Contribuição para estudos das
estações ferroviárias paulistas
volume 1

Sueli Ferreira de Bem
FAUUSP - 1998

Contribuição para estudos das
estações ferroviárias paulistas
volume 1

Sueli Ferreira de Bem

Dissertação de Mestrado apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da
Universidade de São Paulo- FAUUSP.

Orientador: Prof. Dr. Dacio Araújo Benedicto Ottoni

São Paulo
1998

para Bili
e Nando

Este trabalho não teria sido possível sem a participação dos professores, amigos, FAUUSP, Capes, Condephaat, instituições e funcionários, e pessoas consultadas para as mais simples informações.

A todos, sou muito grata.

Contribuições para estudos das
estações ferroviárias paulistas

SUMÁRIO

1º Volume:

APRESENTAÇÃO	8
INTRODUÇÃO	10
1. A FERROVIA	
1.1. no mundo	14
1.2. no Brasil	
e em São Paulo	16
2. ESTAÇÕES PAULISTAS - Um patrimônio construído	
2.1. The São Paulo Railway Company	49
2.2. Companhia Paulista de Estradas de Ferro	70
2.3. Companhia União Sorocabana e Ituana	139
2.4. Companhia Mogiana de Estradas de Ferro	210
2.5. Ramal de São Paulo- Estrada de Ferro Central do Brasil	256
2.6. Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil	290

2º Volume:

3. ESTAÇÕES e CIDADES	
. momentos de implantação da ferrovia paulista	
e algumas relações urbanísticas	304
4. ARQUITETURA das ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS	
4.1. preliminares	317
4.2. sobre tipologia das estações paulistas	326
5. CIDADE e FERROVIA	
. um estudo de caso: Santa Cruz do Rio Pardo	
5.1. preliminares	370
5.2. breve histórico do município	371
5.3. aspectos da arquitetura e do urbanismo	374
5.4. a chegada da ferrovia	382
5.5. o conjunto arquitetônico ferroviário	384
6. QUESTÕES de PATRIMÔNIO CULTURAL	406
7. BIBLIOGRAFIA	414

* * *

* ilustração de capa: detalhe da estação de Mairinque, EFS- foto: 1997/ bem

RESUMO

Esta dissertação pretende contribuir para ordenação de informações acerca das estações ferroviárias paulistas, ressaltando a importância da ferrovia e da arquitetura produzida no contexto sócio-econômico-cultural do fértil período experimentado por São Paulo e pelo Brasil, durante a segunda metade do século 19 até os anos de 1940, quando o declínio dos negócios ferroviários, processo iniciado décadas antes, torna-se de fato evidente. A sistematização de alguns dados auxilia a compreensão do tema no campo da história da arquitetura e do urbanismo, e também do patrimônio cultural, permitindo ensaios de leitura das estações ferroviárias paulistas quanto a aspectos urbanísticos, especificidade e ineditismo de programa, vínculos com a arquitetura erudita, potencial simbólico dos edifícios e o conteúdo revelado pelo patrimônio construído e ainda existente no território do estado.

ABSTRACT

This dissertation intends to contribute to organize information about Paulistas railway stations, emphasizing the significance of the railway and the architecture produced in the social-economic-cultural context of the progressive period experienced by São Paulo and Brazil, from the second half of the 19th century until the 1940's, when the decline of railway system, a process that started decades before, becomes clear. The systematization of some basic facts helps to understand the subject in the architecture and the urbanism's scope and also of the cultural heritage, and to allow essays on the Paulistas railway stations related to the urbanistic aspects, and program's novelty, ties with the investigations of the formal architecture, symbolic potencial of the buildings and the contents revealed by the built heritage yet existent in the state of São Paulo.

APRESENTAÇÃO

Ao interesse natural da autora pelo tema das *estações ferroviárias* somaram-se os apelos das dificuldades experimentadas no desempenho das funções de arquiteto junto à instituição responsável pelo patrimônio cultural no Estado de São Paulo, o *Condephaat*¹, cujas atribuições incluem respostas às solicitações de tombamentos, entre as quais se encontram as de antigos edifícios ferroviários.

O ato do tombamento reconhece valores culturais importantes e merecedores de permanência para a sociedade do presente e do futuro, pressupondo, portanto, um conhecimento de amplitude e qualidades dos bens envolvidos e sua representação sócio-cultural, e a pronta resolução dos trabalhos solicitados para as estações ferroviárias localizadas no estado de São Paulo enfrentavam exatamente o desconhecimento do conjunto arquitetônico configurado pelos edifícios e a ausência de sistematização de informações espalhadas por fontes variadas e exigentes de demorada investigação.

A estrutura da instituição infelizmente não estimulava a elaboração de planos de pesquisa do porte desenhado, nem favorecia suas implementações, embora os necessitasse, e os problemas acumularam-se neste e noutros temas de abordagem semelhante. Entretanto, este já havia contaminado a autora, despertando-lhe um velho encanto, e vislumbrou-se uma possibilidade particular de estudos no desejo de compreender o significado da ferrovia no território paulista e de averiguar a contribuição efetiva dos edifícios para a história da arquitetura e urbanismo.

Desta forma nasceu o projeto de pesquisa sobre as *estações ferroviárias paulistas* e buscou-se na FAUUSP o apoio para sua realização. No correr dos trabalhos observou-se os edifícios debatendo-se em meio a dois campos amplos e férteis para reflexões e, no intento de clarear a problemática do objeto de estudo, decidiu-se por um destaque preliminar e metodológico entre um patrimônio construído e um patrimônio cultural constituído pelas estações ferroviárias. A conclusão óbvia de ser o patrimônio cultural, neste caso, decorrente daquele naturalmente construído, respondia à indagação sobre a interação de ambos e tornava obrigatório e urgente o conhecimento do patrimônio construído e existente, supondo-o abrigo de um conjunto de valores proporcionados pela ferrovia e refletidos nas obras de modo concreto.

Este raciocínio delineou um objetivo imediato da pesquisa- o de conhecer o universo das estações ferroviárias construídas e sobreviventes no território do Estado de São Paulo, como amparo ao desdobramento de outros itens relevantes aos estudos do tema, inclusive os relativos às possibilidades de identificação de um grupo de exemplares arquitetônicos representativos e eventualmente capazes de definir parcela de um patrimônio cultural interessante à preservação. Prevaleceu, no entanto, o pensamento de que cada estação ferroviária construída no solo paulista desfrutou de grande respeito e consideração, prestou

¹ Condephaat – Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo; onde a autora permaneceu durante os anos de 1982-1997.

altos serviços à sociedade e deve constituir-se em alvo de atenções e pesquisa com vistas a conservação e valorização de seus atributos em favor da melhoria da qualidade e dinâmica da cidade contemporânea.

Nas bases estabelecidas desenvolveram-se os trabalhos tentando conciliar e responder necessidades de inventariação dos edifícios e discussão de questões suscitadas por sua natureza específica e situação destacada na história da arquitetura e do urbanismo, estas baseadas justamente no conhecimento de um patrimônio construído.

Talvez possa esta *Dissertação* ser recebida como roteiro para complementações e aprofundamentos de questões relevantes à tema tão rico e de novo em pauta, pois recentemente a ferrovia tornou-se assunto de planos político-econômicos do país, num momento, aliás, em que o parque ferroviário é dos mais precários e, portanto, de menor valor financeiro. Num quadro complicado, carente de planos, recursos e vontade política para implementação de intervenções necessárias, os remanescentes da era ferroviária aguardam definições e, na expectativa de que a retomada do tema não concorra para apagar apressadamente vestígios importantes, deseja-se contribuir com um panorama do universo existente e uma possibilidade de leitura arquitetônica das estações ferroviárias construídas no estado.

Nas andanças pelas cidades paulistas vê-se a ferrovia servir timidamente ao transporte de cargas e, de modo lamentável, ao transporte de passageiros. Não poucas vezes, constata-se móveis e imóveis deixados à própria sorte, completamente esquecidos, como fossem desnecessários: quantidade enorme de vagões abandonados ao relento em trechos de trilhos, quase todos já muito deteriorados, e os edifícios das estações a retratar a despreocupação com o equipamento e sua condição de meio de transporte para a população. Estações foram demolidas até mesmo em lugares onde ainda para o trem, substituindo-se o antigo edifício confortável por uma mísera cobertura de telha metálica, sustentada por dois ou quatro perfis sobre um chão de cimento rodeado pelo mato. Muitas vezes o edifício oferece exclusivamente a parada do trem, pois a venda de bilhetes nos vagões tem dispensado serviços básicos de conservação e limpeza da estação e algum funcionário ou mecanismo de informação sobre horários, percursos, atrasos de viagens ou o que possa interessar. Felizmente, ao lado de edifícios descuidados, abandonados ou com uso inadequado, existe um número ainda razoável daqueles em bom estado e demonstrando desempenho satisfatório das funções ferroviárias ou decorrentes de programa apropriado para manutenção e permanência da estação no cenário urbano.

Muito já se perdeu do vasto patrimônio legado pela ferrovia, mas certamente resta um conjunto importante de artefatos com potencial suficiente para ativa participação nas cidades contemporâneas. Reconhecer seus valores significa compreender identidades, lembrar e desfrutar do que já se criou, experimentou ou viveu e procurar meios para caracterizar sua importância como componente do cotidiano presente. A sobrevivência das *estações de trem* dependem da sensibilidade de planejadores e administradores, de técnicos e cidadãos brasileiros.

s.b.

INTRODUÇÃO

Bom senso ou razão não falta aos homens, segundo Descartes²; o que os caracteriza essencialmente é o rumo tomado pelo pensamento e as ponderações feitas pelo caminho. Seu *Discurso do Método* faz bem à alma. Faz ver um lado humano, real e possível do mundo e das coisas; encoraja a prosseguir, a pesquisar uma maneira própria de conduzir a razão. Traduz uma *postura* diante de um problema, qualquer que seja ele. Procura demonstrar como reformula seus próprios pensamentos para depois construí-los sobre um alicerce muito particular e alerta para o perigo dos juízos precipitados e para a importância da *paciência* na ordenação dos pensamentos. No seu *Discurso...*, Descartes relata sua experiência observando alguns preceitos³, como:

- perseguir a clareza e a distinção, ou ceder apenas às evidências assim reconhecidas;
- desdobrar as dificuldades conforme as possibilidades e necessidades da resolução;
- ordenar o pensamento segundo a complexidade do assunto: dos mais simples aos mais intrincados, observando-lhes as possíveis relações;
- e, a cada passo, relacionar e generalizar, no propósito de evitar eventual deslize ou esquecimento.

Parece simples ...

E a tentativa foi feita ...

Praticar essa postura, porém, requer esforço permanente durante um longo percurso, previamente delineado e sempre tentado a variações. Deseja-se agora ter conseguido manter o pensamento nos trilhos com algum bom senso e que as informações e reflexões deste momento possam trazer de fato alguma contribuição, especialmente às questões da arquitetura paulista.

Procurou-se desenvolver o tema das *estações paulistas* segundo um movimento de abrangência e aprofundamento, orientado para aspectos cronológicos e contextuais dentro do roteiro algumas vezes reavaliado. Buscou-se reunir informações sobre a história da implantação e evolução da ferrovia, particularmente em São Paulo, perceber disposições geográficas pertinentes e tratar questões arquitetônicas, urbanísticas e de patrimônio cultural, para oferecer sistematização de um conteúdo sobre o patrimônio ferroviário construído ao longo do tempo e possibilidades de confronto com remanescentes, de existência concreta.

