenário da Independência que se realizou no Rio de Janeiro.

Devido a desativação de serviço de navegação no Rio Grande, em 1923, a Mogyana volta a se chamar somente Companhia Mogyana de Estradas de Ferro.

A parte administrativa das linhas da Mogyana eram separadas, cabendo a cada setor o seu gerenciamento. Eram divididos em:

- Tronco e ramais;
- Linha do Rio Grande e Ramal de Caldas;
- Linha do Catalão;
- Ramal de Guaxupé e
- Rede de Viação Sul Mineira.

Em vista da situação, em 1926, a Mogyana solicita e, o Governo do Estado de São Paulo permite, a unificação da administração das linhas.

Com a fundação da Companhia Mogyana e extensão de sua linha tronco, entre Campinas e Araguari, e com todos os seus ramais em funcionamento, encerramos esta primeira parte de nossa história.

3 – A variante Guanabara – Guedes (1926 a 1945)

Contexto histórico

Em 1922, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, inaugurou o seu 1º trecho eletrificado, entre Jundiaí e Campinas, com isso, mudando o seu parque de tração, que era a vapor pelas locomotivas elétricas. Com a eletrificação de seus trechos aumentando, as locomotivas a vapor ou foram tracionar as composições em ramais ou começaram, aos poucos, a serem desativadas.

A Mogyana vendo o benefício que a eletrificação trouxe para a Companhia Paulista, resolve também, começar a planejar a eletrificar suas linhas.

Um dos grandes empecilhos para o seu projeto, foi o trecho sinuoso de suas linhas, pois encareceria muito a implantação da eletrificação, por isso houve um plano de retificação das linhas que começou por volta de 1920⁶². Devido às dificuldades impostas pela crise econômica de 1929, ligada diretamente ao fim do conjunto mercantil cafeeiro, a Mogyana, por necessidade de se adaptar a outro contexto, paralisou, temporariamente, as modificações realizadas no trecho. A continuação da retificação foi realizada visando adequar a linha a diferentes tipos de mercadorias como: gado, açúcar, arroz, cimento, leite fresco, óleo combustível, entre outros⁶³.

Com a retificação, houve também o projeto de se adequar a bitola para a utilizada pela Companhia Paulista (larga = 1.600 m), mas a ideia não foi para levada a frente devido às dificuldades, principalmente financeiras, do momento.

O trecho entre Campinas e Ribeirão Preto sofreu diversas modificações e retificações ao longo da década de 1960, podendo-se citar as melhorias nos trechos de Coronel Correa – Coronel José Egídio (1960), Bento Quirino – Ribeirão Preto (1964) e Coronel José Egídio – Bento Quirino (1971). A eletrificação, propriamente dita, só foi implantada nos anos 1990, pela FEPASA.

⁶⁰ Este projeto de Santos é o mesmo que foi começado em 1889, na direção de Atibaia, indo ao Vale do Paraíba e chegando ao Porto de São Sebastião. Este projeto não foi executado porque a São Paulo Railway comprou a Estrada de Ferro Bragantina, bloqueando a passagem, já que o traçado interferia em sua em zona de concessão.

⁶¹ Ver item ramais da Companhia Mogiana. Rede Mineira de Viação.

⁶² Companhia Mogyana de Estradas de Ferro, melhoramentos da linha tronco: Projecto de modificação do traçado pontilhão sobre o Rib. Anhumas à ponte sobre o Rio Atibaia – 1920.

⁶³ Guia da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro: 1939. Op. cit., pág. 9 a 54

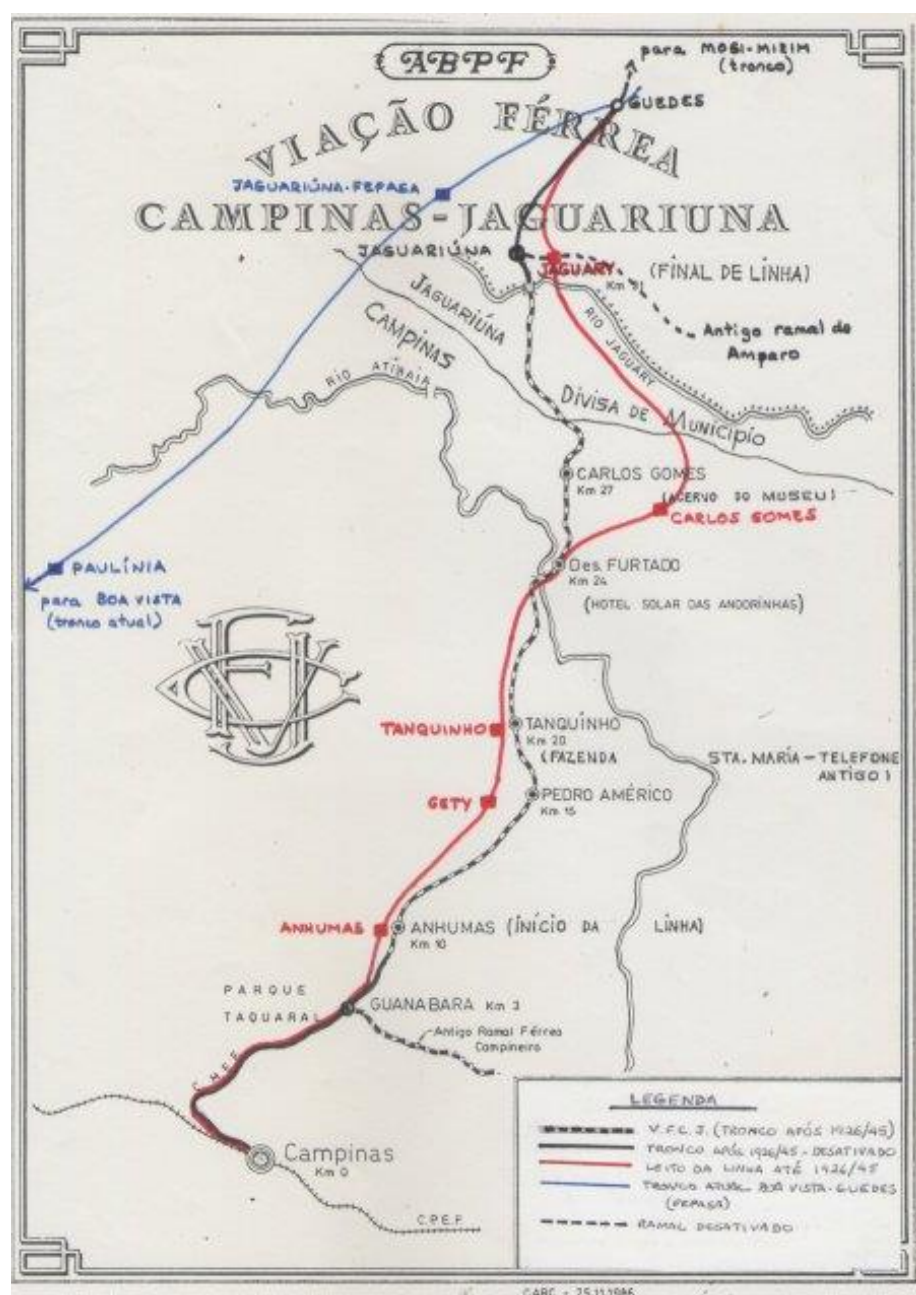
A variante Guanabara – Guedes

Figura 30 – Mapa que mostra as linhas da Mogiana na região de Campinas⁶⁴

O mapa acima nos mostra em vermelho o tronco original (1875), a linha tracejada, a variante Guanabara – Guedes (1929-45) e, em azul, a variante Boa Vista – Guedes (1973).

A variante foi entregue pela Mogiana entre 1926 e 1945, e alterou primeiro o trecho do tronco original até Desembargador Furtado (1926). Mais tarde, chegou até Carlos Gomes (1929), e finalmente a Guedes (1945). Apenas a estação Guanabara permaneceu onde estava, reformada. As outras tiveram versões novas, como podemos ver no mapa abaixo. Em 1977, a variante, que se tornou o tronco novo da Mogiana naquele trecho, foi desativada pela já operante Fepasa. Na mesma época, parte do trecho (Anhumas – Jaguariúna) foi entregue à linha turística da ABPF (Associação Brasileira de Preservação Ferroviária⁶⁵), tornando-se a Viação Férrea Campinas – Jaguariúna. Em 1984, o trecho foi reduzido até sobre o rio Jaguary, com a desativação da estação de Jaguariúna.

⁶⁴ Acervo ABPF, diagramação posterior Ralph M. Giesbrecht.

⁶⁵ Ver item Associação Brasileira de Preservação Ferroviária.

Variante Guanabara - Guedes		
	Nome	Município
1	Guanabara	Campinas
2	Anhumas-nova	Campinas
3	Pedro Américo	Campinas
4	Tanquinho-nova	Campinas
5	Desembargador Furtado	Campinas
6	Carlos Gomes-nova	Campinas
7	Jaguariúna	Jaguariúna
8	Guedes	Jaguariúna

Figura 31 – Estações da Variante Guanabara – Guedes

4 – Declínio

A crise mundial de 1929, e depois, o declínio da exportação de café, faz com que a Mogyana tenha cada vez mais redução de suas receitas, que associado ao alto custo de sua dívida externa, fica sufocada financeiramente, fazendo com que seus equipamentos e linhas fiquem obsoletos, provocando ainda mais a fuga das cargas e passageiros das linhas.

Em 1936, é fundada a Companhia Mogiana de Transportes, mais tarde Rodoviário da Companhia Mogiana.

Com a reforma ortográfica de 1937, o nome “Mogyana” passa a ser grafado com I, e a Mogiana constrói sua primeira automotriz.



Figura 32 – Automotriz 5002, Fepasa, Budd, ex-Cia. Mogiana⁶⁶.

⁶⁶ <http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/abpf/autoBudd.htm>, acessado em 19/04/2023. Foto de Kenzo Sasaoka.

Retificação do traçado

Em 1940, a Mogiana nacionaliza sua dívida externa, conseguindo com isso, se livrar da pressão exercida pela variação cambial, e são compradas as últimas 12 locomotivas a vapor, da fábrica Baldwin Locomotive Works.

Eis porque, já em 1942, criou-se uma Comissão de Estudos para revisão completa do traçado, em toda a sua extensão, de Campinas a Araguari. A mesma, tendo em vista as condições econômicas da zona, prováveis disponibilidades e, ao mesmo tempo, a topografia do terreno, fixou as seguintes condições técnicas para a revisão que se impunha:

Trecho	Rampa máxima	Raio mínimo
Campinas – Ribeirão Preto	0,50%	572,99 m
Ribeirão Preto – Uberaba	1,00%	572,99 m
Uberaba – Araguari	1,50%	250,00 m

Nas condições deste programa, foram executadas as seguintes variantes:

- Variante Lagoa Branca – Tambaú, entre os km 147 e 196 do Tronco, na extensão de 49 km, com 0,6% de rampa máxima e 600 m de raio mínimo;
- Variante Bento Quirino – Ribeirão Preto, entre os km 251 e 305 (km 314 da linha antiga) do Tronco, na extensão de 54 km, com 0,6% de rampa máxima e 700 m de raio mínimo.

No ano de 1948, é entregue ao tráfego na linha tronco a retificação do traçado compreendendo Rodolfo Paixão – Mangabeira, retirando da região central de Uberaba os trilhos da estrada de ferro e, em 1951, foi entregue ao tráfego na linha tronco a variante Lagoa Branca – *Tambaú*⁶⁷, e uma parte da antiga variante, torna-se o ramal de Baldeação.

Neste momento, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro está fazendo planos para ampliar sua Estação de Campinas, com a inserção de um novo pavimento e a Mogiana pretendendo retificar, eletrificar e trocar a bitola de métrica para larga com o intuito de colocar composições ligando Campinas a *Brasília*⁶⁸, com velocidade média de 150 km/h.

Após atravessar mais uma crise financeira, em 1952, o Governo do Estado de São Paulo, na gestão de Lucas Nogueira Garcez (1951 – 1955), adquire a maioria das ações da Mogiana. Na época foram avaliadas diversas alternativas de solução para o problema, sendo que duas hipóteses se mostraram mais adequadas:

- A transferência da administração para a Companhia Paulista.
- Passar a ser controlada pelo Governo do Estado de São Paulo, o que de fato aconteceu.

São pagos aos acionistas cedentes apólices da dívida pública estadual, as chamadas “Apólices Mogiana”.

Em 1956, foi executada a modificação do traçado, no trecho Cocais – Tambaú, com 18 quilômetros de extensão, onde havia rampas de mais de 2,5% e curvas com raio de 100 metros, passando agora a rampa máxima de 0,5% e curva mínima de 500 metros.

Dieselização da Mogiana

Fazendo um comparativo entre os três tipos de locomotivas existentes no parque de tração do Estado de São Paulo, fica claro a superioridade da tração elétrica sobre a vapor, mas em comparação com as diesel-elétricas a vantagem já não é tão significativa.

Uma locomotiva diesel não possui um rendimento energético tão eficiente quanto uma elétrica, mas são mecanicamente mais avançadas e muito superiores às movidas a vapor. Além disso, não requerem a custosa infraestrutura de catenárias e subestações necessárias às locomotivas elétricas. Sua potência era inferior às das elétricas mais modernas, mas esse inconveniente podia ser superado mediante o uso de tração dupla ou tripla. Sem dúvida seria uma opção de tração ferroviária quase ideal, não fosse o fato de o Brasil não ser autossuficiente em petróleo, principalmente até os anos 90. Ainda assim, uma comparação entre os custos dos diversos tipos de tração na Companhia Paulista, feita em 1952, mostrou que a tração elétrica era efetivamente a mais econômica, com Cr\$ 6,06/1000 ton.km. A tração diesel vinha em seguida, com custo de Cr\$ 9,60/1000 ton.km e o vapor com Cr\$ 11,56/1000 ton.km (usando óleo combustível) e Cr\$ 58,50/1000 ton.km (usando lenha).

Tendo em vista este cenário, em 1952, a Mogiana dá início ao processo de dieselização de seu parque de tração, ou seja, começa a trocar as locomotivas a vapor por diesel elétricas, com isso, as composições que transitam pela linha tronco começam a ser tracionadas pelas locomotivas diesel elétricas, enquanto as locomotivas a vapor são destinadas aos ramais e manobras.

⁶⁷ ver item Variante Lagoa Branca – Tambaú.

⁶⁸ ver item Trem para Brasília.

Locomotivas diesel-elétricas					
Bitola de 1,0 m					
Modelo	Rodagem	Fabricante	Numeração na CM	Numeração na Fepasa	Quantidade
GE 64 T	B+B	GE	01-12	3134-3145	12
EMD G12	B+B	EMD	101-130	3651-3680	30
EMD GL8	B+B	EMD	51-73	3616-3638	23
LEW DE III M	B+B	LEW	151-167	3751-3767	17
RSD 8	C+C	ALCo	21-30	3501-3510	10
Total					92

O primeiro lote de locomotivas, foram 12 pequenas locomotivas derivadas de uma parceria entre a General Electric e Cooper – Bessemer. Posteriormente adquiriu 30 locomotivas do famoso modelo G12 da **EMD**⁶⁹, as primeiras do país. Porém seu peso de 20 toneladas por eixo era considerado muito alto para os padrões da ferrovia, e as impossibilitavam de percorrer toda a extensão das linhas, o que fez com que a Mogiana comprasse um modelo mais simples e leve da EMD, que usava boa parte das peças da G12: as também famosas GL8. As **LEW**⁷⁰ recebidas da Alemanha e as levíssimas ALCo **RDS-8**⁷¹ adquiridas da Companhia Paulista completavam o parque de tração a diesel da Mogiana, constando então de um total de cinco modelos diferentes, até sua incorporação à FEPASA em 1971.

A partir de 1956, começam a ser fechados os ramais considerados deficitários, iniciando pelos de bitola de 60 cm, como os de Serra Negra, Cravinhos e Jandaia.



Figura 33 – Cooper-Bessemer, primeiro modelo diesel da Mogiana⁷².

⁶⁹ A Electro – Motive Diesel (EMD) é uma fabricante multinacional de origem estadunidense de locomotivas e motores a diesel para a indústria ferroviária. A empresa é de propriedade da Caterpillar através de sua subsidiária Progress Rail Services. Até 2005, conhecida como Electro – Motive Division da General Motors, foi a maior fabricante mundial de locomotivas diesel-elétricas para todos os usos, além de motores diesel para aplicação marítima e outros equipamentos relacionados a geração de força motora.

https://pt.wikipedia.org/wiki/Electro-Motive_Diesel – acessado em 14/3/2023 às 14:00 h.

⁷⁰ As locomotivas diesel-elétricas LEW DE III M, foram compradas junto à LEW, empresa estatal da Alemanha Oriental, entre 1967 e 1968, e foram utilizadas para manobras, trens de serviço e de tração. Essa máquinas apresentavam rodagem B-B, com potência de 1400 HP (956 kW).

https://pt.wikipedia.org/wiki/LEW_DE_III_M – acessado em 14/3/2023 às 14:00 h.

⁷¹ A American Locomotive Company foi uma das maiores fabricantes de locomotivas do mundo. Popularmente conhecida pela sigla ALCO, foi fundada em Schenectady, New York em 1901 e foi extinta em 1969.

https://pt.wikipedia.org/wiki/American_Locomotive_Company, acessado em 14/3/2023 às 14:00 h.

⁷² Restaurada pela ABPF de Campinas. Foto de Vanderlei Zago.

As locomotivas Diesel-Elétrica GE 70T⁷³ são somente as da Estrada de Ferro Santos a Jundiaí (bitola larga). As demais na bitola métrica são GE 64 T foram compradas inicialmente no Brasil pela Estrada de Ferro Sorocabana e Rede Viação Paraná – Santa Catarina em 1947. A RVPSC recebeu mais 4 unidades em 1948, posteriormente em 1952, a Mogiana adquiriu 12 unidades em bitola métrica e a Estrada de Ferro Santos a Jundiaí em 1956, 15 unidades em bitola larga. Foram fabricadas pela GE Transportation nos EUA.



Figura 34 – Locomotiva G12, ainda no pátio da fábrica da EMD⁷⁴.

Originalmente foram adquiridas 5 unidades, porém graças ao financiamento concedido pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico pode-se comprar mais 25 unidades, totalizando 30, com a numeração de fábrica como 3001-3030. Quando do recebimento destas locomotivas as mesmas eliminaram completamente a tração a vapor na linha tronco entre Campinas e Ribeirão Preto, sendo que o objetivo da Mogiana era tornar 100% diesel toda a tração até Uberaba, Guaxupé e Poços de Caldas, quando do recebimento do segundo lote.

A G12 é uma Locomotiva que foi produzida pela GM-EMD para exportação, com grande parte das unidades montadas nas décadas de 1950 e 1960, para ferrovias de todo mundo. É adaptável a bitolas de 1.000 a 1.676 milímetros. Ao todo, mais de 1.100 unidades operam ou operaram nos cinco continentes.

Durante os anos 1950 e 1960 foram fabricadas 1.126 modelos G12 e 373 modelos G8, pela EMD, GMD e suas representantes Clyde Engineering, HoHAB e Henschel. São consideradas máquinas de baixo custo inicial e simplificadas para terem custo operacional razoavelmente baixo para padrões da época. Usavam o motor 12-567C, nos modelos G12, e 8-567C nas G8, pouco sofisticados, mas que atendiam à demanda e eram confiáveis. Tudo isso com um consumo de combustível elevado quando comparado com as máquinas europeias da época. Entretanto, os fabricantes europeus não estavam ainda em condições de exportar máquinas de imediato. Além disso, o custo do combustível não era problema, pois mesmo sendo importado em alguns países, o óleo diesel e todos os demais derivados do petróleo eram baratos, ainda mais quando comparados com a tração a vapor, tanto à lenha, carvão mineral ou fuel-oil.

Seu projeto, seguia a mesma concepção dos da série General Purpose (GP) que já fazia sucesso nos EUA desde 1947, com o lançamento da GP7. Seriam máquinas bidirecionais, adaptáveis a linhas tronco ou ramais, de construção barata e rápida, sacrificando a estética e acima de tudo, que fossem o mais funcionais possível. Foram fabricadas unidades desde 71 toneladas até 90 toneladas métricas, em rodagem B-B, A1A-A1A e até C-C, com ou sem freio dinâmico.

⁷³ https://pt.wikipedia.org/wiki/GE_70T.

⁷⁴ Acervo Maurício Alves.

https://pt.wikipedia.org/wiki/EMD_G12



Figura 35 – Locomotiva GL8, ao fundo locomotiva a vapor.

A EMD **GL8⁷⁵** é uma locomotiva diesel-elétrica produzida pela GM-EMD para exportação, com muitas unidades produzidas nas décadas de 1950 e 1960 para ferrovias de todo mundo, adaptável em qualquer bitola entre 1,676 e 1,000m.

Foi desenvolvida para linhas de menor carga por eixo, servindo também para manobras. É uma locomotiva de serviço geral (G de General Purpouse), leve (L de light) sendo movidas pelo motor EMD 8-567C, com cerca de 875 hp para tração.

Quando novas eram usadas para tração de trens de carga e passageiros sendo usadas em tração simples, duplas, triplas ou mesmo quadras.

Atualmente é utilizada para manobra, para tracionar composição de manutenção de via na FCA e ALL, ou tração em ferrovias menores (Ferrovia Teresa Cristina) ou mal equipadas (finada Brasil Ferrovias). Também é utilizada no transporte turístico de passageiros pela ABPF, que recebeu da FCA um exemplar que pertenceu à Companhia Mogiana.

Operam hoje na FCA 6 locomotivas GL8, sendo: 2 originárias da Mogiana, 1 da Sorocabana e 3 da Estrada de Ferro Leopoldina.

⁷⁵ https://pt.wikipedia.org/wiki/EMD_GL8.



Figura 36 – Locomotiva LEW recebida da Alemanha.

As locomotivas diesel-elétricas **LEW DE III M⁷⁶**, foram compradas junto a LEW, empresa estatal da Alemanha Oriental, entre 1967 e 1968, pela Mogiana e foram utilizadas para manobras, trens de serviço e de tração.

Essas máquinas apresentavam rodagem B-B, com potência de 1400 HP (956 kW).

Até meados de 2015, ainda encontravam em operação as unidades 3762, 3765, e 3767 (numeração Fepasa), antigas 162, 165 e 167, na Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM.



Figura 37 – Locomotiva RSD-8 ex-Companhia Paulista.

As locomotivas Diesel-Elétrica ALCO **RSD-8⁷⁷** foram compradas pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro e Rede Ferroviária Federal S.A. em 1958, e foram fabricadas pela American Locomotive Company (ALCO) nos EUA.

Pertencentes originalmente a Companhia Paulista, onde foram numeradas de 900 a 909, foram o último lote de locomotivas comprado pela Mogiana. Tiveram a numeração alterada para 21 a 30.

Atualmente a unidade nº 905 se encontra preservada pela ABPF Campinas ostentando (diferente da realidade histórica) o padrão de pintura para locomotivas da bitola larga da Companhia Paulista.

⁷⁶ https://pt.wikipedia.org/wiki/LEW_DE-III-M.

⁷⁷ https://pt.wikipedia.org/wiki/ALCO_RSD-8.

Companhia Mogiana de Estradas de Ferro											
	Passageiros			Mercadorias			Horários Passageiros	Locomotivas		Carros	Vagões
ano	1ª Classe	2ª Classe	Total	Café (ton)	Diversos (ton)	Total (ton)		Vapor	Diesel		
1951			3.349.990	62.255,000	1.044.930,000	1.107.185,000	12	217	5	314	3207
1952			3.272.725			1.131.843,733	12	217	5	314	3320
1953			3.195.459			1.156.502,467	12	217	5	314	3433
1954			3.118.194			1.181.161,200	12	217	5	314	3546
1955			3.040.929			1.205.819,933	12	217	12	314	3659
1956			2.963.663			1.230.478,667	12	217	12	314	3772
1957			2.886.398			1.255.137,400	12	217	12	314	3885
1958			2.809.133			1.279.796,133	12	217	30	314	3998
1959			2.731.867			1.304.454,867	10	175	30	314	4111
1960			2.654.602			1.329.113,600	10	160	42	314	4224
1961			2.557.337			1.353.772,333	10	160	42	314	4337
1962			2.500.071			1.378.431,067	10	133	42	303	4450
1963			2.422.806			1.403.089,800	10	119	65	292	4563
1964			2.345.541			1.427.748,533	10	105	65	281	4676
1965			2.268.275			1.452.407,267	10	91	65	270	4789
1966			2.191.010	80.065,000	1.397.001,000	1.477.066,000	10	77	65	259	4902
1967			1.905.450	29.658,000	1.477.438,000	1.507.096,000	10	63	65	248	5015
1968			1.680.632	85.534,000	1.984.095,000	2.069.629,000	10	49	65	237	5128
1969			1.597.859	76.480,000	1.984.095,000	2.060.575,000	10	33	88	226	5241
1970			1.555.399	90.534,000	1.909.513,000	2.000.047,000	10	9	89	215	5354

Figura 38 – Tabela de passageiros e mercadorias entre os anos de 1950 e 1970

Como vimos acima, em 1952, o Estado de São Paulo comprou a maioria das ações da Mogiana no lento caminho de se tornar uma empresa estatal.

Com este ato terminamos a primeira parte da história da Mogiana, pois a partir daqui ela passa a fazer parte da FEPASA, depois Rede Ferroviária Federal S.A. e após a privatização temos o controle, primeiro da Ferrobán e hoje da Rumo Logística.

Para termos uma ideia do aconteceu com a Mogiana, vamos fazer um pequeno texto sobre a FEPASA e sua privatização.

Uma das primeiras coisas que se vê é a diferença que se encontra nos relatórios a partir desta data com poucas informações, sendo que no final eram apenas algumas folhas datilografadas e em cópias mimeografadas.

5 – A FEPASA – Ferrovia Paulista S/A⁷⁸

Principalmente após o final da Segunda Guerra Mundial, houve um movimento global de se investir em rodovias deixando de lado as ferrovias. Enquanto na Europa e Estados Unidos este movimento não teve muito impacto, no Brasil foi o primeiro passo para o fim das ferrovias particulares.

Com a abertura de estradas e incentivo ao transporte rodoviário, as ferrovias pararam de investir, ocasionando um sucateamento da infraestrutura e gerando prejuízos, tornando a situação propícia para a intervenção do estado.

História

No início da década de 1960, antes mesmo que o Governo do Estado de São Paulo determinasse os primeiros estudos para examinar a viabilidade da unificação das ferrovias em um só sistema, o Instituto de Engenharia de São Paulo, por iniciativa própria, já preconizava a formação da Rede Ferroviária Estadual – REF, sugerindo, inclusive, a designação de nomes para dirigir a futura empresa.

Em 1961, o Governo do Estado encomendou a Sofrerail – Societè Française d'Etudes et Realizations Ferroviaires, um levantamento completo da situação das estradas de ferro paulistas; esses estudos deram origem a um primeiro anteprojeto.

Um ano depois, com base nas informações da Comissão, o Governo encaminha à Assembleia Legislativa uma mensagem pedindo a instalação de uma empresa unificadora sob a denominação de Ferrovia Paulista S.A. – FEPASA.

Entre os argumentos utilizados pelo Governo para justificar tal unificação, estavam:

- Os de ordem econômica: centralização dos estudos de programas de investimentos e coordenação dos serviços rodoviários auxiliares;
- Administrativa: centralização das importações, da contabilidade e do orçamento;
- Comercial: criação de tarifas padronizadas e
- Técnica: uniformização de serviços e material, assim como remanejamento de material já existente.

Apesar desses fortes argumentos, a Assembleia rejeitou a pretensão do Governo e a questão só voltou à mesa de votações em 1966, quando o novo Governo Estadual determinou novos estudos pela Secretaria dos Transportes.

Em 1967, o Governador Abreu Sodré deu o primeiro passo ao transferir para a Companhia Paulista de Estradas de Ferro a administração da Estrada de Ferro Araraquara S/A, e para a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, a administração da Estrada de Ferro São Paulo e Minas.

Em seguida, o Governador, através de decretos datados de 19 de setembro de 1969, transformou todas as ferrovias de sua propriedade em sociedades anônimas, a exemplo do que já ocorria com a Companhia Paulista e Companhia Mogiana.

A consolidação da unificação das ferrovias vai ocorrer no governo de Laudo Natel, quando este, através do Decreto nº 10.410, de 28 de outubro de 1971, sancionou a criação da nova empresa, oficializando a FEPASA – Ferrovia Paulista S/A. Para solucionar conflitos de caráter jurídicos trabalhistas, o Estado criou a Lei Número 200, de 13 de maio de 1974 (publicada dia 15 de maio de 1974), respeitando assim as Leis que concediam e exigiam direitos e deveres aos empregados do Estado de São Paulo.



Figura 39 – Logotipo da FEPASA

Ao invés de ocorrer uma fusão entre todas as Companhias, como preceituava a letra da lei, foi decidido em Assembleia Geral Extraordinária, convocada para o dia 10 de novembro de 1971, alterar previamente a denominação social da "Companhia Paulista de Estradas de Ferro" para "FEPASA – Ferrovia Paulista S/A", seguido de incorporação à FEPASA do acervo total da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, da Estrada

⁷⁸ https://pt.wikipedia.org/wiki/Ferrovia_Paulista_S/A - acessado em 17/03/2023 às 15:30 h

de Ferro Araraquara S.A., da Estrada de Ferro Sorocabana S.A. e da Estrada de Ferro São Paulo e Minas. As quatro companhias foram declaradas extintas e tiveram incorporados os seus respectivos acervos à FEPASA.

Com a unificação, cada uma das estradas perdeu a sua personalidade jurídica e operacional e a nova empresa, de regime estatal e economia mista, adquiriu uma extensão de 5.300 km de trilhos, quantidade correspondente, na época da fusão, a quase um quarto das linhas férreas em tráfego existentes no Brasil.

Durante o período de formação da FEPASA, que durou pouco mais que uma década, a malha ferroviária paulista passou por um processo de encolhimento sem precedentes. A escolha pelo modelo rodoviário, ao qual passaram a ser destinadas verbas expressivas, trouxe como consequência o desmantelamento de todo sistema ferroviário. O transporte de passageiros de longo percurso foi o que mais rapidamente sentiu os efeitos dessa escolha. A falta de manutenção nos carros de passageiros deixou muitos deles sem condição de uso.

A fusão das cinco ferrovias paulistas é completada em março 1972.

No relatório de 1981, quando a empresa completa 10 anos de atividade, é feito um balanço com o resumo de seu desempenho, conforme a tabela a seguir:

Período	Toneladas úteis	Vagões carregados	Passageiros	Locomotivas elétricas	Locomotivas diesel	Vagões existentes	Empregados
1971	10.327.601	333.175	44.821.781	165	354	17.200	35.851
1972	9.667.414	345.234	45.604.712	165	353	17.416	29.104
1973	9.909.120	396.467	46.185.183	165	352	17.068	26.172
1974	11.216.666	398.394	45.116.486	155	345	16.768	25.485
1975	10.051.323	349.421	46.204.741	155	348	17.597	24.892
1976	11.408.506	361.656	45.051.699	147	337	16.761	26.774
1977	11.867.803	330.812	40.057.772	147	365	15.823	22.220
1978	12.133.925	310.093	33.680.721	139	367	15.000	21.216
1979	15.685.992	380.407	49.341.689	139	371	14.673	19.656
1980	20.097.883	459.268	61.572.553	140	370	14.562	19.363
1981	19.668.985	442.619	63.393.776	139	369	14.469	19.356

Figura 40 – Balanço de funcionamento da FEPASA (1971-1981)⁷⁹

Em 1973, é liberada ao tráfego a variante Omega – Araguari, construída pelo 11º Batalhão de Engenharia de Construção, na época 2º Batalhão Ferroviário, conhecido como Batalhão Mauá, destacando-se duas obras de arte, o viaduto do Fundão, com 660 metros de comprimento e altura máxima de 87 metros e a ponte sobre o Rio Araguari com 685 metros de comprimento, neste ano também são liberadas ao tráfego de trens de passageiros, na linha tronco, as variantes Tambaú – Bento Quirino e Boa Vista – *Guedes*⁸⁰.

Ao mesmo tempo em que a Fepasa lança o projeto para eletrificação do Corredor de Exportação Uberaba – Santos em 1976, o ramal de Itapira é desativado.

Quando, no dia 21 de abril de 1968, o trem chegou a Brasília, na estação de Bernardo Sayão, com muita festa, ninguém imaginava que pouco tempo depois, em 1970, eles seriam suprimidos.

Em 1974, a Fepasa encomenda à General Electric um lote de 110 locomotivas U20C, de bitola métrica, para reforçar seu parque de tração.

Continuando com a desativação de ramais deficitários, desta vez, em 1978, foi a vez do ramal de Casa Branca – Passos ser desativado.

No ano de 1979, é entregue ao tráfego, na linha tronco, a variante Entroncamento – Amoroso Costa.