Na ordenação dos assuntos julgou-se oportuno lembrar aspectos básicos para entendimento do tema, iniciando-se pela apresentação de um histórico da ferrovia até seu pleno funcionamento nos chãos de São Paulo, onde são observados a relevância da invenção, a repercussão como novo e eficiente meio de transporte e o seu significado para ativação da economia paulista entre meados do século 19 e primeira metade do 20, período

² DESCARTES, René. *O Discurso do Método*. São Paulo: Hermus Editora Ltda., ed.s.d., trad. Márcio Pugliese e Norberto de Paula Lima-USP.

³ Idem, p.40.

determinante de um século exato e característico do surgimento, progresso e declínio do empreendimento ferroviário em São Paulo e também no Brasil.

O histórico da ferrovia é acompanhado de um panorama do conjunto arquitetônico configurado pelos edifícios das estações ferroviárias paulistas, demonstrado segundo evoluções dos traçados de linhas férreas. Permeando tempos antigos e atuais, contempla desde estações construídas sobre percursos primitivos até aquelas inseridas posteriormente por prolongamentos ou alterações de estradas realizadas. Quadros sintéticos e cronológicos antecedem a apresentação das estações e reúnem dados essenciais para conhecimento das diversas linhas, como objetivos de traçado, principais organizadores, planos elaborados, profissionais envolvidos e fatos merecedores de destaque.

Agrupadas conforme as respectivas linhas ferroviárias, as estações surgem pontuadas no traçado geral das estradas pelo interior do estado e através de fichas de identificação breves e particulares. As fichas, extraídas dos modelos empregados no desenrolar da pesquisa, pretendem condensar, dentre as informações obtidas, aquelas entendidas como essenciais neste momento para compreensão do universo em estudo. Além dos dados básicos arrolados e a despeito de obstáculos enfrentados, decidiu-se enfatizar o registro de feições arquitetônicas através de imagens fotográficas, recurso fundamental no aprendizado da arquitetura, com poder semântico inúmeras vezes superior ao texto escrito e capaz de aparente alívio da necessidade física do contato direto com a obra edificada. Entretanto, a vastidão do território paulista e a disseminação do alto número de edifícios construídos, ao lado das carências de publicações e sistematização de informações desta arquitetura, foram os principais limitadores do pleno cumprimento do item. Mas foram também grandes incentivadores das intenções de divulgação dos resultados alcançados. O registro dos exemplares, no maior número possível para este momento, permite visualizar parcela significativa do conjunto formado pelas estações paulistas e o esforço realizado estará definitivamente compensado se estes resultados forem capazes de contribuir para outras leituras além da privilegiada neste trabalho.

Apoiados na visão panorâmica sobre o tema os capítulos seguintes procuram destacar quatro grandes questões entendidas como pertinentes aos estudos das estações e voltadas especialmente para as qualidades da arquitetura produzida e das relações estabelecidas na convivência dos homens e das cidades.

No capítulo *Estações e Cidades* procura-se perceber os reflexos da ferrovia em São Paulo, impressos no movimento da economia e sobretudo na paisagem urbana ou rural e nos hábitos do povo paulista, importando conhecer o contexto cultural donde emergiu e cresceu o grande feito tecnológico, as repercussões de sua atuação e o diálogo sustentado no meio ambiente.

Na mesma perspectiva, porém num contexto próprio à natureza do tema, tentou-se compreender a *Arquitetura das estações ferroviárias* realizada no período em estudo. Algumas preliminares pretenderam situar o problema internacionalmente e a leitura ensaiada propõe uma tipologia preliminar desta arquitetura, com as ressalvas impostas pela necessidade de extensão dos dados sobre o conjunto de exemplares construídos no território paulista.

Pensar os edifícios como documentos arquitetônicos não quer significar neste momento um destaque exclusivo da função como fator primordial e impositivo das soluções formais na arquitetura. A função específica e de caráter agregador ditada pelo sistema de transporte define por si o interesse na compreensão do edifício numa dimensão de grupo- o de estações ferroviárias, e no reconhecimento de qualidades perceptíveis do conjunto, naturalmente relacionadas no contexto de sua produção e período de tempo determinado. Esta classificação prévia sugere um comentário bibliográfico sobre o conceito de *tipologia* para esclarecimentos quanto ao procedimento metodológico adotado.

Tratando de tipos e suas implicações na constituição do *Território da Arquitetura*, Gregotti⁴ pesquisou-lhe um sentido genérico e relacionou-o ao modelo com possibilidades de reprodução e marcado por regras de comportamento, e à possibilidade de definição de grupo caracterizado por traços passíveis de classificação, úteis à manipulação de casos diante de uma infinidade de fenômenos possíveis. Modelo ou classe, podem apresentar aspecto estrutural quando as investigações giram em torno das análises da forma arquitetônica, e funcional quando relativas ao entendimento do objeto como meio ou instrumento para compreensão de matérias afins.

Conceituações formuladas por Argan⁵ aprofundam a discussão no entendimento do termo e contribuíram também para clarear algumas bases da pesquisa sobre as estações ferroviárias paulistas. Segundo Argan, o arquiteto confronta-se com esquemas culturais e mentais, procedendo criticamente antes de idealizar um edifício, cuja categoria de função estende-se ao ambiente urbano onde se insere e à personalidade do arquiteto, também influenciada por sua bagagem cultural. Nessa condição o *tipo* revela-se como algo abstrato e de referência importante no processo de elaboração do problema colocado, e diferente, portanto, de *modelo*, traduzido como um padrão passível de reprodução.

Reflexões sobre estudos de Gregotti e Argan permitem concluir sobre a definição de *tipo*⁶ como classe, capaz de instrumentalizar a análise de obras arquitetônicas realizadas. Esta

⁴ GREGOTTI, Vittorio. *Território da Arquitetura*. São Paulo: Perspectiva, 1975 / pp.147-188; baseou-se o autor na idéias de tipo trabalhadas por DURKHEIM [*Le regole del metodo sociologico*, Milão, ed.de Comunità, 1963; ed.orig.Paris, 1893]; MAX WEBER [*Il metodo delle scienze storico-sociali*, Turim, Einaudi, 1961; ed.orig.Tübingen, 1922]; e George GURVITCH [*Traité de Sociologie*, Paris, P.U.F., 1958].

⁵ ARGAN, Giulio Carlo. *Guia de História da Arte*. Lisboa: Editorial Estampa, 1992 / pp.118-119.

⁶ Ver também ARGAN, Giulio Carlo. Vocabulo Tipologia, In *Enciclopédia Universale dell'Arte*, Navara, Instituto Geografico de Agostini, 1983; Id., *Proyecto y Destino*, pp.57-61; e também Alan COLQUHOUN [*L'Idea di Tipo*, Casabella, n.463/464, p.16-19; citados por Silvia Ferreira Santos WOLFF [*Espaço e Educação - os primeiros passos da arquitetura das escolas públicas paulistas*, FAUUSP, 1992, dissertação de mestrado].

perspectiva forneceu bases para a organização da pesquisa, em que a classificação e análise preliminar dos edifícios das *estações ferroviárias* são etapas interessantes a desdobramentos do tema. Todo material coletado, classificado e previamente analisado suscita indagações e propõe alguma nova investigação. Deste modo, deu-se uma convivência pacífica entre as dimensões de significado do termo no desenrolar do projeto, destacando-se a preocupação sempre presente na pesquisa de observar relações contextuais da produção arquitetônica e a assimilação do edifício no meio ambiente envoltório.

Nesse sentido e dando corpo às ponderações anteriores, um estudo de caso de *Cidade e ferrovia* promove uma abordagem direta de um dos problemas levantados: as implicações da chegada e funcionamento da ferrovia no meio ambiente e a qualidade do conjunto arquitetônico implantado. Além da possibilidade de caracterizar estágios de evolução urbana influenciados pelas atividades da estrada de ferro, o exercício interessa aos propósitos gerais por provocar uma aproximação franca com um exemplar arquitetônico de características singulares dentre as construções ferroviárias, planejado e construído em momento especial do contexto cultural experimentado.

Por fim, os itens reunidos conduzem à discussão de algumas *Questões de Patrimônio Cultural* obrigatórias pois, grande responsável pelos inícios desta pesquisa foram as preocupações com identificação e preservação do conjunto arquitetônico definido pelas estações ferroviárias. Inserido num quadro geral de dificuldades, o tema sofre carências de sistematização de dados sobre valores estéticos e sociais no âmbito da cultura paulista e de atenções e planos para sua permanência, agravados pela ausência de recursos e sobretudo de clareza e vontade política para compreensão e tratamento da complexa questão dos dias atuais representada pelo Patrimônio Cultural.

* * *

1. A FERROVIA

1.1. no mundo

*Esta invenção conta-se entre as mais espectaculares de toda a história da humanidade. É um símbolo do gênio humano e um objecto de utilização corrente praticamente desde o seu nascimento ...*⁷

A ferrovia surge dos avanços tecnológicos subsequentes à invenção das máquinas a vapor. Suas origens estão nos fins do século 18 e começos do 19, quando se inicia e toma fortes impulsos a industrialização. Tempos da Revolução Industrial, em que a Grã-Bretanha é a grande protagonista no cenário mundial.

Define-se como um leito especial para a circulação de veículos também especiais, úteis ao transporte de mercadorias e passageiros. Técnica já conhecida na Europa do século 16, os carris, então de madeira, eram assentados aos pares, em linhas paralelas, e permitiam ágil movimentação dos vagões no interior das minas, principalmente inglesas. Os carris de ferro, mais resistentes às cargas pesadas e de maior durabilidade, vieram substituir os de madeira, nos anos de 1770 e, durante a segunda metade do século 19 passaram a ser fabricados em aço.

Também os veículos tiveram sua evolução e assim como o ferro substituiu a madeira das vias, substituiu as rodas dos vagões ainda nas minas e depois serviu à execução do próprio veículo. Os primeiros a realizarem o transporte público de cargas e de passageiros, deslizando sobre os carris, eram puxados por cavalos e datam de 1803. A invenção das máquinas a vapor abriu caminho para o pleno aproveitamento das vantagens da via ferroviária.

Desde os primeiros ensaios realizados pelo francês Denis Pappin sobre as possibilidades de exploração do vapor como energia, muitos contribuíram para a evolução das máquinas e o desenvolvimento tecnológico. Seguem de perto nomes como do inglês Savery [1698] e de Newcomen [1712]; depois, do escocês James Watt [1763] e Woolf [1803], formando todas sólidas bases para o progresso técnico e industrial dos dias atuais.

Contudo, a chamada era ferroviária foi efetivamente inaugurada com a criação da primeira locomotiva a vapor pelo inglês Richard Trevithick. Idealizada em 1797, em 1804 a nova máquina pode se locomover à velocidade máxima de 8km/h. Seu peso excessivo para os trilhos, porém, levou Trevithick a aprimorar o modelo inicial, concluindo em 1808 o

⁷ CONTI, Laura & LAMERA, Cesare. *O Mundo da Tecnologia – das origens ao ano 2000*. Lisboa/ São Paulo: Verbo, 1985 / p.182.

projeto de uma locomotiva com vagão, de grande utilidade para a indústria e precursora dos comboios de serviço que logo se concretizaram.

Uma locomotiva de roda e carris dentados em engrenagem, inventada por Blenkinsop [1812] promoveu a ligação entre a cidade e uma mina das redondezas de Leeds, na Inglaterra, e sem demora os efeitos produzidos por sua atividade fizeram dotar a pequena linha de outras três locomotivas semelhantes.

Locomotiva do gênero foi fabricada também por Hedley [1813], mas foi George Stephenson [1814] o grande construtor de máquinas da época. Sua locomotiva tubular *Locomotion* rebocou o primeiro comboio a vapor transportando mercadorias e passageiros - utilizado principalmente para transporte de mercadorias-, inaugurando o serviço ferroviário com a ligação Stockton – Darlington, na Inglaterra, em 1825.