Em 28 de abril de 1981, é reinaugurado, com um trem semanal, a rota de Campinas à Brasília, contudo não são mais utilizados os carros de aço inox Budd 800, e sim os de aço carbono da Rede Ferroviária Federal, mas também não dura muito, no dia 16 de abril de 1992, circulou pela última vez, o conhecido “Trem Bandeirante”, levando cerca de 200 convidados de Brasília para Campinas.

A partir do final dos anos 80, a Fepasa inicia a eletrificação do trecho Campinas – Ribeirão Preto, abandonando o projeto em 1995, e o trecho Boa Vista – Casa Branca tem a sua parte fixa concluída, faltando o trecho Casa Branca – *Ribeirão Preto*⁸¹.

Enquanto aguardava a privatização, a administração da FEPASA extinguiu praticamente todos os trechos de longo percurso que ainda estavam em atividade no interior do Estado. De acordo com Ralph M. Giesbrecht (2006), em 1997 é extinto o tráfego de passageiros do antigo tronco da CMEF, entre Campinas e Uberlândia, assim como os trechos da ex-Sorocabana entre Embu-Guaçu e Santos e entre Santos e Juquiá.

Em 1998, os trens do antigo tronco da Companhia Paulista que ainda circulavam entre Araraquara e

⁷⁹ FEPASA, relatório anual da Diretoria (1981).

⁸⁰ ver item Corredor de Exportação.

⁸¹ ver item Eletrificação do Corredor de Exportação.

Barretos são definitivamente suprimidos.

Privatização

Em 2 de janeiro de 1998, a FEPASA foi federalizada e incorporada integralmente à RFFSA – Rede Ferroviária Federal S.A., como parte do pagamento da grande dívida contraída pelos Governos Estaduais anteriores, sendo homologado, após a autorização dada pela Assembleia Geral Extraordinária ocorrida em 29 de maio de 1998. Com isso, o trecho correspondente a malha ferroviária da antiga Ferrovia Paulista S/A passa a se chamar Malha *Paulista*⁸².

Com o leilão de concessão da Malha Paulista, ocorrido no dia 10 de novembro de 1998, na Bolsa de Valores de São Paulo, foi vencedor o consórcio ligado à Ferrobán – Ferrovias Bandeirantes S.A. – concessão essa por um período de 20 anos renováveis em igual prazo, a partir de 1º de janeiro de 1999, quando assumiu o controle do trecho paulista. Com o tempo, a Ferrobán teve seu controle indireto assumido pela ALL (América Latina Logística), em vista da operação de incorporação de ações da holding Brasil Ferrovias à ALL. Em 2015, se fundiu com a Rumo Logística do Grupo Cosan, que absorveu a ALL por meio do processo de troca de ações entre seus controladores.

Dessa forma, a malha ferroviária paulista, como um todo, passou a ser administrada por 4 concessionárias:

- A Ferrobán, com a antiga malha da FEPASA,
- A Novoeste, com a malha da antiga Estrada de Ferro Noroeste do Brasil,
- A MRS Logística, com a antiga Estrada de Ferro Central do Brasil e
- A América Latina Logística (ALL), com os ramais da antiga Estrada de Ferro Sorocabana que ligam São Paulo ao Paraná e Mato Grosso do Sul.

Ainda em 1998, em um acordo no processo de concessão da Malha Paulista (antiga Fepasa), o trecho entre Campinas (SP) e Uberlândia (MG) que faz parte do Corredor de Exportação Araguari – Santos, passa para o controle da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), sendo que logo após a CVRD - Companhia Vale do Rio Doce assume o controle acionário da FCA.

A holding governamental RFFSA foi dissolvida, de acordo com o Decreto nº 3.277, de 7 de dezembro de 1999, entrando em liquidação, iniciada em 17 de dezembro de 1999, por deliberação da Assembleia Geral dos Acionistas, conduzida sob responsabilidade de uma Comissão de Liquidação, com o seu processo supervisionado pelo Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, através do Departamento de Extinção e Liquidação – DELIQ.

A parte da malha ferroviária da FEPASA utilizada para o transporte suburbano nas regiões Oeste e Sul da Grande São Paulo permaneceu sob controle do Governo do Estado de São Paulo através da CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos).

6 – Associação Brasileira de Preservação ferroviária

Atualmente, a Mogiana é uma das ferrovias que mais têm sua história preservada. Entre Campinas e Jaguariúna, na linha tronco (desativada em 1973 e substituída pelo Corredor de Exportação Araguari – Santos), a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária opera a Viação Férrea Campinas – Jaguariúna, desde 1977, possuindo em seu acervo, entre outros, 17 locomotivas a vapor e cerca de 40 carros de passageiros. Em Monte Alegre do Sul, a prefeitura mantém um trem turístico ao longo de 1,5 quilômetros do antigo Ramal de Socorro, utilizando a locomotiva #351 e um carro da Estrada de Ferro Sorocabana. Boa parte do material rodante originário da Companhia Mogiana se encontra preservado por todo o país:

⁸² Ver item privatização da FEPASA.

7 – Ramais da Companhia Mogiana

Faremos agora uma breve apresentação de cada ramal que a Mogiana construiu e/ou operou. Ver a história completa dos ramais no site: estradaspaulista.com.br, na seção Ramais da Mogiana.

1 – Ramal de Amparo – Monte Alegre

O ramal de Amparo pode ser considerado três ramais em um, pois, próximo a Amparo, saía o Ramal de Socorro e de Reversão, próximo à Monte Alegre do Sul, saía o Ramal de Serra Negra.

Estações – Ramal Amparo						
	Nome	Inauguração	Distância (km)	Categoria	Município	Uso atual
1	Jaguariúna	03/05/1875		Estação	Jaguariúna	Estação
2	Pedreira	10/11/1875	10,275	Estação	Pedreira	Centro de Artesanato
3	Arcadas	15/11/1875	19,511	Estação	Amparo	Centro de Artesanato
4	Amparo	15/11/1875	29,823	Estação	Amparo	Centro de Lazer
5	Três Pontes	02/03/1890	37,459	Estação	Amparo	Posto de Saúde
6	Reversão	10/04/1910	46,514	Posto Telegráfico	Monte Alegre do Sul	Moradia
7	Monte Alegre do Sul	02/03/1890	47,351	Estação	Monte Alegre do Sul	Centro Cultural

O ramal de **Amparo**⁸³ foi o primeiro dos ramais construído pela Mogiana, e inaugurado em 10 de novembro de 1875, ligando Jaguarí (atual Jaguariúna) a Pedreira e em 15 de novembro chegando em Amparo. Em 02 de março de 1890, a Mogiana prolongou o ramal até Monte Alegre, atual Monte Alegre do Sul. Quando, em 1945, a Mogiana alterou o traçado da linha em Jaguariúna, o ramal continuou partindo da estação nova, em local diferente da original. Em 1965, o tráfego de trens foi suprimido entre Amparo e Monte Alegre do Sul, e, em 1967, o que sobrou do ramal também foi extinto. Os trilhos foram retirados não muito depois. Ao contrário de outras linhas, neste ramal todos os edifícios das estações sobrevivem até hoje.

Jaguari-Amparo, Socorro, (Ramais de Amparo e Socorro)																	
Km.		Preços de S. Paulo		IDA		P 3	PA 1	MA 1	P 13	MA 3	VOLTA		MA 4	P 8	MA 2	PA 2	P 4
		Econômica	Comum														
		1ª cl.	2ª cl.	1ª cl.	2ª cl.												
		São Paulo p.				700			1700		Socorro				1315		
		Campinas c.				837	....		1843	....	Visc. de Soutelo				1359	....	
		Bald. da Paulista pg. 108				P 1			P 7		Dr. C. Norberto				1410		
		Campinas p.				845			1850		Mte. Alegre do Sul				1434		
		Jaguariúna c.				932			1939		Três Pontes				1456		
		Do Tronco pg. 128 e 129					↓			↓	Amparo c. p.		600			1525	
140	930,0	580,0	1.370	840,0	Jaguariúna p.		940	....		1945	Arcadas		619			1542	....
150	980,0	610,0	1.460	890,0	Pedreira .....	....	959	....		2008	Pedreira		638			1559	....
160	1.020	640,0	1.550	940,0	Arcadas .....	....	1016	....		2028	Jaguariúna c.		700			1615	↓
170	1.070	670,0	1.630	1.000	Amparo c. p.	....	1030	....		2045	Do Tronco pg. 128 e 129			↓			↓
178	1.070	670,0	1.630	1.000	Três Pontes .....	....	1042	....			Jaguariúna p.		710			1627	
188	1.110	700,0	1.720	1.050	Mte. Alegre do Sul .....	....	1100	....			Campinas c.		800			1715	
198	1.160	730,0	1.800	1.110	Dr. C. Norberto .....	....	1126	....			Bald. p/ Paulista pg. 113		P 8			P 4	
202	1.200	760,0	1.850	1.160	Visc. de Soutelo .....	....	1151	....			Campinas p.		839			1734	
210	1.200	810,0	2.040	1.260	Socorro .....	....	1203	....			São Paulo		1030			1916	
220	1.280	810,0	2.040	1.260			1242	....									

Figura 41 – Horário para 1964⁸⁴

1.a – Ramal de Serra Negra⁸⁵

Estações – Ramal de Serra Negra						
	Nome	Inauguração	Distância (km)	Categoria	Município	Uso atual
1	Amparo	15/11/1875				
2	Alferes Rodrigues	15/12/1889	9,487	Estação	Amparo	Moradia

⁸³ <http://www.estacoesferroviarias.com.br/a/amparo.htm> - acessado em 15/02/2023.

⁸⁴ Guias Levy – edição de 1964.

⁸⁵ Texto foi baseado em <http://vapor-minimo.blogspot.com/2014/01/o-ramal-de-serra-negra.html>, postado por Leandro Guidini em 28/04/2017 e acessado em 16/02/2023.

História

3	Pantaleão	15/12/1889	16,714	Estação	Amparo	Demolida
4	Brumado	11/09/1890	24,642	Estação	Amparo	Moradia
5	Santo Aleixo	28/03/1892	30,603	Estação	Serra Negra	Demolida
6	Chave Pires	1892		Estação	Serra Negra	Moradia
7	Serra Negra	28/03/1892	40,108	Estação	Serra Negra	Demolida

O ramal de Serra Negra, construído entre 1889 e 1892, chamava-se inicialmente ramal de Silveiras e tinha bitola estreita, de 60 cm.

Na assembleia de abril de 1887, foi autorizada a construção do ramal. Para sua construção, a administração recorre a um aumento de capitais, lançando mão de novas ações, que totalizaram 1.860:000\$000 (um conto e oitocentos e sessenta mil réis), utilizando-se para este projeto a quantia de 900:000\$000 (novecentos mil réis).

A linha para Silveiras teria curvas mínimas de 50 metros de raio com declividade máxima de 3%, em bitola de 60 centímetros. As obras de movimentação de terras começam logo após a assinatura, com destaque de duas turmas de via para tal *intento*⁸⁶. Ficou o projeto a cargo do engenheiro Augusto Fomm e a obra do empreiteiro Pedro Vaz de Almeida.

Em dezembro de 1889, ficam prontas as obras deste primeiro trecho até a estação de Pantaleão (no km 16.714), no bairro dos Silveiras, e uma estação intermediária denominada Alferes Rodrigues (no km 9.487), procedendo-se a autorização para funcionamento no dia 13 deste mês, com quadro de horários e passagens aprovados pelo Governo *Provincial*⁸⁷.

As obras prosseguem e, em 26 de agosto de 1890, inaugura-se a estação de Brumado, distante 8 quilômetros de Pantaleão, servindo como ponta de linha por algum tempo, até o prolongamento definitivo a sede do município.

Finalmente, em 28 de março de 1892, é inaugurado o trecho até a estação final de Serra Negra, com 15 quilômetros de extensão além de Brumado, totalizando a linha com 40.103 km, e uma estação intermediária, de Santo Aleixo, no km 30.603⁸⁸.

Funcionou até o dia 31 de maio de 1956, quando foi desativado em toda a sua extensão, devido principalmente à queda da cultura do café nessa região a partir dos anos 1940.

1.b – Ramal de Socorro

Estações – Ramal de Socorro						
	Nome	Inauguração	Distância (km)	Categoria	Município	Uso atual
1	Reversão					
2	Doutor Carlos Norberto	01/08/1908	9,397	Estação	Monte Alegre do Sul	
3	Visconde de Soutelo	01/08/1908	14,612	Estação	Monte Alegre do Sul	Moradia
4	Barão de Ibitinga	21/04/1909	22,556	Estação	Socorro	Moradia
5	Socorro	21/04/1909	32,137	Estação	Socorro	

O ramal de Socorro foi inaugurado em 1908, até Visconde Soutelo, e em 1909, até Socorro, com quatro estações. Saía de um ponto próximo à estação de Reversão, e, logo no início, atravessava o rio, por uma ponte metálica estreita, que ainda serve de ponte para a estrada que liga o município de Monte Alegre do Sul a Socorro. A estrada, asfaltada, acompanha o antigo leito da linha, até chegar a Mostardas, onde fica a estação de Doutor Carlos Norberto.

Foi assim até 16 de setembro de 1966, data em que o ramal foi suprimido definitivamente, e os trilhos retirados pouco tempo depois.

⁸⁶ Relatório da Mogyana de 15 de abril de 1888, pag. 90.

⁸⁷ OESP 13/12/1889, pág. 2.

⁸⁸ OESP, 27/03/1892, pg2.

2 – Ramal de Itapira ou Penha

Estações – Ramal de Itapira						
	Nome	Inauguração	Distância (km)	Categoria	Município	Uso atual
1	Mogi Mirim	27/08/1875			Mogi Mirim	
2	Vergel	01/12/1932	9,820	Estação	Mogi Mirim	Centro Comunitário
3	Itapira (antiga Penha)	30/06/1882	20,099	Estação	Itapira	Prefeitura
4	Barão Ataliba Nogueira	10/09/1891	35,827	Estação	Itapira	Depósito
5	Eleutério	10/09/1891	46,086	Estação	Itapira	Metalúrgica
6	Sapucaí	01/07/1898	51,819	Estação	Jacutinga - MG	Abandonada

Partindo de Mogi Mirim e seguindo até a antiga Penha do Rio do Peixe (hoje, Itapira), o Ramal da Penha foi inaugurado em 30 de junho de 1882, com 20 quilômetros de extensão.

O trecho entre Itapira e Eleutério foi construído pela Estrada de Ferro *Sapucaí*⁸⁹, mas foi encampado pela Mogyana, pois esta não queria ceder seus privilégios de zona, e foi inaugurado em 10 de setembro de 1891.

O trecho entre Eleutério e Sapucaí, em Minas Gerais, foi inaugurado em 01 de julho de 1898, onde se encontrava com a Estrada de Ferro Sapucaí, na estação que era compartilhada entre elas.

Pela Viação Férrea do Sapucaí podia se chegar até Itajubá, passando por Pouso Alegre, Ouro Fino, e Jacutinga, e daí conseguia acessar o restante do Estado de Minas Gerais.

O transporte de passageiros durou até 1976, e cargas passaram até uns dez anos depois.

Com a supressão da linha mineira, o ramal perdeu a função e foi desativado, tendo seus trilhos retirados nos anos 1990.

4 – Ramal de Caldas

Estações – Ramal de Poços de Caldas						
	Nome	Inauguração	Distância (km)	Categoria	Município	Uso atual
1	Aguai	01/01/1887		Estação	Aguai	<i>Em uso FCA</i> ⁹⁰
2	Girivá	01/01/1901	14,695	Estação	São João da Boa Vista	Demolida
3	São João da Boa Vista	01/10/1886	29,412	Estação	São João da Boa Vista	Restaurada
4	Bairro Alegre	15/11/1910	37,243	Estação	São João da Boa Vista	Abandonada
5	Águas da Prata	01/10/1886	42,452	Estação	Águas da Prata	Centro Cultural
6	Tajá	24/11/1930	48,393	Estação	Águas da Prata	Demolida
7	Cascata	01/10/1886	57,702	Estação	Águas da Prata	Em restauro
8	Bauxita	15/11/1943	70,242	Estação	Poços de Caldas	Em uso FCA
9	Poços de Caldas	01/10/1886	75,208	Estação	Poços de Caldas	Sec. de Turismo

Poços de Caldas era conhecida por causa de suas águas termais sulfurosas e sua fama se estendia por todo o sul do país, atraindo grande número de visitantes e enfermos.

Em vista do grande incremento que tomava a Vila de Nossa Senhora da Saúde, a Mogyana resolveu pedir ao Governo permissão para estender suas linhas até a estância. Por outro lado, a empresa concessionária dos serviços termais, dirigida pelo Dr. Lopes Chaves, se empenhou junto ao legislativo para que este

⁸⁹ A Viação Férrea do Sapucaí, aberta como Estrada de Ferro do Sapucaí em 1887, inaugurou o primeiro trecho de linha até Itajubá em 1891, partindo de Soledade, na Estrada de Ferro Minas e Rio. Em 1897, chegou a Sapucaí, na divisa com São Paulo, tendo cedido o trecho que chegava a Itapira à Companhia Mogiana bem antes disso. Incorporada pela Rede Sul – Mineira em 1910, daí à Rede Mineira de Viação em 1931, Viação Férrea Centro – Oeste em 1965 e finalmente à RFFSA em 1975. Seus trens de passageiros deixaram de circular no final dos anos 1970 e os trilhos foram retirados a partir de 1986.

⁹⁰ A Ferrovia Centro Atlântica S/A, mais conhecida como FCA, é uma concessionária de ferrovias que opera parte da malha privatizada da RFFSA, composta das seguintes superintendências regionais: SR-2 com sede em Belo Horizonte; SR-8 com sede em Campos dos Goytacazes; e SR7, com sede em Salvador. Através de negociação com a Ferrobán, assumiu parte da Malha Paulista da antiga Fepasa. Foi criada no dia 1 de setembro de 1996 e atualmente pertence a VLI Multimodal S.A. https://pt.wikipedia.org/wiki/Ferrovia_Centro-Atl%C3%A2ntica_S.A. acessado em 18/04/2023.

benefício fosse concedido e a estrada de ferro pudesse chegar a Poços. Conseguiu, finalmente, a Mogyana a concessão do Governo e, em 1883, foram iniciados os trabalhos.

Apesar dos trabalhos estarem concluídos em 1º de outubro de 1886, a estrada só foi inaugurada no dia 22, pelo Imperador D. Pedro II, que, proveniente do Rio de Janeiro, veio a Campinas em trem especial, acompanhado de sua esposa, D. Tereza Cristina, além de outros integrantes da comitiva.

O ramal seguiu, entretanto, deficitário por muitos anos, chegando a ter, de tempos em tempos, seus trens de passageiros suspensos devido a isso. Porém, acabou por ser o único de todos os ramais da Mogiana que permanece ativo até hoje, por causa do transporte de minério de alumínio da estação Bauxita, uma antes da de Poços de Caldas.

Trens de passageiros circularam pela linha até fins de 1976, quando foram suprimidos. Até meados dos anos 90, um trem turístico ainda percorria em determinadas ocasiões o ramal, mas hoje nem ele existe.

No final da década de 1990, a estrada foi desativada, passando a funcionar apenas para cargas a partir da estação Bauxita, e seus trilhos foram retirados do centro da cidade por volta de 1998.

4 – Ramal de Santa Veridiana – Companhia Paulista

Estações – Ramal de Santa Veridiana - Companhia Paulista						
	Nome	Inauguração	Distância (km)	Categoria	Município	Uso atual
1	Laranja Azeda	06/12/1886		Estação	Pirassununga	Demolida
2	Emas	06/12/1886	5,882	Estação	Pirassununga	Abandonada
3	Baguassu	26/11/1891	12,774	Estação	Pirassununga	Fechada
4	Santa Silvéria	01/08/1892	23,865	Estação	Santa Cruz das Palmeiras	Abandonada
5	Palmeiras	01/08/1892	32,244	Estação	Santa Cruz das Palmeiras	Casa de Cultura
6	Santa Veridiana	20/02/1893	38,922	Estação	Santa Cruz das Palmeiras	Moradia
7	Baldeação CM	01/06/1913		Estação	Santa Cruz das Palmeiras	Demolida

O ramal de Santa Veridiana, da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, foi aberto em 1886, como ramal de Emas, partindo de Laranja Azeda, no ramal de Descalvado, com apenas uma estação e transporte exclusivo de cargas. O prolongamento para Santa Veridiana foi decidido em 1888, sob forte pressão contrária da Mogyana, que alegava invasão de sua zona privilegiada. Em 1893, a linha ficou pronta. As brigas entre a Companhia Paulista e a Mogyana continuaram até 1913, quando um acordo fez com que o final do ramal e a linha tronco da Mogyana, que distavam entre si apenas um quilômetro, se encontrassem na nova estação denominada Baldeação.

No início de 1968, a linha entre Palmeiras e Baldeação foi suprimida. O agora ramal de Palmeiras sobreviveu até 1976, quando foi extinto. Os trilhos foram arrancados no início dos anos 1980.

5 – Companhia Ramal Férreo do Rio Pardo⁹¹

Estações – Companhia Ramal Férreo do Rio Pardo					
	Nome	Inauguração	Distância (km)	Município	Uso atual
1	Casa Branca	14/01/1878		Casa Branca	Centro de Eventos
2	Itobi	27/08/1887	13,564	Itobi	Biblioteca
3	Engenheiro Röhe	01/10/1894	17,519	Itobi	Demolida
4	Villa Costina	1887	21,640	São José do Rio Pardo	Fechada
5	Paula Lima	14/06/1914	28,772	São José do Rio Pardo	Abandonada
6	São José do Rio Pardo	07/09/1887	33,936	São José do Rio Pardo	Faculdade

A construção de uma ferrovia que, partindo de Casa Branca, fosse ter às divisas de Minas Gerais, passando por São José do Rio Pardo, deveu-se ao engenheiro dr. Martiniano Brandão e a dois sócios, os quais obtiveram o privilégio em 1880, através da lei provincial nº 87, de 21 de abril.

Nasceu, assim, a Companhia Ramal Férreo do Rio Pardo, instalada aos 2 de março de 1884, com um capital nominal de 1.300:000\$000.

⁹¹ Baseado em texto de Amélia Franzolin Trevisan.

Assinado o contrato com o Governo aos 3 de abril de 1884, e aprovadas as plantas em dezembro, já pôde a nova empresa, no dia 15 de fevereiro de 1885, começar as obras que tiveram início na Lagoa, entroncamento no quilômetro 155 da linha CMEF.

Para a Mogyana não era viável que este Ramal saísse no km 155, e sim, que saísse da Estação de Casa Branca. Sentindo-se prejudicada em seus interesses, a Mogyana protestou e, aos 27 de abril de 1885, obteve do Juiz Municipal de Casa Branca um embargo, suspendendo a execução das obras desde a Lagoa até o Rio Verde.

Enquanto não se resolvia a questão, a Diretoria do Ramal continuou os trabalhos no trecho não embargado, isto é, do Rio Verde até São José do Rio Pardo.

Em consequência dessa questão, alguns acionistas, desanimados, retiraram-se da Companhia do Ramal ocasionando embaraços e dificuldades, pois já havia sido comprada parte do material importado.

Depois de quase um ano da paralisação dos serviços, causando prejuízos consideráveis a ambas as partes, as Companhias Mogiana e Rio Pardo, a fim de terminarem com a questão pendente, estabeleceram um acordo, assinado aos 17 de abril de 1886, em que concordavam nos seguintes termos:

- A Companhia do Rio Pardo faria o entroncamento de seu Ramal com a linha da Mogyana na estação de Casa Branca;
- Para toda mercadoria no sentido exportação do Ramal do Rio Pardo, entre a estação de Casa Branca e a Lagoa, a Mogyana só cobraria o frete correspondente a cinco quilômetros calculados pelas tarifas da Companhia Rio Pardo;
- No frete do material que fosse importado para a construção da primeira seção do Ramal Rio Pardo, a Mogyana faria uma redução de 17:000\$000, como compensação equitativa pelos trabalhos da linha da Lagoa, que ficaram prejudicados;
- O custeio e aluguel da Estação de Casa Branca não seriam cobrados à Companhia do Rio Pardo durante os cinco primeiros anos, contados da inauguração do Ramal, sendo todo esse serviço feito gratuitamente pela Mogyana.

Após os necessários entendimentos, prosseguiram as obras em ritmo acelerado e, já aos 6 de março de 1887, chegaram a Casa Branca, as locomotivas, vagões e trilhos.

No dia 7 de setembro de 1887, chegou a São José do Rio Pardo o primeiro trem. Um trem misto diário e alguns trens de carga deveriam percorrer os 35 quilômetros com velocidade limitada a 25 quilômetros horários.

A abertura do tráfego mútuo com Casa Branca foi efetivada a 1º de dezembro, com quatro trens diários. A rede telegráfica estava sendo montada para oito estações com telefones e os prédios das estações do Rio Doce e São José do Rio Pardo achavam-se em construção.

A Fusão com a Companhia Mogiana

Pouco depois de inaugurado o trecho Casa Branca – São José do Rio Pardo, foi dada a continuidade aos trabalhos da segunda seção, o trecho São José do Rio Pardo – Mococa, tratando-se, em outubro de 1887, da compra de 40 mil dormentes para essa linha.

A questão com a Mogyana sobre o local do início do Ramal onerou a Companhia Rio Pardo em capitais e créditos; os prazos do contrato com o Governo Provincial tiveram de ser prorrogados várias vezes, com a empresa atravessando dificuldades financeiras para o término da segunda seção.

A fim de resolver o impasse, a Diretoria convocou uma Assembleia Geral Extraordinária para 28 de novembro, sendo apresentadas e aprovadas, entre outras, as seguintes propostas:

- Autorizando a diretoria a contrair empréstimo até a quantia de 650:000\$000 para o prolongamento de linha até Mococa, emitindo ações no valor correspondente;
- Autorizando a diretoria, tendo em vista o atual estado da Companhia, a entender-se com as Companhias Mogiana, Paulista ou outras quaisquer no sentido de estabelecerem as bases para a fusão com a Companhia Ramal Férreo do Rio Pardo, estudando as mais convenientes;
- Autorizando a Diretoria a suspender os trabalhos de construção em andamento.

Casa Branca - Canoas, Ribeiro do Vale-Guaxupé-Passos (R. de Mococa e Guaxupé) 63														
Preços de S. Paulo		IDA					VOLTA					P 2		
1ª cl.	2ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	4ª cl.	5ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	4ª cl.	5ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.
Singela	100	São Paulo	p	700	920	2000	Canoas					652	Carro	1320
100	100	Campinas	c	850	1110	2149	Mococa					709	Dormit	1400
		Bald. do Paulista pg. 110					Com Guimarães					726	de Gra	1480
		Campinas	p	903	1125	2205	Venerando					746	xupé	1500
		Casa Branca	c	1402	1615	228	Engenh Gomide					756	3ª	1514
		De Franco pg. 129	PP 1	PM 1	ME 1		Ribeiro do Vale	c				759	e Seb.	1520
105,652,5	153,184,0	Casa Branca	p	1414	1630	300	Passos					530		925
100,555,0	160,988,0	Itobi		1436	1654	336	Taguauna					356		1005
102,055,0	163,288,0	Engenheiro Rôhe		1445	1703	350	Itaú					428		10 5
103,458,4	165,590,4	Vila Costina		1457	1715	405	Pratápolis					505		1154
105,957,8	169,482,4	Paula Lima		1509	1727	427	Morro Ferro					527		122
107,058,3	171,293,3	S. José do R. Pardo	c	1517	1735	440	Itaguaba					539		1249
107,958,7	172,793,9	Ribeiro do Vale	c	1522	1740	446	S. Seb. do Paraizo	c				610		13.5
		Rib. do Vale p.		1540		504	E. de Ferro S. Paulo e Minas pg. 124							
109,650,0	173,894,3	Dr. Jé. Eugênio		1551		522	S. Seb. do Paraizo p.					618		1424
109,750,4	175,595,1	Itaquara		1607		546	Ipoméia					648		1504
111,260,0	177,896,0	Morais Sales		1628		618	Tapir					702		1526
112,060,3	179,286,9	Júlio Tavares		1638		641	Itamogi					714		1544
113,961,1	182,297,6	Guaxupé	c	1658		715	Vic. Carvalhais					738		1622
		Para Biquatanga e Jureia pg. 133					Mansanto					754		1650
115,962,0	185,499,1	Guaxupé	p	1710		808	Itiguacú					819		1730
117,462,7	188,0100,2	Guaranésia		1736		852	Catitô					832		1758
119,563,0	189,5100,9	Catitô		1756		925	Guaranésia					852		1832
120,163,7	192,102,0	Itiguacú		1810		948	Guaxupé	c				920		1914
121,164,2	193,9102,7	Mansanto		1834		1029	De Biquatanga e Jureia pg. 133							
122,864,8	196,6103,8	Vic. Carvalhais		1849		1058	Guaxupé	p				928		2010
123,565,2	197,7104,3	Itamogi		1918		1138	Júlio Tavares					948		2041
124,565,6	199,2104,9	Tapir		1926		1158	Morais Sales					1002		2100
125,368,3	202,2106,2	Ipoméia		1944		1226	Itaquara					1023		2129
		S. Seb. do Paraizo c.		2008		1258	Dr. Jé. Eugênio					1038		2149
		E. de Ferro S. Paulo e Minas pg. 124					Rib. do Vale c.					1048		2204
126,167,1	205,1107,3	S. Seb. do Paraizo p.		2016		1340	Ribeiro do Vale p.					1050		801
127,260,7	211,6110,1	Itaguaba		2043		1422	R. José do R. Pardo	c				1101		812
128,958,5	214,4111,2	Morro Ferro		2055		1441	S. Seb. do Paraizo p.					1106		817
129,170,0	216,3112,0	Pratápolis		2116		1 18	Paula Lima					1117		828
		Itaú		2154		1620	Vila Costina					1133		843
		Taguauna		2225		1708	Engenheiro Rôhe					1141		851
		Passos		2246		1738	Itobi					1150		851
		Ribeiro do Vale p.		1754		918	Casa Branca	c				1211		921
130,158,0	173,184,4	Engenh. Gomide		1800		928	P/ e Franco pg. 128 e 129	P 4				P 8		N 2
130,750,0	174,094,4	Venerando		1814		2ª 4ª	Casa Branca	p				1228		930
130,959,6	175,935,2	Com. Guimarães		1836		1018	Campinas	c				1718		990
131,100,0	177,690,0	Mococa		1852		110	Bald. p/ Paulista pg. 135							
132,060,3	179,296,5	Canas		1904		1120	Campinas	p				1737		1415
							São Paulo	c				1923		1616

Figura 42 – Horário de trens para 1948⁹².

O ano de 1888 foi decisivo para a Companhia do Ramal. Em fevereiro, iniciou-se a venda de ações (chamada de capitais) para a linha São José do Rio Pardo – Mococa e a Diretoria oficiou às diversas companhias férreas propondo a fusão do Ramal, conforme autorizado na última Assembleia.

Convocada nova Assembleia Geral Extraordinária para maio, dia 15, a fim de se estudarem as propostas, somente a Mogyana compareceu; a Companhia Paulista enviou ofício comunicando não poder propor condições de fusão antes de saber as bases oferecidas pela Companhia do Rio Pardo.

A Mogyana propôs que a fusão fosse feita pela quantia de 1.546:361\$770 e substituição das ações da Companhia Rio Pardo pelas da Mogyana.

Aceita a proposta, que aliás foi a única, aos 30 de junho, a diretoria da Mogyana e os representantes da Companhia Ramal Férreo do Rio Pardo assinaram perante o Governo Provincial o contrato de fusão ficando extinta para todos os efeitos a Companhia Ramal Férreo do Rio Pardo.

Como Companhia autônoma, foi de curta duração, mas cumpriu sua finalidade histórica: fazer com que a Mogyana passasse por São José do Rio Pardo, levando o progresso a uma vasta e fértil região.

6 – Saída Tronco da São Paulo – Minas

Estações – Estrada de Ferro São Paulo – Minas					
	Nome	Inauguração	Distância (km)	Município	Uso atual
1	Bento Quirino	01/11/1902		São Simão, SP	Escola
2	Louzadópolis (antiga Santa Maria)	16/01/1898	7,000	São Simão, SP	Demolida
3	Tamanduazinho	26/07/1889	13,000	São Simão, SP	Demolida
4	Serra Azul	25/09/1889	22,165	Serra Azul, SP	Fechada
5	Ipaúna (antiga Serrinha)	1907	33,412	Serra Azul, SP	Demolida
6	Águas Virtuosas	1910	46,000	Altinópolis, SP	Abandonada
7	Fradinhos	1946	58,157	Altinópolis, SP	Demolida
8	Mangueiros		70,000	Altinópolis, SP	Demolida
9	Altinópolis	1909	76,000	Altinópolis, SP	Centro Cultural
10	Pio Alves (antiga Congonhal)	1909	86,000	Altinópolis, SP	Demolida
11	Cobiça	1909	96,316	Altinópolis, SP	Demolida
12	Antônio Justino (antiga Sapé)	1924	102,950	Altinópolis, SP	Demolida
13	Guardinha	12/10/1910	113,100	São Sebastião do Paraíso, MG	Moradia
14	José Honório	24/02/1911	125,941	São Sebastião do Paraíso, MG	Demolida
15	São Sebastião do Paraíso - SPM	15/05/1911	136,612	São Sebastião do Paraíso, MG	Corpo de Bombeiros
16	São Sebastião do Paraíso - CMEF	07/09/1914		São Sebastião do Paraíso, MG	Casa de Cultura

A Estrada de Ferro São Paulo – Minas foi construída a princípio para atender doze fazendas de café, da região entre São Simão e Freguesia de Serra Azul, em 1890, com o nome de Companhia Melhoramentos de São Simão.