Stephenson teve participação decisiva também na definição das locomotivas de propulsão exclusivamente a vapor, utilizadas na linha Liverpool – Manchester, marca definitiva da inauguração dos caminhos de ferro ingleses, em 1830. O modelo, batizado por *Rocket*, corria pelas 34 milhas de extensão dos carris levando cerca de 1000 passageiros ao dia numa velocidade máxima de 30 milhas/h. ⁸

Em Manchester ergueu-se a primeira estação ferroviária, ponto terminal da *Liverpool Road* e em Liverpool ergueu-se a estação *Crown Street*. ⁹

Rapidamente, e em franca expansão da Revolução Industrial, a implantação do transporte ferroviário de passageiros e mercadorias ocorreu em outros países industrializados como Estados Unidos da América [1830], França [1832], Bélgica e Alemanha [1835], Canadá [1836], Áustria [1837], Holanda e Itália [1839], chegando também aos menos desenvolvidos e às colônias: Rússia [1837], Índia [1853], Egito, Austrália e Brasil [1854]. ¹⁰

Novas descobertas tecnológicas abriram amplas perspectivas para a ferrovia. Vieram o aço, o petróleo, e o diesel e a tração elétrica substituíram a força motriz do vapor, diferenciando e sofisticando o esquema de transporte em busca sistemática de qualidade, conforto e eficiência na velocidade dos deslocamentos e comunicações.

Surgiram, nos anos de 1860, os primeiros sistemas de metrô, iniciados por Londres [1863] com a linha subterrânea Paddington- Farringdon, empregando locomotivas a vapor. Locomotivas elétricas foram utilizadas posteriormente na linha *City and South London* [1890]. Budapeste inaugurou a linha da Europa continental [1896] e metrôs foram construídos em Boston [EUA, 1895-1897] e Paris [França, 1898] ¹¹, difundindo-se o meio de transporte por vários outros lugares e seguindo um processo de assimilação das novidades tecnológicas.

* * *

⁸ CONTI & LAMERA, op.cit., p.183; PEVSNER, Nikolaus. *Historia de las tipologias arquitectonicas*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili S.A., 1979, pp.271-273.

⁹ PEVSNER, op.cit., 1979, pp. 272-273.

¹⁰ CONTI & LAMERA, op.cit., 1985, p. 183; PEVSNER, op.cit., 1979, pp.272-273.

¹¹ FOLHA DE S.PAULO, *Nova Enciclopédia Ilustrada Folha*. São Paulo, 1996. Vol. I. pp.626-627.

1.2. no Brasil e em São Paulo

No Brasil a realização da ferrovia teve participação efetiva dos ingleses, num contexto de dependência econômica e cultural da Europa verificado após a instalação da família real na colônia, em 1808.

Pioneira na siderurgia, atenta às condições de exportação de seus produtos por conveniência política e com uma importante rede ferroviária em plena atividade, a Grã-Bretanha monopolizou o mercado internacional e dominou as relações comerciais com países subdesenvolvidos e colônias durante os fins do século 18 e inícios do 19, conseguindo manter-se mesmo após a segunda metade do século 19, quando a emergente Bélgica pode competir na industrialização do ferro mas não na sua colocação no mercado internacional. Uma economia industrial se fortalecia também em países como Alemanha e Estados Unidos da América, nos fins do século 19, mais voltados no entanto para seus mercados internos. Embora as baixas sentidas pela Grã-Bretanha, enfraquecida diante do crescimento de outras economias, seu poder de penetração no mercado internacional estendeu-se até a virada do século, sendo abafado então pela Grande Depressão. Ainda assim, num esforço para permanecer como competidora nas novas relações do capitalismo industrial, avançando internacionalmente, reavaliou suas condições e lutou tentando de modo imperialista controlar aqueles subdesenvolvidos e dependentes de uma economia externa.

Assim é que

*Encontramos repetidamente no resto da Europa as primeiras fábricas ou oficinas mecânicas iniciadas por algum inglês, as primeiras máquinas nacionais copiadas deste ou daquele projeto original britânico (contrabandeados ilegalmente antes de 1825, ou adquiridos legalmente depois desta data). A Europa estava cheia de Thorntons (como na Áustria e na Rússia), Evans e Thomas (Tchecoslováquia), Cockerills (Bélgica), Manbys e Wilsons (França) ou Mulvanys (Alemanha), e a propagação universal do futebol no séc. XX deve-se, em grande parte, às equipes fundadas por industriais, gerentes ou operários especializados em todas as partes do continente. É inevitável verificarmos que as primeiras estradas de ferro tenham sido construídas por empreiteiros britânicos, usando locomotivas, trilhos, pessoal técnico e capital provenientes da Grã-Bretanha.*¹²

Em 1835, passados dez anos de funcionamento da ferrovia inglesa, o Brasil já pensava na ligação da Corte, no Rio de Janeiro, às capitais de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia através das estradas de ferro, comprovado pelos termos da Lei Feijó, sancionada pelo Regente do Império aos 31 de outubro daquele ano – primeiro documento brasileiro oficial sobre a questão. Entretanto, muitas dificuldades precisaram ser superadas antes do assentamento dos primeiros trilhos e a Lei Feijó não foi de fato executada.

¹² SILVA, Geraldo Gomes da. *Arquitetura do Ferro no Brasil*. São Paulo: Nobel, 1988, 2ª ed./ p.14: citando HOBBSAWN, E.J., *Da Revolução Industrial Inglesa ao Imperialismo*, 3ª ed., Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1983 / p.127. [g.m.]

Por mais algumas décadas deveriam servir ainda os velhos caminhos de mulas e também de carros de boi, pouco alterados durante os séculos coloniais. Estradas de rodagem adequadas praticamente não existiram até o surgimento da ferrovia. O transporte era precário e os caminhos utilizados

*não passavam de picadas abertas através das florestas, ora subindo ora descendo as montanhas, a fim de evitar os grandes desenvolvimentos; não tinham preparo algum de leito, pode-se dizer que este era feito 'a pata de muleiro', como então era uso dizer; quando chovia tornavam-se lamaceiros formidáveis, o barro convertia-se em pasta, e muito dificultava o trânsito dos animais, e principalmente dos carros então empregados, e quando fazia sol, reduziam-se a uma poeira insuportável. Só nas planícies, ou em caminhos muito freqüentados, apresentavam maior largura, uma a duas braças (2,2 a 4,4m), raramente três (6,6m), e nas montanhas eram abertos em cortes, aliás pouco profundos. Muito raro os caminhos eram calçados ou empedrados; apenas nas proximidades das cidades ou vilas, ou nos trechos onde as águas de enxurradas escavavam e levavam as terras, se usava o calçamento de pedras irregulares, de maiores ou menores dimensões.*¹³

Na verdade o transporte terrestre reclamava atenção no mundo todo. Guardando proporções e apenas no que respeita às condições das estradas, pode-se tentar uma relação com a situação vivida pela Inglaterra antes da construção das ferrovias. O controle e manutenção das estradas de rodagem era privado, desarticulado e mais preocupado com a cobrança de pedágios, sem vistas para a necessidade social. Era ruim o estado geral das estradas, antes executadas com uma cobertura de cascalho sob um leito de pedras, sistema pouco resistente e caro, depois substituído pelo 'macadame' onde eram comprimidas camadas de terra seca, pedras moídas, cascalho e pedras finamente moídas. A técnica, formulada pelo escocês McAdam, logo se difundiu para outros países e permitiu na Inglaterra daqueles anos passagem de veículos a velocidade média de 15km/h. Suas desvantagens corriam por conta da baixa durabilidade e da densidade de poeira que deixava de rastro; foi substituído pelo asfalto, no final do século 19.¹⁴

Entretanto, a condição de ilha, a privilegiada localização geográfica, a extensa costa com portos marítimos, canais artificiais e os numerosos rios navegáveis, além das pequenas distâncias internas a serem vencidas, puderam compensar as dificuldades do transporte terrestre inglês. Para o Brasil, de grandes dimensões e diversidades geográficas, sem um sistema de comunicações favorável de suporte ao crescimento do país, carente de alternativas de transporte, a ferrovia trouxe a salvação. Revelou-se o meio de transporte de longe o mais eficiente, capaz de resolver distâncias, transportar mercadorias, passageiros, estabelecer contatos, tornando-se elemento fundamental para o desenvolvimento da economia nacional e muito influente na configuração da sociedade receptiva a um novo mundo cheio de possibilidades. Promoveu profunda modificação no sistema de transportes

¹³ TELLES, Pedro Carlos da Silva. *História da Engenharia no Brasil*. Rio de Janeiro: Editora Livros Técnicos e Científicos, 1984 / p.183-184: citando PAULA FREITAS, Antonio A. de. *A Engenharia, viação, obras públicas, construções em geral- Período colonial*. In *Livro do Centenário*, Rio de Janeiro, Associação do Quarto Centenário do Descobrimento do Brasil/ Imprensa Nacional, 1902 / vol. III, p.14.

¹⁴ CONTI & LAMERA, op.cit., 1985, pp.181-182.

e comunicações brasileiros e de modo intenso no território paulista com a assimilação da cultura do café.

Nenhum produto de atividade econômica desenvolvida no país pôs tanto à prova a eficiência do meio de transporte como o café. A mineração fez bom uso das tropas de mulas considerando a especialidade da carga: relações entre volume e valor da coisa transportada. A cana-de-açúcar encontrou problemas em São Paulo mas não no Nordeste, por exemplo, onde se podia alcançar os portos de exportação com relativa facilidade. O relevo era grande obstáculo para os transportes na região Centro-Sul, premiada com a Serra do Mar, fator físico de grande interferência para a definição das ligações terrestres.

A economia de São Paulo no século 18 girou em torno da cana-de-açúcar e da atividade tropeirista, resultando em algumas alterações do quadro viário então existente. Com base na rota das bandeiras definiu-se importante rede de caminhos no planalto, destacando-se nele o

*caminho para o sul, ligando os campos de criação da área platina com Sorocaba, sede de famosa feira de muares. [...] Todavia, as ligações do planalto com o litoral permanecem precárias durante muito tempo, apesar das exigências que a nova cultura impunha para as necessidades do transporte. O velho caminho do mar teve que passar por transformações radicais para permitir um transporte economicamente vantajoso do açúcar do planalto. Esse caminho, lembra a propósito a Professora Petrone, 'até o advento do açúcar foi essencialmente uma via para pedestres, de sorte que o próprio transporte de mercadorias se fazia em geral às costas dos indígenas' [...] e acabou se transformando, com o tempo, em estrada de tropas, assegurando escoamento mais ou menos satisfatório às produções do planalto. O Morgado de Mateus, apenas chegado a São Paulo, descreveu-o como 'tão impraticável, que excede a toda humana explicação'.*¹⁵

A despeito das deficiências, o Caminho do Mar era seguramente o principal trecho do sistema viário, de melhor execução e condição de uso, ao qual obrigatoriamente deveria se articular o sistema de transporte e comunicação do planalto, qualquer que fosse. Naqueles tempos o quadro contemplava:

- o caminho de tropas para Goiás e para o Sul- mais utilizado;
- para o Vale do Paraíba- então de menor importância;
- para o oeste de São Paulo- pouco extenso até a Independência, pois seguia-se para o Mato Grosso por via fluvial, através da rota das monções originária em Porto Feliz, ponto inicial da navegação pelo Tietê;
- e para Jundiaí e depois Campinas- local de convergência dos caminhos e comunicações, onde se organizavam as tropas que partiam de São Paulo para Minas Gerais, Mato Grosso e Goiás.¹⁶

¹⁵ MATOS, Odilon Nogueira de. *Café e Ferrovias: A evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. São Paulo: Editora Alfa-Ômega, Editora Sociologia e Política, 1974. 2ª ed., p.27.

¹⁶ Ibid., pp.29-30.

Às vésperas da Independência eram sete as estradas principais do planalto, sempre contando com a ligação Santos – capital da província:

- rumo à Vila da Constituição- atual Piracicaba; seguindo por Itu e Porto Feliz; com 180km;
- para Franca- através de Jundiaí, Campinas, Mogi Mirim, Casa Branca e Batatais; com cerca de 100km; a partir de bifurcação em Campinas do trecho Jundiaí, Campinas, Limeira, Rio Claro, São Carlos do Pinhal, Araraquara e Jaboticabal- a mais importante estrada de rodagem;
- "para o chamado 'Norte de São Paulo'- através de Mogi das Cruzes, Jacareí, São José dos Campos, Taubaté, Pindamonhangaba, Guaratinguetá, Lorena, Areias e Bananal; com cerca de 400km;
- para Ubatuba- através de Santos, São Sebastião e Caraguatatuba; com cerca de 280km; das mais importantes por seu movimento comercial;
- o de Santos a Iguape- através de Itanhaém; único não originário de São Paulo;
- e para o Paraná- através de Cotia, São Roque, Sorocaba, Itapetininga e Faxina, atual Itapeva.¹⁷

Por outro lado, a navegação marítima, esteve limitada nos tempos coloniais por uma rígida legislação só alterada com a abertura dos portos no ano de 1808, após a chegada de D. João VI e a família real. Os rios, embora numerosos e de boa corrente no território de São Paulo, eram geralmente difíceis de serem navegados, submetendo as embarcações a leitos bastante acidentados. Contudo, foram eles bons promotores para as explorações de riquezas naturais e para o conhecimento e contato entre diferentes áreas do país. O Tietê desempenhou importante papel e suas águas, com o afluente Piracicaba, levaram os paulistas através das monções, atendendo inclusive populações paranaenses antes da navegação pelo rio Paraguai. Outro rio importante destes inícios da navegação fluvial foi o Ribeira de Iguape, que por sua situação regional oferecia melhores condições de navegabilidade.

Em 1833 foi feita a primeira concessão para navegação com barcos a vapor no Rio das Velhas. Em São Paulo o primeiro documento legal data de 1838, porém, apenas em 1861 foi de fato concedida pelo Governo Imperial a navegação com barcos a vapor em rios paulistas. A empresa responsável pela implantação do serviço escolheu trechos dos rios Tietê, Pinheiros e Paraíba, mas não concretizou seus planos. Ficou para o Ribeira de Iguape o lugar de primeiro rio paulista a oferecer serviços de transporte a vapor, através de companhia nacional que com uma linha para os portos marítimos do sul da Província obrigou-se a realizar uma viagem mensal com destino à Xiririca, na região do Ribeira.¹⁸

Os inícios efetivos das realizações da navegação fluvial a vapor coincidiram com os inícios de implantação da ferrovia, chegando a ser criados pontos de integração entre ambos como meio de viabilidade do transporte geral. A ferrovia, porém, saiu à frente e foi seu êxito que contribuiu para algum desenvolvimento da navegação a vapor através de rios como o

¹⁷ MATOS, op.cit., p.32: baseado em PINTO, Adolpho Augusto. *História da Viação Pública de São Paulo*. São Paulo: Governo do Estado, Coleção Paulística, vol.II, 1977, 2ª ed., introd./notas Célio Debes.

¹⁸ PINTO, op.cit., 1977, p.298.

Piracicaba e o Tietê, o Mogi-Guaçu, o rio Grande e também o Paranapanema, criando pólos de atração e favorecendo a articulação com o meio fluvial. O rio, antes indispensável à navegação, tornou-se secundário para o sistema de circulações e, sem se estabelecer de fato, foi perdendo importância – todas as atenções foram dirigidas à ferrovia, estendida pelo solo paulista até os terrenos mais longínquos.

A ferrovia, por sua vez, prosperou com a movimentação provocada pelo café. No estado de São Paulo caracterizou-se justamente como estrada do café, produto agrícola de valor preponderante na vida econômica daqueles tempos e responsável direto pela expansão e vigor do sistema ferroviário paulista. Julian Smith Duncan¹⁹ comenta como as ferrovias vincularam-se à produção do café, definindo uma regra geral em que sua prosperidade estava diretamente relacionada à quantidade do grão transportado.

Café e ferrovia, somados à forte imigração européia ocorrida no país, foram os propulsores da economia nacional na segunda metade do século passado e princípios deste.

Obra fundamental para estudos sobre *Café e ferrovias*²⁰ foi escrita por Odilon Nogueira de Matos – enfrenta a questão da implantação e desenvolvimento do sistema ferroviário em terras paulistas, impulsionado pelo café, baseando-se em aspectos jurídicos e econômicos e na notável obra de Adolpho Augusto Pinto²¹; explica, cronologicamente, condições do aparecimento e evolução das estradas de ferro, contando sobre a história da cultura cafeeira em São Paulo, sobre as iniciativas para sedimentação da ferrovia, sua implantação e ramificação pelo território paulista, a decadência e ainda as implicações com a paisagem urbana e rural. Procura explicar também o trinômio *café – colonização – estrada de ferro*, ressaltando no sistema de colonização a participação dos trabalhadores livres europeus e na estrada de ferro sua promoção por fazendeiros de São Paulo e Rio de Janeiro, sempre na esteira do café, com algumas poucas exceções.

O café chegou ao país em torno de 1820, penetrando terras paulistas nos anos de 1830, através de Bananal e Areias, no Vale do Paraíba, divisa com o Rio de Janeiro. Alastrou-se logo, oferecendo uma produção cada vez mais intensa para ser escoada com rapidez e cuidados e exigindo vencer grandes e variadas distâncias até os pontos de consumo e exportação – diferentemente do minério, o volume transportado implicava diretamente no valor monetário da produção.

Depois de ensaiada nos arredores da cidade do Rio de Janeiro, a cultura cafeeira galgou a serra rumo ao Vale do Paraíba, e por este, tanto a montante como a jusante, e ainda através de seus inúmeros afluentes, acabou dominando a paisagem serrana fluminense, e contribuindo para eliminar a solução de continuidade que havia no povoamento entre a Baixada Fluminense e as Minas

¹⁹ DUNCAN, Julian Smith. *Public and Private Operation of Railways in Brazil*. Columbia University Press, New York, 1932, p.8: em citação de SAES, Flávio Azevedo Marques de. *As ferrovias de São Paulo 1870 – 1940*. São Paulo: Editora Hucitec; [Brasília] Instituto Nacional do Livro, 1981. 199p.

²⁰ MATOS, op.cit., 1974.

²¹ PINTO, op. cit., 1977.

*‘Gerais’. Ao longo do Paraíba fluminense surgiram as mais importantes fazendas de todo o século XIX, assegurando para a velha província do Rio de Janeiro situação privilegiada na história do Brasil imperial. Ali se localizaram os ‘landlords’ do café (na expressiva frase de Taunay), de tanta participação na vida econômica e política da época. Ali surgiu aquela ‘nobreza do café’, a que também se refere o mesmo autor, ou, talvez mais corretamente aquela ‘burguesia galardoada com títulos de nobreza’, segundo a feliz expressão do Professor Ary França.*²²

Vassouras, no território fluminense, foi o centro aristocrático do café no Brasil do século 19, onde viveram grandes fazendeiros como os Teixeira Leite, dos pioneiros das estradas de ferro brasileiras; e o Vale do Paraíba, no estado paulista, foi a primeira área marcada pela nova cultura que, orientando-se pelo rio rumou para São Paulo. A economia paulista sustentou-se com o açúcar até 1836, quando começou a trabalhar o café, já então invadindo o velho Norte para logo alcançar o oeste e continuar a estender-se pelas terras do estado.

O café deslocou população e economia para a região sul, antes centradas no nordeste e leste do país. Os ricos produtores do grão, localizados principalmente em São Paulo e Rio de Janeiro, tornaram-se por conseguinte cidadãos influentes na política nacional.

O café trouxe novas bases para a estrutura brasileira,

Novas exigências, novas condições, nova mentalidade, e consequentemente, nova paisagem humana, social e econômica, com inegáveis reflexos no panorama político, como não poderia deixar de ser.

*O café, na sua ‘marcha’, ou no seu ‘roteiro’, marcaria a fisionomia paulista. Na sua itinerância, cansaria terras, abandonaria regiões, mataria cidades. Faria conjugar verbos no passado, como lembrou Monteiro Lobato em deliciosa crônica sobre as ‘cidades mortas’, as cidades que viviam do café e que morreram quando ele, na sua trajetória, procurou outras regiões. Mas, por outro lado, povoaria regiões novas, abriria zonas pioneiras, plantaria um rol de cidades vivas, que durante muito tempo vão viver do café, e as quais, quando ele as abandonou, sempre na sua itinerância, procurarão outros embasamentos econômicos e às vezes de tal maneira que, visitando-as hoje, nem nos lembramos de que ali, um dia existiu café.*²³

Conforme Sérgio Milliet,

A passagem do café pelo Estado de São Paulo [...] com suas repercussões sobre a situação demográfica das zonas percorridas, constitui, sem dúvida, um dos estudos mais curiosos e importantes da história econômica paulista. Durante pouco mais de um século o panorama do nosso crescimento e do nosso progresso se desdobrou num cenário de colinas riscadas por cafezais. Tudo gira em torno do ouro verde, dele tudo emana e a ele tudo se destina: homens, animais, máquinas. A terra cansada que ele abandona se despoeva, empobrece, definha; a terra virgem que ele deflora logo se empenha de vida ativa, enriquece, progride. O

²² MATOS, op.cit., 1974, p.38.

²³ Ibid., p.37.

fenômeno é visível a olho nú. Não é necessário ser historiador, economista ou sociólogo para observá-lo. ²⁴

[E ...]

Atrás do café e por vezes à sua frente penetram as ferrovias.

Os objetivos de ligação territorial através de estradas de ferro, esboçados com a Lei Feijó em 1835, acabaram por se realizar de algum modo e em parte, porém arrastaram-se por todo o período da história da ferrovia brasileira. Além de certo conservadorismo resistente à efetivação da ferrovia no Brasil, esbarravam-se os ambiciosos planos nas dificuldades de um país ainda nos começos de desenvolvimento e sob os anos intranquilos da Regência. A primeira tentativa após a Lei Feijó foi superada por uma lei provincial paulista, de 1836, também não efetivada, e substituída, com pequenas alterações, por outra de 1838, concedendo

à firma Aguiar, Viúva, Filhos e Cia. e a Platt & Reid concessão para ligar Santos ao planalto ou, mais precisamente, às então vilas de São Carlos (Campinas), Constituição (Piracicaba), Itú ou Porto Feliz, e Mogi das Cruzes, acrescentando que se cuidaria também da ligação do Paraíba ao Tietê. ²⁵

Tratava-se da estrada São Paulo- Santos, primeira concessão outorgada pelo governo brasileiro e incumbida da ligação de importantes cidades da província, entre as quais Campinas, começando a destacar-se com a plantação do café. Previu-se três anos para o início das obras, ficando os estudos preliminares a cargo de um engenheiro inglês, Mornay, contratado pela firma. Já se pensava então no emprego de planos inclinados e máquinas fixas para enfrentar a serra, técnica mais tarde executada.