Havia uma outra linha que ligava a estação da Companhia Melhoramentos de São Simão até a estação da Mogyana para que o café transportado pudesse ser colocado nos trens daquela empresa. Este trecho era de aproximadamente três quilômetros e meio e foi inaugurado em agosto de 1893, juntamente com o primeiro trecho da linha principal (estação Central – estação Chave). No final de 1893, foi inaugurado o trecho (estação Chave – estação Resfriado) e em 1894, foi inaugurado o trecho (estação Resfriado – fazenda Santa Maria).

Os trens da Companhia Melhoramentos de São Simão, entretanto, por muitos anos embarcaram seus passageiros na estação ao lado, que ela própria administrava, deixando a estação de Bento Quirino para os passageiros da Mogyana.

Um de seus empreiteiros (capitão Pedro Vaz de Almeida) começou a fazer exigências para continuar trabalhando para a empresa, o que obrigou um dos diretores (Simon Philidory) a impetrar ação na justiça para rescindir o contrato. Citado sobre a eventual rescisão contratual, o capitão Pedro Vaz de Almeida tentou justificar-se, todavia o juiz acatou o pedido da empresa e rescindiu-o.

Após longa batalha judicial, a Companhia Melhoramentos de São Simão foi liquidada (mas não faliu). O dr. Jorge Cezimbra Fairbanks, então, organizou um grupo de amigos e arrematou-a em um leilão judicial disputadíssimo (era ele contra um suposto representante do empreiteiro que agora queria a empresa para si). O dr. Jorge venceu o leilão e passou a ser dono da empresa com seu pequeno grupo de amigos.

A Nova empresa passou a se chamar Companhia Viação Férrea São Simão, e foi alterado o projeto original da ligação entre a fazenda Santa Maria até a via da Mogyana, que passava não muito distante dali rumando para Canaã. Neste local, o dr. Jorge fundou o bairro de "Restinga" e a Mogyana construiu uma estação ferroviária dando o nome de Bento Quirino. O bairro passou, então, a ser chamado de Bento Quirino e todo o traçado antigo e a partir da fazenda Santa Maria (ou seja: Resfriado, Cangalha e Estação Chave) foi desativado.

Posteriormente o dr. Jorge foi contatado por alguns ingleses (dentre eles: James Martin Stuart) que lhe fizeram uma proposta para transformar novamente sua empresa em uma sociedade anônima e em troca receberia um alto valor como compensação na nova Companhia, além de que ele seria o contratado para continuar a assentar os trilhos rumo a Minas Gerais.

Dr. Jorge aceitou a proposta e assim nasceu a Ferrovia São Paulo – Minas, que seria estendida até São Sebastião do Paraíso. Foram construídas as estações (e paradas) de Serrinha, determinou a montagem da ponte ferroviária sobre o Rio Pardo (que veio toda desmontada da Inglaterra), as paradas de Águas Virtuosas e Fradinhos (sendo que estas dois anos depois foram convertidas em estações ferroviárias). Em

virtude de problemas de ordem familiar, ele rescindiu o contrato e vendeu suas ações ao senhor James Stuart que passou a ser o acionista principal.



Figura 43 – Mapa da Estrada de Ferro São Paulo – Minas.

Pode-se ver claramente o trecho entre Bento Quirino e São Sebastião do Paraíso e o ramal que sai de Ipaúna (Serrinha) chegando a Ribeirão Preto.

Mudança de controle

Em 1908, a empresa passa para o controle estrangeiro e sua razão social muda para "The São Paulo and Minas Railway Company."

Esta mesma empresa compra do Coronel Pimenta de Pádua o direito de ir até São Sebastião do Paraíso, em Minas Gerais. Enquanto aguardava que a Câmara de São Sebastião do Paraíso aprovasse a transferência de concessão para efetivar o projeto de estrada entre São Paulo e Minas Gerais, a estrada começou a ser construída, a partir de Altinópolis no estado de São Paulo, em direção do território mineiro.

Em 1911, quando a Câmara, finalmente, aprovou a transação, a estrada já estava chegando em São Sebastião do Paraíso, numa extensão total de 136 quilômetros.

No ano de 1922, a estrada foi adquirida por 100 mil libras esterlinas pela Companhia Eletro – Metalúrgica Brasileira, sediada em Ribeirão Preto, estado de São Paulo, para destinar-se ao transporte de minérios de suas jazidas situadas no município mineiro de Jacuí.

Em 1926, depois de ter quitado sua dívida, a nova empresa proprietária da ferrovia contraiu um empréstimo com o Governo do Estado para realizar diversos melhoramentos, entre os quais, o mais importante, foi a construção de um ramal entre Serrinha e Ribeirão Preto, que foi inaugurado em 1908. Como garantia, a Companhia Eletro – Metalúrgica Brasileira oferecia o ramal de Morro Agudo em hipoteca.

O começo da queda

Em 1929, vencido o prazo para o pagamento e tendo a dívida aumentado com acréscimo de juros, a Companhia Eletro – Metalúrgica Brasileira teve de hipotecar também o ramal entre Serrinha e Ribeirão Preto.

A precária situação financeira, agravou-se mais ainda, quando no dia 29 de abril de 1929, eclodiu uma greve dos seus empregados, por não receberem em dia os seus salários, paralisando seu tráfego.

Para salvar-se da situação, a Companhia Eletro – Metalúrgica Brasileira procurou entregar a estrada ao Governo de São Paulo para que este a *administrasse*⁹³. O Estado, entretanto, recusou a solução proposta. Assim, no dia 9 de dezembro de 1929, a Companhia Eletro – Metalúrgica Brasileira foi à falência e a estrada por acórdão de 3 de setembro de 1930, do Tribunal de Justiça, sofre a intervenção do Estado.

⁹³ Contrato de Consignação de Rendimento.

Sob a administração do Governo de São Paulo, foi aberto em 1931, um crédito especial de 1.041 contos de réis e a estrada foi reaberta ao tráfego com toda a sua linha, até a fronteira, reparada.

A obra só não atingiu o território mineiro por uma questão de jurisdição; por essa razão, o tráfego até São Sebastião do Paraíso permaneceu fechado. Tornando-se definitivamente proprietário da estrada através da adjudicação dos seus bens por decisão do Juízo Federal de São Paulo, o Governo autorizou a reabertura do trecho mineiro em 1934 e posterior alargamento da bitola de toda linha de 0,60m para 1,00m e o reaparelhamento do sistema de transportes com a transferência para a São Paulo – Minas, de diversas, locomotivas e vagões das Estradas de Ferro Araraquara e Sorocabana.

Em 3 de maio de 1940, começou a troca da bitola de 0,60 cm, original, para a bitola métrica, mudança finalizada em 1944, quando esse trecho voltou a operar depois de quase 15 anos de *paralisação*⁹⁴.

Com o alargamento da bitola foi possível à São Paulo – Minas um incremento de até 60% na sua capacidade de transporte ferroviário na região.

Depois da restauração do ramal de Serrinha a Ribeirão Preto, terminada em junho de 1944, a São Paulo – Minas passou a desempenhar importante papel para a economia dos dois Estados aos quais servia, trazendo cargas do sudoeste mineiro diretamente para as zonas da alta Mogiana e alta Paulista.

Conclusão

Após o final da Segunda Guerra, a estrada procedeu diversas modernizações em todos os setores destacando o setor técnico com reforma das oficinas, substituição de trilhos em alguns trechos da linha e introdução da tração diesel.

No final de 1961, a fim de possibilitar a ligação da nova variante da CMEF com a sua linha tronco, nas proximidades da estação Alto, a linha da São Paulo – Minas foi seccionada na altura do quilômetro 4 do ramal de Ipaúna – como se chama atualmente o ramal entre Serrinha e Ribeirão Preto, passando o seus trens a circularem também na linha da CMEF, do antigo quilômetro 17 até Ribeirão Preto.

Pelo Decreto n.º 48.029, de 29 de maio de 1967, a Estrada de Ferro São Paulo – Minas foi transferida para a administração da Mogiana e, mais tarde, pelo Decreto – Lei de 19 de setembro de 1969, foi transformada em sociedade de economia mista a fim de possibilitar a sua incorporação à FEPASA em 11 de novembro de 1971.

Ainda em 1969, a São Paulo – Minas deixou de sair da estação Bento Quirino, sendo desativado o trecho entre esta estação e a de Ipaúna, que foi fechada. Funcionou ainda como escritório até sua extinção em 1971, mesmo ano em que a estação ficou fora da linha, com a inauguração, em 25 de fevereiro, da variante Tambaú – Bento Quirino⁹⁵.

7 – Ramal de Pinhal

Estações – Ramal de Espírito Santo do Pinhal						
	Nome	Inauguração	Distância (km)	Categoria	Município	Uso atual
1	Mogi Guaçu			Estação	Mogi Guaçu	Museu
2	Conselheiro Laurindo	01/10/1889	8,802	Estação	Mogi Guaçu	Abandonada
3	Nova Lousã	01/10/1889	19,225	Estação	Mogi Guaçu	Moradia
4	Mota Paes	01/10/1889	27,940	Estação	Espírito Santo do Pinhal	Moradia
5	Pinhal	30/09/1889	36,238	Estação	Espírito Santo do Pinhal	Restaurada

O Ramal de Pinhal foi inaugurado em 30 de setembro de 1889, após longo debate sobre qual seria o melhor traçado, se ligando à Mogiana, próximo à Vila de Mogi Guaçu ou indo em direção à cidade de Limeira e se conectando com a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, ou ainda, fazendo uma conexão dupla, com ambas as ferrovias.

No entanto, foi somente após a promulgação da Lei n. 11, de 27 de março de 1886, que foi efetivada a criação de uma companhia própria para a instalação do ramal.

A estação de Pinhal (km 37) foi inaugurada em 30 de setembro de 1889, assim como as estações de Conselheiro Laurindo (km 9), Nova Louzã (km 19) e Motta Paes (km 27), que faziam parte desse trecho da linha férrea.

⁹⁴ O Estado de S. Paulo, 17/5/1940.

⁹⁵ Ver item variante Tambaú – Bento Quirino.

Funcionou até 31 de dezembro de 1960, quando foi extinta, ficando os primeiros quatro quilômetros e meio servindo como desvio industrial para a Refinações de Milho Brasil, em Mogi Guaçu. Os trilhos foram retirados somente em 1967, menos o desvio, que continuou por mais alguns anos.

8 – Ramal de Mococa

Estações – Ramal de Mococa					
	Nome	Inauguração	Distância (km)	Município	Uso atual
1	Casa Branca	14/01/1878		Casa Branca	Centro de Eventos
2	Itobi	27/08/1887	13,564	Itobi	Biblioteca
3	Engenheiro Röhe	01/10/1894	17,519	Itobi	Demolida
4	Villa Costina	1887	21,640	São José do Rio Pardo	Fechada
5	Paula Lima	14/06/1914	28,772	São José do Rio Pardo	Abandonada
6	São José do Rio Pardo	07/09/1887	33,936	São José do Rio Pardo	Faculdade
7	Ribeiro do Valle	02/03/1890	40,505	São José do Rio Pardo	Moradia
8	Engenheiro Gomide	02/08/1889	42,786	São José do Rio Pardo	Depósito
9	Venerando	01/08/1909	46,892	São José do Rio Pardo	Moradia
10	Comendador Guimarães	18/03/1890	56,272	Mococa	Demolida
11	Mococa	18/03/1890	63,698	Mococa	Prefeitura
12	Canoas	18/03/1890	70,585	Mococa	Estábulo

A construção do ramal de Mococa passa primeiro pela criação da Companhia Ramal Férreo do Rio Pardo, através da lei provincial nº 87, de 21 de abril de 1880, que permitia a construção de uma ferrovia ligando Casa Branca até as divisas de Minas Gerais, instalada aos 2 de março de 1884, com um capital nominal de 1.300:000\$000.

No dia 7 de setembro de 1887, chegou a São José do Rio Pardo o primeiro trem.

A questão com a Mogiana sobre o local do início do Ramal onerou a Companhia Ramal Férreo do Rio Pardo em capitais e créditos; os prazos do contrato com o Governo Provincial tiveram de ser prorrogados várias vezes, com a empresa atravessando dificuldades financeiras para o término da segunda seção.

A Mogiana propôs que uma fusão fosse feita pela quantia de 1.546:361\$770 e a substituição das ações da Companhia Ramal Férreo do Rio Pardo pelas da Mogiana, em junho de 1888.

Após a fusão, a Mogiana prolongou os trilhos até Canoas, estação 11 km à frente de Mococa e terminal do ramal, isto em 18 de março de 1890.

Após a instalação o ramal, a Mogiana começou a projetar sua expansão, que chegou a Guaxupé em 15 de maio de 1904.

Em 31 de dezembro de 1960, o trecho final do ramal entre Mococa e Canoas foi extinto, e, em 7 de novembro de 1966, o trecho entre Ribeiro do Vale e Mococa também o foi.

Por causa da queda de uma ponte entre São José do Rio Pardo e Ribeiro do Valle, interditaram definitivamente a linha.

Em 1986, o trecho entre Casa Branca e São José do Rio Pardo foi reativado por um curtíssimo espaço de tempo. Por volta de 1992, os trilhos já tinham sido retirados.

3.a – Ramal de Guaxupé

Estações – Ramal de Guaxupé					
	Nome	Inauguração	Distância (km)	Município	Uso atual
1	Ribeiro do Valle	07/09/1887		São José do Rio Pardo	Faculdade
2	Doutor José Eugênio	01/08/1909	5,765	São José do Rio Pardo	Fechada
3	Itaiquara	01/06/1903	13,862	Tapiratiba	Depósito
4	Moraes Salles	15/06/1903	24,523	Tapiratiba	Depósito
5	Júlio Tavares	01/04/1904	30,683	Tapiratiba	
6	Alfa	1912		Guaxupé	
7	Guaxupé	15/05/1904	44,497	Guaxupé	Repartição Municipal

Em 1903, a Mogiana iniciou as operações do ramal de Guaxupé, que saía da estação de Ribeiro do Valle, no ramal de Mococa, e seguia até Guaxupé, pouco após a divisa do Estado de Minas Gerais.

De 1904 a 1913, a estação de Guaxupé foi apenas o terminal da linha que saía de Casa Branca, SP.

A partir de 1912, a Mogiana começou a prolongar seus trilhos em 3 direções criando os seguintes ramais:

- Ramal de Passos;
- Ramal da Juréia e
- Ramal de Biguatinga

Com a extinção do trecho final do ramal de Mococa que ia desde Ribeiro do Valle até Canoas, em 07 de novembro de 1966, o ramal de Guaxupé passou a ser o trecho que seguia de Casa Branca até Guaxupé, desaparecendo o outro ramal. O trecho entre Casa Branca e Guaxupé funcionou para trens de passageiros e de carga até 1977,

3.a-1 – Ramal de Guaxupé – Passos

Estações – Ramal de Passos					
	Nome	Inauguração	Distância (km)	Município	Uso atual
1	Guaxupé	15/05/1904		Guaxupé	Repartição Municipal
2	Guaranésia	23/06/1912	15,064	Guaranésia	Escola Municipal
3	Catitó	01/09/1912	26,456	Guaranésia	Fazenda
4	Itiguassu	01/11/1912	33,515	Monte Santo de Minas	
5	Monte Santo de Minas	09/03/1913	47,307	Monte Santo de Minas	Moradia
6	Vicente Carvalhaes	15/08/1913	55,077	Monte Santo de Minas	Demolida
7	Itamogi	15/08/1913	68,708	Itamogi	Museu Histórico
8	Tapir	07/09/1914	74,778	Itamogi	
9	Ipomeia	07/09/1914	82,878	São Sebastião do Paraíso	
10	São Sebastião do Paraíso	07/09/1914	97,801	São Sebastião do Paraíso	Casa de Cultura
11	Itaguaba	01/08/1919	112,392	São Sebastião do Paraíso	
12	Morro do Ferro		118,683	Pratápolis	Demolida
13	Pratápolis	01/08/1919	128,284	Pratápolis	
14	Itaú	21/04/1921	147,098	Itaú de Minas	Casa de Cultura
15	Taguaúna	11/12/1921	162,393	Passos	
16	Passos	11/12/1921	173,782	Passos	Centro de Memória

O ramal de Passos serviu para interligar as cidades de Guaxupé e Passos. Seu primeiro trecho de 15 quilômetros ligando Guaxupé a Guaranésia foi inaugurado em 26 de junho de 1912. Foi sendo prolongado aos poucos, chegando a Passos, onde terminava, somente em 11 de dezembro de 1921.

Em fevereiro de 1977, o tráfego de passageiros foi eliminado, sobrando os cargueiros, que, com o tempo, passaram a atender somente ao carregamento de cimento da fábrica de Itaú de Minas, e vindo não mais por Guaxupé, e sim, por São Sebastião do Paraíso, ali chegando pela antiga linha da Estrada de Ferro São Paulo – Minas. Com isso, o trecho entre Guaxupé e São Sebastião do Paraíso foi abandonado e teve os trilhos retirados por volta de 1990.

3.a-2 – Ramal da Juréia – Passos

Estações – Ramal de Jureia					
	Nome	Inauguração	Distância (km)	Município	Uso atual
1	Guaxupé	15/05/1904		Guaxupé	Repartição Municipal
2	Coronel Manuel Joaquim	01/04/1913	6,784	Guaxupé	Em restauro
3	Santa Esméria	25/12/1913	17,334	Muzambinho	Demolida
4	Moçambo	01/04/1913	22,110	Muzambinho	Escola Municipal
5	Muzambinho	01/04/1913	37,980	Muzambinho	Cooperativa
6	Montalverne	01/05/1916	45,460	Muzambinho	Demolida
7	Palméia	07/09/1914	51,180	Monte Belo	Escola Municipal
8	Monte Cristo	07/09/1914	60,860	Monte Belo	
9	Monte Belo (Tuiuti)	07/09/1914	67,840	Monte Belo	Reformada
10	Jureia (Tuiuti)	07/09/1914	74,330	Monte Belo	Demolida

O ramal de Tuiuti, nome inicial do ramal que corria todo em território mineiro, teve sua origem na Estrada de Ferro Muzambinho, adquirida pela Mogiana junto ao Governo de Minas Gerais em 30 de julho de 1907, antes inclusive da ferrovia ter suas obras iniciadas. Em 1913, a linha foi finalmente aberta de Guaxupé a Muzambinho, e, em 1914, chegava a Tuiuti, antigo nome da estação de Jureia, onde se encontrava com a linha da Rede Mineira de *Viação*⁹⁶, que vinha de Cruzeiro, São Paulo, na Estrada de Ferro Central do Brasil, no leste do Estado de São Paulo, e atravessava todo o sul do Estado de Minas Gerais. Em 1944, o ramal passou a se chamar ramal de Jureia.

Finalmente, em 7 de novembro de 1966, o ramal foi fechado definitivamente pela Mogiana e os trilhos retirados alguns anos depois.

3.a-3 – Ramal de Biguatinga – Passos

Estações – Ramal de Biguatinga					
	Nome	Inauguração	Distância (km)	Município	Uso atual
1	Guaxupé	15/05/1904	44,497	Guaxupé	Repartição Municipal
2	Japy	10/02/1916	3,332	Guaxupé	Depósito
3	Jabuti	07/09/1914	12,36	Guaxupé	Moradia
4	Biguatinga	03/10/1915	29,5	Biguatinga	Agência dos Correios

O ramal da Biguatinga, que saía da estação de Guaxupé foi construído entre 1914 e 1915, chegando no primeiro ano a Jabuti e, em 1915, a Biguatinga. Tendo menos de 30 quilômetros em bitola métrica, foi suprimido em 2 de agosto de 1961. As três estações ainda sobrevivem e os trilhos foram retirados.

Finalmente, em 7 de novembro de 1966, o ramal foi fechado definitivamente pela Mogiana e os trilhos retirados alguns anos depois.

⁹⁶ A Linha Cruzeiro - Tuiuti (depois Jureia) era originalmente parte da Estrada de Ferro Muzambinho, que iniciou suas atividades em 1887, entre Três Corações e Muzambinho, e parte da Estrada de Ferro Minas e Rio, que operava o trecho Cruzeiro – Três Corações desde 1884, e que em 1908 incorporou a Estrada de Ferro Muzambinho. Em 1910, esta foi uma das formadoras da Rede Sul – Mineira, que por sua vez formou a Rede Mineira de Viação, em 1931. Em 1965 esta formou a Viação Férrea Centro Oeste e foi finalmente transformada em divisão da RFFSA em 1971.

Os trens de passageiros foram suprimidos em 1964 entre Varginha e Jureia, em 1978 entre Varginha e Três Corações e em 1991 de Cruzeiro a Três Corações.

De 1997 ao fim de 2001, operaram trens turísticos da ABPF a vapor entre Cruzeiro e Passa-Quatro.

Também há tráfego operado pela ABPF entre Soledade de Minas e São Lourenço.

9 – Estrada de Ferro Dumont

Estações – Estrada de Ferro Dumont						
	Nome	Inauguração	Distância	Categoria	Município	Uso Atual
1	Ribeirão Preto - E. F. Dumont	04/04/1891		Estação	Ribeirão Preto	Demolido
2	Guimarães	1891	9,000	Estação	Ribeirão Preto	Demolido
3	Luiz Miranda	1891	16,000	Estação	Ribeirão Preto	Demolido
4	Dumont	03/03/1905	23,000	Estação	Dumont	Cartório

Em 1890, a Mogyana construiu um ramal a oeste de Ribeirão Preto, em bitola de 60 cm, saindo da Estação de Ribeirão Preto e chegando à Estação Dumont, de propriedade da Associação Agrícola Fazenda Dumont, sendo o proprietário Henrique Dumont (pai de Alberto Santos Dumont).

A Mogyana a vendeu, em 21 de novembro de 1890, para a Fazenda Dumont, que passou a operá-la, inclusive com transporte público de passageiros. Começou a operar em 4 de abril de 1891. Com os ramais (não se sabe se foram construídos pela Mogyana ou se posteriormente à venda da ferrovia), a quilometragem total da ferrovia era de 62 *km*⁹⁷.

Em dezembro de 1890, Henrique sofreu um *acidente*⁹⁸, que o levou, desanimado, a vender a fazenda aos ingleses, que fundaram a Dumont Coffee Company, em 1896. Estes passaram a operar também a ferrovia.

Com as sucessivas crises do café, a maior delas em 1929, os ingleses lotearam e venderam toda a fazenda, inclusive os trilhos da ferrovia, em 1940. A Ferrovia operou até o dia 23 de junho de 1940 – em dezembro de 1939, os horários de seus trens ainda são reportados no Guia Levi. Pode eventualmente ter operado até a autorização da supressão da linha, em abril de 1940.

10 – Ramal de Sertãozinho

Estações – Ramal de Sertãozinho						
	Nome	Inauguração	Distância (km)	Categoria	Município	Uso atual
1	Barracão				Ribeirão Preto	
2	Iracema	01/08/1899	11,370	Estação	Ribeirão Preto	Demolida
3	Júlio Pontes	01/07/1910	18,886	Estação	Sertãozinho	Demolida
4	Sertãozinho - Nova	08/1992		Estação	Sertãozinho	Demolida
5	Sertãozinho	01/08/1899	23,567	Estação	Sertãozinho	Em reforma
6	Francisco Schmidt	25/11/1906	33,138	Estação	Pontal	Moradia
7	Pontal - Paulista	25/03/1903		Estação	Pontal	Em ruínas

O ramal de Sertãozinho foi aberto em 11 de agosto de 1899, ligando a estação de Barracão, em Ribeirão Preto, à cidade de Sertãozinho. Sete anos depois, em 1906, o ramal foi prolongado até a fazenda do cel. Francisco Schmidt, em Vassoural. Com isso, em 25 de novembro de 1906, foi concluído o trecho que iria até Vassoural, onde estava a usina, onde foi inaugurada uma estação com o seu nome.

A partir de 1914, passou a se ligar com o ramal de Pontal, da Companhia Paulista, permitindo a ligação entre as duas linhas tronco principais das duas Companhias.

Em 1927, a Companhia Paulista comprou um trecho da Estrada de Ferro São Paulo – Goiaz, entre Passagem e Bebedouro, e o transformou, aumentando sua bitola, em parte de sua nova linha tronco; o trecho do ramal do Mogi Guaçu, que ficou fora da transformação, entre Passagem e Pontal, passou a se chamar, então, ramal de Pontal.

Em 1929, a Companhia Paulista passou a administrar a Companhia Estrada de Ferro Morro Agudo, particular, e cuja linha partia também de Pontal, seguindo até Morro Agudo, 40 km à frente.

⁹⁷ Dados do Relatório da Cia. Mogiana de 1890 e da revista Brazil Ferrocarril, em agosto de 1911, em outros escritos se lê que eram 23 quilômetros de trilhos da Fazenda à Estação de Ribeirão Preto, e outros 96 quilômetros apenas na área interna.

⁹⁸ Em dezembro de 1890, caiu da charrete numa de suas fazendas, quebrando seu braço e batendo a cabeça, deixando-o hemiplégico. Posteriormente, em 1891, em consequência do tratamento, vendeu suas fazendas por 12 milhões de réis e partiu para a França com sua família na busca de melhor tratamento médico, mas voltou ao Brasil dia 21 de novembro de 1891 com um Peugeot de 2,5 HP, o primeiro carro a gasolina no Brasil.

Em 1952, a Companhia Paulista comprou essa ferrovia e a incorporou formalmente ao ramal de Pontal, que estava, então, prolongado até Morro Agudo. Este trecho final acabou por ser extinto em 16 de setembro de 1966, voltando Pontal a ser ponta do ramal, mas ainda ligado ao ramal de Sertãozinho, da Mogyana.

Em 1964, o ramal passou a sair da estação de Ribeirão Preto – nova, e a estação de Barracão passou a integrar o próprio ramal.

Em 01 de abril de 1970, foi assinado um contrato de comodato entre a Companhia Paulista e a Mogyana, que cedia por 20 anos a operação do trecho Passagem – Pontal a esta última. Com isto, o ramal de Pontal passou a ser operado pela Mogyana. Acabavam, então, as baldeações de passageiros e cargas na estação. Com a constituição da Fepasa, em novembro de 1971, o comodato perdeu a razão de ser.

Até 1976, correram trens de passageiros no trecho, quando foram suprimidos. Hoje o ramal está abandonado.

11 – Ramal de Vargem Grande

O ramal de Vargem *Grande*⁹⁹, projetado desde 1891, teve seu decreto, decreto nº: 1.513, assinado somente no dia 19 de setembro de 1907, concedendo ao Sr. Coriolano de Lima, ou empresa que organizasse, a concessão de uso e gozo de uma estrada de ferro que, iniciando na estação de Lagoa, nos trilhos da Mogyana, atingisse a vila de Sant’anna da Vargem Grande.

O ramal foi aberto em 10 de julho de 1908, com bitola métrica, com apenas uma estação. Tinha 20 quilômetros apenas e sobreviveu até 1961, quando foi extinto.

A operação do ramal era muito precária e o déficit financeiro muito grande. Em dezembro de 1908, o presidente da empresa, Cristiano Osório fez uma reunião com os acionistas, para redefinir preços das tarifas e reorganizar as finanças da ferrovia.

A compra pela Companhia Mogiana

Diante de todo o investimento esgotando-se, não restou outro futuro ao pequeno ramal senão ser vendido à Mogyana. A escritura de venda foi assinada no tabelião de Campinas, e a venda foi realizada por 448:204\$300 (448 contos e 204.300 réis),

A Mogyana precisou gastar mais 77:344\$860 (77 contos e 344.860 réis) para “uniformizar” o ramal e conseguir autorização de funcionamento público, através do decreto 1.762 de 18 de agosto de 1909, dada a precária situação que se encontrava o ramal.

Ficou por conta da Mogyana, a construção da estação de Vargem Grande, assim como todas as benfeitorias do pátio, um pequeno depósito para guardar o trem e fazer eventuais reparações mais simples, a instalação de um girador e caixa d’água.

Em 1913, estudava-se o prolongamento do ramal até a Vila do Espírito Santo do Rio do Peixe, passando por São Sebastião da Gramma. Seriam 25.640 m até São Sebastião da Gramma e 43.940 m de linhas até Espírito Santo do Rio do Peixe – atual cidade de Divinolândia. Era também estudado o prolongamento até perto da confluência do ribeirão das Contendas com o rio do Peixe, no sentido de Caconde, com mais *3.340m*¹⁰⁰. Este prolongamento jamais saiu do papel.

A estação de Vargem Grande era a única do ramal e teve o nome modificado pelo *CNG*¹⁰¹ em 1945, para Vargem Grande do Sul.

Foi finalmente fechada em 1961, com a supressão do ramal. A partir daí, e por algum tempo, funcionou como agência rodoferroviária da *Mogiana*¹⁰². Somente em 26 de julho de 1962, os trilhos começaram a ser retirados.

Foi demolida em 14 de fevereiro de 2014. A antiga estação era já uma propriedade particular, pertencente ao empresário José Ângelo Milan Sartori e foi originalmente adquirida pela sua mãe, a advogada Guiomar Milan Sartori Orichio, em um leilão de imóveis que eram pertencentes à Companhia Mogiana.

⁹⁹ <https://efpaulista.blogspot.com/2020/04/o-ramal-de-vargem-grande.html> acessado em 15/02/2023.

¹⁰⁰ Relatório da Mogiana, 1913

¹⁰¹ Conselho Nacional de Geografia (CNG).

¹⁰² Relatório da Mogiana, 1961

12 – Ramal de Cajuru

Estações – Ramal de Cajuru						
	Nome	Inauguração	Distância	Categoria	Município	Uso Atual
1	Glória - Santos Dumont	01/08/1898	231,825 (Mogyana)	Estação	Santa Rosa do Viterbo	Moradia
2	Nhumirim	10/07/1910	--	Estação	Santa Rosa do Viterbo	Abandonada
3	Ibiquara - Icatarama - Santa Rosa	01/06/1910	15,200	Estação	Santa Rosa do Viterbo	Casa de Cultura
4	Amália	1908	22,173	Estação	Santa Rosa do Viterbo	Depósito
5	Corredeira	01/07/1912	32,692	Estação	Cajuru	Abandonada
6	Sampaio Moreira	15/09/1912	43,876	Estação	Cajuru	Fechada
7	Cajuru	08/01/1912	59,104	Estação	Cajuru	Rodoviária

Henrique Santos *Dumont*¹⁰³, pretendendo seguir os passos do pai, Dr. Henrique Dumont, comprou, em 1894, da Industrial Melhoramentos do Brasil, com sede no Rio de Janeiro, a Fazenda Santa Constância por 146 contos de réis, no município de São Simão. Em 1898, iniciou-se a construção da ferrovia em bitola métrica, para ligar a Fazenda Amália até a Estação Glória, no km 236 da linha tronco da Mogyana (Santa Rosa do Viterbo ainda pertencia ao município de São Simão).

Em fevereiro de 1898, comprou do fazendeiro Manoel Vieira Alves Palma, em Cajuru, dois alqueires de terra para construir ali a estação da via férrea que pretendia levar de sua fazenda até a cidade de Cajuru, (na verdade, o seu objetivo era levar essa linha até São Simão), pois havia um privilégio concedido ao Dr. Jorge Fairbanks para construção da ferrovia, a Companhia Viação Férrea de São Simão.

Essa construção foi embargada em juízo no dia 16 de março de 1898 dizendo que:

“Henrique Santos Dumont iniciou a construção de uma linha férrea partindo da projetada estação de Glória com destino ao Rio Pardo passando na fazenda dele”.

Em vista dessa ação, Henrique Santos Dumont entrou em negociações, e, a 27 de março de 1898, conseguiu a transferência do privilégio para a construção de uma ferrovia que partindo da Estação Glória ia até a sua fazenda Amália para seu uso próprio, mas julgou melhor encurtar o trajeto e combinou com a Mogyana o entroncamento na Estação Glória.

Em 15 de dezembro de 1909, a Mogyana comprou, num total de 26,5 km, pela importância de 625:000\$000 contos de réis, e, posteriormente, esta ferrovia seria estendida até Cajuru pela Mogyana, tendo uma duração de 50 anos até seu fechamento.