No propósito de estimular os negócios ferroviários o governo imperial oferecia vantagens aos interessados, como privilégios para exploração das estradas por determinado período de tempo, cessão de terrenos públicos ou desapropriados para o fim, facilidades na importação de equipamentos necessários para realização das obras e, bem mais tarde, o privilégio de zonas²⁶ e o recurso da garantia de juros²⁷, sistema iniciado na Rússia e seguido por outros países, como a Inglaterra, *pátria do caminho de ferro* ²⁸ e *oficina mecânica do mundo* ²⁹.

Foi um médico inglês radicado no Brasil, Thomas Cockrane³⁰, quem propôs [1839], a implantação de uma estrada de ferro para ligação do Rio de Janeiro ao Vale do Paraíba.

²⁴ MATOS, op.cit., 1974, p.37: citando MILLIET, Sérgio. *Roteiro do Café e Outros Ensaios*. São Paulo: Depto. de Cultura, 1939.

²⁵ MATOS, op.cit., 1974, p.40.

²⁶ Privilégio de zona- o governo assegurava à companhia direito exclusivo sobre uma faixa de quilômetros determinada ao longo de ambos os lados do leito ferroviário e impedida da construção de estações de outras companhias.

²⁷ Garantia de juros- o governo garantia à companhia o complemento da renda necessária para a distribuição de dividendos anuais a partir de sua renda líquida.

²⁸ Termo lembrado por MATOS, op.cit., 1974, p.50; extraído da obra de FARIA, Alberto de. *Mauá*. Rio de Janeiro, Pongetti, 1925, p.164.

²⁹ Termo citado por SILVA, op.cit., 1986, p.14.

³⁰ Cf. TELLES, op.cit., 1984, p.187: Thomas Cockrane foi *sogro do escritor José de Alencar* [... e] *pioneiro na instalação de bondes no Rio de Janeiro*.

Com base na lei de 1835, solicitou privilégios para execução das obras e exploração comercial da estrada, cuja concessão foi-lhe outorgada no ano seguinte, com a permissão para assentamento dos trilhos até a província de São Paulo e fixando Cachoeira, hoje cidade de Cachoeira Paulista, como o ponto terminal da linha. Organizou-se então a *Imperial Companhia de Estrada de Ferro* para concretização dos planos, mas os trabalhos sequer foram iniciados por dificuldades de integralização do capital e da ausência de benefícios como garantia de juros.

Só após 1850 a ferrovia conheceu maiores possibilidades de inserção no país, em condições sócio-econômicas mais favoráveis e prósperas. Em 1852 foi sancionada a lei n.641, concedendo *favores mais sólidos e positivos* como o *privilégio de zona* e a *garantia de juros*, ambos fatores de grande peso para o efetivo início da implantação da rede ferroviária brasileira.³¹

O primeiro trecho ferroviário do país, com 14,5km de extensão, foi inaugurado em 30 de abril de 1854. Unia Mauá à estação Fragoso, como parte de um projeto de ferrovia concedido pelo governo do império [1852], à Irineu Evangelista de Souza, depois Barão de Mauá. O projeto, evitando a chamada *escarpa do planalto*³², previa *a ligação do Rio de Janeiro ao Vale do Paraíba, e mais tarde, a Minas, por um trajeto misto: por mar, do Rio até o porto Mauá, na baía de Guanabara; por estrada de ferro, de Mauá até a raiz da serra da Estrela; por estrada de rodagem, daí até Petrópolis e novamente por estrada de ferro de Petrópolis em diante*

Conhecida por ESTRADA DE FERRO MAUÁ³³, foi empreendida pela Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis. Chegou à Estrela, na raiz da serra [1856], e almejava-se, ao final das obras da estrada, a construção da

mais espaçosa de suas estações na margem esquerda do rio das Velhas

- ponto onde seria recolhida a rica produção das terras banhadas pelo rio São Francisco e seus afluentes.³⁴ Porém, as dificuldades impostas pela serra e o rumo que tomava o café buscando a região de Vassouras fizeram desviar os objetivos iniciais, concluindo-se apenas a execução do trecho Rio-Petrópolis. Suas locomotivas correram em bitolas de 1,676m e alcançaram velocidade de 46km/h:

*a máquina devorava o espaço através dos campos e entre os animais espantados.*³⁵

Pelos seus trilhos correu a *Baronesa*, primeira locomotiva a percorrer uma estrada de ferro brasileira e hoje tombada pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

³¹ MATOS, op.cit., 1974, p.51.

³² Ibid., p.52.

³³ Técnicos envolvidos com a construção da estrada: engenheiros ingleses William Bragge, Robert Milligan e William Gilbert Ginty; bitola=1.676m. Cf. TELLES, op.cit., 1984, p.188.

³⁴ MATOS, op.cit., 1974, p.52.

³⁵ TELLES, op.cit., 1984, p.191: citação de artigo do JORNAL DO COMÉRCIO, Rio de Janeiro, 1º de maio de 1854.

Em 1852 a rede ferroviária desejada com a Lei Feijó, ligando Rio de Janeiro à Minas Gerais e Bahia, reduziu-se ao trecho Corte e províncias de Minas Gerais e São Paulo, depois realizado pela Estrada de Ferro D. Pedro II [1855- primeiro trecho:1863]. Antes dela [1858], foi inaugurada a primeira seção da ESTRADA DE FERRO DO RECIFE AO CABO³⁶, iniciada no mesmo ano da D. Pedro II.

Segunda estrada concedida com apoio na garantia de juros prevista na Lei n.641, a Estrada de Ferro do Recife ao Cabo foi a *primeira Companhia organizada na Europa para a construção de estradas de ferro* no Brasil. O projeto do engenheiro inglês M.A. Borthwick concretizou-se em três etapas: Estação de Cinco Pontas, no Recife – cidade de Cabo [1858]; Ipojuca – Escada [1860]; e seções de Limoeiro, Água Preta e Una- depois Palmares [1862]. Empregou a bitola de 1,60m e construiu o primeiro túnel brasileiro, o Túnel do Pavão, com 145m de comprimento e abóbada de alvenaria. Sem grandes lucros, foi questionada como empreendimento comercial pois o movimento apresentado pelo porto do Recife originava-se de pontos variados e sem perspectivas de sustento de uma linha ferroviária.³⁷

Seguiu-se a ESTRADA DE FERRO D.PEDRO II, hoje chamada CENTRAL DO BRASIL, em cujas origens estão as famílias Teixeira Leite e Ottoni, grandes produtoras de café da região de Vassouras, no Rio de Janeiro. Enquanto se concluíu o trecho inicial da Estrada de Ferro Mauá o ‘Movimento de Vassouras’ lutava pela construção da D. Pedro II, com origem na própria cidade do Rio de Janeiro, diferentemente daquilo proposto e executado por Mauá, cuja estrada partiu do porto situado na baía da Guanabara.

Portanto, Mauá, os Teixeira Leite e os Ottoni, foram os

*pioneiros da história ferroviária do Brasil, na sua fase de
plenas realizações.*³⁸

O contrato para a construção da ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II foi assinado em Londres [1853], local mais adequado para a organização da empresa ferroviária no entender do governo brasileiro. Outra vez os planos foram adiados e depois retomados através do decreto de 9 de maio de 1855, fazendo cumprir os termos do decreto n.641 [26-06-1852], aprovando-se os estatutos da Companhia de Estrada de Ferro D. Pedro II e determinando sua organização no Rio de Janeiro, com um capital de 38.000 contos e privilégio exclusivo de noventa anos.³⁹

*O contrato para a construção, uso e custeio da E. de F. D.
Pedro II foi lavrado em 10 de Maio de 1855 entre a directoria e o ministro do
Império Luiz Pereira do Couto Ferraz e continha 62 artigos [...] . O artigo 2º.,*

³⁶ Técnicos envolvidos com a construção da estrada: engenheiros ingleses M. A. Borthwick, Alfred de Mornay, Charles Neate, J. Escott Incker, G. O. Mann, William M. Penniston, Henry Spencer, John Withfield, Thomas Harrison. Cf. TELLES, op.cit., 1984, p.188.

³⁷ TELLES, op.cit., 1984 / pp.193-195.

³⁸ MATOS, op.cit., 1974 / p.53.

³⁹ PESSÔA, V.A.de Paula. *Guia da Estrada de Ferro Central do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1902. Vol. I / p.117; MATOS, op.cit., 1974 / p.54.

*indicando o traçado, determinava que a estrada partiria da cidade do Rio de Janeiro, passaria pelos municípios da Côrte e Iguassú, transporia a Serra do Mar no lugar mais conveniente e no espaço que medeia entre a mesma Serra e o rio Parayba, dividir-se-hia em dous ramaes, um se dirigindo á povoação da Cachoeira, na província de S. Paulo, e outro ao Porto-Novo do Cunha, nos limites da provincia do Rio de Janeiro com a de Minas Geraes.*⁴⁰

À Companhia organizada foi transferido o contrato anterior [três meses antes] com o técnico inglês Edward Price para a execução do trecho inicial representado pela 1ª seção, de São Cristóvão a Belém, com cerca de 37 ½ milhas⁴¹, cujas obras, iniciadas e concluídas [junho 1855-1858] sob a presidência do engenheiro Christiano B. Ottoni, inauguraram a ligação prevista de

um ponto ao lado da estrada de São Cristóvão, nos arrabaldes do Rio de Janeiro até um lugar próprio para estação, em uma planície junto ao Rio Guandu

entre as fazendas Bom Jardim e Belém.⁴²

A estação inicial no Rio de Janeiro ocupou terrenos nas proximidades do Campo da Aclimação ou Campo de Sant'Ana, depois Praça da República e denominou-se Estação do Campo. Segundo Telles⁴³, esta localização, proposta pelos engenheiros Christopher Bagot Lane e Charles E. Austin exigiu a demolição da igreja de Sant'Ana.

A quarta ferrovia implantada no Brasil foi a ESTRADA DE FERRO CANTAGALO⁴⁴, no território fluminense. Teve seu primeiro trecho inaugurado em abril de 1860, unindo Porto de Caxias – Cachoeiras (Cachoeiras de Macacu) em bitola de 1,57m. Chegou à Vila Nova [1860] e estendeu-se para Nova Friburgo e Cantagalo [1870], em bitola de 1,10m, depois empregada na padronização da linha. O projeto e construção do leito da seção da serra é atribuído ao engenheiro inglês T. Brassey, substituído após sua morte pelo engenheiro inglês J. Brogden.⁴⁵

Na seqüência da implantação da ferrovia em solo brasileiro foi executada a ESTRADA DE FERRO DA BAHIA AO SÃO FRANCISCO⁴⁶, por concessão à Francisco Alves Branco Muniz Barreto e com base na Lei n.641, prevendo-se o benefício da garantia de juros. A Companhia foi organizada em Londres e as obras iniciaram-se [1856] apoiadas em projeto do engenheiro inglês Vignoles e empreitadas por outro inglês, James Watson. O

⁴⁰ PESSÔA, op.cit., 1902, pp.118-119.

⁴¹ Idem, p.116.

⁴² MATOS, op.cit., 1974.

⁴³ TELLES, op.cit., 1984, p.197.

⁴⁴ Técnicos envolvidos com a construção da estrada: engenheiros ingleses T. Brassey e J. Brogden; e engenheiros Phelipe Carpenter, Christian Rohe, Edward Lynch, J. Borelli. Cf. TELLES, op.cit., 1984, p.189.

⁴⁵ TELLES, op.cit., 1984, pp.200-201.

⁴⁶ Técnicos envolvidos na construção da estrada: engenheiros ingleses John Watson, Charles Vignoles, Turner. Cf. TELLES, op.cit., 1984, p.189.

primeiro trecho levou a estrada até Aratu [1860], prolongando-se para o rio Joanes [1860] e Alagoinhas [1863] e empregando bitola de 1,60m nos 123 km de extensão dos trilhos. Desde cedo apresentou prejuízos financeiros revelando a inadequação de traçado, de bitola e inobservância das características da região servida.⁴⁷

Foram também executados os prolongamentos da ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II, desta vez sem a participação de engenheiros ingleses. As obras da ‘segunda seção’, trecho da serra Belém–Barra do Piraí, por orientação e insistência do engenheiro Christiano Ottoni, presidente da Companhia, ficaram por conta de engenheiros norte-americanos, tendo sido contratados o Cel. Charles F. M. Garnett e os irmãos Major Andrew e William Ellison. A opção deveu-se a questões de ordem técnica referente ao sistema indicado para execução da estrada no trecho da serra que, segundo C. Ottoni deveria ser o de ‘simples aderência’, empregado com sucesso nos Estados Unidos da América, e não o de ‘cremalheira’ ou com ‘funicular’, ainda defendidos na Europa. Também os empreiteiros Roberts, Harvey & Co. eram americanos e venceram uma concorrência proposta através de jornais circulantes no Brasil, Estados Unidos e Europa.

A sequência das obras da ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II obrigou a difícil transposição da serra, superada com a construção de treze túneis, várias pontes e viadutos, executados sobre um projeto considerado extremamente arrojado para a época e de autoria do engenheiro Garnett⁴⁸. Naqueles tempos dificuldades financeiras levaram a Companhia a ser encampada pelo governo, resultando-lhe alterações do traçado original: após o Túnel Grande, de quase dois quilômetros de extensão, os trilhos seguiram através do vale do rio Sant’Ana chegando à Barra do Piraí para bifurcar-se em direção a Minas e São Paulo. A partir da Estação de Rodeio [1863], em terras antes pertencentes à fazenda de mesmo nome, a estrada chegou à Barra do Piraí [1864], Entre-Rios, depois denominada Três Rios [1867], Porto Novo do Cunha [1871], inaugurou os princípios do RAMAL DE SÃO PAULO, completado com a Estação de Cachoeira [1875]⁴⁹ e ligou-se com THE MINAS AND RIO RAILWAY COMPANY [1880], fazendo ponto inicial em Cruzeiro.

Enquanto se executavam os planos da D. PEDRO II inaugurou-se em São Paulo [1866] a SÃO PAULO RAILWAY COMPANY, buscando a ligação Santos–São Paulo–Jundiaí. Mais que o açúcar, a produção do café, crescente pelo interior paulista, estimulou planos de construção de estrada de ferro para efetivação das comunicações com o porto de Santos. Trecho do discurso do Presidente da Província de São Paulo [1855] José

⁴⁷ TELLES, op.cit., 1984, pp.201-202.

⁴⁸ O engenheiro Pereira Passos, em *As Estradas de Ferro no Brasil em 1879* [1880], revela o eng. Garnett como autor do projeto, fato afirmado também pelo eng. José do Nascimento Brito em *Meio século de estradas de ferro* [1961; p.19], enquanto o eng. V. A. de Paula Pessoa em *Guia da Estrada de Ferro Central do Brasil* [1902; p.204] e Clodomiro Pereira da Silva em *Política e Legislação de Estradas de Ferro* [p.414] enfatizam o afastamento de Garnett dos trabalhos da estrada deixando dúvidas quanto a sua autoria no projeto da linha. O fato se esclarece, porém, com Pedro Carlos da Silva Telles – *História da Engenharia no Brasil- séculos XVI a XIX* [1984, p.203] após descoberta no Arquivo Nacional da Planta Geral da Continuação da Estrada de Ferro de D. P. II de Belém ao Parahyba, contendo todas as linhas exploradas, datada de 1858 e assinada pelo eng. Garnett.

⁴⁹ MATOS, op.cit., 1974, pp.54-55.

Antonio Saraiva, evidencia a preocupação quando aponta as vantagens oriundas da ligação interior-litoral:

*o desenvolvimento do commercio de Santos, o desenvolvimento do trabalho livre e da colonisação espontanea, a reducção do preço dos transportes a uma terça parte do que se paga actualmente, o melhoramento dos processos industriaes, o augmento do valor das terras, a cessação das despesas publicas com a estrada que tem de ser substituida pela linha ferrea, a influencia da facilidade das communicações sobre o estado moral e politico da Provincia, a criação do espirito de empresa. [...] tão grande e importante melhoramento [...] abrirá para o commercio, para a agricultura e para a civilisação esses ferteis e ricos valles que se estendem até ao Paraná e são formados pelos rios Tietê, Mogy-Guassú e outros.*⁵⁰

Concorreram para realização da estrada a possibilidade de combinação de duas leis: a lei provincial n.495 [17-03-1855] e a lei geral n.838 [12-09-1855]. A primeira oferecia a garantia de juro de 2% à companhia, nacional ou estrangeira, que contratasse

*com o Governo Imperial a construcção da estrada de ferro de Santos para esta capital e interior*⁵¹

desde que o governo concedesse também garantia de juro não inferior a 5%, sendo que a província faria ainda esforços para alcançar também a taxa de 5% de juro e participaria dos lucros da companhia, após excederem determinado valor. Quanto à lei geral, estendia as condições do contrato definido para implantação da estrada de ferro Recife–Villa d’Agua Preta à companhia responsável pela execução de estrada de ferro para ligação Santos – São João do Rio Claro, na província de São Paulo.

A SÃO PAULO RAILWAY COMPANY, formada em Londres [junho1860] e mais tarde denominada COMPANHIA DA ESTRADA DE FERRO DE SANTOS A JUNDIAHY tem suas origens no decreto n.1759 [26-04-1856], onde se definiram os nomes do Marquês de Monte Alegre, Conselheiro José Antonio Pimenta Bueno, depois Marquês de São Vicente, e do Barão de Mauá para organização da companhia responsável pela

construcção, uso e gozo de uma estrada de ferro que, partindo das vizinhanças da cidade de Santos se aproximasse da de S. Paulo e se dirigisse á villa de Jundiahy.

A concessão oferecia prazo de 90 anos para as obras e funcionamento da estrada, privilégio de zona com cinco léguas em ambas as margens, facilidade na obtenção de materiais importados, direitos de desapropriação de terras próximas, de exploração de eventuais minas e de obtenção de terras devolutas, além do principal benefício para a existência da empresa: garantia de juros de 7%, sendo 5% assumidos pelo Governo Imperial e 2%, pelo Provincial, sobre um capital máximo de 2.000.000 libras. Como retorno ao governo, por sua responsabilidade na garantia de juros, governo e companhia dividiriam o excedente de 8% ao ano sobre os dividendos da companhia, sendo deduzida da parcela do governo uma *quota proporcional para a província.*⁵²

⁵⁰ MATOS, op.cit., 1974, p.57.

⁵¹ Ibid.

⁵² Ibid., p.57.

*O prestígio pessoal dos concessionários [...] as sólidas garantias que oferecia o contrato, sobretudo depois das últimas modificações, e o auspicioso futuro que então já era dado prever para a obra do progresso social e econômico de São Paulo, foram elementos de influência decisiva para a definitiva organização, em Londres, da companhia que tinha a fortuna de constituir-se senhora da chave da viação geral de uma rica região, do caminho de ferro que devia ser a grande artéria dessa extensa rede ferroviária que em poucos anos se devia desdobrar sobre o fecundo solo paulista.*⁵³

Os decretos n.2124 [13-03-1858] e n.2499 [29-10-1859] antecederam a constituição da companhia: um prorrogou por dois anos o prazo para sua organização e o outro modificou termos do contrato existente, estendendo a garantia de juros ao prazo do privilégio, desvinculando-o da restrição ao capital estipulado.

Alguns anos após o início das obras [1860-1864], inaugurou-se o trecho mais difícil: a transposição da serra com o primeiro plano inclinado. O sistema funicular adotado venceu com excelência o obstáculo representado pelos 800 metros de diferença de níveis entre o litoral e o planalto. Numa primeira etapa de construção [1860-1867] a linha atingiu o planalto através de quatro planos inclinados e um sistema funicular de cabos, novidade tecnológica da época, concluindo 139 quilômetros de trilhos assentados em bitola 1.60m: 79km entre Santos e São Paulo e 60km entre São Paulo e Jundiaí. Formavam o sistema funicular dois cabos previstos para ida e volta com tração por máquinas a vapor e capacidade de transporte de cerca de 4.000 toneladas por dia. Em etapa posterior [1896-1902] houve duplicação da linha no trecho de planos inclinados, alteração do sistema funicular para condições mais seguras empregando contrapesos para manutenção dos cabos esticados e construção de novas estações ferroviárias.

O projeto da estrada, de autoria do engenheiro James Brunlies e reformulado por Charles P. Lane⁵⁴, previu linhas, paradas, túneis, pontes, estações de passageiros e mercadorias e sua implantação contou com técnica avançada, além de material e mão de obra importados da Inglaterra. Construiu-se nesta linha a Estação da Luz, marco paulista e brasileiro na história da ferrovia e retrato do poderio inglês sobre a economia nacional dos meados do século passado aos princípios deste.

O sistema de planos inclinados funcionou sempre com extrema regularidade e só em época recente o processo foi ligeiramente modificado.

A SÃO PAULO RAILWAY COMPANY, conhecida como INGLESA e depois denominada ESTRADA DE FERRO DE SANTOS A JUNDIAÍ, constituiu o

*primeiro passo para o desenvolvimento ferroviário de São Paulo. Até a década de 1930 [...] assegurou o monopólio dos transportes ferroviários entre o litoral e o planalto.*⁵⁵

⁵³ MATOS, op.cit., 1974, p.58: citando A. Pinto, op.cit.

⁵⁴ ATHAYDE, José Clóvis de. *Luz Notícias e Reflexões*. Série História dos Bairros de São Paulo, volume 27. São Paulo: Departamento do Patrimônio Histórico, 1988, pp.86-87.

⁵⁵ MATOS, op.cit., 1974, p.58.

O primeiro projeto de articulação ferroviária, aliás frustrado, surgiu após a inauguração da INGLESA. Propunha uma estrada de ferro partindo da estação de Rio Grande [da Inglesa], rumando para o Vale do Paraíba até Jacareí, com o objetivo de atrair atenções do sul de Minas Gerais e auxiliar o desenvolvimento do norte paulista, promovendo contatos com Santos e capital.⁵⁶

Diferentemente de dez ou quinze anos antes, neste período os presidentes da província, como Homem de Melo [1864], Carrão [1865-1866], Tavares Bastos [1866-1867] e Saldanha Marinho [1867-1868], incentivaram os empreendimentos ferroviários, desejando a extensão dos trilhos além do percurso Santos–São Paulo ou Santos–Jundiaí.⁵⁷

Implantadas as primeiras ferrovias em solo nacional proliferaram aquelas localizadas no território de São Paulo, movidas pela intensa produção do café. O início efetivo da ferrovia paulista é marcado pela construção da SÃO PAULO RAILWAY COMPANY [1866], que desfrutando do privilégio de noventa anos de concessão deteve por muito tempo o monopólio da ligação São Paulo–Santos. A situação estratégica no sistema de comunicações e transportes da província permitiu-lhe o desinteresse em prolongamentos de linhas pelo interior, pois toda estrada além do planalto dependeria obrigatoriamente do tráfego por seu leito. Deste modo, cidadãos paulistas, geralmente fazendeiros, capitalistas, políticos ou pertencentes à administração pública tomaram a frente dos negócios ferroviários em São Paulo e executaram muitas estradas buscando viabilizar a cultura do café com o rápido escoamento da produção.