A Mogyana continuou com a operação do Ramal e, a partir de 16 de setembro de 1966, a estação Amália transformou-se na ponta do Ramal de Cajuru, com a desativação do trecho até Cajuru. Finalmente, com a desativação do que restava do ramal em 03 de janeiro de 1967¹⁰⁴, o Ramal foi totalmente desativado.

13 – Ramal de Cravinhos e Jandaia

Estações – Ramal de Cravinhos						
	Nome	Inauguração	Distância (km)	Categoria	Município	Uso atual
1	Cravinhos	23/11/1883		Estação	Cravinhos	
2	Bifurcação	01/06/1910	6,373	Estação	Cravinhos	Moradia
3	Manuel Amaro	01/06/1910	14,831	Estação	Cravinhos	Moradia
4	Alvarenga	01/06/1910	20,387	Estação	Serrana	
5	Serrana	07/06/1914	28,399	Estação	Serrana	

Estações – Ramal de Jandaia						
	Nome	Inauguração	Distância (km)	Categoria	Município	Uso atual
1	Bifurcação	01/06/1910		Estação	Cravinhos	Moradia
2	Fagundes	01/06/1910	9,216	Estação	Cravinhos	Depósito
3	Arantes	01/06/1910	15,469	Estação	Cravinhos	

¹⁰³ Irmão de Alberto Santos Dumont.

¹⁰⁴ Relatório da Mogiana – 1967.

A história do Ramal de Cravinhos e Jandaia começa quando a Companhia Agrícola do Ribeirão Preto¹⁰⁵, em Assembleia Geral de abril de 1895, decide pela mudança da sede da ferrovia da cidade do Rio de Janeiro para São Paulo e, seu então presidente, o engenheiro civil Rufino Augusto de Almeida, decide pela sua demissão do cargo.

Acredita-se que a visão de Rufino para a Companhia Agrícola do Ribeirão Preto era outra. Possivelmente, tinha planos de expandir a ferrovia, para atingir novas freguesias e possivelmente chegar ao sul de Minas Gerais, região também rica em cafezais.

Com esta visão, reúne um grupo de fazendeiros empreendedores da região de Cravinhos, não contemplados pelo sistema de transporte oferecido pela Companhia Agrícola do Ribeirão Preto, sendo esta ferrovia de uso exclusivo, e formam, em 1897, no Rio de Janeiro, uma ferrovia agrícola denominada Estrada de Ferro Vicinal do Ribeirão Preto com um capital de 600:00\$000, (rebaixado para 400:000\$000 em assembleia de 1899, com intenção de tornar mais fácil a distribuição de dividendos).

Foi autorizada a iniciar sua linha na estação de Cravinhos, na linha tronco da Mogiana, e seguir em direção às barrancas do rio Pardo, com zona privilegiada de seis quilômetros de cada lado da via, sendo seus estatutos aprovados pelo Governo da Província de São Paulo em 15 de julho de 1897.

O ramal, aberto ao tráfego entre 1898/99, construído em bitola de 60 cm, partia da estação de Cravinhos, e atingia a estação de Alvarenga, com pouco mais de 20 quilômetros de extensão, passando pela estação de Nogueira, no quilômetro 14, cruzando diversas e importantes fazendas da região, como a fazenda Posse da Figueira. Por toda a extensão da linha, havia “diversos abrigos particulares” e um triângulo de reversão nas proximidades da estação, e uma área de 2400 m² para oficinas na estação de Cravinhos.

O material rodante original da ferrovia era composto por três locomotivas, dois carros de passageiros tipo “bonde aberto” e dez vagões de cargas.

As locomotivas levavam os respectivos nomes de seus fundadores, “Rufino de Almeida”, “Dr. A. Jordão” e “José Ignacio”.

Desde 18 de outubro de 1895, este mesmo grupo de empreendedores, através da empresa “Rufino A. de Almeida & Comp.”, já possuía um contrato com a municipalidade de Cravinhos para a iluminação pública e particular, o mesmo sendo retificado em junho de 1900 e unificado em 21 de junho de 1906.

Em 1904, muda sua sede da cidade do Rio de Janeiro para Cravinhos, a fim de ficar sua diretoria mais próxima dos clientes e do dia a dia operacional.

A unificação dos contratos, em 21 de junho de 1906, visava uma melhoria nas condições da Estrada de Ferro Vicinal do Ribeirão Preto. Neste contrato, algumas cláusulas previam o aumento do pátio na estação de Cravinhos, melhorias no sistema de iluminação, novas tarifas para a cobrança desta iluminação e obrigação de que o ramal de Jandaia fosse prolongado até às margens do rio Pardo, cumprindo-se assim a concessão feita na formação da Estrada de Ferro Vicinal do Ribeirão Preto com a municipalidade. Em contrapartida, alguns benefícios seriam gerados, sendo o mais interessante a isenção total de impostos municipais sobre a Companhia.

Este prolongamento bifurcava-se a pouco mais de 6 quilômetros da estação de Cravinhos, chegando até a estação denominada Doutor Senna, com aproximadamente 14 quilômetros de extensão. Estava a ferrovia, nesta época, com aproximadamente 35 quilômetros de extensão, 3 estações, diversas paradas, três locomotivas, quatro carros de passageiros e dez vagões de carga.

Mesmo com tudo isso, a ferrovia seguia quase deficitária, com suas contas dando apenas para o custeio.

O aumento no tráfego, devido à construção do ramal de Jandaia, e a boa safra de café de 1908 permitiram à ferrovia os primeiros lucros em 1909, quando foi possível que fosse feita uma distribuição de dividendos.

A venda para a Companhia Mogiana

A pequena estrada de ferro levou mais de 10 anos para se mostrar eficiente, e, após a morte de seu fundador, Rufino de Almeida em 1909, publica a seguinte nota:

*“Desde muito tempo, vem quasi unanime, entre os accionistas o pensamento de venda desta estrada. Em palestras intimas, nas reuniões de Assembleia Geral, sempre que a gerencia reclamava para dar impulso ao movimento para sair da pasmaceira – Pois a estrada com a mais restricta economia – so dava para o custeio (...) ainda mais difficil, vender uma estrada de pequeno percurso, tributaria de outra em que tudo lhe dificultava, uma estrada que soffria concorrências de carroças e até de carros de boi (...) Mas a venda precisava ser feita, porque os accionistas não queriam nem ouvir falar em embarcar um só vintém (...)”*¹⁰⁶.

¹⁰⁵ <http://vapor-minimo.blogspot.com/2018/02/estrada-de-ferro-vicinal-do-ribeirao.html> acessado em 11/04/2023 às 16:00 h.

¹⁰⁶ OESP 08/12/1909 – pág. 9.

Desta forma, ficou decidida a venda da Estrada de Ferro Vicinal do Ribeirão Preto para a Mogyana em 18 de novembro de 1909, pelo preço de 471:200\$000 (quatrocentos e setenta e um contos e duzentos mil réis), de toda a ferrovia, material rodante, estações e obras de arte, linha telefônica e concessões já estabelecidas, com exceção do contrato de iluminação pública e particular, que se manteve com os antigos donos, sendo cláusula de que, durante o período de um ano, os equipamentos da iluminação ainda pudessem ser utilizados nas dependências das oficinas de Cravinhos, até que novo local fosse construído.

Em janeiro de 1910, obteve da municipalidade de Matto Grosso de Batataes (atual Batatais), concessão para prolongar o ramal, que, atravessando o rio Pardo, atingisse a cidade, em zona privilegiada de 8 quilômetros, e atingir as barrancas do rio Sapucaí, cruzando diversas zonas produtivas. Tal extensão partiria da nova estação de Arantes, no ramal de Jandaia, e prosseguiria com um total de 68 quilômetros, terminando na localidade denominada Jatobá. Contudo, este prolongamento nunca chegou a ser executado.

Algumas melhorias foram feitas para o estabelecimento do tráfego no ramal, sendo a construção de algumas estações, como Bifurcação, no km 6,373, Manoel Amaro, no km 14,831 do ramal de Cravinhos e Fagundes, no km 9,216, e Arantes, no km 15,469 do ramal de Jandaia.

Em duas representações, 11 de janeiro e 19 de junho de 1911, foi requerida ao Governo Estadual a licença para a construção, uso e gozo de um prolongamento que partindo da estação de Alvarenga termine em Serrana. Tal licença foi dada através do Decreto 2178 de 6 de dezembro de 1911, sendo os projetos na extensão de 8.260 metros apresentados e aprovados pelo Decreto 2209 de 28 de fevereiro de 1912. A Obra ficou a cargo do empreiteiro Antônio da Silva Lavanderia, com custo total de 338:709\$425, com obras iniciadas em 1913 e concluídas em 1914.

Após esta data, não houve grandes mudanças no então “Ramal de Cravinhos” e “Sub-ramal de Jandaia”, talvez por influência da Estrada de Ferro São Paulo – Minas, que cruzava o ramal em Serrana, e possivelmente por força de privilégios das duas ferrovias, que possuíam o mesmo interesse de alcançar os cafezais do sul de Minas Gerais.

O ramal seguiu operacional, mesmo deficitário, até aproximadamente 1956, quando é decidido pelo seu fechamento, juntamente com o fechamento do outro ramal de bitola de 60 cm da CMEF, o ramal de Serra Negra, e teve os trilhos arrancados logo depois, principalmente pelo fato de seus trilhos estarem atrapalhando a construção da rodovia Anhanguera, naquele trecho, que então estava em obras para sua abertura até Ribeirão Preto.

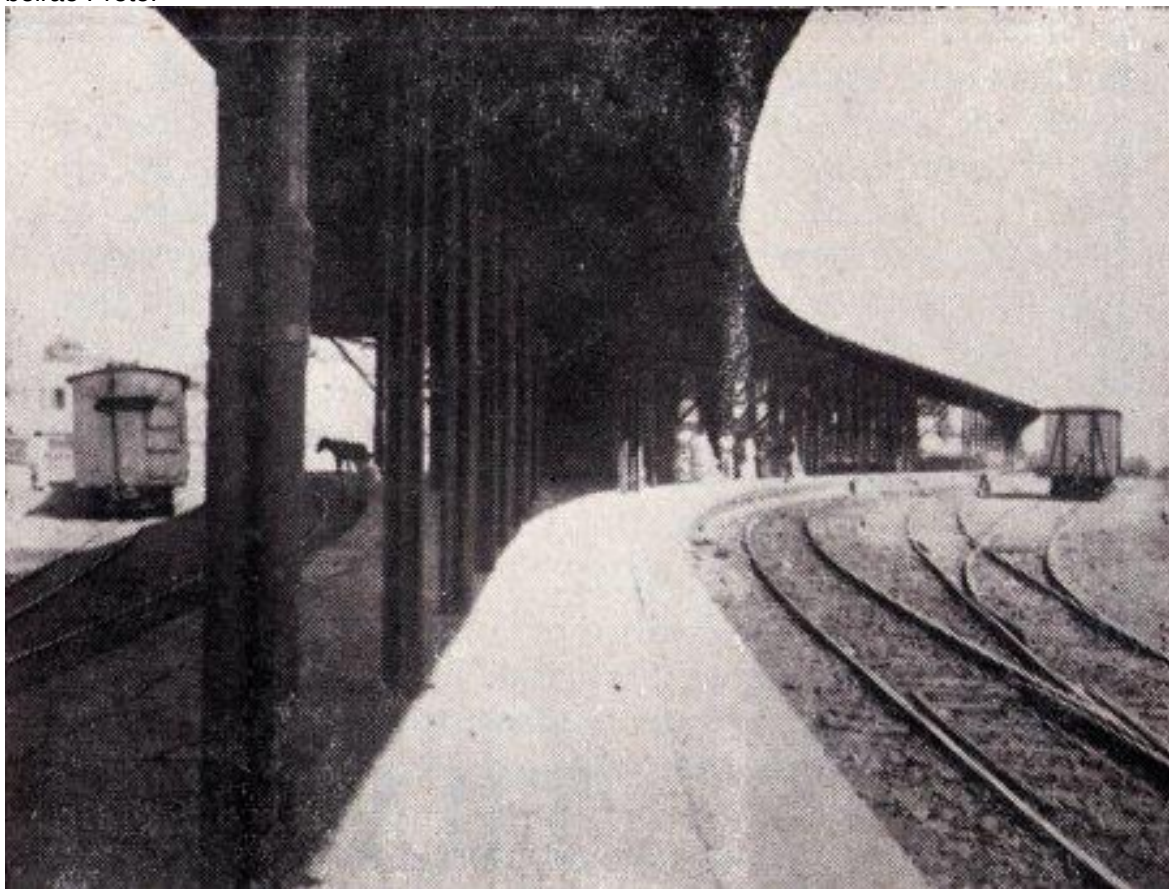


Figura 44 – Pátio da estação de Cravinhos no início dos anos 1950¹⁰⁷.

¹⁰⁷ No lado direito, o pátio da linha tronco; à esquerda, pátio do ramal de Serrana. Foto publicada na edição especial da Revista Cravinhense em homenagem ao IV Centenário de São Paulo, 22/7/1954, p. 37.

A própria estação de Cravinhos não duraria muito tempo mais, sendo fechada em 1964, na época da retificação da linha tronco da Companhia Mogiana. Todo o material rodante foi sucateado, sobrando, nos dias de hoje, apenas os prédios das estações, com exceção de Serrana.

14 – Ramal de Jataí

Estações – Ramal Jataí					
	Nome	Inauguração	Distância (km)	Município	Uso atual
1	São Simão	16/08/1982		São Simão	Polícia Militar
2	Santa Elisa	15/11/1910	15,431	Luiz Antônio	Demolida
3	Luiz Antônio (antiga Jatahi)	15/11/1910	22,231	Luiz Antônio	Prefeitura
4	Gironda	13/06/1911	30,217	Luiz Antônio	Demolida
5	Tatuca	13/06/1911	39,740	Luiz Antônio	Demolida
6	Capão da Cruz	13/06/1911	47,318	Luiz Antônio	Demolida
7	Monteiros	01/06/1912	60,828	Guataporá	Demolida
8	Mendonças	01/10/1912	71,036	Guataporá	Demolida
9	Domingos Villela	30/03/1913	82,145	Guataporá	Demolida
10	Francisco Maximiano	30/03/1913	92,016	Ribeirão Preto	Demolida
11	Joaquim Firmino	30/03/1913	100,047	Ribeirão Preto	Abandonada
12	Silveira do Val	30/03/1913	111,087	Ribeirão Preto	Abandonada
13	Ribeirão Preto	23/11/1883		Ribeirão Preto	

Em 17 de setembro de 1891¹⁰⁸, a Mogiana começou um projeto para implantação de um ramal ligando a então vila de São Simão à Fazenda Jatahy, grande produtora de café do município.

O contrato de concessão exigia aprovação prévia do projeto por parte do Governo do Estado e determinava o prazo de um ano a partir da data de assinatura para o início das obras¹⁰⁹. Prontamente a Mogiana organizou um grupo de engenheiros para o levantamento do traçado mais conveniente, prevendo sua conclusão até o início de 1892. Entretanto, protestos realizados por um grupo de Simonenses, retardaram o estudo prévio da obra, adiando a construção do ramal.

A concorrência estabelecida pela concessão municipal dada à Companhia Melhoramentos de São Simão, que fazia frente àquela obtida pela Mogiana junto ao Governo do Estado, fora resolvida em 1892, com alteração da diretriz estabelecida para a primeira, que agora correria em sentido contrário, a nordeste do centro urbano de São Simão, em direção a Serra Azul, que futuramente originaria a Estrada de Ferro São Paulo – Minas¹¹⁰.

Desta forma, o embate ocorrido em final de 1891 e início de 1892 pareceu resolvido e a Mogiana pôde finalmente executar os estudos de campo para a construção do ramal, iniciados e finalizados em 1893¹¹¹.

Nos anos subsequentes, estranhamente, as obras não foram executadas e os relatórios da Mogiana nada indicam a respeito.

Somente em 1908, o projeto foi retomado, autorizando a diretoria da Mogiana, em seção realizada a 27 de fevereiro daquele ano, o início de um novo estudo¹¹². Através do decreto nº 1.773, de 1º de outubro de 1909, emitido pelo Governo do Estado, foi aprovado o projeto de construção da linha até Jatahy e pelo decreto de nº 1849, de 29 de março de 1910, a concessão para explorar uma linha de Jatahy a Ribeirão Preto¹¹³. O prolongamento, concedido em 1910, chegaria a Ribeirão Preto, formando uma variante da linha tronco entre São Simão e aquela cidade, passando pelas Fazendas Capão da Cruz e Guataporá (no ramal de Monteiros¹¹⁴), Restinga e Piraju, perfazendo a extensão aproximada de 120 km, constituindo o que foi denominado pela Mogiana como Ramal de Jatahy e Piraju¹¹⁵.

¹⁰⁸ “Aos 17 dias do mez de Setembro de 1891, nesta cidade de S. Paulo no Palacio do Governo do Estado (...). Foi resolvido contratarem a construção de dous ramaes de ferrovia – o primeiro para Jatahy, partindo da estação de S. Simão, (...)”. Relatório da Mogiana, 1891, p. 103.

¹⁰⁹ Relatório da Mogiana, 1891, p. 104.

¹¹⁰ Pacheco, 2012, p. 151.

¹¹¹ Relatório da Mogiana, 1893, p. 110.

¹¹² Relatório da Mogiana, 1908, p. 12.

¹¹³ Relatório da Mogiana, 1909, p. 15.

¹¹⁴ Ver item ramais da Companhia Mogiana. Ramal de Monteiros.

¹¹⁵ Relatório da Mogiana, 1909, p. 14.

O ramal foi construído entre 1910 e 1913, como uma variante da linha tronco da Mogyana, entre as estações de São Simão e de Ribeirão Preto, pelo seu lado oeste, como uma linha de defesa de zona contra a Companhia Paulista. Durante a sua construção, em 1911, as duas empresas chegaram a um acordo e o ramal acabou servindo agora para transbordo de mercadorias e passageiros, através de um novo ramal, de Monteiro a Guataporã, construído em 1914.

A inauguração da primeira *seção*¹¹⁶ ocorreu em 15 de novembro de 1910. O trem especial foi formado por sete carros de passageiros e uma locomotiva a vapor de fabricação inglesa, que faria naquela data sua primeira viagem oficial, após ser montada nas oficinas da Mogyana em Campinas.

Como parte das comemorações, a locomotiva foi nomeada “Jatahy”, recebendo nas laterais da cabine uma placa de *bronze*¹¹⁷.

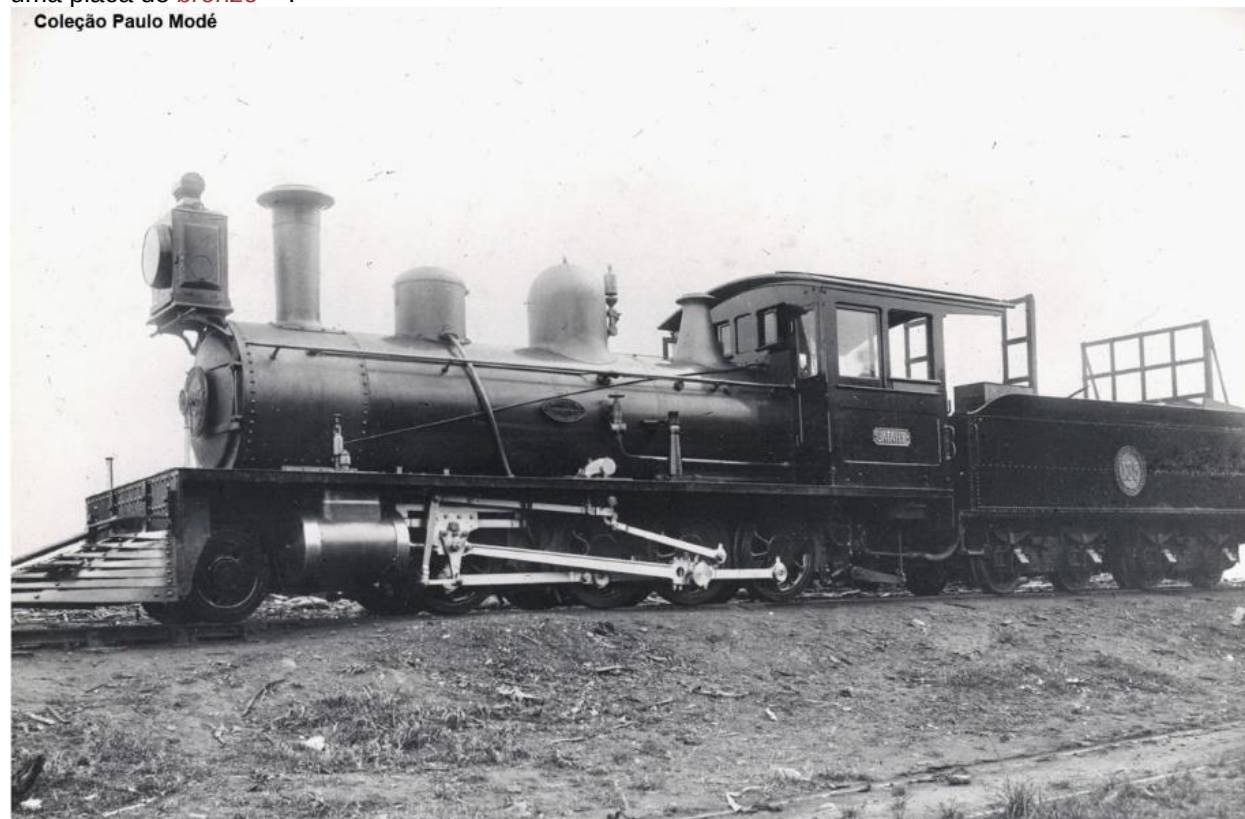


Figura 45 – Foto oficial da locomotiva “Jatahy”.

Na mesma data, já estavam fixados os horários dos trens de passageiros que atenderiam o ramal, um partindo de São Simão às 15:00 horas, com chegada prevista a Jataí às 15:58, de prefixo RJ-1 e outro partindo de Jataí às 08:02, chegando a São Simão às 09:00, de prefixo RJ-2. O primeiro em correspondência com o trem rápido da Mogyana para Ribeirão Preto e o segundo com o rápido para *Campinas*¹¹⁸.

A Vila de Jataí, nomeada Luís *Antônio*¹¹⁹ em 1937, foi desmembrada do município de São Simão em 1959, dando origem ao município de Luís Antônio.

Com a baixa demanda da região atendida por este trecho, somada a sua condição inadequada ao tráfego, gradativamente as estações começaram a ser fechadas, principiando por Tatuca em 1954, e depois Capão da Cruz em 1957, contribuindo para o seu fechamento em 1961, sendo o trecho restante, entre Monteiro e Ribeirão Preto, anexado ao ramal de Monteiro, inaugurado em 03 de maio de 1914, entre esta estação e a estação da Companhia Paulista em Guataporã, formando o ramal de Guataporã.

Em 1961, o trecho entre São Simão e Monteiro foi desativado, e o ramal de Monteiro foi unido ao trecho até Ribeirão Preto no ramal de Guataporã.

Em 1976, foi fechado definitivamente e os trilhos retirados dentro de Ribeirão Preto no mesmo ano, e o restante até 1979.

¹¹⁶ A inauguração da primeira seção contou com um trem especial que partira da estação de São Simão às 11h00 da manhã do dia 15 de novembro de 1910, levando o Sr. Achilles Vidulich, engenheiro chefe responsável pela obra, representantes do município de São Simão e grande número de senhoras e cavalheiros com destino à estação de Jataí. Correio de Campinas, 17/11/1910.

¹¹⁷ Comercio Campineiro, 13/11/1910.

¹¹⁸ Comercio de São Paulo, 15/11/1910.

¹¹⁹ “Foram feitas as seguintes mudanças de nomes de estação: De Jatahy, situada no ramal do mesmo nome para Luís Antônio, a partir do dia 1º de abril.” CMEF, 1939, p. 67.



Figura 46 – Fragmento do mapa das linhas da CMEF de 1922 destacando o ramal de Jataí¹²⁰.

15 – Ramal de Monteiro

<i>Estações – Ramal de Monteiros</i>						
	Nome	Inauguração	Distância (km)	Categoria	Município	Uso atual
1	Monteiro	01/06/1912		Estação	Guatapará	Demolida
2	Vila Albertina	03/05/1914	5,881	Estação	Guatapará	Demolida
3	Guatapará	03/05/1914	11,976	Estação	Guatapará	Moradia

O ramal de Monteiro foi inaugurado em 03 de maio de 1914, como consequência dos acordos de 1911 com a Companhia Paulista, para constituir três pontos de junção em suas linhas.

Por este ramal, o ramal de Jataí, aberto entre 1910 e 1913, foi unido à estação de Guatapará, então no ramal do Mogi Guacu, da Companhia Paulista.

Em 1930, Guataporá – CP, passou a ser parte do tronco da Companhia Paulista.

Em 1961, o ramal de Monteiro foi unido à parte norte do ramal de Jataí, surgindo o ramal de Guatapará, com o trem da Mogyana seguindo direto de Guatapará para Ribeirão Preto.

Em 1976, o ramal foi suprimido para passageiros, e, em 1979, para cargas e, seus trilhos foram retirados logo após.

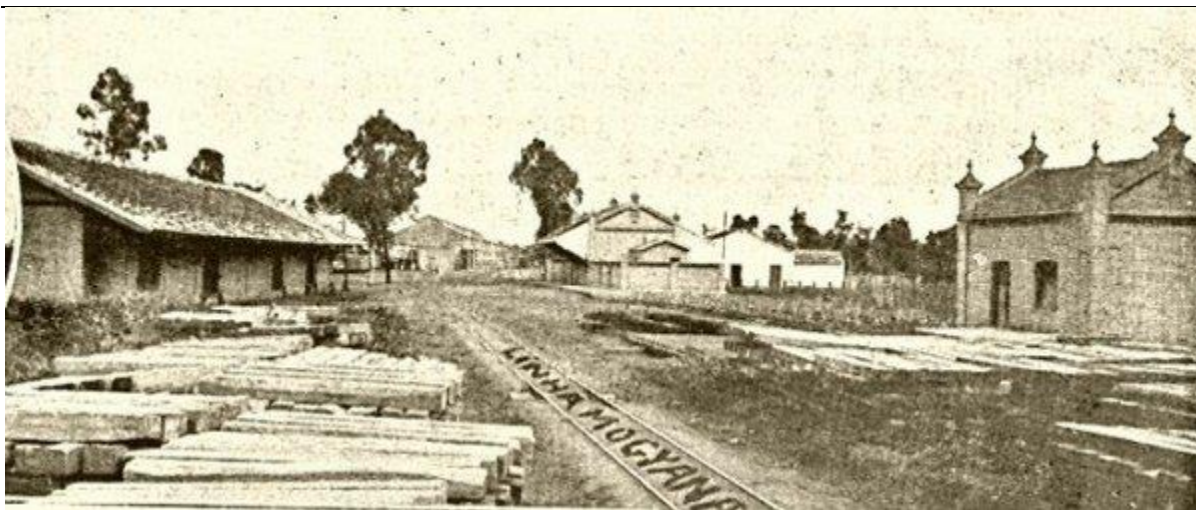


Figura 47 – Pátio da Mogiana em Guataporã, 1918¹²¹.

16 – Estrada de Ferro Goiás

Antecedentes

Em 1873, Antero Cícero de Assis, então presidente da província de **Goiás**¹²², foi autorizado a construir uma ferrovia que ligasse a capital do Império à margem do Rio Vermelho, partindo da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, mas ele não obteve sucesso em seu intento.

Em 1886, houve uma nova tentativa de dotar a Província de um sistema de transportes para escoamento da produção, através de uma concessão à Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, que poderia ampliar suas linhas do Rio Paranaíba ao Rio Araguaia. Dez anos depois, após a publicação do decreto 862, de 16 de outubro de 1890, o Triângulo Mineiro recebeu os trilhos da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, que chegou em Araguari em 15 de novembro de 1896.

Após algumas divergências políticas, ficou estabelecido através do decreto 5.394, de 18 de outubro de 1904, que o ponto inicial da nova estrada de ferro seria na cidade de Araguari, e o final, na cidade de Goiás, então capital do estado.

A Estrada de Ferro Goiás surgiu em 3 de março de 1906, sendo inicialmente denominada Estrada de Ferro Alto Tocantins, de capital privado, foi autorizada a explorar o trecho de Catalão a Palmas, com o objetivo de ligar a cidade de Goiás a Cuiabá.

Em 28 de março de 1906, através do decreto 5.949 do então presidente Rodrigues Alves, a ferrovia passou a se chamar Estrada de Ferro Goiás.

A criação da Estrada de Ferro

Em 27 de maio de 1911, a linha tronco da Estrada de Ferro **Goiás**¹²³ foi aberta a partir de Araguari até a estação Amanhece, na extensão de 15 km, e em 24 de fevereiro de 1913, a linha chegou a Goiandira, a 90 quilômetros de Araguari, em Ipameri, no quilômetro 153, a 10 de dezembro, e, no dia 15 de novembro de 1914, chega a Urutaí, a 192 quilômetros do início.

O ramal de Goiandira a Catalão foi inaugurado em 10 de dezembro de 1913, ligando as duas cidades. Em 1922, o ramal foi prolongado até Ouvidor, que permaneceu por 20 anos como ponta de linha. Com a chegada da linha tronco da Rede Mineira de Viação à cidade, em 1942, o trecho, retificado, foi incorporado à RMV. Novas estações foram construídas e a RMV passou a terminar sua linha em Goiandira.

Pelo decreto nº 13.936, de 6 de janeiro de 1920, o Governo Federal assumiu a administração da Estrada de Ferro Goiás, e as linhas, exploradas e em construção, passaram a fazer parte da Estrada de Ferro Oeste de Minas, com exceção do Ramal de Araguari, que ficou sendo uma linha distinta administrada diretamente pelo Governo, com a denominação de Estrada de Ferro Goiás, tendo a extensão de 207,2 quilômetros nessa época.

¹²¹ À esquerda, o armazém; à direita, em primeiro plano, a casa do portador, e ao fundo à direita, a estação. Mais ao fundo, entre a estação e o armazém e junto às árvores, a estação da Companhia Paulista. Foto Filemon Peres.

¹²² Grafia da época.

¹²³ https://pt.wikipedia.org/wiki/Estrada_de_Ferro_Goi%C3%A1s, acessado em 19/04/2023 às 16:00h.

A linha tronco estende-se até *Vianópolis*¹²⁴ (Tavares), no quilômetro 303, com a estação inaugurada em 15 de setembro de 1924, com destino à capital de Goiás (a 130 km de Vianópolis) chegando em Goiânia a 07 de setembro de 1950.

A estação de Roncador Nova, também chamada de Posto Zero, substituiu a estação de Roncador original, que foi então desativada na linha velha. Desta estação saíam dois ramais, um em direção a Goiânia e outro em direção a Brasília.

A incorporação pela RFFSA

A disputa entre mineiros e goianos na região servida pela Estrada de Ferro Goiás acabou comprometendo o futuro da Companhia. A empresa entrou em séria crise financeira e administrativa, o que dificultou e impediu a aplicação dos programas de reaparelhamento de suas linhas.

A construção da nova capital federal provocou a expansão das rodovias, e as ferrovias passaram a ter um papel de menor importância na época.

Em 16 de março de 1957, a Lei 3.115 criou a Rede Ferroviária Federal S/A e estabeleceu a transformação de todas as empresas ferroviárias federais em Sociedade por ações, tendo a Estrada de Ferro Goiás sido incorporada à nova empresa.

A estação de Campinas foi inaugurada nos anos 1960, ficava dois quilômetros à frente da estação de Goiânia e era a terminal da linha.

A partir daí, o leito já estava terraplanado até Trindade (na Vila Pai Eterno) e locado até a Serra da Jiboia, em Paraúna. Dali a linha seguiria até Cuiabá. Todo esse investimento se perdeu, abandonado. Há algumas referências sobre a construção da linha até a estação de Campinas "no final dos anos 1950", o que pode indicar que ela tenha sido construída anos antes de passar a receber passageiros e talvez até tendo sido usada para cargueiros.

O ramal de Brasília foi aberto em 21 de abril de 1968, até a estação de Bernardo Sayão, que fica uns 16 km antes de se chegar a Brasília, Distrito Federal, onde chegou somente no dia 28 de abril de 1981, mas as composições de passageiros passaram a correr regularmente somente a partir de 15 de dezembro. Chamado de Bandeirante, este trem utilizava carros Budd – Maferesa adquiridos da Estrada de Ferro Sorocabana.

Com a entrada em operação da linha para Brasília, a partir da estação de Roncador Nova, o trecho até Goiânia perdeu sua importância. Hoje boa parte da linha está em operação para trens cargueiros.

Em 30 de novembro de 1976, o trecho Eng. Raul Gonçalves – Inajá, na variante Araguari – Pires do Rio, foi entregue pela 1ª Companhia de Construção do Batalhão Ferroviário Mauá à RFFSA, com isso várias estações ficaram fora da variante, sendo demolidas e seus trilhos retirados.