Por iniciativa do presidente Saldanha Marinho [1867–1868] fundou-se a COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO, a PAULISTA. O prolongamento dos trilhos a partir da INGLESA alcançaria solos mais produtivos penetrando o interior até Campinas, ‘capital agrícola’ que despontava como importante centro cultural. Participaram da formação da Companhia [janeiro 1868] o Senador Francisco Antonio de Souza Queiroz, Bernardo Gavião Peixoto, Martinho da Silva Prado e Falcão Filho, autor dos estatutos aprovados. Constituída como sociedade anônima necessitou aprovação do contrato pelo governo provincial [1869], tomando por base o contrato da Inglesa e recebendo do império os mesmos benefícios.

*É a primeira Companhia Brasileira que, em ponto tão elevado, abstrai de capitais estrangeiros, e se liberta do jugo comercial estrangeiro. É de fato um alcance enorme para o futuro.*⁵⁸

E foi a segunda a se utilizar da garantia de juros e privilégio de zona, enquadrando-se dentro do que A. Pinto denomina de segunda fase ferroviária⁵⁹. Com extensão prevista de

⁵⁶ MATOS, op.cit., 1974, p.59.

⁵⁷ Ibid.

⁵⁸ Ibid., p.64: cf. Saldanha Marinho, através de Célio Debes.

48 km e bitola de 1,60m, em harmonia com a Santos- Jundiaí, iniciaram-se as obras da estrada [15-03-1870] e inaugurou-se o trecho Jundiaí- Campinas [11-08-1872], funcionando em regime de tráfego mútuo com a Inglesa. Desenvolveu-se, via de regra e de modo inédito naqueles tempos do Brasil, com base em capital de ações obtidas na própria província paulista e encabeçada por pioneiros das terras do oeste, para onde se expandia a cultura do café vindo do Vale do Paraíba.

*Nascia, assim, a Paulista sob o signo das duas características básicas da segunda fase do desenvolvimento ferroviário do Brasil: garantia de juro e zona privilegiada. Mas era não só a primeira que se organizava em São Paulo, como a primeira com elementos exclusivamente provinciais. Um exame no rol dos participantes, [...] mostra-nos a presença, em maioria, de fazendeiros do centro-oeste e do oeste de São Paulo. Nascia vinculada ao café a primeira estrada tipicamente paulista.*⁶⁰

Fazendeiros da região de Limeira, Rio Claro e vale do Mogi-Guaçu, incorporadores da Paulista, impulsionaram a extensão dos trilhos além de Campinas, contrariando suposto objetivo inicial denunciado na denominação, COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADA DE FERRO DE JUNDIAÍ A CAMPINAS, e fazendo coincidir os inícios de funcionamento do novo trecho com os inícios da expansão da rede ferroviária paulista.

O estímulo à criação de Companhia realizadora do percurso Campinas–Rio Claro, passando por Limeira, fez surgir a COMPANHIA DO OESTE [1870], proposta por Raphael Tobias de Barros, José Vergueiro, Bento de Lacerda Guimarães, José Ferraz e Bento Francisco de Paula Souza. Outros também se interessaram pela construção da estrada como Major João Ribeiro dos Santos e Daniel M. Fox. As propostas apresentadas apoiaram-se nos favores da garantia de juro e zona privilegiada, mas questões de direitos de prioridade da Inglesa, técnicas de execução [bitola-1.60m/1.00m] e aspectos jurídicos de dispensa da garantia de juros arrastaram a concretização da idéia, ocorrida enfim com a feitura de contrato entre a Cia. PAULISTA e o governo provincial [1873],

*para a construção custeio e uso do prolongamento “nas mesmas condições do contrato anterior”, substituindo-se, porém, “a garantia de juros pela garantia de renda de 7% por meio da conveniente graduação das tarifas”, princípio este da mais justa equidade, no entender de Augusto Pinto, “por pesar exclusivamente sobre os que deviam gozar as vantagens da estrada os ônus porventura decorrentes da empresa.”*⁶¹

⁵⁹ PINTO, op.cit., 1977, p.21: o autor estuda a ferrovia desde as primeiras tentativas para sua implantação em solo brasileiro até os melhores tempos de seu desenvolvimento e atividades no território paulista: 1ª fase- dos ensaios mallogrados; 2ª fase- de notáveis resultados positivos, caracteriza-se pelas concessões ferroviárias feitas com os favores de zona privilegiada e garantia de juros; 3ª fase- as estradas ainda se constroem com o privilegio de zona, mas já dispensam a garantia de juros; 4ª e última fase- definida pelo regime de plena liberdade: a industria ferro-viária em completo desenvolvimento emancipa-se da protecção do Estado, tornando-se livre a qualquer a construção de estradas de ferro, com a única restricção de respeitarem-se os direitos adquiridos.

⁶⁰ MATOS, op.cit., 1974, p.65.

⁶¹ Ibid., p.67.

Após a construção do primeiro trecho [1874-1875], Campinas- Santa Bárbara, a estrada chegou a Limeira [1876] e depois a Rio Claro e antes da conclusão da linha a PAULISTA interessou-se pelas margens do Mogi-Guaçu e começou outro trajeto ferroviário com a estação de Cordeiro (Cordeirópolis), apoiando-se nos mesmos benefícios anteriores e com privilégio de zona de 31km de cada lado da linha concedido através da lei n.35.⁶² Neste percurso atingiu Araras e Leme[1877], Pirassununga [1878], Porto Ferreira [1879] e após novo contrato com o governo imperial alcançou também Descalvado [1891].

Em franca expansão, a PAULISTA

*completou sua malha de bitola larga, com 279 km de extensão, quando completou a construção do Ramal de Santa Veridiana no ano de 1892.*⁶³

Beneficiou-se com a definição de um único regime financeiro, quando unificou seus contratos com o Governo [1877], porém, viu-se obrigada a contrair empréstimo em Londres [1878] para liquidação de contas assumidas na implantação do Ramal do Mogi Guaçu e, mais tarde, dificuldades financeiras decorrentes da queda cambial de 1898 levaram-na a promover rateio de ações pelos acionistas, visando equilibrar o capital gasto com aquele representado por ações.

A possibilidade de constituição e o desempenho da COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO, como passou a chamar, serviu de exemplo para a seqüência do desenvolvimento da ferrovia em São Paulo.

*... nos mesmos moldes que serviram á formação da Companhia Paulista, se foram sucessivamente organizando as companhias Ytuana, Sorocabana, Mogyana, S.Paulo e Rio de Janeiro, Minas e Rio e Bragantina, para a construcção de novas linhas ferreas, todas gosando os favores da garantia de juros de 7% e zona privilegiada, sendo geralmente de 90 annos o prazo do privilegio.*⁶⁴

As Companhias ITUANA, SOROCABANA e MOGIANA foram criadas na década de 1870-1880.

A COMPANHIA ITUANA DE ESTRADA DE FERRO, pretendendo a ligação entre Itú e Jundiaí, organizou-se no período entre fundação e inauguração do trecho inicial da PAULISTA, Jundiaí- Campinas, tendo por incorporadores ricos cafeicultores de Itú. Entre eles, o fazendeiro e capitalista José Elias Pacheco Jordão reuniu em Itú [20-01-1870] o presidente da província Antônio Cândido da Rocha, cidadãos de Itú, vizinhança e alguns paulistanos, para os trabalhos iniciais de constituição da companhia. Outro nome ligado à ITUANA é o de Antonio de Queiroz Telles, depois presidente da Província, Barão, Visconde e Conde de Parnaíba, participante também da fundação da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro.

⁶² MATOS, op.cit., 1974, p.66.

⁶³ PINTO, op.cit., 1977, pp.36-47.

⁶⁴ Ibid., 1977, pp.36-47.

Constaram do contrato com o governo provincial os mesmos favores do primeiro contrato da PAULISTA: garantia de juros [7%], privilégio de zona [31 km] e concessão de uso por noventa anos. Seu projeto continha a inconveniência de baldeações em Jundiaí com a SÃO PAULO RAILWAY e a PAULISTA, devido à bitola estreita dos trilhos. As obras foram iniciadas [20-11-1870] com o engenheiro-chefe Aristides Galvão de Queiroz, enquanto governava a província Pires da Mota. Foi inaugurada em 17-03-1873.

Recebeu autorização [1872] para prolongar os trilhos à Itaici, Capivari e Piracicaba, antiga Constituição, sem privilégio de zona, sem garantia de juros e sem que prejudicasse direitos de terceiros, porém, no ano anterior, através de lei da assembléia provincial, fora concedido privilégio de zona à PAULISTA para prolongamento do trecho Campinas–Rio Claro, com 31km. Foi este o primeiro dos muitos conflitos entre as companhias de estradas de ferro gerados por esbarrões em direitos adquiridos com os privilégios de zona. O prolongamento da ITUANA significava construção de algumas estações em zona da PAULISTA e o impasse resolveu-se por meio de escritura assinada por ambas [outubro,1872] acordando amigavelmente com o pagamento à PAULISTA de

10% da renda bruta da carga e descarga de mercadorias e passageiros nas estações da Ituana

- localizadas em zona de privilégio da PAULISTA.⁶⁵ Novos conflitos entre as duas companhias foram motivo de atraso na conclusão das obras do Ramal de Capivari, da ITUANA, só inaugurado em 1879.

Com base na lei provincial n.147 [26-04-1880], Governo Imperial e COMPANHIA ITUANA assinaram contrato para prolongamento dos trilhos Piracicaba–São Pedro, com privilégio de 50 anos e zona de 20 km de cada margem do leito ferroviário. Concluída a linha, preocupou-se em atingir São Manoel e Agudos, trecho cobiçado também pela COMPANHIA SOROCABANA. Obteve concessão da linha Porto Martins- São Manoel, conseguiu o serviço de navegação fluvial do Piracicaba e do Tietê e comprou a Estrada de Ferro do Engenho Central de Piracicaba, com possibilidade de estendê-la até a estação João Alfredo, nas margens do rio Piracicaba [15-07-1888]. Completou, assim, 220 km de extensão de estradas de ferro construídas.⁶⁶

Do mesmo modo da ITUANA, surgiu a SOROCABANA a partir de movimentação de fazendeiros de Sorocaba e redondezas, encabeçado pelo polonês Luís Mateus Maylasky, radicado em Sorocaba. Roberto Dias Batista, Francisco Ferreira Leão, Vicente Eufrásio da Silva Abreu, António Lopes de Oliveira, Firmo de Melo, Ubaldino do Amaral, António Joaquim da Rosa e José Teixeira Cavalheiro foram seus diretores. A mesma lei provincial n.34 autorizou a implantação da estrada [1870], partindo de Itú onde faria conexão com a Itú–Jundiaí, e através da lei provincial n.33 [1871] obteve as mesmas vantagens de outras estradas implantadas. Visando antes a cultura e comércio do açúcar e do algodão logo voltou-se para as atividades do café.

⁶⁵ MATOS, op.cit., 1974, p.70.

⁶⁶ PINTO, op.cit., 1977, pp.47-49.

Sem grandes dificuldades técnicas o traçado proposto permitia construir menos de 50km de trilhos para executar o trecho Itú- Sorocaba em curto tempo e mais baixo custo, porém a distância representava indesejável acréscimo do tempo de viagem e optou-se pela ligação direta e mais rápida com a capital, mesmo com a necessidade de construção de cerca de 100km a mais do total de 200km, aproximadamente, constantes do projeto. Estudos do percurso para o contato Sorocaba- capital concluíram pelo traçado São Paulo- São João do Ipanema [1871], passando por São Roque e Sorocaba. Em troca de benefícios financeiros a companhia comprometeu-se com a construção do trecho Sorocaba- Ipanema, para servir às minas de ferro de propriedade do Governo.