O último trem de passageiros da RFFSA, no trecho até a estação de Goiânia, partiu de Araguari para Goiânia em 25 de junho de 1983.

No dia 16 de abril de 1992, circulou pela última vez o "Bandeirante", levando cerca de 200 convidados de Brasília para Campinas.

¹²⁴ <http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/mapas/1927-Estrada-Ferro-Goias.shtml>, acessado em 19/04/2023 às 16:00h.



Figura 48 – Mapa do trecho Araguari – Brasília¹²⁵.

8 – Rodoviarismo

Os anos 1950 nos mostram o apogeu das ferrovias no Estado de São Paulo, pois a política vigente no pós Guerra vai beneficiar a instalação das indústrias automotivas e a construção de rodovias e deixar as ferrovias em segundo plano, consequência da opção incondicional pelo rodoviarismo feita pelo governo Juscelino Kubitschek (1956-1960). É fato que a ameaça rodoviária já vinha desde os anos 1920, mas até então sem grandes consequências para as ferrovias. Contudo, o país tinha evoluído muito em termos industriais desde então: já tinha refinarias de petróleo e siderúrgicas no final dos anos 1940. Esta evolução industrial precisava continuar, mas acabou-se optando por um total apoio à indústria automotiva em detrimento dos outros modais de transporte.

Foram promulgados incentivos fiscais para a instalação de montadoras de automóveis e caminhões no país, feitos pesados investimentos em infraestrutura para sua operação e construída uma enorme rede de rodovias a fundo perdido, quase que totalmente custeada pelo Governo. Por outro lado, os investimentos nas ferrovias minguaram bastante, além de serem perversamente prejudicados: uma companhia de transportes na época não pagava nada para transitar com seus caminhões pelas rodovias, enquanto que uma ferrovia

¹²⁵ <http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/mapas/1984rffsa02BeloHorizonte.shtml> - acessado em 17/03/2023 às 15:30 h.
Companhia Mogiana de Estradas de Ferro

tinha de pagar para desapropriar o terreno, construir a linha e mantê-la... e ser acusada de onerar o Tesouro Nacional ao pedir subsídios para manter suas operações.

Para complicar ainda mais a situação das ferrovias, a segunda metade da década de 1950 foi marcada por uma contínua e acentuada elevação da taxa de inflação, decorrente dos enormes gastos públicos do governo Kubitschek. Afinal, alguém tinha de pagar os enormes investimentos decorrentes da implantação de infraestrutura para a indústria automotiva e a construção de Brasília... Na época ainda não havia o recurso da correção monetária, ferramenta que seria criada para minorar os efeitos da corrosão da moeda somente no final dos anos 60. Dessa forma o equilíbrio orçamentário das ferrovias era muito difícil: seus custos se elevavam constantemente, mas suas tarifas estavam engessadas por leis, somente sendo reajustadas depois de muita discussão. Além disso, havia uma crescente e permanente insatisfação entre seus empregados, em função da perda do poder de compra de seus salários.

O futuro veio mostrar que a estatização das Companhias Ferroviárias Paulistas simplesmente selou a decadência lenta, mas inexorável da Ferrovia como um todo. Afinal, era praticamente impossível para uma administração estatal manter a mesma disciplina e rigidez impostas pelas Companhias Ferroviárias e que, bem ou mal, foram fundamentais para garantir o nível de excelência que elas haviam conseguido. A crise, que era conjuntural, passou a ser estrutural.

9 – Trem para Brasília

Antecedentes

A intenção primeira de se levar um trem para Brasília era a de interligar a atual Capital Federal, Rio de Janeiro, à futura Capital, em Goiás.

Para isso, foram sugeridos dois caminhos:

- Um vindo por Barra Mansa e cobrindo uma distância de 1.546 km, e;
- Outro vindo por São Paulo, Campinas, Araguari na distância de 1.749 km.

No nosso caso, vamos nos ater somente ao percurso entre Campinas e Brasília, começando com uma pequena história da Estrada de Ferro Goiás.

Chegando a Brasília

A Estrada de Ferro Goiás, surgiu em 3 de março de 1906, sendo inicialmente denominada Estrada de Ferro Alto Tocantins, de capital privado, foi autorizada a explorar o trecho de Catalão a Palmas, com o objetivo de ligar a cidade de Goiás à Cuiabá.

Em 28 de março de 1906, através do decreto 5.949 do então presidente Rodrigues Alves, a ferrovia passou a se chamar Estrada de Ferro Goiás.

Em 27 de maio de 1911, a linha tronco da Estrada de Ferro **Goiás**¹²⁶ foi aberta a partir de Araguari até a estação Amanhece, na extensão de 15 km, e em 24 de fevereiro de 1913, a linha chegou a Goiandira, a 90 quilômetros de Araguari, em Ipameri, no quilômetro 153, a 10 de dezembro, e no dia 15 de novembro de 1914, foram inauguradas as estações Urutaí, no km 192 e a estação Roncador, no km 207, que era ponta de linha.

Nos anos 1960, começa a ser construído o ramal que interligará Urutaí a Brasília. Para isso foi construída uma variante e a estação Roncador-Nova, também chamada de Posto Zero, substituiu a estação de Roncador original, que foi então desativada na linha velha. Desta estação saíam dois ramais, um em direção a Goiânia e outro em direção a Brasília.

Em 1965, após vencer sucessivas dificuldades, os trabalhos de construção da superestrutura e complementação da infraestrutura passaram ao 2º Batalhão Ferroviário, o Batalhão Mauá, terminando o serviço de assentamento da via permanente com a chegada a estação de Bernardo Sayão, a 17 quilômetros do Plano Piloto, em março de 1967, restando apenas concluir as obras de superestrutura.

A extensão do trecho ferroviário Campinas – Brasília é de 1.059 km, sendo que o trecho da FEPASA entre Campinas – Araguari tem 648 km e a ligação Araguari – Brasília, pela RFFSA, tem 411 quilômetros.

O ramal de Brasília foi aberto em 21 de abril de 1968, até a estação de Bernardo Sayão, e chegou em Brasília, Distrito Federal, somente no dia 28 de abril de 1981, mas as composições de passageiros passaram a correr regularmente somente a partir de 15 de dezembro.

Chamado de Bandeirante, este trem utilizava carros Budd – Mafersa adquiridos da Estrada de Ferro Sorocabana e percorreu o trecho até o final dos anos 1970.

¹²⁶

https://pt.wikipedia.org/wiki/Estrada_de_Ferro_Goi%C3%AAs, acessado em 19/04/2023 às 16:00h.

A reinauguração (1981)¹²⁷

Empurrado pelo segundo choque do petróleo, decorrente da guerra Irã-Iraque, o Governo do presidente João Figueiredo (1979-1984) retomou algumas iniciativas do governo Ernesto Geisel (1974-1979), que já vinham perdendo força: Proálcool (Programa Nacional do Alcool), fiscalização nas estradas (velocidade, regulação dos motores diesel) e... reimplantação de alguns trens de passageiros.

Tomadas as providências para recolocar nos trilhos o Trem Bandeirante, entre Campinas e Brasília, o serviço foi reinaugurado, com grande alarde na imprensa, por uma Viagem Especial — excepcionalmente, desde São Paulo, capital — nos dias 27 e 28 de abril de 1981.

Encerradas as cerimônias, o Programa anunciava para 8 de maio a retomada das viagens regulares do Trem Bandeirante, entre Campinas e Brasília — "inicialmente" com frequência semanal, saindo de Brasília às sextas-feiras às 20h50, com chegada em Campinas às 17h50 de sábado; e partidas de Campinas às 12h de domingo, chegando a Brasília nas segundas-feiras às 8h30. A primeira viagem seria uma sexta-feira, e partiria de Brasília.

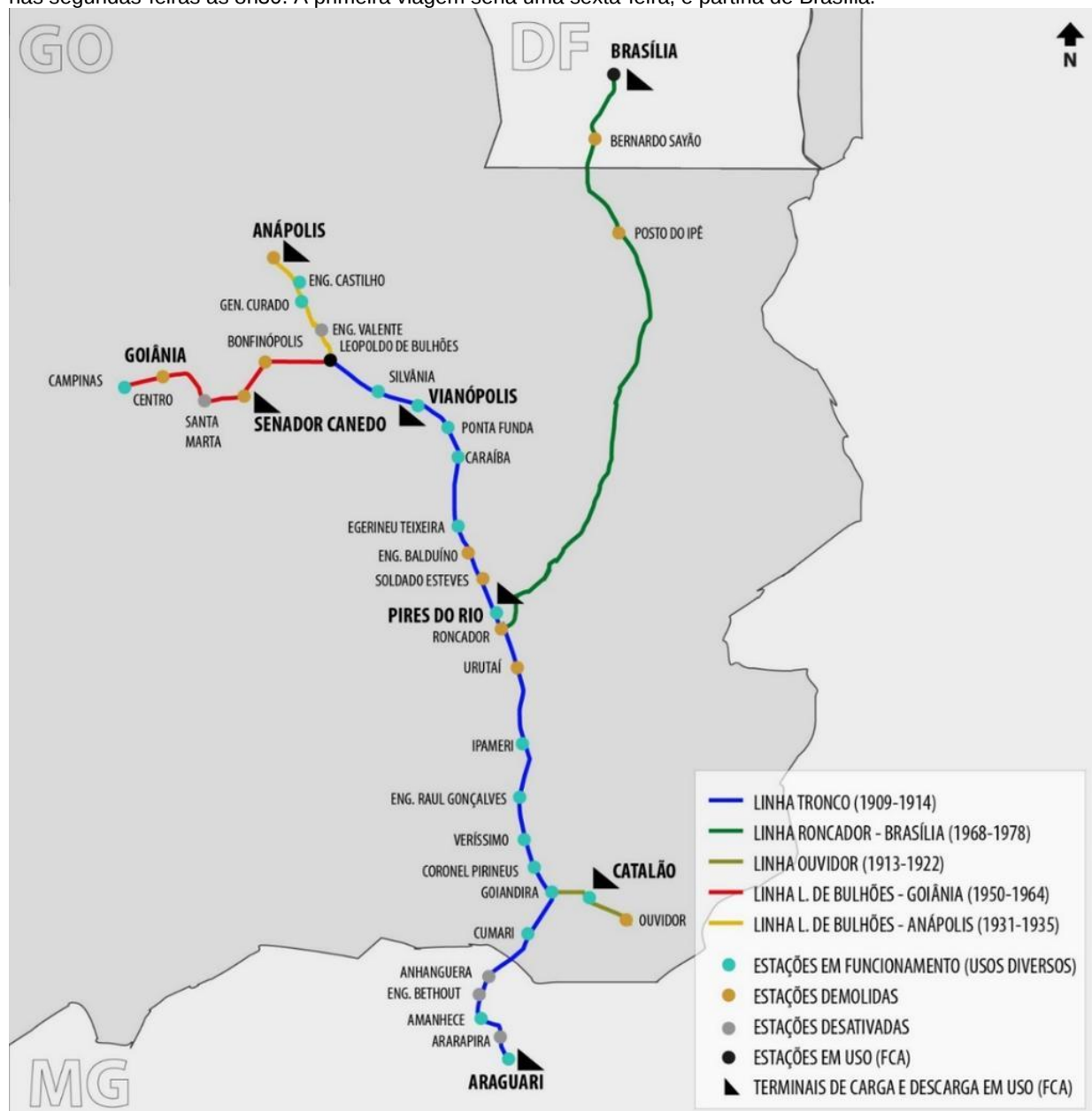


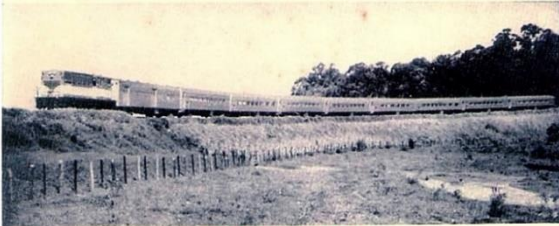
Figura 49 – Mapa do trecho Araguari – Brasília¹²⁸.

¹²⁷ <http://doc.brazilia.jor.br/Ferrovia-Historia-Brasilia/1981-reinaugura-Trem-Bandeirante-Campinas-Brasilia.shtml>. Acessado em 24/04/2023 às 10:00h.

¹²⁸ <http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/mapas/1984rffsa02BeloHorizonte.shtml> - acessado em 17/03/2023 às 15:30 h.

TRENS DE LUXO PARA BRASÍLIA

COMPANHIA MOGIANA DE ESTRADAS DE FERRO



"TREM BANDEIRANTE"

Você que aprecia viajar confortavelmente e com segurança, e que deseja conhecer BRASÍLIA, a mais moderna e bela capital do mundo.
Viaje pelos modernos trens "BANDEIRANTE" da MOGIANA, que partem de Campinas duas vezes por semana, completando o percurso em 25 horas.
Carros de aço inoxidável, pullman, poltronas reclináveis, ar condicionado, leitos e restaurante.

PARTIDAS DE SÃO PAULO: 8,25 HORAS
DE CAMPINAS: 10,30 HORAS AS SEGUNDAS E QUINTAS-FEIRAS
CHEGADAS A BRASÍLIA: 11,30 HORAS AS TERÇAS E SEXTAS-FEIRAS
PARTIDAS DE BRASÍLIA: 18,50 HORAS AS TERÇAS E SEXTAS-FEIRAS
CHEGADAS A SÃO PAULO: 22,40 HORAS AS QUARTAS-FEIRAS E SABADOS

Preços e Informações: Estação da Luz - S. P. Fones: 227-2228 - 227-1905
 Estação de Campinas: Fone: 9-3518

◀◀▶▶

Trem de carga, direto e sem baldeio, de Santos a Brasília e vice-versa com conexão para o Sul do país.
 Campinas: 0-5102 — São Paulo: 31-9314 — Ribeirão Preto: 1420 — Uberlândia: 3296 — Brasília: 42-9619
 Estação da Luz: fones 227-2228 e 227-1905

Figura 50 – Horário para 1981

Esta segunda fase durou até o dia 16 de abril de 1992, quando circulou pela última vez o "Bandeirante", levando cerca de 200 convidados de Brasília para Campinas.

10 – Variantes da Companhia Mogiana**1 – Variante Lagoa Branca – Tambaú – 1959**

A variante construída pela Mogiana foi entregue parte entre 1948 e 1951, sendo terminada somente em 1959.

Começando na estação de Lagoa Branca, em Casa Branca, ela seguiu a oeste do tronco original e atingiu Baldeação, em Santa Cruz das Palmeiras, deixando na primeira fase as estações de Cocais, Papagaios, Casa Branca, Briaréu e Coronel Correa fora dos trilhos. Por outro lado, criou na variante três estações novas, Joaquim Libânio, Casa Branca-Nova e Coronel Correa.

Em 1959, foi a vez das estações de Brejão, Baldeação, Coronel José Egídio e Tambaú ficarem fora da linha, que passou pelo norte da linha original e se ligou à estação de Faveiro, ainda na linha antiga. Baldeação, por sua vez, ficou ligada por um curto ramal à estação de Coronel Correa – Nova, até 1967, quando esse ramal desapareceu de vez. Coronel José Egídio e Tambaú ganharam versões novas na variante.

Variedade Lagoa Branca - Tambaú		
	Nome	Município
1	Lagoa Branca	Casa Branca
2	Joaquim Libânio	Casa Branca
3	Casa Branca - nova	Casa Branca
4	Coronel Corrêa - nova	Casa Branca
5	Coronel José Egídio - nova	Tambaú
6	Tambaú - nova	Tambaú
7	Faveiro	Tambaú

2 – Variante Tambaú – Bento Quirino – 1964

Com obras que duraram quase dez anos, a Mogiana entregou, em 1964, esta variante que substituiu a linha tronco original no trecho entre as estações de Bento Quirino e Alto, está um pouco antes da estação de Entroncamento, então a última do tronco original. Com a retirada posterior dos trilhos, sete estações foram fechadas, uma (a de Ribeirão Preto original) foi desativada três anos depois e outra (Barracão) passou a servir ao ramal de Sertãozinho. Por sua vez, cinco estações novas foram criadas na variante, que opera até hoje e transportou trens de passageiros até agosto de 1997.

Variedade Tambaú - Bento Quirino		
	Nome	Município
1	Coronel Corrêa - nova	Tambaú
2	Cel. José Egídio - nova	Tambaú
3	Tambaú-nova	Tambaú
4	Santos Dumont - nova	Santa Rosa do Viterbo
5	São Simão - nova	São Simão
6	Bento Quirino	São Simão
7	Canaã - nova	São Simão
8	Cravinhos-nova	Cravinhos
9	Engenheiro Silva Mendes	Cravinhos
10	Evangelina	Ribeirão Preto
11	Ribeirão Preto-nova	Ribeirão Preto
12	Alto	Ribeirão Preto
13	Entroncamento	Jardinópolis

11 – Corredor de Exportação Araguari – Santos¹²⁹

O Corredor de Exportação Araguari – Santos foi um projeto, idealizado pelo Governo Federal na década de 1970, de um sistema integrado de transporte, armazenamento e escoamento de produtos destinados à exportação, que garantisse capacidade e agilidade logística desde o Triângulo Mineiro até o Porto de Santos.

História

Em 1972, o Primeiro Plano Nacional de Desenvolvimento lançou o Programa de Corredores de Exportação. Tais corredores eram definidos como um sistema integrado de transporte e armazenamento para escoamento de produtos de alta concentração e grandes volumes, de forma a agilizar seu escoamento para exportação ou mesmo consumo interno. Eles incluíam obras em sistemas de armazenamento, transportes e estrutura portuária, de forma a poder atender a um novo patamar de demanda. No caso do Estado de São Paulo foi contemplado o Porto de Santos.



Figura 51 – Mapa esquemático do corredor de Exportação¹³⁰.

¹²⁹ https://pt.wikipedia.org/wiki/Corredor_de_Exporta%C3%A7%C3%A3o_Araguari-Santos – acessado em 14/3/2023 às 14:00 h.

¹³⁰ <http://doc.brazilia.jor.br/Ferrovia-Historia-Brasilia/1967-ligacao-ferroviaria-Santos-Brasilia.shtml> – acessado em 14/3/2023 às 14:00 h.

Um dos projetos selecionados foi uma radical remodelação das linhas ferroviárias entre Araguari (MG) e Santos (SP), com 890 km de extensão pertencentes a FEPASA, facilitando o escoamento da soja do Centro-Oeste, bem como outras culturas tais como café, açúcar e farelos, por exemplo. Esse trecho fazia parte da linha Santos – Mairinque – Campinas – Ribeirão Preto – Araguari (EF-050), que na década de 1970 gerava cerca de 60% das 70 mil toneladas úteis diárias movimentadas pela **FEPASA**¹³¹.

O corredor a ser modernizado era formado pelos seguintes trechos:

- Antiga Linha Tronco da Mogiana, de Araguari a Campinas;
- Antigo Ramal de Campinas da Sorocabana, de Campinas a Mairinque e,
- Pela Linha Mairinque – Santos da Sorocabana.

Diversos trechos dessas ferrovias centenárias foram modificados e retificados, o que tornou a linha atual diferente em praticamente toda a sua extensão.

Com recursos garantidos do BNDES para as obras, o projeto do grande corredor ferroviário de exportação Araguari – Santos, previa a eletrificação de todo o traçado; a remodelação de trechos; a aplicação do terceiro trilho para operação simultânea de trens de bitola métrica e bitola larga (1,00 m e 1,60 m) e duplicação das linhas entre Campinas e Santos; e por fim, sinalização eletrônica operada à distância num comando único centralizado. A Fepasa conseguiu concluir parcialmente esse plano de metas, em obras que se arrastaram entre as décadas de 1980 e 1990.

Em 1986, foi inaugurado o trecho em bitola mista e via singela entre Campinas e Santos. Juntamente foi inaugurada a eletrificação entre Campinas e Mairinque, mas esta foi desativada após a concessão do trecho no final dos anos 1990.

Atualmente, o corredor está concessionado para empresas privadas e se consolidou como um dos principais corredores de exportação do agronegócio brasileiro. Em seu traçado existem inúmeros terminais integradores que recebem cargas rodoviárias, as armazenam e as escoam via ferrovia. A concessão está dividida em dois trechos:

- Araguari – Campinas sob administração da VLI e,
- Campinas – Santos sob administração da Rumo Logística, mas de acesso **compartilhado**¹³².

Em 2016, foi finalizada a duplicação do trecho em bitola mista entre Campinas e Santos, pela concessionária Rumo **Logística**¹³³.

Variantes

As retificações na antiga Linha Tronco da Companhia Mogiana, resultaram na criação das seguintes variantes:

- Variante Boa Vista – Guedes;
- Variante Guedes – Mato Seco;
- Variante Lagoa Branca – Tambaú, entregue pela Mogiana em 1959;
- Variante Tambaú – Bento Quirino, entregue pela Mogiana em 1964;
- Variante Bento Quirino – Entroncamento;
- Variante Entroncamento – Amoroso Costa.

O antigo Ramal de Campinas da Estrada de Ferro Sorocabana deu lugar a Variante Boa Vista – Guaianã, construída em bitola mista e com redução das 272 curvas originais, para apenas 53.

A Linha Mairinque – Santos passou por melhorias e também recebeu a bitola mista, além da duplicação no trecho da Serra do Mar. Já a região da Baixada Santista recebeu dois novos ramais:

- Ramal de Piaçaguera
- Ramal de Conceiçãozinha

1 – Variante Boa Vista – Guedes¹³⁴ – 1973

Em 1972, ocorreu a inauguração da Refinaria do Planalto Paulista (Replan), em Paulínia. Com isso, a Fepasa construiu um ramal que saía da estação Boa Vista, em Campinas, até a nova refinaria, que foi entregue em 28 de novembro de 1973. A linha foi prolongada até a estação de Guedes, ex-Mogiana, e o trecho até a refinaria passou a ser um ramal dessa variante.

A nova variante, com aproximadamente 30 km, foi inaugurada com três estações (Boa Vista, Paulínia e Jaguariúna) e um posto de controle (Alça), demolido após 2004.

¹³¹ <http://www.novomilenio.inf.br/santos/h0102z13b.htm> – acessado em 14/3/2023 às 14:00 h.

¹³² <http://www.revistaferroviaria.com.br/index.asp?InCdEditoria=2&InCdMateria=26605> – acessado em 14/3/2023 às 14:00 h.

¹³³ <https://istoe.com.br/duplicacao-da-ferrovia-campinas-santos-entra-em-fase-final-diz-rumo/> – acessado em 14/3/2023 às 14:00 h.

¹³⁴ https://pt.wikipedia.org/wiki/Variante_Boa_Vista-Guedes – acessado em 14/3/2023 às 14:00 h.

Em 1977, a Fepasa suprimiu o trecho da antiga Mogiana entre Campinas e Guedes, em Jaguariúna, que passou a ser operado pela ABPF entre as estações de Anhumas e Jaguariúna.

Atualmente a variante Boa Vista-Guedes é parte da Ferrovia Centro-Atlântica, administrada pela VLI.

Variante Boa Vista - Guedes		
	Nome	Município
1	Boa Vista	Campinas
2	Boa Vista - nova	Campinas
3	Paulínia - FEPASA	Paulínia
4	Alça	Paulínia
5	Jaguariúna - Fepasa	Jaguariúna
6	Guedes	Jaguariúna

2 – Variante Guedes – Mato Seco – 1979

Esta linha, com aproximadamente 70 km, construída pela FEPASA nos anos 1970 foi entregue para cargas em 6 de fevereiro de 1979 e para passageiros em 10 de maio de 1979, quando os trens que corriam pela antiga linha da Mogiana passaram a trafegar por esta variante, deixando várias estações antigas fora da linha, com o aparecimento de versões novas, como as de Mogi Mirim e Mogi Guaçu. Os trens de passageiros trafegaram por ela até setembro de 1997.

Variante Guedes - Mato Seco		
	Nome	Município
1	Guedes	Jaguariúna
2	Posse de Ressaca - nova	Santo Antônio de Posse
3	Mogi-Mirim - nova	Mogi Mirim
4	Mogi-Guaçu	Mogi Guaçu
5	Estiva Gerbi	Mogi Guaçu
6	Mato Seco	Mogi Guaçu

3 – Variante Entroncamento – Amoroso Costa – 1979

A variante Entroncamento – Amoroso Costa, com aproximadamente 270 km, foi construída e inaugurada pela Fepasa em 6 de fevereiro de 1979, para cargas, e em 10 de maio de 1979, para substituir o antigo ramal de Igarapava, da ex-Mogiana, passando a oeste da linha velha e com novas estações. A variante, unida ao tronco retificado da antiga Companhia Mogiana, passaram a constituir uma linha única entre Boa Vista, em Campinas, e Araguari, em Minas Gerais. O tráfego de passageiros da linha cessou em setembro de 1997.

Variante Entroncamento - Amoroso Costa		
	Nome	Município
1	Lagoa Branca	Casa Branca
2	Joaquim Libânio	Casa Branca
3	Casa Branca - nova	Casa Branca
4	Coronel Corrêa - nova	Casa Branca
5	Cel. José Egídio - nova	Tambaú
6	Tambaú - nova	Tambaú
7	Santos Dumont - nova	Santa Rosa do Viterbo
8	São Simão - nova	São Simão
9	Canaã - nova	São Simão
10	Cravinhos - nova	Cravinhos
11	Engenheiro Silva Mendes	Cravinhos

História

12	Evangelina	Ribeirão Preto
13	Ribeirão Preto - nova	Ribeirão Preto
14	Jardinópolis - nova	Jardinópolis
15	Cel. Pereira Lima - nova	Salles de Oliveira
16	Orlândia - nova	Orlândia
17	S. Joaquim da Barra - nova	S. Joaquim da Barra
18	Guará - nova	Guará
19	Ituverava - nova	Ituverava
20	Ituverava - nova	Ituverava
21	Aramina - nova	Aramina
22	Valefertil	Uberaba
23	Babaçu	Uberaba
24	Amoroso Costa	Uberaba

Obs.: Posteriormente o trecho Entroncamento - Amoroso Costa (via Igarapava) substituiu o trecho via Franca, transformando este em ramal.

4 – Variante Boa Vista – Guaianã¹³⁵ – 1974

A Variante Boa Vista – Guaianã faz a ligação da estação Boa Vista, em Campinas, com a estação Guaianã, em Mairinque, de via dupla e bitola mista (1,00 m e 1,60 m), com extensão aproximada de 104 km.

Diversos trechos foram modificados e retificados. Uma das obras já feitas dentro do âmbito desse projeto foi a retificação entre Guedes – Boa Vista – Helvétia. A variante entre a estação de Guedes, em Jaguariúna, e a de Boa Vista, em Campinas, inaugurada em 1974, envolvia linhas da antiga Companhia Mogiana de Estradas de Ferro. A variante entre a estação de Boa Vista, em Campinas e as proximidades da estação de Helvétia, em Indaiatuba, aberta por volta de 1977, envolvia linhas da antiga Estrada de Ferro Sorocabana, que na época já tinham sido incorporadas à FEPASA. Os ramais dessas ferrovias que cortavam a cidade de Campinas foram desativados e eliminados. O tráfego foi transferido para as novas linhas, e a estação Boa Vista, em Campinas, passou a ser, na prática, o novo entroncamento.

As obras no trecho entre Helvétia, em Indaiatuba, e Guaianã, em Mairinque, se desenvolveram entre novembro de 1982 a fevereiro de 1986. Foram na prática a retificação do ramal de Campinas da Estrada de Ferro Sorocabana (EFS), ramal que envolvia parte (trecho Itu – Salto – Pimenta – Itaici) da linha tronco original da antiga Companhia Ytuana de Estradas de Ferro, incorporada à EFS em 1892, e a ligação entre Itu e Mairinque, inaugurada em 1897 pela Sorocabana, e também a implantação do terceiro trilho ao longo de 85 quilômetros, permitindo assim o tráfego de composições de bitola métrica e larga. As antigas estações foram desativadas com os antigos ramais.

Com exceção da estação de Itu, construída na nova linha e inaugurada em 26 de fevereiro de 1986 (hoje sede da via permanente da Rumo Logística, concessionária da ferrovia), as demais Viracopos, Pimenta, Salto, Pirapitingui, incluindo também as estações que dão nome à variante, estão abandonadas e/ou deprecadas, e fazem parte do patrimônio da extinta Rede Ferroviária Federal.

Em março de 1989 iniciou-se a remodelação da infraestrutura e implantação do terceiro trilho nos 41 quilômetros ao longo do trecho da Serra do Mar, entre Evangelista de Souza e Perequê (Cubatão).

Duplicação

Entre julho de 2012 e o final de 2016, a concessionária Rumo Logística realizou obras de duplicação da ferrovia no trecho entre a estação Boa Vista, em Campinas, e Canguera, em São Roque, como parte do projeto de duplicação entre Santos e Campinas.

Atualmente a linha Boa Vista – Guaianã tem um dos maiores movimentos ferroviários do Estado de São Paulo, com cargas vindas do interior paulista, Triângulo Mineiro e Mato Grosso.

5 – Linha Mairinque – Santos¹³⁶

A linha Mairinque – Santos foi projetada pela Estrada de Ferro Sorocabana (EFS) em 1889, com o objetivo de ligar o interior paulista ao porto de Santos, e quebrar o monopólio da São Paulo Railway.

¹³⁵ https://pt.wikipedia.org/wiki/Variante_Boa_Vista-Guaian%C3%A3 – acessado em 14/3/2023 às 14:00 h.

¹³⁶ [https://pt.wikipedia.org/wiki/Linha_Mairinque-Santos_\(Sorocabana\)](https://pt.wikipedia.org/wiki/Linha_Mairinque-Santos_(Sorocabana))

As obras foram iniciadas em 1929, com duas frentes: uma vinda de Santos e outra vinda de Mairinque, a partir do entroncamento entre as linhas originárias em Sorocaba e Itu. O trecho entre Santos e Samaritã foi adquirido da Southern San Paulo Railway em 1927, que já o operava desde 1913.

Ao final da obra, em 1937, a linha possuía 155 km de extensão (sendo o trajeto Mairinque – Evangelista de Souza – Samaritã com 135,264 km e Samaritã – Santos com 19,274 km). Ela foi construída com raio mínimo de curva de 246m e declividade máxima de 2%, o que permite velocidade máxima de 64 km/h. A descida da Serra do Mar se inicia a 740m de altitude na Estação Evangelista de Souza e termina próximo ao nível do mar em Paraitinga. Este trecho acidentado de serra conta com 27 túneis, que, num projeto visionário na década de 1930, já foram construídos com dimensões para receber a futura duplicação da linha.

Posteriormente, o trecho entre Samaritã e Santos foi interditado por cortar a cidade, por isso os trens com destino ao porto de Santos passaram a fazer um trajeto mais longo: Mairinque – Evangelista de Souza – Paraitinga – Cubatão – Santos.

Em 1957, a estação Evangelista de Souza passou a ser o ponto de entroncamento do ramal de Jurubatuba, aberto nesse ano, para ligar diretamente o centro da cidade de São Paulo à Mairinque – Santos.

Com a criação da FEPASA em 1971, o ramal passou a fazer parte do Corredor de Exportação Araçuari – Santos, passando na década de 1980 por várias melhorias de traçado, recuperação de pontes e túneis e a adição do terceiro trilho da bitola mista.

Os trens de passageiros entre Mairinque e Santos trafegaram até 1975, sendo reduzido entre Embu-Guaçu e Santos, até novembro de 1997.

Em 1997, o ramal foi concedido à iniciativa privada como parte da malha paulista oriunda da antiga FEPASA. Atualmente, é administrado pela Rumo Logística, que duplicou totalmente o trecho em 2015 como parte das obras para o principal corredor de exportação do agronegócio brasileiro, recebendo cargas do interior paulista, Triângulo Mineiro e Mato Grosso pela Variante Boa Vista – Guaianã, e de Mato Grosso do Sul e do Paraná pelo antigo tronco da EFS, com destino ao porto de Santos.

Traçado da ferrovia		
Estação	Distância desde Mairinque (km)	Inauguração
Mairinque	0	1897
Embu Guaçu	64	1934
Evangelista de Souza	90	1935
Acaraú	120	1938
Gaspar Ricardo	125	1930
Paraitinga	130	1930
Samaritã	134	1930
São Vicente	145	1913
Estuário	153	-

12 – Eletrificação do Corredor de Exportação

A CMEF já pensava em eletrificar sua linha tronco desde os anos 1920, a exemplo da Companhia Paulista, mas ela não conseguiu por diversos fatores que, dentre eles podemos destacar alguns:

O trecho sinuoso de suas linhas foi um grande empecilho, pois encareceria muito a implantação da eletrificação, por isso houve um plano de retificação das linhas que começou por volta de 1920¹³⁷. Devido às dificuldades impostas pela crise econômica de 1929, ligada diretamente ao fim do conjunto mercantil cafeeiro, a estrada, por necessidade de se adaptar a outro contexto, paralisou, temporariamente, as modificações realizadas no trecho. A continuação da retificação foi realizada visando adequar a linha a diferentes tipos de mercadorias como: gado, açúcar, arroz, cimento, leite fresco, óleo combustível, entre *outros*¹³⁸.

Com a retificação, houve também o projeto de se adequar a bitola para a utilizada pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro (larga = 1.600 m), mas a ideia não foi para levada à frente devido às dificuldades, principalmente financeiras, do momento.

O trecho entre Campinas e Ribeirão Preto sofreu diversas modificações e retificações ao longo da década de 1960, podendo-se citar as melhorias nos trechos de Coronel Correa – Coronel José Egídio (1960), Bento Quirino – Ribeirão Preto (1964) e Coronel José Egídio – Bento Quirino (1971).

Em meados da década de 1960, o Governo Federal definiu uma série de ferrovias estratégicas que deveriam receber melhoramentos; entre elas estava o chamado Tronco Sul, a ligação entre Brasília – São

¹³⁷ Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, melhoramentos da linha tronco: Projecto de modificação do traçado pontilhão sobre o Rib. Anhumas á ponte sobre o Rio Atibaia – 1920

¹³⁸ Guia da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro: 1939. Op. cit., pág. 9 a 54

Paulo – Porto Alegre, que incluía o trecho Araguari – Campinas da Mogiana e Campinas – Mayrink da antiga Companhia Ytuana – Estrada de Ferro Sorocabana. Os estudos para o melhoramento dessa linha nos trechos da Mogiana foram feitos entre 1968 e 1969. Uma das obras já feitas dentro do âmbito desse projeto foi a retificação entre Guedes – Boa Vista – Helvétia, inaugurada em 1974. Outras retificações feitas ao longo da década de 1970 foram Guedes – Mato Seco e Ribeirão Preto – Entroncamento – Amoroso Costa, inauguradas em 1979.

A FEPASA se viu em dificuldades para conseguir os recursos necessários. Isso obviamente se refletiu no progresso das obras, que se concentraram primeiramente na remodelação da via permanente. As obras na variante Helvétia – Guaianã estenderam-se entre novembro de 1982 e fevereiro de 1986. A nova linha entrou em tráfego experimental em fevereiro de 1990 e foi oficialmente inaugurada a 16 de julho do mesmo ano. Em outubro iniciou-se a duplicação do trecho entre Guaianã e Samaritá, a qual foi terminada em fevereiro de 1991. Essa última obra foi muito facilitada pelo fato da Estrada de Ferro Sorocabana ter construído essa linha na década de 1930 já prevendo sua futura duplicação – todos os túneis perfurados ao longo da serra já estavam nas dimensões corretas desde aquela época.

O projeto FEPASA FASE I previa a eletrificação do trecho Guaianã – Ribeirão Preto, com instalação da rede aérea, reforço das subestações, e aquisição de 70 locomotivas “Francesa”, ver *figura 52*, de bitola métrica.



Figura 52 – Locomotiva “Francesa” #2202¹³⁹

O projeto FEPASA FASE II previa a instalação de sinalização e melhoria nas telecomunicações de Ribeirão Preto a Santos e o recebimento de mais 10 locomotivas para a bitola larga.

Por volta de 1991, iniciou-se a operação de locomotivas elétricas, ver *figura 53*, entre Mayrink e Boa Vista, tanto de bitola métrica (da antiga Estrada de Ferro Sorocabana) como de larga (da antiga Companhia Paulista).

Apesar de finalmente as linhas do Corredor de Exportação estarem prontas e a eletrificação estabelecida numa boa extensão, a situação referente à entrega das máquinas continuava complicada no início da década de 1990. Um relatório do Tribunal de Contas do Estado de São Paulo, elaborado em 1991, constatou que o Consórcio Brasileiro-Europeu teria recebido 56,19% do pagamento referente às 70 locomotivas de

¹³⁹ Foto Vanderlei A. Zago

Esta é uma das duas locomotivas Alsthom de 3400 HP, importadas da França, que chegaram a rodar no Corredor de Exportação, entre Mayrink e Boa Vista, bem como nas antigas linhas de bitola métrica da Estrada de Ferro Sorocabana. As demais locomotivas jamais foram montadas; o material destinado a elas ainda se encontra estocado em armazéns da antiga FEPASA em Araraquara (SP) e na planta de Boa Vista (SP) da General Electric do Brasil.

bitola estreita, mas só executado 39,37% da encomenda. A situação relativa às 10 máquinas de bitola larga não era melhor: haviam sido pagos 30% do valor acordado, mas nada havia sido feito...

Essa falta de locomotivas elétricas impediu o pleno aproveitamento da eletrificação já instalada entre Mayrink e Casa Branca, tornando-se motivo adicional para a não continuidade das obras, que nunca mais foram retomadas.



Figura 53 – Locomotiva Elétrica no Corredor de Exportação¹⁴⁰

Quando a situação finalmente se definiu, foi da pior maneira possível para a eletrificação. A posse do governador Mário Covas, no início de 1995, significou uma grande intervenção na FEPASA: o novo presidente, Renato Pavan, tinha como objetivo acabar com os enormes déficits da empresa, que havia sido de 136 milhões de dólares no ano anterior. Entre as várias medidas tomadas havia algumas bastante draconianas e que praticamente eliminavam a tração elétrica na FEPASA, inclusive no Corredor de Exportação.

A desativação da eletrificação nas antigas linhas da Companhia Paulista e E.F. Sorocabana foi uma medida bastante polêmica, mas, ao menos, tratava-se de sistemas que haviam sido implantados há várias

¹⁴⁰ Trem de carga tracionado por locomotivas elétricas *Mini-Saia*, da antiga Estrada de Ferro Sorocabana, trafegando pelo Corredor de Exportação nas proximidades de Itu. Foto tirada em junho de 1998 por José Henrique Bellório.

A GE – Série 2100 operou na Estrada de Ferro Sorocabana e recebeu nesta ferrovia o apelido de *Mini-Saia* e/ou *Toco*.

Quase sempre, as locomotivas operavam em tração dupla, tracionando trens de carga na linha tronco da Estrada de Ferro Sorocabana. A potência das máquinas era de 1960 HP.

Seu design moderno, similar ao adotado nas locomotivas diesel-elétricas (U18C ou U9B) da época, contrastava com de outras locomotivas elétricas, mas implicava menores custos de fabricação e mais facilidade de acesso aos equipamentos quando de sua manutenção.

Possuíam 144 toneladas de peso total, permitindo tração múltipla e apresentado maior eficiência na tração que as Lobas. Foram numeradas de 2101-2130 quando da sua chegada na ferrovia.

Foram as últimas locomotivas elétricas a operar pela Estrada de Ferro Sorocabana antes de sua encampação com outras grandes ferrovias de São Paulo, para formarem a Ferrovia Paulista S/A.

Junto com suas "irmãs" 'Vandecas', estas foram as primeiras locomotivas elétricas fabricadas no Brasil, ou seja, um produto 100% nacional. Entraram em operação a partir do mês de maio de 1968. Frontalmente eram semelhantes às locomotivas da mesma família (as mesmas GE C-C) que rodavam na bitola larga, mas só possuíam uma cabine e um único pantógrafo, além dos curtos limpa-trilhos, de onde provém o apelido de "Mini-Saia".

décadas e cujo investimento já havia sido retornado. Não era o caso da eletrificação no Corredor de Exportação, onde a implementação não havia sido terminada e havia equipamentos e locomotivas ainda na caixa, por montar.



Figura 54 – Subida da Serra – Sorocabana¹⁴¹

Composição de carga tracionada por duas locomotivas elétricas no trecho entre Mayrink e Santos.

¹⁴¹ Composição tracionadas por duas locomotivas “Loba”

Início da operação: Na década de 1930, a Estrada de Ferro Sorocabana, então pertencente ao Governo do Estado de São Paulo, realizou uma licitação para escolher a firma que eletrificaria o trecho ferroviário entre São Paulo e Iperó, que já apresentava grande movimento naquela época. A vencedora da licitação foi a inglesa Metropolitan-Vickers, mas o início da Segunda Guerra Mundial e a mobilização de todo o parque industrial da Inglaterra para a produção de armas fizeram com que a empresa cancelasse as obras. Assim, um grupo formado, entre outras empresas, pelas norte-americanas General Electric e Westinghouse assumiu as obras em pleno período de guerra.

A locomotiva que operaria no trecho eletrificado foi projetada pela General Electric e seria utilizada para trens de passageiros e de carga; a máquina apresentava rodagem 1-C+C-1 para melhor se adaptar ao traçado sinuoso da linha e tinha potência de 2000 HP. A primeira locomotiva chegou ao Brasil em 1943 e fora produzida numa época em que todo o parque industrial norte-americano estava voltado para a produção de armamento para a guerra.

A primeira etapa da eletrificação na Estrada de Ferro Sorocabana foi concluída em 1944, e as locomotivas Série 2000 (como foram batizadas oficialmente) iniciaram as suas operações comerciais. Até 1948, a Estrada de Ferro Sorocabana receberia mais locomotivas do mesmo modelo, que foram produzidas pela General Electric e também pela Westinghouse, nos Estados Unidos.

Apelido: Os ferroviários logo encontraram um apelido para a nova locomotiva elétrica da Estrada de Ferro Sorocabana: **Loba**. Isto se deveu porque os eixos de apoio da máquina se localizavam à frente da carenagem frontal da locomotiva, e alguns ferroviários compararam este detalhe a um focinho de um lobo.

Outro apelido destas máquinas foi Westinghouse, pois algumas unidades foram produzidas pela empresa norte-americana.

Extinção e concessão da Malha Paulista

Em 23 de dezembro de 1997, a *Fepasa*¹⁴² foi transferida para a União como pagamento de dívidas do Governo de São Paulo e do BANESPA pelo então governador Mário Covas. Em 18 de fevereiro de 1998, pelo Decreto número 2.502 da Presidência da República foi autorizada a incorporação da Fepasa à RFFSA – Rede Ferroviária Federal, sendo a transferência homologada após a autorização dada pela Assembleia Geral Extraordinária, ocorrida em 29 de maio de 1998. Com isso, o trecho correspondente à malha ferroviária da antiga Fepasa passa a se chamar Malha Paulista da RFFSA.

No leilão de concessão da Malha Paulista pela RFFSA, ocorrido no dia 10 de novembro de 1998, na Bolsa de Valores de São Paulo, foi vencedor o consórcio Ferrobán – Ferrovia Bandeirantes, por um período de 30 anos, renováveis em igual prazo, contados a partir de 1 de janeiro de 1999, quando assumiu o controle do trecho paulista.

No processo de concessão, a malha original de bitola métrica da Fepasa sofreu duas cisões:

- O trecho de Campinas a Uberlândia (MG), oriundo da Mogiana, ficou sob o controle da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) e,
- Os trechos de Iperó a Apiaí e de Rubião Junior a Presidente Epitácio, oriundos da Estrada de Ferro Sorocabana, ficou sob o controle da Ferrovia Sul Atlântico S/A (FSA); que posteriormente passou a ser denominada América Latina Logística (ALL).

No ano de 2002, a Ferrobán teve seu controle assumido pela holding Brasil Ferrovias, que em 2004, transferiu o trecho de bitola métrica entre Mairinque e Bauru para a Ferrovia Novoeste. Em 2006, a Brasil Ferrovias foi absorvida pela América Latina Logística (ALL), em vista da operação de incorporação de ações.

Desde abril de 2015, a Malha Paulista é administrada pela Rumo Logística, que incorporou a ALL. Em novembro de 2015, a Rumo protocolou um pedido formal na ANTT para a renovação antecipada da concessão da Malha Paulista por mais trinta anos. O contrato de renovação foi assinado em 27 de maio de 2020, estendendo o prazo da concessão até 2058.

No processo de renovação da concessão, o trecho de Santos a Cajati, com 232 quilômetros em bitola métrica, e o Ramal de Piracicaba, com 42 quilômetros em bitola larga, foram devolvidos, inoperantes, ao Governo Federal.

Operadoras**1 – Ferrovias Bandeirantes S/A – Ferrobán**

Ferrovias Bandeirantes S/A (ou simplesmente *Ferrobán*¹⁴³), foi a empresa de transição que arrematou a Malha Paulista da Rede Ferroviária Federal, em 1998, no processo de privatização, após a transferência da FEPASA pelo Estado de São Paulo para a Rede Ferroviária Federal. O grupo privado foi liderado pela PREVI, do estatal Banco do Brasil, e pelo Banco Chase Manhattan. Foram adquiridos 4.186 km, das quais 1.463 km em bitola larga, 2.427 km em bitola métrica e 296 km em bitola mista. Possui ligações aos portos marítimos de Santos, COSIPA, e de portos fluviais nos rios Tietê e Paraná.

Em 2002, foi fundida com a Ferronorte S/A (Ferronorte) e a Ferrovia Novoeste S/A, formando o Grupo Brasil Ferrovias S/A.

Em 2004, foi cindido do grupo a Novoeste, que passou a ser denominado Nova Novoeste; nesta cisão o trecho de Mairinque a Bauru passou a fazer parte da Nova Novoeste.

Em 2006, os controladores da Brasil Ferrovias e da Novoeste Brasil trocaram suas ações com os controladores da ALL e estas passaram a fazer parte do Grupo América Latina Logística.

2 – Brasil Ferrovias S/A

O grupo Brasil Ferrovias S/A foi criado em 2002, a partir da fusão das concessionárias de ferrovias Ferronorte S/A, Ferrovia Novoeste S/A e Ferrovia Bandeirantes S/A, somando nisto a união entre as concessionárias das Malha Norte (Ferronorte), Malha Oeste (Novoeste) e Malha Paulista (Fepasa), que faziam parte da antiga Rede Ferroviária Federal.

Em 2005, a empresa passou por um período de instabilidade financeira. Uma cisão foi executada na Brasil Ferrovias S.A., que compreendeu dois pontos:

- O corredor de bitola larga (1,60 m) da Ferronorte e parte da Ferrobán (trechos oriundos da antiga Companhia Paulista de Estradas de Ferro e Araraquarense), continuou sob a denominação Brasil Ferrovias;

¹⁴² https://pt.wikipedia.org/wiki/Ferrovia_Paulista_S/A – acessado em 09/05/2023 às 14:00 h.

¹⁴³ https://pt.wikipedia.org/wiki/Ferrovia_Bandeirantes_S/A. Acessado em 24/04/2023 às 16:00 h.

- O corredor de bitola métrica (1,00 m) remanescente da Novoeste (antiga Estrada de Ferro Noroeste do Brasil) e de parte da Ferroban (trecho oriundo da antiga ferrovia Sorocabana, compreendido entre as cidades de Mairinque e Bauru), passou a ser denominado Novoeste Brasil.

A ação de cisão fez parte do planejamento para a reestruturação da empresa, cuja falência chegou a ser decretada e posteriormente suspensa.

Em maio de 2006, esta empresa acabou sendo fundida à América Latina Logística (ALL), cuja compra foi feita por meio do processo na troca de ações entre seus controladores, oriundos das companhias que formavam a Brasil Ferrovias S/A e a ALL.

3 – Ferronorte S/A

A *Ferronorte S/A*¹⁴⁴ venceu a concessão federal da Ferrovia Norte Brasil (Ferronorte), por 90 anos. A empresa foi criada pelo empresário e investidor Olacyr Francisco de Moraes, que já foi o maior produtor individual de soja do mundo. A concessão garantia o direito de construção de uma ferrovia interligando a FEPASA, em Santa Fé do Sul (SP), a Porto Velho (RO) e Santarém (PA), passando por Cuiabá (MT).

Em 19 de maio de 1989, foi assinado o contrato de concessão da ferrovia, e após inúmeros adiamentos as obras foram iniciadas no trecho Santa Fé do Sul (SP) – Alto Araguaia (MT) em 1991. Este trecho foi concluído em 1998, quando passou a entrar em operação.

Em 2002, foi fundida à holding Brasil Ferrovias, que congregava a operação da Ferrovia Novoeste S.A., Ferronorte S.A. e Ferrovia Bandeirantes S.A.

4 – Ferrovia Novoeste S/A

A Ferrovia *Novoeste S/A*¹⁴⁵ foi uma empresa ferroviária brasileira, que arrematou a concessão da Malha Oeste da Rede Ferroviária Federal em 1996, oriunda da antiga Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Em 2002, foi fundida à Ferrovia Bandeirantes S.A. (Ferroban) e às Ferrovias Norte Brasil S.A. (Ferronorte), formando o Grupo Brasil Ferrovias.

Em 2004, houve a cisão que criou a Nova Novoeste, controlando a Malha Oeste e um trecho de bitola métrica oriundo da Ferroban, entre Mairinque e Bauru. Foi o chamado Corredor de Bitola Métrica da Brasil Ferrovias, operando de Corumbá/MS, onde há ligação com a rede ferroviária da Bolívia, até Mairinque, fazendo integração com o ramal para o Porto de Santos/SP. O restante da malha do grupo foi denominado Corredor de Bitola Larga (Nova Brasil Ferrovias).

Por fim, em maio de 2006, juntamente com a Brasil Ferrovias, a Novoeste Brasil foi fundida à América Latina Logística, através de operação de troca de ações entre os respectivos controladores.

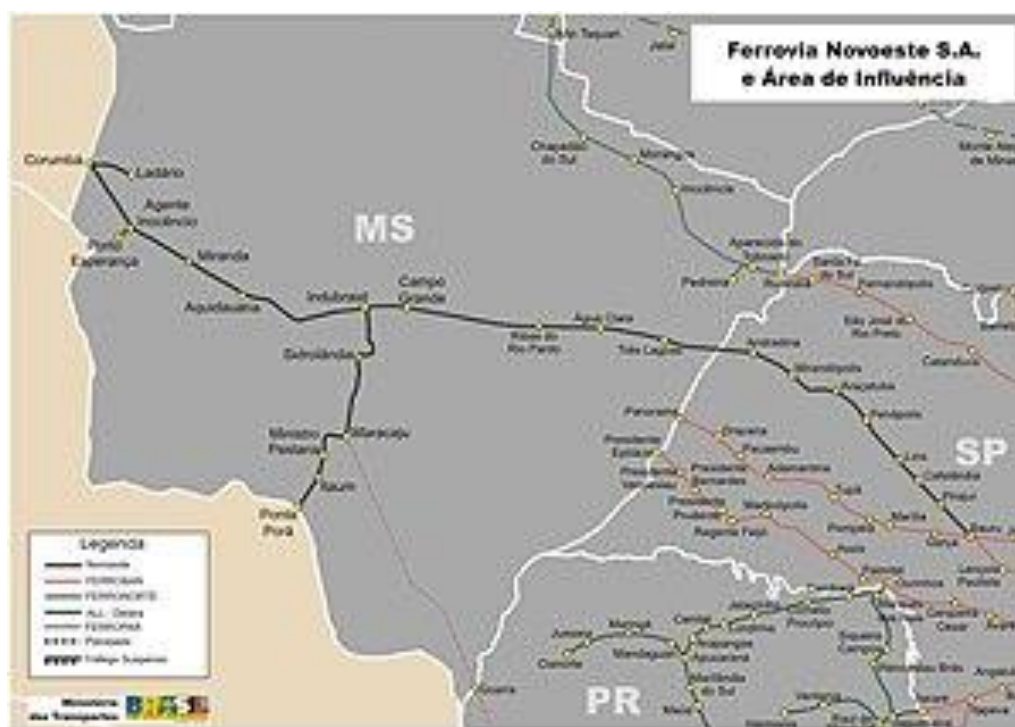


Figura 55 – Área de influência da Ferrovia Novoeste S.A.

¹⁴⁴ https://pt.wikipedia.org/wiki/Ferronorte_S/A – acessado em 14/3/2023 às 14:00 h.

¹⁴⁵ https://pt.wikipedia.org/wiki/Ferrovia_Novoeste_S/A – acessado em 14/3/2023 às 14:00 h.

A companhia foi fundada em 1997, como Ferrovia Sul *Atlântico*¹⁴⁶, uma das três primeiras Companhias a assumir os serviços ferroviários no Brasil após o processo de privatização da malha ferroviária brasileira. Sua concessão se estendia entre os estados do Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul.

Em 1999, a companhia passou a adotar o nome de América Latina Logística (ALL), após adquirir concessões para explorar ferrovias nas regiões central e nordeste da Argentina, pertencentes às companhias MESO ou FMGU - Ferrocarriles Mesopotámico General Urquiza e BAP - Ferrocarriles Buenos Aires al Pacífico.

Em 2001, adquiriu a Delara, empresa de transportes rodoviários no Brasil, e ampliou seu suporte logístico.

Em 2006, com a aquisição da Brasil Ferrovias e Novoeste, passou a atuar também em áreas estratégicas do Centro-Oeste e de São Paulo, tornando-se a maior companhia de logística com estrutura ferroviária do Brasil. A compra foi feita por meio do processo de troca de ações entre os controladores das empresas.

Seus ativos passaram a abranger a Malha Norte, Malha Oeste, Malha Sul e Malha Paulista das concessões originais da RFFSA, totalizando mais de 12.000 km de extensão, dos 29.000 km de linhas férreas existentes no Brasil, abrangendo os estados do Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, São Paulo, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul.

Em 2010, a ALL operava a mais extensa malha ferroviária da América do Sul, com 21.300 km de extensão, sendo detentora de concessões em uma área de cobertura que alcançava 75% do PIB do Mercosul, por onde passam 78% das exportações de grãos da região, rumo a alguns dos principais portos instalados no Brasil e na Argentina. A Companhia operava de forma integrada nos setores ferroviário e rodoviário, uma frota de 1.070 locomotivas, 31.000 vagões, 70 Road Railers (carretas bimodais que trafegam em ferrovias e rodovias) e 1.000 veículos entre próprios e agregados, e contava com unidades localizadas em pontos estratégicos para embarque e desembarque de carga.

Com 8.470 empregados diretos, entre próprios e terceiros, e 25 mil indiretos, distribuídos por mais de 30 unidades em seis estados do país, a ALL atuou em três segmentos de negócios no transporte ferroviário: commodities agrícolas, combustíveis e produtos industrializados. Além disso, prestou serviços rodoviários, operações de terminais e armazenagem. Foi considerada a "Empresa mais admirada" no segmento de logística, segundo ranking da Revista Carta Capital.

Em julho de 2011, a ALL formou com a transportadora Ouro Verde um empreendimento conjunto na área da logística rodoviária uma nova companhia chamada Ritmo Logística, na qual a ALL teve a participação de 65% e a Ouro Verde, 35%.

Em junho de 2013, o Governo Argentino cancelou o contrato da ALL por violações "graves" dos contratos, ao não investir e acumular multas no valor de 30 por cento da concessão. Até junho de 2013, operava também nas regiões de Paso de los Libres, Buenos Aires e Mendoza, na Argentina. A operação da empresa na Argentina estava sendo estrangulada por imposições do Governo estatizante de Cristina Kirchner e acabou tendo a concessão cassada sob a alegação de falta de investimentos e dívida de impostos.

Em 2015, se fundiu com a Rumo Logística do Grupo Cosan, que absorveu a ALL por meio do processo de troca de ações entre seus controladores.

6 – Rumo Logística

A Rumo *Logística*¹⁴⁷ foi fundada em 2008, pelo Grupo Cosan, como braço logístico das operações do grupo, atuando no segmento de transporte multimodal de cargas.

Em 2015, absorveu a América Latina Logística em um processo de troca de ações, incorporando 12.900 quilômetros de malha ferroviária, 19 milhões de toneladas de capacidade de elevação no Porto de Santos, 966 locomotivas, 28.000 vagões, 11.700 funcionários diretos e indiretos.

Atualmente é a maior Companhia de logística com estrutura ferroviária do Brasil, com mais de mais de 8.100 funcionários, aproximadamente 14 mil quilômetros de linhas, 1.500 locomotivas e 35.000 vagões, sendo que seus ativos abrangem a Malha Norte, Malha Oeste, Malha Sul e Malha Paulista das concessões originais da RFFSA, além do trecho central da Ferrovia Norte-Sul.

Hoje, a empresa opera 12 terminais de transbordo (tanto diretamente quanto em regime de parceria), com capacidade de armazenagem estática de aproximadamente 900 mil toneladas de grãos, açúcar e outras commodities.

A Companhia possui participação em seis terminais portuários, cinco deles no Porto de Santos (SP) e um no Porto de Paranaguá (PR), com capacidade de armazenar cerca de 1,3 milhão de toneladas e capacidade de carregamento de aproximadamente 29 milhões de toneladas por ano.

¹⁴⁶ https://pt.wikipedia.org/wiki/Am%C3%A9rica_Latina_Log%C3%ADstica_S/A – acessado em 14/3/2023 às 14:00 h.

¹⁴⁷ https://pt.wikipedia.org/wiki/Rumo_Log%C3%ADstica – acessado em 14/3/2023 às 14:00 h.

Em março de 2019, a empresa ganhou um leilão de concessão da Ferrovia Norte-Sul, que permite o uso de 1,5 mil quilômetros entre Estrela D'Oeste em São Paulo, até Porto Nacional no Tocantins. A oferta foi de R\$2,790 bilhões e a concessão dura 30 anos.

7 – Ferrovia Centro-Atlântica (FCA)



Figura 56 – Mapa da malha ferroviária operada pela FCA.

A Ferrovia Centro *Atlântica S/A*¹⁴⁸, mais conhecida como FCA, é uma concessionária de ferrovias criada no dia 1 de setembro de 1996 para operar parte da malha privatizada da RFFSA, Malha Centro-Leste Brasileira (7.080 km de trilhos em bitola métrica e mista), composta das seguintes superintendências regionais:

- SR-2 com sede em Belo Horizonte;
- SR-8 com sede em Campos dos Goytacazes; e
- SR7, com sede em Salvador.

Entre 2003 e 2011, a FCA faz parte do Grupo Vale e de 2011 em diante, passou a fazer parte da VLI. Em novembro de 2019, a VLI faz acordo extrajudicial com o Ministério Público Federal (MPF), em que se compromete a pagar R\$ 1,2 bilhão em indenização aos cofres do Tesouro Nacional, pelo período de cinco anos, como compensação pelos danos causados pelo descumprimento de cláusulas contratuais em contratos de concessão pública ferroviária que a FCA celebrou com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Relatório da ANTT de 2021 classifica a administração da FCA pela VLI Multimodal S.A, concessionária que gerencia esta ferrovia desde 1996, como um “prejuízo à coisa pública”, pois ela concentrou 90% da sua operação em somente 2.341 km dos 7.094 km totais da ferrovia e estaria reduzindo a cada ano a quantidade de seus clientes regulares.

Projetos

Projeto Noroeste de Minas Gerais

Em 2009, a FCA desenvolveu o projeto de criação de um corredor de exportação entre o Terminal de Pirapora (MG) e o Terminal de Produtos Diversos no Complexo Portuário de Tubarão, em Vitória (ES). O novo corredor permitiu maior competitividade e aumento da produção local de soja, milho, álcool e açúcar e do

¹⁴⁸ https://pt.wikipedia.org/wiki/Ferrovia_Centro-Atl%C3%A2ntica_S.A.
Companhia Mogiana de Estradas de Ferro

consumo de insumos como fertilizantes, defensivos e sementes, gerando mais renda e investimento para o Novo Corredor para exportação Centro-Leste.

Projeto Litorânea Sul

O outro grande projeto é o da construção da Variante Ferroviária Litorânea Sul (VFLS), que prevê uma nova ferrovia entre Cariacica e Cachoeiro do Itapemirim, no Espírito Santo, com 165 quilômetros de extensão e com um ramal que dá acesso ao polo industrial e de serviços de Anchieta. O novo trecho vai substituir o trecho ferroviário acidentado entre as duas cidades pelo interior capixaba.

Em 2007, a FCA aplicou recursos no projeto básico de engenharia e deu início ao processo de licenciamento ambiental. Em novembro, oito audiências públicas foram organizadas para que se conseguisse a anuência das populações das 11 cidades que serão cortadas pelo novo trecho ferroviário. Foi a primeira etapa de licenciamento ambiental da obra.

Patrimônio cultural

Desde 2001, a FCA é a empresa responsável pela manutenção e operação da Estrada de Ferro Oeste de Minas. Este complexo ocupa uma área de 35.000 m², sendo o maior centro de preservação da memória histórica ferroviária nacional e um dos mais importantes do mundo. Além disso, em maio de 2006, foi inaugurado o Trem da Vale¹⁴⁹, cuja operação é de responsabilidade da Ferrovia Centro-Atlântica.

8 – Ferrovia Sul Atlântico (FSA)

A Ferrovia Sul Atlântico S/A¹⁵⁰ iniciou suas atividades em 1 de março de 1997, operando a malha ferroviária dos estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

Em dezembro de 1998, por meio de um contrato operacional com a FERROBAN, passou a operar também a malha no trecho sul do estado de São Paulo.

Em agosto de 1999, a empresa adquiriu 7.000 km da malha ferroviária central e nordeste da Argentina, pertencentes às companhias MESO ou FMGU - Ferrocarriles Mesopotámico General Urquiza e BAP - Ferrocarriles Buenos Aires al Pacífico, dobrando a extensão de sua malha.

Após as aquisições na Argentina, a companhia foi renomeada, dando origem a América Latina Logística S/A - ALL.

¹⁴⁹ O Trem da Vale é uma linha ferroviária turístico-cultural para transporte de passageiros que liga as cidades de Mariana e Ouro Preto em Minas Gerais. Inaugurado em 5 de maio de 2006, foi idealizado graças a uma parceria entre a Vale, a Ferrovia Centro-Atlântica e a ABPF.

O Programa de Educação Patrimonial Trem da Vale envolve um conjunto de ações culturais voltadas à valorização do patrimônio cultural e natural das cidades históricas brasileiras de Ouro Preto e Mariana. Entre estas cidades, o programa pôs novamente em circulação a tradicional locomotiva a vapor Maria-Fumaça, revitalizando 18 quilômetros de trecho ferroviário das estações Ouro Preto, Mariana, Vitorino Dias e Passagem de Mariana. O turístico Trem da Vale faz passeios em horários e dias pré-determinados entre o trecho ferroviário mineiro mostrando as paisagens e a cultura regional através de vários ambientes que compõe o complexo histórico-cultural e educacional dos municípios de Ouro Preto e Mariana.

De 2006 a 2008 o programa atendeu cerca de 370 mil pessoas entre estudantes da rede pública e comunidades locais com cursos, oficinas e eventos, além de turistas que viajaram de trem e visitaram os espaços culturais das estações. https://pt.wikipedia.org/wiki/Trem_da_Vale - acessado em 10/05/2023 às 10:00h.

¹⁵⁰ https://pt.wikipedia.org/wiki/Ferrovia_Sul_Atl%C3%A2ntico_S/A - acessado em 10/05/2023 às 10:00h.



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO
Secretaria Geral Parlamentar
Departamento de Documentação e Informação

LEI N. 18

O Bacharel formado José Fernandes da Costa Pereira Junior, Presidente da Provincia de S. Paulo, etc., etc., etc.

Faço saber a todos os seus habitantes que a Assembléa Legislativa Provincial decretou, e eu sancionei, a seguinte Lei:

Art. 1º – O Governo concederá privilegio e garantia de juros de 7 % sobre o capital de 3,000:000\$000 á Companhia Nacional ou Estrangeira, que se organizar para construir uma estrada de ferro, de bitóla estreita, de Campinas a Mogy-mirim, sahindo do ponto que mais conveniente fôr um ramal para o Amparo.

§ 1º – O privilegio e garantia de juros serão concedidos sob as mesmas condições e clausulas das concessões feitas ás outras empresas de linhas ferreas na Provincia.

§ 2º – O governo estabelecerá no contrato que formar com a Companhia as clausulas precisas para sua fiscalisação, quer quanto á construcção da linha, quer quanto ao preço de cada kilometro de estrada, de modo a ficar bem determinado qual o capital garantido, e outrosim regulará o processo da tomada de contas da receita e despeza, marcando para este fim o systema de escripturação e os modelos e documentos que deverão ser fornecidos pela Companhia.

§ 3º – O Governo fará elevar a tarifa até o maximo necessario para cobrir a garantia de juros, não excedendo este maximo de 50 %.

§ 4º – Fica entendido que o privilegio não será concedido a quem pretenda organizar Companhia, mas á Companhia já constituída e organizada.

Art. 2º – O Governo mandará desde já fazer a exploração e levantar a planta da referida estrada de ferro o seu ramal, em cujo serviço poderá despender até a quantia de 30:000\$000, que deverá ser opportunamente reembolsada pela Companhia.

Art. 3º – Fica concedido á mesma Companhia privilegio, sem a garantia de juros, para prolongamento da linha até o Rio-Grande, Municipio da Franca, passando pela Villa de Casa Branca e Cidade da Franca, e terminando no mesmo Rio-Grande, no ponto que mais conveniente fôr.

Art. 4º – Ficão revogadas as disposições em contrario.

Mando, portanto, a todas as autoridades, a quem o conhecimento e execução da referida Lei pertencer, que a cumprão e fação cumprir tão inteiramente como nella se contém.

O Secretario desta Provincia a faça imprimir, publicar e correr

Dada no Palacio do Governo de S. Paulo, aos vinte e um dias do mez de Março do anno de 1872.

(L.S.)

José Fernandes da Costa Pereira Junior.

Carta de Lei, pela qual V. Exc. manda executar o Decreto da Assembléa Legislativa Provincial, que houve por bem sancionar, autorizando o Governo a conceder privilegio e garantia de juros de 7% sobre o capital de 3,000:000\$000 á Companhia Nacional, ou Estrangeira, que se organizar para construir uma estrada de ferro, de bitola estreita, de Campinas a Mogy-Mirim, sahindo do ponto, que mais conveniente for, um ramal para o Amparo, como acima se declara.

Para V. Exc. vêr.

Jeronymo Ghirlanda a fez.

Publicada na Secretaria do Governo de S. Paulo, aos vinte e um dias do mez de Março de 1872.

João Carlos da Silva Telles.

¹⁵¹ <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1872/lei-18-21.03.1872.html>.



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar

Departamento de Documentação e Informação

Decreto Nº 8.888, de 17 de fevereiro de 1883

Concede á companhia «Mogyana da estrada de ferro de Campinas a Mogymirim» autorização para funcionar e a aprovação dos seus estatutos.

Attendendo ao que Me requereu a companhia e Mogyana da estrada de ferro de Campinas a Mogymirim», organizada na provincia de S. Paulo e devidamente representada, e na conformidade da Minha immediata Resolução de 6 do corrente mez, tomada sobre o parecer da Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado, exarado em consulta de 18 de Outubro proximo findo, Hei bem por Conceder-lhe autorização para funcionar e Approvar os respectivos estatutos, com as modificações que com este baixam assignadas por Francisco do Rego Barros Barreto do Meu Conselho, Senador do Imperio, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim o tenha entendido e faça executar.

Palacio do Rio de Janeiro, em treze de Novembro de mil oitocentos setenta e dous, quinquagesimo primeiro da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Francisco do Rego Barros Barreto.

Modificações a que se refere o Decreto nº 5137 desta data

I No art. 3º, in fine, acrescente-se - e aprovados seus estatutos pelo governo imperial.

II No art. 54 e com referencia aos arts. 52 e 53 se expresse que o governo imperial não sanciona, com a aprovação dos estatutos, as obrigações entre o governo imperial e a companhia; sendo estas restrictas ás partes contractantes.

III No art. 73 substitua-se, no fim do primeiro periodo, a palavra - social - pela - realizado; e, no fim do segundo, acrescente-se: e ficará dependente da aprovação do governo imperial.

Palacio do Rio de Janeiro em 13 Novembro de 1872. - Francisco do Rego Barros Barreto.

Estatutos da companhia Mogyana da estrada de ferro de Campinas á Mogymirim, á que se refere o Decreto nº 5137 de 13 do corrente mez

CAPITULO I

DA COMPANHIA E SUA ORGANIZAÇÃO

Art. 1º Fica creada uma companhia ou sociedade anonyma que se denominará - Companhia Mogyana - que terá por fim construir uma estrada de ferro entre as cidades de Campinas e Mogymirim com um ramal para o Amparo, segundo a planta que fôr approvada pelo governo e de conformidade com os presentes estatutos, na fórma da lei provincial n. 18 de 21 de Março de 1872.

Art. 2º A séde da companhia e sua direcção geral estará na cidade da Campinas.

Art. 3º A companhia terá existencia de direito na data em que estiverem subscriptas pelo menos 8.000 acções do seu capital.

Art. 4º A duração da companhia será de 90 annos, ou por tanto tempo quanto fôr o privilegio concedido pelo governo imperial. Findo o prazo do privilegio, a companhia, a quem fica a propriedade garantida, poderá vender essa mesma propriedade ou prorogar a sua duração por prazo determinado, como convier, e fôr determinado pela assembléa geral dos accionistas.

CAPITULO II

DA ADMINISTRAÇÃO DA COMPANHIA

Art. 5º Os negocios da companhia serão regidos por uma directoria composta de cinco membros que se denominarão directores, dos quaes um será o presidente.

¹⁵² <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-5137-13-novembro-1872-551579-publicacaooriginal-68114-pe.html>.

Art. 6º Os cinco directores serão eleitos pela assembléa geral de accionistas. D'entre os directores o governo da provincia escolherá o presidente.

Art. 7º A eleição para director só poderá recahir em accionistas que tenham pelo menos 50 acções subscritas e registradas seis mezes antes da eleição.

Art. 8º As 50 acções de que se falla no artigo antecedente tornam-se inalienaveis e serão depositadas durante o exercicio da directoria.

Art. 9º Não poderão exercer conjunctamente os cargos de presidente e directores accionistas que forem sogro e genro, cunhados durante o cunhadio e parentes por consaguinidade até o segundo grão e socios de firmas sociaes.

Art. 10º Não poderá ser director aquelle que exercer emprego de confiança da companhia, ou tenha qué directa qué indirectamente interesse em algum contracto com ella. A superveniencia de qualquer destes factos importa a perda do lugar de director.

Art. 11º Os directores e os que substituirem a estes não poderão ser reeleitos dentro do primeiro anno contado do dia da substituição de conformidade com o § 13 do art. 2º da lei de 22 de Agosto de 1860.

Art. 12º A assembléa geral de accionistas fará de cinco em cinco annos a eleição de sua directoria, e annualmente a substituição de um dos membros desta. Não fica sujeita a esta disposição a primeira directoria que se eleger, que funcçãoará sem alteração alguma durante a construcção da estrada.

Art. 13º Para a substituição de que se falla no artigo antecedente, regulará a antiguidade, devendo ser substituido o director mais antigo no cargo. Em caso de igual antiguidade sahirá da directoria aquelle que a sorte designar.

Art. 14º Quando tenha de ser substituido o director escolhido pelo governo da provincia para presidente, o mesmo governo designará outro d'entre os que ficarem.

Art. 15º Para que possa a directoria funcçãoar é essencial a presença de tres directores pelo menos.

Art. 16º A directoria decide todos os negocios da companhia e para esse fim lhe são conferidos plenos poderes.

Art. 17º A' directoria compete:

§ 1º Estabelecer regulamento para reger os empregados da companhia.

§ 2º Formular regulamento para a direcção de todos os serviços, e em geral de tudo que respeita á construcção e custeio da estrada de ferro.

§ 3º Fazer com os governos geral e provincial, com outras companhias, ou com terceiras pessoas, todos os contractos necessarios para a boa marcha da empreza.

§ 4º Fazer todos os contractos geraes e parciaes necessarios para a construcção e custeio da estrada e para fornecimentos, materiaes, etc.

§ 5º Resolver se a execução das obras deve ser feita por administração ou por empreitadas, qué geraes, qué especiaes com tabella de preços, precedendo sempre hasta publica.

§ 6º Fazer aquisição de todos os bens moveis, ou immoveis, e de tudo quanto preciso fôr á empreza, podendo igualmente alheiar aquelles que se tornarem desnecessarios.

§ 7º Convocar a assembléa geral de accionistas nas épocas marcadas e todas as vezes que parecer precisa uma convocação extraordinaria.

§ 8º Organizar o balanço e relatorios semestraes, que devem ser apresentados á assembléa geral dos accionistas.

§ 9º Assignar os contractos que forem celebrados com o governo geral ou com o governo provincial.

§ 10 Assignar os titulos e cautelas das acções e emitir acções nos casos previstos nestes estatutos.

§ 11 Arrecadar os fundos da companhia e escolher o deposito mais conveniente para os mesmos.

§ 12 Annunciar as chamadas das acções respeitando as condições determinadas nestes estatutos.

§ 13 Formular e dirigir o plano da escripturação da companhia.

§ 14 Nomear e demittir livremente seus empregados; diminuir o numero destes, quando convier; marcar-lhes categoria e vencimentos.

§ 15 Fazer a distribuição de dividendos de seis em seis mezes, quando elle puder ter lugar, guardada a disposição do art. 54 destes estatutos.

§ 16 Decidir finalmente todas as questões, e regular todos os negocios da companhia, salvo os que são da competencia privativa da assembléa geral de accionistas.

Art. 18º O presidente é o executor das deliberações e resoluções da directoria.

Art. 19º Ao presidente compete:

Paragrapho unico. Assignar todos os contractos celebrados com a directoria, excepção feita dos contractos com os governos geral e provincial, a respeito dos quaes se guardará o que fica disposto no art. 17, § 9º destes estatutos.

Art. 20º Fallecendo ou demittindo-se algum dos directores, será chamado para substituil-o provisoriamente o accionista que tiver obtido maior numero de votos immediatamente aos cinco eleitos, até que se cumpra o disposto no art. 35, § 8º destes estatutos.

Art. 21º As funcções da directoria são gratuitas. O presidente, porém, será remunerado com uma gratificação nunca maior de 4.000\$ annuaes marcada pela assembléa geral dos accionistas.

Art. 22º A directoria reunir-se-ha ordinariamente de 15 em 15 dias e extraordinariamente todas as vezes que exijam os interesses da companhia.

Art. 23º As decisões da directoria serão tomadas por maioria de votos. No caso de empate, o presidente, além do seu voto como director, terá o voto de qualidade.

Art. 24º Na falta do presidente, fará suas vezes o director mais votado.

CAPITULO III DA ASSEMBLÉA GERAL

Art. 25º A assembléa geral é a reunião de todos os accionistas, ou pelo menos de um decimo delles que representem 4.000 acções.

Art. 26º A assembléa geral reunir-se-ha ordinariamente todos os semestres, e extraordinariamente todas as vezes que fôr convocada pela directoria. No primeiro caso haverá annuncios com antecedencia de 30 dias: no segundo com antecedencia de 20.

Art. 27º Tambem terá lugar a convocação extraordinaria pela directoria sempre que fôr isso requerido para o fim designado, por accionistas que representem uma decima parte do capital realizado.

Art. 28º A assembléa geral regularmente convocada e constituída, representa a totalidade dos accionistas e suas decisões são obrigatorias.

Art. 29º Os votos dos accionistas serão recebidos na seguinte razão: cada cinco acções dará um voto até 10; excedendo deste numero se contará um voto por cada 10 acções até 20; excedendo deste numero se contara um voto por cada 20 acções até 40, que será o maximo dos votos.

Não serão admittidos votos por procuração na eleição dos directores.

Art. 30º Não podará ser constituído procurador pessoa que não seja accionista, assim como nenhum procurador poderá reunir mais de 40 votos, isto além dos seus como accionista.

Art. 31º Para o accionista poder votar em qualquer reunião, que não tenha incorrido na penalidade do art. 40 destes estatutos, que tenha registrado e depositado suas acções no escriptorio da companhia: fazendo-se o registro com antecedencia de 60 dias, e o deposito com antecedencia de 15, em relação ao dia da reunião.

Art. 32º Para votar na eleição de directores, exige-se que o accionista registre e deposite suas acções no escriptorio da companhia 90 dias antes da eleição. Deste deposito e do mencionado no artigo antecedente, dar-se-ha uma cautela ao accionista.

Art. 33º Em cada sessão ordinaria, a directoria apresentará á assembléa geral o balanço das contas e o relatorio. O balanço trará a demonstração minuciosa do estado da companhia; deverá apontar o capital social, referindo-se a tudo quanto represente o debito e o credito da companhia, a demonstração da conta de ganhos e perdas, e conterà finalmente todas as explicações para esclarecimento dos accionistas.

Art. 34º Apresentado o balanço e relatorio, a assembléa geral elegerá uma commissão de exame de contas, composta de cinco membros, para dar parecer a respeito. O parecer da commissão, acompanhado das peças sobre que versar, será sujeito á discussão e approvação dos accionistas mil assembléa geral, especialmente convocada para esse fim.

Art. 35º Todo accionista terá direito de examinar pessoalmente o balanço, os livros da companhia e quaesquer papeis ou documentos della. Esta faculdade, porém, será limitada a um dia por mez, o qual será designado pela directoria.

Art. 36º A' assembléa compete:

§ 1º Eleger os directores.

§ 2º Deliberar e resolver sobre quaesquer propostas da directoria ou dos accionistas.

§ 3º Mandar proceder a exames da administração sem limitação alguma, nomeando delegados especiaes para esse fim.

§ 4º Autorizar a directoria a contrahir emprestimos, marcando-lhe o modo e condições.

§ 5º Autorizar e determinar o augmento do capital na fórmula do art. 7 destes estatutos além da quantia garantida pelo governo da provincia.

§ 6º Deliberar sobre a renuncia de garantia de juros por parte do governo da provincia.

§ 7º Marcar gratificação ao presidente.

§ 8º Eleger director que substitua o que houver fallecido ou se tiver demittido.

§ 9º Resolver sobre a venda ou cessão da estrada, dissolução da companhia ou incorporação della a outras companhias.

§ 10 No caso de venda da linha, resolver se deve a companhia empregar seu capital reembolsado na continuação da estrada de ferro até outro ponto, salvo os direitos de terceiro, sendo licito ao accionista, que quizer, retirar seus capitais.

§ 11 Resolver a modificação dos presentes estatutos, ficando qualquer modificação dependente do governo imperial.

§ 12 Eleger o presidente e secretario em suas reuniões.

Art. 37º As decisões em assembléa geral serão tomadas pela maioria de votos representados: porém as decisões sobre os §§ 4º, 5º, 6º, 7º, 9º, 10º e 11º do artigo antecedente só poderão ser tomadas em assembléa

geral expressamente convocado para tal fim e por dous terços pelo menos de votos representados. - As decisões de ordens serão decididas por maioria relativa dos accionistas presentes, não se contando os votos pela forma determinada no art. 29.

CAPITULO IV

DO CAPITAL SOCIAL DOS DIREITOS E DEVERES DOS ACCIONISTAS

Art. 38º O capital social da companhia Mogyana será de tres mil contos, divididos em acções de duzentos mil réis cada uma.

Art. 39º As acções são realizaveis em prestações nos prazos que forem marcados ou pela forma determinada nestes estatutos.

Art. 40º As chamadas serão feitas segundo as necessidades da companhia na razão do valor estimativo das despesas que tiverem de ser feitas com os trabalhos da estrada e serão annunciadas com o prazo de trinta dias pelo menos.

Art. 41º O accionista que não realizar a respectiva entrada no prazo da chamada perderá em beneficio da sociedade as entradas anteriormente verificadas.

Art. 42º O accionista impontual poderá justificar-se perante a directoria allegando os motivos que o impediram de fazer sua entrada no tempo competente. Se sua justificação fôr attendida poderá mandar receber posteriormente as entradas demoradas, exigindo nestes casos juros pela mora que serão contados na razão de reais um por cento do que na occasião se cobrar na caixa filial do banco do Brasil em S. Paulo, durante o periodo que occorra a impontualidade.

Art. 43º A directoria tem direito a declarar em commissio as acções sobre que occorra a impontualidade, devendo publicar que ficam nullas e sem vigor, effectuando a omissão de outras que as substituam.

Art. 44º As acções serão ao portador; poderá porém a directoria declarar no verso o nome do possuidor que assim o exija.

Art. 45º A transferencia das acções realiza-se por qualquer modo válido em direito. Não póde porém essa transferencia ter lugar por modo algum senão, depois de realizado um quarto do seu valor (lei de 22 de Agosto de 1860, art. 2º, § 5º).

Art. 46º Por endosso só é permittida a transferencia depois que se houver recolhido o capital integral das acções emittidas.

Art. 47º No escriptorio da companhia haverá um registro nominal de todos os possuidores de acções. As transferencias serão averbadas por acto lançado em livro competente.

Art. 48º As depezas de taxa e outras com a transferencia de cada acção não poderão exceder a quantia de 1\$000.

Art. 49º No caso de perda ou extravio de uma ou mais acções da companhia, a directoria substituirá os titulos perdidos por outros que serão entregues a quem de direito pertençam, depois de feitos os competentes annuncios, e de adoptar todas as necessarias cautelas, de modo a inutilisar completamente os titulos perdidos.

Art. 50º Cada acção é indivisivel em relação á companhia e deve ser representada por uma unica pessoa, quaesquer que sejam os contractos de que haja sido objecto.

Art. 51º Os credores ou herdeiros do accionista não poderão arrestar sob qualquer pretexto a propriedade de quaesquer objectos, que sejam da companhia, salvo os direitos que lhes compitam sobre os titulos ou acções que pertençam a seus devedores.

CAPITULO V

DOS JUROS, DOS DIVIDENDOS DO FUNDO DE RESERVA

Art. 52º Durante a construcção da estrada de ferro de Campinas a Mogymerim e do ramal para o Amparo o governo da provinda garante sete por cento de juros sobre o capital que fôr desembolsado.

Art. 53º Os accionistas receberão sete por cento pagos pelo governo provincial sobre o capital desembolsado, mas os pagamentos só deverão ser annunciados depois de effectivamente recebidos os juros pela directoria, de tal sorte que em nenhum caso, ainda temporariamente, parte do capital seja empregado em dividendo.

Art. 54º Depois de construida a estrada o governo da provincia completará os sete por cento garantidos; se por ventura os lucros liquidos da companhia não atingirem esse quantum: e pagal-os-ha por inteiro até o maximo de sete por cento, se a companhia não auferir lucro algum.

Art. 55º Todos os semestres, em vista das contas e documentos, a directoria proporá á assembléa geral dos accionistas o pagamento de um dividendo que esteja calculado e a assembléa geral resolverá se deve o dividendo ser pago ou não.

Art. 56º Logo que os lucros liquidos excedam a dez por cento, o governo da provincia entrará em partilha igual com a companhia no excesso dos dez por cento.

Art. 57º Esta partilha, que é uma compensação dos 7 por cento garantidos pela provincia, se effectuará so até o reembolso da quantia despendida por ella.

Art. 58º A directoria deduzirá annualmente dos lucros liquidos uma quantia correspondente a seis decimos por cento sobre o capital para formar seu fundo de reserva. Esta quantia poderá ser empregada em apolices da divida publica, acções da companhia, ou pelo modo que mais conveniente julgue a directoria, com approvação da assembléa geral dos accionistas.

Art. 59º O fundo de reserva é destinado a representar no fim do prazo da duração da companhia o capital com que se constitue, e a acudir ás necessidades extraordinarias provenientes de força maior. Nunca porém será applica ao pagamento das multas em que incorra a companhia.

CAPITULO VI

DA DISSOLUÇÃO DA COMPANHIA E SUA LIQUIDAÇÃO

Art. 60º A companhia será dissolvida:

§ 1º Expirando o prazo marcado para sua duração, se a assembléa geral de accionistas não resolver o contrario.

§ 2º Pela venda ou cessão da estrada a diversa companhia, ou pela sua incorporação com outra.

§ 3º Pela perda de dous terços do seu capital.

§ 4º Mostrando-se que a companhia não pôde preencher seu fim.

§ 5º Por todos outros meios em direito estabelecidos a respeito de sociedades anonymas e companhias.

Art. 61º Dissolvida a companhia entrará alta em liquidação.

Art. 62º A liquidação será feita promiscuamente pela companhia e pelo governo provincial, elegendo a assembléa geral tres liquidadores, que serão em todo caso accionistas, e o governo provincial dous.

Art. 63º A commissão liquidadora procederá na fórmula das disposições da legislação commercial.

Art. 64º Feita a lequidação e a proposta de partilhas serão esses trabalhos apresentados á directoria, que convocará a assembléa geral extraordinaria.

Art. 65º A assembléa geral resolverá por dous terços dos votos representados, se devem ser approvadas a liquidação e proposta de partilha.

Art. 66º Approvada a liquidação e proposta de partilha nenhuma accionista poderá mais reclamar.

CAPITULO VII

DA FISCALISAÇÃO DO GOVERNO DA PROVINCIA

Art. 67º O governo da provincia tem o direito de fiscalisar todos os trabalhos e operações da companhia nos seus diversos serviços.

Art. 68º Para esse fim ser-lhe-ha licito o exame dos livros da escripturação da companhia e de todos os documentos á mesma pertencentes. A directoria lh'os franqueará sempre que houver exigencia.

CAPITULO VIII

DISPOSIÇÕES GERAES

Art. 69º O contrario para a construcção da estrada de Ferro de Campinas a Mogymerim com um ramal para o Amparo, tal qual fôr publicado, e depois de approvado pelo governo geral, será parte integrante dos presentes estatutos e ambos entender-se-hão aceitos e approvados por todos aquelles que subscreverem acções da companhia ou em qualquer tempo forem dellas possuidores.

Art. 70º A companhia poderá ter agencias em diversas localidades da provincia, dentro ou fóra do Imperio, como melhor convier, sendo necessario e indispensavel a approvação do governo geral, quanto as que forem estabellecidas no exterior. Estas agencias actuarão pela força dos poderes que lhes forem conferidos pela directoria.

Art. 71º A assembléa geral resolverá se a directoria deve estabelecer agencias e que poderes lhes deve conferir.

Art. 72º A companhia poderá vender a estrada e seu privilegio uma vez concluida ella, ou mesmo durante a sua construcção por deliberação da assembléa geral dos accionistas de accôrdo com o governo provincial.

Art. 73º Se tornar-se necessario o augmento do capital para construcção da linha contractada, a assembléa geral dos accionistas poderá autorizar uma nova emissão de acções ou determinar que a companhia levante emprestimo, que nunca poderá exceder a um terço do capital social.

O augmento do capital porém; sob qualquer das fórmias indicadas, não gozará da garantia de juros pagos pela provincias.

Art. 74º No caso de vir a ser desfalcado o capital da companhia em quantia equivalente a 20 % de sua total importancia, a assembléa geral poderá autorizar a emissão supplementar de acções, ou levantamento de emprestimo, salva sempre a responsabilidade dos gerentes, na fórmula da lei. Nesta hypothese, porém, nem as acções emittidas, nem o emprestimo levantado, gozarão do privilegio da garantia de juros por parte da provincia.

Art. 75º Depois de concluída a estrada de ferro de Campinas á Mogymirim e ramal do Amparo, serão fixadas as taxas de transito de accôrdo com o governo provincial.

Art. 76º Logo que os lucros líquidos da companhia excedam em 2 annos consecutivos, a 12 %, deverão ser modificadas as taxas de transito de accôrdo com o governo da provincia. A diminuição nos preços das taxas de caras deverá começar pelos generos destinados á alimentação publica, e nos preços das taxas de passageiros pelos lugares de 2ª classe.

Art. 77º Não se pagarão dividendos aos accionistas enquanto o capital social, desfalcado em virtude de perdas não fôr integralmente restabelecido na fôrma do art. 5º § 17, do Decreto nº 2711 de 19 de Dezembro de 1869.

Art. 78º Os accionistas são responsaveis pelo valor das acções que lhes forem destribuidas. - (Seguem-se as assignaturas.)

Este texto não substitui o original publicado no Coleção de Leis do Império do Brasil de 1872

Publicação:

Coleção de Leis do Império do Brasil - 1872, Página 1085 Vol. 2 pt. II (Publicação Original)

Decreto Nº 8.888, de 17 de fevereiro de 1883¹⁵³



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO
Secretaria Geral Parlamentar
Departamento de Documentação e Informação

Decreto Nº 8.888, de 17 de fevereiro de 1883

Concede á Companhia da estrada de ferro Mogyana autorização para prolongar a mesma estrada, do ponto mais conveniente até á margem esquerda do rio Grande em direcção á cidade de Uberaba, com um ramal para os Poços de Caldas, na Provincia de Minas Geraes, e garantia de juros de 6 % ao anno, pelo prazo de 20 annos, até ao maximo capital de 7.000:000\$, para a construcção do mesmo prolongamento e seu ramal.

Attendendo ao que Me requereu a Companhia da estrada de ferro Mogyana, Hei por bem Conceder-lhe autorização para prolongar a mesma estrada do ponto mais conveniente até á margem esquerda do rio Grande, em direcção á cidade de Uberaba, com um ramal para os Poços de Caldas, na Provincia de Minas Geraes; e bem assim, de conformidade com a Lei n. 3139 de 21 de Outubro do anno passado, a garantia de juros de 6 % ao anno, pelo prazo de 20 annos, sobre o capital que fôr effectivamente empregado na construcção do referido prolongamento e ramal, até ao maximo de 7.000:000\$, mediante as clausulas que com este baixam, assignadas por Henrique d'Avila, do Meu Conselho, Senador do Imperio, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro em 17 de Fevereiro de 1883, 62º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Henrique d'Avila.

Clausulas a que se refere o Decreto n. 8888 desta data

I

E' concedido á Companhia da estrada de ferro Mogyana, na fôrma da Lei n. 3139 de 21 de Outubro de 1882, privilegio por 50 annos para a construcção, uso e gozo do prolongamento da mesma estrada de ferro desde o ponto mais conveniente até á margem esquerda do rio Grande, na Provincia de S. Paulo, e bem assim de um ramal para os Poços de Caldas, na Provincia de Minas Geraes.

Além do privilegio, o Governo concede os seguintes favores:

1º - Cessão gratuita de terrenos devolutos e nacionaes, e bem assim dos comprehendidos nas sesmarias e posses, excepto as indemnizações que forem de direito, para o leito da estrada, estações, armazens e outras obras especificadas no respectivo contrato.

2º - Direito de desapropriar, na fôrma do Decreto n. 816 de 10 de Julho de 1855, os terrenos de dominio particular, predios e bemfeitorias, que forem precisos para as obras de que trata o paragrapho antecedente.

¹⁵³ <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-8888-17-fevereiro-1883-544293-publicacaooriginal-55313-pe.html>

3º - Uso das madeiras e outros materiaes existentes nos terrenos devolutos e nacionaes, indispensaveis para a construcção da estrada.

4º - Isenção de direitos de importação sobre os trilhos, machinas, instrumentos e mais objectos destinados á construcção, bem como sobre o carvão de pedra indispensavel para as officinas e custeio da estrada.

Esta isenção não se fará effectiva emquanto a companhia não apresentar, no Thesouro Nacional ou na Thesouraria de Fazenda da provincia, a relação dos sobreditos objectos, especificando a respectiva quantidade e qualidade, que aquellas repartições fixarão annualmente, conforme as instrucções do Ministerio da Fazenda.

Cessarà o favor, ficando a companhia sujeita á restituição dos direitos que teria de pagar e à multa do dobro desses direitos imposta pelo Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, ou pelo da Fazenda, si se provar que ella alienou, por qualquer titulo, objectos importados, sem que precedesse licença daquelles Ministerios, ou da Presidencia da provincia, e pagamento dos respectivos direitos.

5º - Preferencia, em igualdade de circumstancias, para lavra de minas na zona privilegiada, sendo expresso em contrato especial o numero de datas que o Governo julgue conveniente conceder, bem como as condições a que deve ficar sujeita a empresa.

6º - Preferencia para aquisição de terrenos devolutos existentes á margem da estrada; effectuando-se a venda em lotes alternados, de maneira que, sendo o primeiro da companhia, o segundo ficará pertencendo ao Estado, e assim por diante, e pelo preço minimo da Lei de 18 de Setembro de 1850 si a companhia os distribuir por immigrants ou colonos que importar e estabelecer, não podendo, porém, vendel-os a estes, devidamente medidos e demarcados, por preço excedente ao que fôr marcado pelo Governo.

Mogiana Essa preferencia só terá logar durante a construcção da estrada. Si, decorridos cinco annos depois de concluida a estrada, não tiverem os terrenos sido distribuidos a immigrants, a companhia os adquirira á razão do preço maximo da lei, indemnizando o Estado da differença que estiver por pagar.

II

A companhia terá representante junto ao Governo Imperial para tratar do que disser respeito á execução do contrato que com o mesmo Governo celebrar em virtude da presente concessão.

Todas as duvidas e questões que se suscitarem serão resolvidas de accôrdo com a legislação brasileira e pelos Tribunaes brasileiros.

III

Dentro do prazo de 12 mezes, a contar da data da publicação deste decreto, a companhia apresentará os estudos preliminares para a determinação dos pontos iniciaes e terminaes, bem como do melhor traçado do prolongamento e do ramal de Caldas.

Esse estudo preliminar consistirá no reconhecimento geral de toda a extensão do prolongamento da linha principal e ramal de Caldas, tendo por fim a fixação dos pontos inicial e terminal e dos principaes pontos intermedios.

Como resultado dos mesmos estudos serão apresentados ao Governo:

1º - Uma planta geral na escala de 1 por 20.000, indicando approximadamente os principaes pontos obrigados do traçado e a topographia da zona percorrida pelo mesmo.

2º - Relatorios justificativos dos traçados da estrada e do ramal, mencionando as principaes condições technicas, a importancia de sua construcção, sob os pontos de vista commercial e estrategico, e todas as observações que parecerem uteis.

Os trabalhos do prolongamento começarão no prazo de 12 mezes a contar da data da mesma publicação, devendo os prazos de conclusão ser determinados por occasião da approvação dos estudos preliminares.

Quer os estudos preliminares, quer os definitivos, de que trata a clausula 5ª, serão considerados approvados si no prazo de 90 dias, contados da data da sua apresentação, nenhuma decisão houver por parte do Governo.

IV

Os trabalhos de construcção não poderão ser encetados sem prévia autorização do Governo; para isso os projectos de todos esses trabalhos serão organizados em duplicata e submittidos á approvação do mesmo Governo. Um dos exemplares será devolvido á companhia com o - visto - do Chefe da Directoria das Obras Publicas do Ministerio da Agricultura e o outro ficará archivado no mesmo Ministerio.

V

Nos prazos que forem determinados por occasião da approvação dos estudos preliminares, a companhia apresentará os estudos definitivos da estrada e o orçamento para a fixação do capital garantido, os quaes constarão dos seguintes documentos:

I. A planta geral das linhas concedidas o um perfil longitudinal com indicação dos pontos obrigados de passagem.

O traçado será indicado por uma linha vermelha e continua sobre a planta geral, na escala de 1 por 4.000, com indicação dos raios de curvatura, e a configuração do terreno representada por meio de curvas de nivel equidistantes de tres metros; e bem assim em uma zona de 80 metros, pelo menos, para cada lado,

os campos, matas, terrenos pedregosos, e, sempre que fôr possível, as divisas das propriedades particulares, as terras devolutas e minas.

Nessa planta serão indicadas as distancias kilometricas contadas do ponto de partida da estrada de ferro, a extensão dos alinhamentos rectos, e bem assim a origem, a extremidade, o desenvolvimento, o raio e sentido das curvas.

O perfil longitudinal será feito na escala de 1 por 400 para as alturas, e de 1 por 4.000 para as distancias horizontaes, mostrando respectivamente por linhas pretas e vermelhas o terreno natural e as plataformas dos côrtes e aterros. Indicará, por meio de tres linhas horizontaes, traçadas abaixo do plano de comparação:

- 1º As distancias kilometricas, contadas a partir da origem da estrada de ferro;
- 2º A extensão e indicação das rampas e contra-rampas e a extensão dos patamares;
- 3º A extensão dos alinhamentos rectos e o desenvolvimento e raios das curvas.

No perfil longitudinal e na planta será indicada a posição das estações, paradas, obras d'arte e vias de comunicação transversaes.

O perfil longitudinal será acompanhado por um certo numero de perfis transversaes, inclusive o perfil-tipo da estrada de ferro.

Esses perfis serão feitos na escala de 1 por 100.

O traçado e o perfil longitudinal poderão ser apresentados por secções, comtanto que estas se estendam de um ponto de passagem obrigado a um outro, e que no prazo marcado tenham sido apresentadas todas as secções.

II. Projectos especificados de todas as obras necessarias para o estabelecimento da estrada, suas estações e dependencias, bem como as plantas de todas as propriedades que fôr necessario adquirir por meio de desapropriação.

Os projectos das obras d'arte compor-se-hão do projecções horizontaes e verticaes, e de côrtes transversaes e longitudinaes, na escala de 1 por 100.

Os projectos das estações mais importantes e das pontes poderão, mediante prévia concessão do Governo, ser apresentados á medida que tiverem do ser executados.

III. A relação das pontes, viaductos, pontilhões e boeiros, com as principaes dimensões, posição na linha, systema de construção e quantidade de obra;

A tabella da quantidade de excavações necessarias para executar-se o projecto, com indicação da classificação approximada dos materiaes e das distancias médias de transporte;

A tabella dos alinhamentos, raios de curvas, cotas de declividade e suas extensões;

As cadernetas authenticadas das notas das operações topographicas, geodesicas e astronomicas feitas no terreno;

Os desenhos dos trilhos e accessorios, em grandeza de execução;

Series e tabellas de preços de unidades simples e compostas.

IV. A companhia deverá tambem apresentar os dados e informações que tiver colligido sobre a população, industria, commercio, riqueza e composição mineralogica da zona percorrida pela estrada, no seu prolongamento e no ramal de Caldas.

VI

Antes de resolver sobre os projectos submettidos á sua approvação, poderá o Governo mandar proceder, a expensas da companhia, ás operações graphicas necessarias ao exame dos projectos e poderá modificar esses projectos como julgar conveniente.

O Governo poderá designar os pontos em que devem ser estabelecidas as estações e paradas.

A companhia não poderá, sem autorização expressa do Governo, modificar os projectos approvados.

Todavia, não obstante a approvação do perfil longitudinal, a companhia poderá fazer as modificações necessarias ao estabelecimento das obras d'arte, passagens de nivel e paradas indicadas no projecto aprovado.

A approvação dos projectos apresentados pela companhia não poderá ser invocada para justificar a revogação de nenhuma destas condições.

VII

Procurar-se-ha dar ás curvas o maior raio possível.

O raio minimo será de 100 metros no prolongamento e de 80 metros no ramal de Caldas.

As curvas dirigidas em sentidos contrarios deverão ser separadas por uma tangente de 10 metros, pelo menos.

A declividade maxima será de 3 %.

A estrada será dividida em secções de serviço de locomotivas, procurando-se em uma destas uniformar as condições technicas de modo a effectuar o melhor aproveitamento de força dos motores.

As rampas, contra-rampas e patamares serão ligados por curvas verticaes de raios e desenvolvimento convenientes. Toda a rampa seguida de uma contra-rampa será separada desta por um patamar de 30 metros, pelo menos; nos tunneis e nas curvas de pequenos raios se evitará o mais possível o emprego de fortes declives.

Sobre as grandes pontes e viaductos metallicos, bem como á entrada dessas obras, se procurará não empregar curvas de pequenos raios ou as fortes declividades, afim de evitar a producção de vibrações nocivas ás juntas e articulações das diversas peças.

As paradas e estações serão de preferencia situadas sobre porção da linha em recta e de nivel.

VIII

A estrada será de via singela, mas terá os desvios e linhas auxiliares que forem necessarios para o movimento dos trens.

A distancia entre as faces internas dos trilhos será de um metro.

As dimensões do perfil transversal serão sujeitas á approvação do Governo.

As valletas longitudinaes terão as dimensões e declives necessarios para dar prompto escoamento ás aguas.

A inclinação dos taludes dos córtes e aterros será fixada em vista da altura destes e da natureza do terreno.

IX

A companhia executará todas as obras d'arte e fará todos os trabalhos necessarios para que a estrada não crêe obstaculo algum ao escoamento das aguas, e para que a direcção das outras vias de comunicação existentes não receba senão as modificações indispensaveis e precedidas de approvação do Governo. Os cruzamentos com as ruas ou caminhos publicos poderão ser superiores, inferiores ou, quando absolutamente se não possa fazer por outro modo, de nivel, construindo, porém, a companhia, a expensas suas, as obras que os mesmos cruzamentos tornarem necessarias, ficando tambem a seu cargo as despesas com os signaes e guardas que forem precisos para as cancellas, durante o dia e a noite. Terá, nesse caso, a companhia o direito de alterar a direcção das ruas ou caminhos publicos, com o fim de melhorar os cruzamentos ou de diminuir o seu numero, precedendo consentimento do Governo e, quando fôr de direito, da Camara Municipal, e sem que possa perceber qualquer taxa pela passagem nos pontos de intersecção.

Executará as obras necessarias a passagem das aguas utilizadas para abastecimento ou para fins industriaes ou agricolas, e permitirá que, com identicos fins, taes obras se effectuem em qualquer tempo, desde que dellas não resulte damno á propria estrada.

A estrada de ferro não poderá impedir a navegação dos rios ou canaes e, nesse intuito, as pontes ou viaductos sobre os rios e canaes terão a capacidade necessaria, para que a navegação não seja embaraçada.

Em todos os cruzamentos superiores ou inferiores com as vias de comunicação ordinarias o Governo terá o direito de marcar a altura dos vãos dos viaductos, a largura destes, e a que deverá haver entre os parapeitos em relação ás necessidades da circulação da via publica que ficar inferior.

Nos cruzamentos de nivel os trilhos serão collocados sem saliencia nem depressão sobre o nivel da via de comunicação que cortar a estrada de ferro, de modo a não embaraçar a circulação de carros e carroças.

O eixo da estrada de ferro não deverá fazer com o da via de comunicação ordinaria um angulo menor de 45°.

Os cruzamentos de nivel terão sempre cancellas ou barreiras, vedando a circulação da via de comunicação ordinaria na occasião da passagem dos trens; havendo, além disso, uma casa de guarda todas as vezes que o Governo reconhecer essa necessidade.

X

Nos tunneis, como nos viaductos inferiores, deverá haver um intervallo livre nunca menor de 1^m.50 de cada lado dos trilhos. Além disso, haverá de distancia em distancia no interior dos tunneis nichos de abrigo.

As aberturas dos poços de construcção e ventilação dos tunneis serão guarnecidas de um parapeito de alvenaria de dous metros de altura e não poderão ser feitas nas vias de comunicação existentes.

XI

A companhia empregará materiaes de boa qualidade na execução de todas as obras, e seguirá sempre as prescripções da arte, de modo que obtenha construcções perfeitamente solidas.

O systema e dimensões das fundações das obras d'arte serão fixados por occasião da execução, tendo em attenção a natureza do terreno e as pressões supportadas, de accôrdo entre a companhia e o Governo. A companhia será obrigada a ministrar os aparelhos e pessoal necessarios ás sondagens e fincamento de estacas de ensaio, etc.

Nas superstructuras das pontes as vigas de madeira só poderão ser empregadas provisoriamente, devendo ser substituidas por vigas metallicas, logo que o Governo o exija. O emprego do ferro fundido em longerões não será tolerado.

Antes de entregues á circulação, todas as obras d'arte serão experimentadas, fazendo-se passar e repassar sobre ellas com diversa velocidade e depois estacionar algumas horas um trem composto de locomotivas ou, em falta destas, de carros de mercadorias quanto possivel carregados.

As despesas destas experiencias correrão por conta da companhia.

XII

A companhia construirá todos os edificios e dependencias necessarios para que o trafego se effectue regularmente e sem perigo para a segurança publica.

As estações conterão salas de espera, bilheteira, accommodation para o agente, armazens para mercadorias, caixas d'agua, latrinas, mictorios, rampas de carregamento e embarque de animaes, balanças, relogios, lampeões, desvios, cruzamentos, chaves, signaes e cercas.

As estações e paradas terão mobilia apropriada.

Os edificios das estações e paradas terão do lado da linha uma plataforma coberta, para embarque e desembarque dos passageiros.

As estações e paradas terão dimensões de accôrdo com a sua importancia. O Governo poderá exigir que a companhia faça nas estações e paradas os augmentos reclamados pelas necessidades da lavoura, commercio e industria.

XIII

A companhia fornecerá o material rodante correspondente a extensão do prolongamento e do ramal e composto de locomotivas, alimentadores (tenders), carros de 1ª e 2ª classes para passageiros, carros espeziaes para o serviço do Correio, vagões de mercadorias, inclusive de gado, lastro, freio, e, finalmente, carros para conducção de ferro, madeiras, etc., indicados no orçamento.

Todo o material será construido com os melhoramentos e commodidades que o progresso tiver introduzido no serviço de transportes por estradas de ferro e segundo o typo que fôr adoptado de accôrdo com o Governo, de modo a poder circular na linha principal e no prolongamento.

O Governo poderá prohibir o emprego de material que não estiver nestas condições.

A companhia deverá fornecer o trem rodante proporcionalmente á extensão de cada uma das secções em que se dividir a estrada, e que a juizo do Governo deva ser aberta ao transito publico, e si nesta secção o trafego exigir, a juizo do fiscal por parte do Governo, maior numero de locomotivas, carros de passageiros e vagões que proporcionalmente a ellas caibam, a companhia será obrigada, dentro de seis mezes depois de reconhecida aquella necessidade por parte do Governo e della sciente, a augmentar o numero de locomotivas, carros de passageiros, vagões e mais material exigido pelo fiscal por parte do Governo, comtanto que tal augmento fique dentro dos limites estabelecidos no primeiro periodo desta clausula.

A companhia incorrerá na multa de dous a cinco contos de réis por mez de demora, além dos seis mezes, que lhe são concedidos para o augmento do trem rodante acima referido.

E, si passados seis mezes mais, além do fixado para o augmento, este não tiver sido feito, o Governo fornecerá o dito augmento de material por conta da companhia.

XIV

Todas as indemnizações e despesas motivadas pela construcção, conservação, trafego e reparação da estrada de ferro e seu ramal correrão exclusivamente, e sem excepção, por conta da companhia.

XV

A companhia será obrigada a cumprir as disposições do Regulamento de 26 de Abril de 1857, e bem assim quaesquer outras da mesma natureza, que forem decretadas para segurança e policia das estradas de ferro, uma vez que as novas disposições não contrariem as clausulas desta concessão.

XVI

A companhia será obrigada a conservar com cuidado durante todo o tempo da concessão, e a manter em estado que possam perfeitamente preencher o seu destino, tanto a estrada de ferro e suas dependencias, como o material rodante, sob pena de multa, suspensão da concessão, ou de ser a conservação feita pelo Governo, á custa da companhia. No caso de interrupção do trafego, excedente de 30 dias consecutivos, por motivo não justificado, o Governo terá o direito de impôr uma multa por dia de interrupção igual á renda liquida do dia anterior a ella, e restabelecerá o trafego, correndo as despesas por conta da companhia.

XVII

O Governo poderá realizar em toda a extensão da estrada as construcções necessarias ao estabelecimento de uma linha telegraphica de sua propriedade, usando ou não, como melhor lhe parecer, dos mesmos postes das linhas telegraphicas que a companhia é obrigada a construir em toda a extensão da estrada, responsabilizando-se a mesma companhia pela guarda dos fios, postes eapparelhos electricos que pertencerem ao Governo.

Emquanto isto não se realizar, a companhia é obrigada a expedir telegrammas do Governo com 50 % de abatimento da tarifa estabelecida para os telegrammas particulares.

XVIII

Durante o tempo da concessão o Governo não concederá outras estradas de ferro dentro de uma zona de 20 kilometros, limitada por duas linhas parallelas ao eixo da estrada.

O Governo reserva-se o direito de conceder outras estradas, que, tendo o mesmo ponto de partida e direcções diversas, possam approximar-se e até cruzar a linha concedida, comtanto que, dentro da referida zona, não recebam generos ou passageiros.

XIX

A fiscalisação do prolongamento e ramal e do respectivo serviço será incumbida a um Engenheiro fiscal e seus ajudantes, nomeados pelo Governo e por elle pagos, aos quaes compete velar pelo fiel cumprimento das presentes condições. O exame, bem como o ajuste de contas da receita e despesa para o pagamento dos juros garantidos, a uma commissão composta do Engenheiro fiscal e por elle presidida ou pôr

quem suas vezes fizer, de uma gente da companhia e de mais um empregado, designado pelo Governo ou pela Presidencia da provincia.

E' livre ao Governo, em todo tempo, mandar Engenheiros de sua confiança acompanhar os estudos e os trabalhos da construcção, afim de examinar si são executados com proficiencia, methodo e precisa actividade.

XX

Si, durante a execução ou ainda depois da terminação dos trabalhos, se verificar que qualquer obra não foi executada conforme as regras d'arte, o Governo poderá exigir da companhia a sua demolição e reconstrucção total ou parcial, ou fazel-a por administração, á custa da mesma companhia.

XXI

Um anno depois da terminação dos trabalhos a companhia entregará ao Governo uma planta cadastral de toda a estrada, bem como uma relação das estações e obras d'arte, e um quadro demonstrativo do custo da mesma estrada.

De toda e quaesquer alteração ou aquisição ulterior será tambem enviada planta ao Governo.

XXII

Os preços de transporte serão fixados em tarifas approvadas pelo Governo, não podendo exceder os dos meios ordinarios de conducção no tempo da organização das mesmas tarifas.

As tarifas serão revistas, pelo menos, todos os cinco annos.

XXIII

Pelos preços fixados nessas tarifas a companhia será obrigada a transportar constantemente, com cuidado, exactidão e presteza, as mercadorias de qualquer natureza, os passageiros e suas bagagens, os animais domesticos e outros, e os valores que lhe forem confiados.

XXIV

A companhia poderá fazer todos os transportes por preços inferiores aos das tarifas approvadas pelo Governo, mas de um modo geral e sem excepção, quer em prejuizo, quer em favor de quem quer que seja. Estas baixas de preço se farão effectivas com o consentimento do Governo, sendo o publico avisado por meio de annuncios affixados nas estações e insertos nos jornaes. Si a companhia fizer transportes por preços inferiores aos das tarifas, sem aquelle prévio consentimento, o Governo poderá applicar a mesma reducção a todos os transportes de igual categoria, isto é, pertencentes á mesma classe de tarifa, e os preços assim reduzidos não tornarão a ser elevados, como no caso de prévio consentimento do Governo, sem autorização expressa deste, avisando-se o publico com um mez, pelo menos, de antecedencia.

As reduções concedidas a indigentes não poderão dar logar á applicação deste artigo.

XXV

A companhia obriga-se a transportar com abatimento de 50 %:

1º - As autoridades, escoltar policiaes e respectiva bagagem, quando forem em diligencia;

2º - Munição de guerra e qualquer numero de soldados do Exercito e da Guarda Nacional ou da Policia com seus officiaes e respectiva bagagem, quando mandados a serviço do Governo, a qualquer parte da linha, dada a ordem para tal fim pelo mesmo Governo, pelo Presidente da provincia ou outras autoridades que para isso forem autorizadas;

3º - Os colonos e immigrants, suas bagagens, ferramentas, utensilios e instrumentos aratorios;

4º - As sementes e as plantas enviadas pelo Governo ou pelas Presidencias das provincias, para serem gratuitamente distribuidas aos lavradores;

5º - Todos os generos, de qualquer natureza que sejam, pelo Governo ou pelos Presidentes das provincias enviados para attender aos socorros publicos exigidos pela sêcca, inundaçáo, peste, guerra ou outra calamidade publica.

Todos os mais passageiros e cargas do Governo, geral ou provincial, não especificados acima, serão transportados com abatimento de 15 %.

Terão tambem abatimento de 15 % os transportes de materiaes que se destinarem á construcção e custeio dos ramaes e prolongamento da propria estrada, e os destinados ás obras municipaes nos municipios servidos pela estrada.

Sempre que o Governo o exigir, em circumstancias extraordinarias, a companhia porá ás suas ordens todos os meios de transportes de que dispuzer.

Neste caso o Governo, si o proferir, pagará á companhia o que fôr convencionado, pelo uso da estrada e todo o seu material, não excedendo o valor da renda média, de periodo identico, nos ultimos tres annos.

As malas do Correio e seus conductores, os funcçionarios encarregados por parte do Governo do serviço da linha telegraphica, bem como quaesquer sommas de dinheiro pertencentes ao Thesouro Nacional ou Provincial, serão conduzidos gratuitamente, em carro especialmente adaptado para esse fim.

XXVI

Logo que os dividendos excederem de 12 %, o Governo terá o direito de exigir a reducção das tarifas de transportes.

Estas reduções se effectuarão principalmente em tarifas differenciaes para os grandes percursos e nas tarifas dos generos destinados á lavoura e á exportação.

XXVII

O Governo poderá fazer, depois de ouvir a companhia, concessão de ramaes para uso particular, partindo das estações ou de qualquer ponto da linha concedida, sem que a companhia tenha direito a qualquer indemnização, salvo si houver augmento eventual de despeza de conservação.

Todas as obras definitivas ou provisórias necessarias para obter, neste caso, a segurança do trafego, serão feitas sem onus para a companhia.

XXVIII

Na época fixada para terminação da concessão, a estrada de ferro e suas dependencias deverão achar-se em bom estado de conservação. Si no ultimo quinquennio da concessão a conservação da estrada fôr descurada, o Governo terá o direito de confiscar a receita e empregal-a naquelle serviço.

XXIX

O Governo poderá desapropriar a estrada e o ramal de que faz o objecto a presente concessão, depois de 10 annos:

1º - Dentro do prazo da garantia de juros, pagando um capital, em dinheiro ou titulos da divida publica ao juro da garantia, igual á somma garantida;

2º - Depois do prazo de 20 annos de garantia, pagando o capital conforme o § 1º, correspondente é média da renda liquida do ultimo quinquennio;

3º - Si, porém, a companhia desistir da garantia de juros, só poderá ser feito o resgate em qualquer tempo, na fórmula do § 2º.

Fica entendido que a presente clausula só é applicavel aos casos ordinarios, e que não abroga o direito de desapropriação por utilidade publica, que tem o Estado.

XXX

A companhia não poderá alienar a estrada ou parte desta sem prévia autorização do Governo.

Poderá, mediante consentimento do Governo, arrendar a estrada e o material fixo a outra companhia ou empreza, á qual passará a propriedade do material rodante e os direitos e obrigações das presentes clausulas referentes ao custeio da estrada.

XXXI

A companhia obriga-se a não possuir escravos e a não empregar nos diversos serviços da estrada senão pessoas livres.

XXXII

No caso de desaccôrdo entre o Governo e a companhia, sobre e a intelligencia das presentes clausulas, esta será decidida por arbitros nomeados, dous pelo Governo e dous pela companhia.

Servirá de desempatador a Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado.

XXXIII

E' concedida á Companhia Mogyana, em virtude do mencionado Decreto legislativo n. 3139 de 21 de Outubro do anno proximo passado, a garantia do Estado dos juros de 6 % ao anno pelo prazo de 20 annos, sobre o capital que fôr fixado e reconhecido pelo Governo como necessario e sufficiente para a construcção de todas as obras do prolongamento e ramal que fazem objecto da presente concessão, para a aquisição do material fixo e rodante e outros, linha telegraphica, compra de terrenos, indemnização de bemfeitorias e quaesquer despezas feitas antes e depois de começados os trabalhos de construcção dos referidos prolongamentos a ramal até á sua conclusão e aceitação definitiva e serem elles abertos ao trafego publico.

§ 1º O capital fixo mencionado nesta clausula não poderá exceder o maximo de 7.000:000\$, e será determinado á vista do orçamento fundado nos planos e mais desenhos de character geral, documentos e requisitos necessarios á execução de todos os trabalhos, quer digam respeito ao leito da estrada, quer ás suas obras d'arte e edificios de qualquer natureza, ou se refiram ao material fixo e rodante desta, e á sua linha telegraphica.

Todos estes planos e mais desenhos, documentos e requisitos, uma vez definitivamente approvados, não poderão ser alterados no todo ou em parte sem prévia autorização do Governo.

Os planos e mais desenhos de detalhe necessarios á construcção das obras d'arte, taes como: pontes, viaductos, pontilhões, boeiros, tunneis, ou os de qualquer edificio da estrada de ferro, bem como os necessarios ao material fixo e rodante, serão sujeitos á approvação do fiscal por parte do Governo um mez antes de dar-se começo á obra, e si, findo este prazo, não tiver a companhia solução do fiscal, quer approvando, quer exigindo modificações, serão elles considerados como approvados.

No caso de serem exigidas modificações pelo fiscal do Governo, a companhia será obrigada a fazel-as, e si o não fizer, será deduzida do capital garantido a somma gasta na obra executada sem a modificação exigida.

§ 2º Si alguma alteração fôr feita em um ou maior numero dos ditos planos, desenhos, documentos e requisitos já approvados pelo Governo, sem consentimento deste, a companhia perderá o direito á garantia dos juros sobre o capital que se tiver despendido na obra executada, segundo os planos, desenhos, documentos e mais requisitos assim alterados.

Si, porém, a alteração fôr feita com approvação do Governo e della resultar economia na execução da obra construida segundo a dita alteração, applicar-se-ha a disposição da clausula seguinte.

Fica expresso e entendido que em caso algum o Estado se obrigará a pagar juros sobre quantias que não tenham sido despendidas com obras e material da estrada (prolongamento e ramal) ou em serviços que a estrada (prolongamento e ramal) ou em serviços que a esta interessarem directamente, a juízo do Governo.

XXXIV

Todas as economias que por qualquer motivo se fizerem na execução da estrada de ferro de que trata esta concessão, reverterão em beneficio do Estado, dando logar a uma redução correspondente no capital garantido.

XXXV

Si, construída a estrada, se reconhecer, por exames a que o Governo mandará proceder, que o máximo do capital garantido foi excedido por causas imprevistas ou por emprego justificado do mesmo capital, o Governo concederá garantia de juros ao excedente si para isto estiver autorizado pela Lei substituindo ou ampliado; no caso contrario, recommendará a concessão da nova garantia ao Poder Legislativo.

XXXVI

A garantia de juros far-se-ha efectiva, livre de quaesquer impostos, em semestre vencidos, nos dias 30 de Junho e 31 de Dezembro de cada anno e pagos dentro do terceiro mez depois de findo o semestre, durante o prazo de vinte annos, pela seguinte fórmula:

§ 1º Enquanto durar a construcção das obras os juros de 7 % serão pagos sobre as quantias que tiverem sido autorizadas pelo Governo, e recolhidas a um estabelecimento bancario, para serem empregadas á medida que forem necessarias.

As chamadas limitar-se-hão ás quantias exigidas pela construcção das obras em cada anno. Para este fim a companhia apresentará ao Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, no Rio de Janeiro, dous mezes antes do começo das obras, o seu respectivo orçamento, que será fundado sobre as mesmas bases em que se fundou o orçamento geral que regulou a garantia dos juros sobre o capital fixo.

Decorrido que seja o primeiro anno da entrada das chamadas, cessarão os juros até á conclusão das obras, que deviam ser executadas nesse anno. Construídas que sejam ellas, continuará o pagamento dos juros.

§ 2º Os juros pagos pelo estabelecimento bancario sobre as quantias depositadas serão creditadas á garantia do Governo, e bem assim quaesquer rendas eventuaes cobradas pelas companhias, como sejam: taxas de transferencia de acções, etc.

§ 3º Nos capitales levantados durante a construcção não será incluído o custo do material rodante, nem o de machinas e apparatus de qualquer natureza necessarios ao seu reparo e conservação, o qual só será lançado em conta para garantia dos juros seis mezes antes de serem o dito material, machinas e apparatus acima referidos empregados no trafego da estrada.

§ 4º Entregue a estrada ou parte desta ao transito publico, os juros correspondentes ao respectivo capital serão pagos em presença dos balanços de liquidação da receita e despeza de custeio da estrada, exhibidos pela companhia e devidamente examinados pelos agentes do Governo.

§ 5º Além da quantia necessaria á construcção das obras em cada anno, a que se refere a parte 2ª do § 1º desta clausula, a companhia poderá fazer uma chamada de capitales no principio do primeiro anno, no valor de 10 % do capital garantido, para attender ás despesas preliminares.

XXXVII

A presente concessão será considerada caduca, si os trabalhos do prolongamento não forem começados dentro do prazo de um anno, a contar da data da publicação no Diaro Official, salvo caso de força maior, julgada tal pelo Governo e sómente por elle.

Igualmente caducarão o privilegio, a garantia e mais favores de que tratam as presentes clausulas, si a construcção das obras fôr interrompida por mais de tres mezes, salvo da mesma sorte o caso de força maior, a juízo exclusivo do Governo.

Si nos prazos fixados não estiverem concluídos todos os trabalhos de construcção da estrada, e esta aberta ao trafego publico, a companhia pagará uma multa de 1 a 2 % por mez de demora sobre as quantias despendidas pelo Governo com a garantia até essa data.

E si, passados 12 mezes além do prazo acima fixado, não ficarem concluídos todos os trabalhos acima referidos e não estiver a estrada aberta ao trafego publico, ficarão tambem caducos o privilegio, a garantia e mais favores já mencionados, salvo caso de força maior, só pelo Governo como tal reconhecido.

XXXVIII

As despesas de custeio da estrada comprehendem as que se fizerem com o trafego de passageiros, de mercadorias, com reparos e conservação do material rodante, officinas, estações e todas as dependencias da via ferrea, taes como armazens, officinas, depositos de qualquer natureza, do leito da estrada e todas as obras d'arte a ella pertencentes.

XXXIX

A companhia obriga-se ainda a exhibir, sempre que lhe forem exigidos, os livros de receita e despeza do custeio da estrada e seu movimento, e prestar todos os esclarecimentos e informações que lhe forem reclamados pelo Governo em relação ao trafego da mesma estrada ou pelo Presidente da provincia, pelos fiscaes por parte do mesmo Governo ou por quaesquer agentes deste competentemente autorizados, e bem

assim a entregar semestralmente aos supraditos fiscaes ou ao Presidente da provincia um relatório circumstanciado do estado dos trabalhos em construcção e da estatística do trafego, abrangendo as despesas do custeio convenientemente especificadas e o peso, volume, natureza e qualidade das mercadorias que transportar, com declaração das distancias médias por ellas percorridas, da receita de cada uma das estações, e da estatística de passageiros, sendo estes devidamente classificados, podendo o Governo quando o entender convenientemente especificadas e o peso, volume, natureza e qualidade das mercadorias que transportar, com declaração das distancias médias por ellas percorridas, da receita de cada uma das estações, e da estatísticas de passageiros, sendo estes devidamente classificados, podendo o Governo quando o entender conveniente indicar modelos para as informações que a companhia tem de prestar-lhe regularmente.

A aceitar como definitiva e sem recurso a decisão do Governo sobre questões que se suscitarem relativamente ao uso reciproco das estradas de ferro que lhe pertencerem ou a outra empresa, ficando entendido que qualquer accôrdo que celebrar não prejudicará o direito do Governo ao exame das estipulações que effectuar e á modificação destas, si entender que são offensivas ao interesse do Estado.

A submeter á approvação do Governo antes do começo do trafego o quadro do seus empregados e a tabella dos respectivos vencimentos, dependendo igualmente qualquer alteração posterior de autorização e approvação do mesmo Governo.

XL

Logo que os dividendos excederem a 8 % o excedente será repartido igualmente entre o Governo e a companhia, cessando essa divisão logo que forem embolsados ao Estado os juros por este pagos.

XLI

Si os capitaes da companhia forem levantados em paizes estrangeiros, regulará o cambio de 27 dinheiros por 1\$ para todas as suas operações.

XLII

Os prazos marcados nas presentes clausulas poderão ser prorogadas por causas de força maior, julgadas taes pelo Governo, e sómente por elle.

Nenhuma prorrogação, porém, será concedida fóra do caso antecedente, sem proceder o pagamento de 1:000\$ de multa por mez de prorrogação requerida.

XLIII

Pela inobservancia de qualquer das presentes clausulas e para a qual não se tenha comminado pena especial, poderá o Governo impôr multas de 200\$ até 5:000\$, e o dobro na reincidencia.

XLIV

Para garantir a fiel execução do contrato, a companhia depositará no Thesouro Nacional a quantia de 5:000\$ em moeda corrente ou titulos da divida publica.

Fica entendido que, sendo a caução em moeda corrente, não vencerá juro algum.

XLV

Si, decorridos os prazos fixados, não quizer o Governo prorogar-os e declara caduca a concessão, a companhia perderá, em beneficio do Estado, a caução prestada. Esta será completada, á medida que della forem deduzidas as multas.

XLVI

O contrato será assignado dentro de 60 dias, contados da publicação das presentes clausulas, sob pena de caducar a concessão.

Palacio do Rio de Janeiro em 17 de Fevereiro de 1883. - Henrique d'Avila.

Este texto não substitui o original publicado no Coleção de Leis do Império do Brasil de 1883



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar

Departamento de Documentação e Informação

Decreto nº 977, de 05 de agosto de 1892

Concede á Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação autorização para construir, usar e gosar o prolongamento de sua linha de Resaca ao porto de Santos.

O Vice-Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo á resolução tomada pelo Congresso Nacional, de sujeitar ao Poder Executivo o julgamento do pedido feito pela Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação, resolve conceder á mesma companhia autorização para construir, usar e gosar o prolongamento de sua estrada, da estação da Resaca, ou de ponto mais conveniente de sua linha, ao porto de Santos, servindo directamente, ou por meio de um ramal, a cidade de Mogy das Cruzes, respeitados os direitos de outras estradas existentes, dentro de cujas zonas privilegiadas não poderá, salvo accordo, receber ou deixar passageiros e cargas, mediante as clausulas que com este baixam assignadas pelo tenente-coronel Dr. Innocencio Serzedello Corrêa, Ministro de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim o faça executar.

Capital Federal, 5 de agosto de 1892, 4º da Republica.

Floriano Peixoto.
Serzedello Corrêa.

Clausulas a que se refere o decreto n. 977 desta data

I E' concedida á Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação autorização para prolongar sua estrada, da estação da Resaca, ou de ponto mais conveniente de sua linha, ao porto de Santos, servindo directamente, ou por meio de um ramal, a cidade de Mogy das Cruzes, respeitados os direitos de outras estradas existentes, dentro de cujas zonas privilegiadas não poderá, salvo accordo, receber e deixar passageiros e cargas.

II E' concedido á companhia o direito de desapropriação, na fórmula do decreto n. 816 de 10 de julho de 1855, applicado aos terrenos e mais propriedades indispensaveis á construcção da estrada.

III A companhia obriga-se a concluir todas as obras e inaugurar o trafego da estrada no prazo de quatro annos a contar desta data, salvos casos de força maior a juizo do Governo.

IV Os estudos definitivos poderão ser apresentados ao Governo em trechos nunca inferiores a cinco kilometros de extensão, os quaes serão offerecidos em tres vias, das quaes uma em original.

V No prazo de 60 dias, depois da entrega de cada trecho da estrada ao engenheiro fiscal, serão elles considerados approvados. Si, porém, o Governo tiver de fazer alguma objecção, a interrupção proveniente de qualquer demora será accrescida ao prazo da clausula 3ª, salvo o caso em que a objecção seja devida á imperfeição dos referidos estudos.

VI A linha será de via dupla, raio minimo de 150 metros, e a declividade maxima de 2 %, excepto na serra do Mar onde a companhia poderá applicar systema especial, approvedo pelo Governo, ultrapassando o declive de 2 %.

VII Os preços de transporte serão fixados em tarifas approvadas pelo Governo, não podendo exceder os fretes ao do trecho correspondente de Campinas a Santos, pelas linhas Paulista e Ingleza.

VIII Logo que os dividendos excedam a 12 % durante dous annos consecutivos, a companhia reduzirá as tarifas, applicando tarifas differenciaes sobretudo para distancias longinquas.

IX O Governo poderá encampar a estrada de que faz objecto o presente contracto além dos casos de utilidade publica, depois de 20 annos contados da data da inauguração de todo o trafego, regulando a renda dos cinco ultimos annos e juro official de 5 %, e nunca menos do que o custo da estrada.

X E' considerada de interesse geral da União a Estrada de Ferro Mogyana, de Santos a Catalão, e todas as suas ramificações.

¹⁵⁴ <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-977-5-agosto-1892-524204-publicacaooriginal-1-pe.html>

XI A Companhia Mogyana obriga-se a estabelecer trafego mutuo com a Estrada de Ferro Central do Brazil.

XI Depois de concluida a estrada referente ao presente contracto, a companhia se obriga a acceitar os prazos para transportes fixados nos regulamentos que o Governo expedir sobre a materia para as estradas de ferro, sujeitando-se a todas as disposições dos mesmos regulamentos.

XIII A companhia terá a faculdade de augmentar seu material, edificios e linhas, sempre que for necessario, e justificada a despesa que será computada no seu capital.

XIV No caso de desacordo entre o Governo e a companhia sobre a intelligencia das presentes clausulas, a duvida será decidida por meio de arbitramento na fórmula das leis, sem mais recurso algum.

XV A companhia entrará semestralmente para o Thesouro Federal com a quantia de 25:000\$ destinada ás despesas de fiscalização de suas linhas.

XVI Em tudo quanto não estiver estipulado no presente contracto, regulará, no que for applicavel, o que se contém nas clausulas ns. V, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII, XIII, XV, XVI, XVII, XXIV, XXV, LII e LIII do decreto n. 8888 de 17 de novembro de 1883.

Capital Federal, 5 de agosto de 1892. - Serzedello Corrêa.

Este texto não substitui o original publicado no Coleção de Leis do Brasil de 1892

Publicação: Coleção de Leis do Brasil - 1892, Página 415 Vol. 1 pt II (Publicação Original)

Decreto Nº 3.811, de 17 de outubro de 1900¹⁵⁵



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO
Secretaria Geral Parlamentar
Departamento de Documentação e Informação

DECRETO N. 3811 – DE 17 DE OUTUBRO DE 1900

Proroga por mais tres annos o prazo fixado na clausula terceira do decreto n. 977, de 5 de agosto de 1892, para conclusão das obras do prolongamento a Santos, da Estrada de Ferro Mogyana.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação,

DECRETA:

Artigo unico. Fica prorogado por mais tres annos o prazo fixado na clausula terceira do decreto n. 977, de 5 de agosto de 1892, para conclusão das obras de prolongamento da linha de Ressaca ao porto de Santos, da Estrada de Ferro Mogyana.

Capital Federal, 17 de outubro de 1900, 12º da Republica.

M. FERRAZ DE CAMPOS SALLES.

Alfredo Maia.

¹⁵⁵ <https://legis.senado.leg.br/norma/402274/publicacao/15685654>.