Com capital inicial de 1200 contos e depois 4000 contos repartidos em ações de 200 mil réis, fundou-se a companhia e iniciaram-se as obras [13-07-1872], chegando os trilhos a Sorocaba, numa extensão de 120km [1875], e a Ipanema [1879]. Expandiu-se [após 1878] com os trechos Ipanema- Bacaetava [01-08-1880] e Bacaetava- Boituva- Tietê [01-01-1883].

Governo Imperial e COMPANHIA SOROCABANA assinaram contratos [1882] para construção do ramal Boituva- São Sebastião do Tijuco Preto, passando por Tatuí e Itapetininga, e para o prolongamento Boituva- Botucatu através do traçado da linha de Tietê até a Estação de Cerquilha.⁶⁷ Assim a estrada chegou a Botucatu [1889] valendo-se dos pequenos ramais de Porto Feliz e Tietê,

velhas cidades ribeirinhas do histórico rio das Monções.

Cortando a região junto à margem do Tietê e o Vale do Ribeira, a SOROCABANA englobava as

*únicas áreas paulistas que não foram ocupadas pela expansão cafeeira. Zonas de pastagens (a primeira), invernadas e agricultura de subsistência, desenvolveram-se bem menos do que as outras regiões da hinterlândia paulista.*⁶⁸

Este era o caminho de tropas para o sul do país e tinha a paisagem marcada pela cultura canavieira. Porto Feliz era limite do chamado ‘quadrilátero do açúcar’⁶⁹ e só mais adiante, além da *cuesta*, plantou-se o café.⁷⁰

SOROCABANA e ITUANA uniram-se [1892] dando origem à ESTRADA DE FERRO UNIÃO SOROCABANA E ITUANA. A companhia recém transformada prolongou trilhos além de Tatuí e criou novos ramais ferroviários como o de Itararé. No mesmo período executou duas importantes linhas de articulação: Itu- Mairinque e Vitória- 15 de Novembro. Partindo de Vitória, os trilhos caminharam no sentido de Agudos, linha

⁶⁷ PINTO, op.cit., 1977, pp.49-51.

⁶⁸ MATOS, op.cit., 1974, p.82; hinterlândia: região atrás de um rio; de um porto; de área marítima.

⁶⁹ O ‘quadrilátero do açúcar’ era formado pelas cidades de Mogi Guaçu, Jundiá, Porto Feliz e Piracicaba, conforme Caio Prado primeiro definiu e pode-se ler em *A cidade de São Paulo – geografia e história* [capítulo: *O fator geográfico na formação e no desenvolvimento da cidade de São Paulo*]. São Paulo: Editora Brasiliense, 1983, 93p., p.34. Estudos posteriores de Maria Tereza S. Petrone entenderam a formação do ‘quadrilátero’ com as cidades de Mogi Guaçu, Jundiá, Sorocaba [incluindo-se, portanto, Itu] e Piracicaba, como se lê em *A lavoura canavieira em São Paulo*. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1968 [coleção Corpo e Alma do Brasil], p.24.

⁷⁰ MATOS, op.cit., 1974, p.82.

de São Manoel, e no sentido de Avaré, direção do Paranapanema e região da Alta Sorocabana. O caminho de Avaré era a ‘estrada exploradora’, característica apontada por Odilon Nogueira de Matos⁷¹, pois, pela primeira vez, a ferrovia apresentava verdadeiramente um caráter desbravador, buscando penetrar os sertões despovoados.

Em Agudos, SOROCABANA e PAULISTA promoveram a conexão de
*dois grandes sistemas de viação em ponto tão afastado do litoral, estabelecendo fácil ligação entre o sul e o oeste do Estado, permitindo e estimulando as relações do comércio inter-regional.*⁷²

Nos inícios da década de 1920 estava quase completo o sistema ferroviário paulista e a ESTRADA DE FERRO SOROCABANA contava com 2.074km de trilhos assentados. Foi a SOROCABANA a responsável pela quebra do monopólio da INGLESA na ligação Santos–capital, implantando o ramal Mairinque- Santos com mesma bitola das estradas do interior. Planejado nos anos de 1890, após sua inauguração, em 1937, apenas a PAULISTA mantinha preferencialmente o contato com a INGLESA, pela afinidade de bitolas [1,60m]. O fato, porém, ocorreu tardiamente, quando a ferrovia brasileira já entrava em processo de decadência.

A UNIÃO SOROCABANA E ITUANA foi adquirida pelo governo estadual de São Paulo [1902] e logo em seguida [1905] foi arrendada pela SOROCABANA RAILWAY COMPANY. Denominou-se ESTRADA DE FERRO SOROCABANA [1919–1971], e foi assim incorporada pela FEPASA- Ferrovias Paulistas S.A..

Foram também fazendeiros os incorporadores da COMPANHIA MOGIANA DE ESTRADAS DE FERRO E NAVEGAÇÃO, fundada em 1872, e dentre eles estavam Souza Aranha e Queiroz Telles.

*...a esta nova ferrovia caberia servir uma das mais ricas regiões da então província de São Paulo, atingindo mais para o fim do século, as divisas com Minas Gerais e penetrando em território mineiro, onde se articulou com outras ferrovias. [...teria] o extraordinário papel de capturar para a economia paulista grande parte do sul de Minas e do chamado Triângulo Mineiro.*⁷³

Dos planos iniciais constavam a ligação Campinas- Mogi-Mirim, em bitola de 1,00m, criando um ramal para Amparo, conforme lei provincial n.18 [21-03-1872], intenção alterada na própria lei de aprovação e incorporação da Companhia, onde já se propôs seu

prolongamento até a margem do rio Grande, passando pelas cidades de Casa Branca e Franca

propiciando à MOGIANA tornar-se a primeira estrada *a atingir as divisas de São Paulo.*⁷⁴

⁷¹ MATOS, op.cit., 1974.

⁷² Ibid., p.93.

⁷³ Ibid., p.71.

⁷⁴ Ibid., p.71.

O contrato registrou um capital de 3000 contos com garantias e privilégios, conforme as demais construídas na ocasião, e os trilhos chegaram [1873-1875] à Jaguari, hoje Jaguariúna, Mogi-Mirim e inauguraram também o ramal Mogi Mirim- Amparo, logo alcançando Casa Branca [1878]. A conclusão do trecho Casa Branca- São Simão permitiu a extensão da linha até Ribeirão Preto [1883].

São Paulo experimentou grande desenvolvimento no decênio 1870-1880, marcado também pela administração de João Teodoro [1872-1875], segundo Alfredo Gomes, *o mais original e fecundo presidente de São Paulo [...] cujo governo [...] é marco, é divisor, é fim e princípio. Fim do sonho romântico do burgo estudantil. Princípio da ascensão para a metrópole do café ...*

E, segundo E. Simões de Paula:

*seu governo pode ser considerado, no que respeita à Capital, como uma espécie de “segunda fundação de São Paulo”.*⁷⁵

Destacam-se entre os feitos da administração do governo provincial, registros de contratos como da construção da ferrovia Campinas- Rio Claro, do trecho inicial da MOGIANA e do plano de ligação com a INGLESA até Campinas e até a divisa com Minas Gerais. Bastante modificado, o plano tornou-se o Ramal Bragantino, incorporado à SÃO PAULO RAILWAY e, sem chegar à divisa de Minas integrou à capital a região de Atibaia, Bragança e Piracaia.⁷⁶

Em 1884 a MOGIANA tinha ponto terminal em São Simão, estendendo-se logo para Franca [1887] e para as margens do rio Grande [1888]. Recebeu a incorporação [30-06-1889] da COMPANHIA RAMAL FÉRREO DO RIO PARDO, responsável [1888] pela linha Casa Branca- São José do Rio Pardo, prolongada pela MOGIANA até Mococa e Canoas.

Através de uma série de ramais originários de sua linha tronco penetrou em terras mineiras, alcançando as cidades de Itapira, Pinhal e Poços de Caldas. O ramal de Itapira partiu de Mogi-Mirim e articulou-se com a ferrovia mineira ESTRADA DE FERRO DO SAPUCAÍ, atraindo para São Paulo parte significativa do sul de Minas. Considerada como “*ponta de lança*” em território mineiro, a linha de tronco da MOGIANA transpôs o rio Grande, avançou pelo Triângulo Mineiro, passando por Uberaba e Uberlândia e terminou em Araguari, fazendo uso de diversos ramais e favorecendo contatos com o sul de Minas Gerais talvez com mais facilidade que com São Paulo. Foi a companhia de maior crescimento na segunda fase de desenvolvimento da ferrovia no estado e ainda estendeu quilômetros pelo interior mineiro, como *prolongamento da rede paulista*. No Triângulo Mineiro articulou-se com a ESTRADA DE FERRO DE GOIÁS, com pontos terminais em Pires do Rio, Anápolis e, depois, Brasília. Na sedimentação deste complexo ferroviário Campinas tornou-se o grande centro desta vasta região, graças a sua posição de ponto inicial da MOGIANA.⁷⁷

⁷⁵ MATOS, op.cit., 1974, p.72.

⁷⁶ Ibid.

⁷⁷ Ibid., pp.77 e 123.

*Por ela, direta ou indiretamente, todo o sul de Minas, boa parte do oeste de Minas, todo o Triângulo Mineiro e todo o Estado de Goiás foram tributários exclusivos de São Paulo durante a era ferroviária, a situação só se alterando com o advento das rodovias.*⁷⁸

Da leitura de sua linha tronco percebe-se a configuração de *estrada dos pequenos ramais*:

- ramais de Amparo, Socorro e Serra Negra: saindo da estação de Jaguari, atual Jaguariúna, cerca de 32km de Campinas;
- ramal de Itapira: partindo de Mogi-Mirim, km 73, prolongou-se até Eleutério, na divisa de São Paulo e Minas, onde encontrou a ferrovia mineira;
- ramal de Espírito Santo do Pinhal: iniciando cerca de 10km antes de Mogi-Guaçu, *ponta de trilhos*;
- ramal de Poços de Caldas: saindo de Cascavel, atual Aguai, no km125;
- ramal de Vargem Grande: a 20km adiante do anterior, na estação de Lagoa Branca;
- ramal de Mococa e Canoas: 40km além da estação de Casa Branca e, através de sub-ramais, penetrou em terras mineiras atingindo Guaxupé;
- em Baldeação, km190, articulou-se com ramal de Pirassununga, da Paulista;
- ramal de Cajuru: saindo de Santos Dumont, km232;
- ramal de Jataí: saindo de São Simão, cerca 20km adiante do anterior;
- ramais de Arantes e Serrana: saindo de Cravinhos, km287;
- ramal de Sertãozinho: saindo de Ribeirão Preto;
- pouco adiante de Ribeirão Preto: bifurcação de linhas por Franca e Igarapava, reunidas depois em Uberaba.

*... aos poucos, a rede ferroviária paulista vai se constituindo num intrincado emaranhado de linhas, construídas de acordo com as necessidades imediatas [...]. Dos doze ramais da Mogiana, alguns não chegam a ter vinte quilômetros, enquanto que o mais extenso não chega a cem. A grande maioria fica na base de quarenta ou cinquenta quilômetros. Verdadeiras estradas “cata-café” que iam, no seu imediatismo, servir aos interesses das fazendas de uma região que, na época, já se encontrava na vanguarda da produção cafeeira de São Paulo.*⁷⁹

Próspera ferrovia da década de 1880, a MOGIANA construiu a maior extensão de linhas férreas no Estado através de pequenos ramais servindo aos interesses de fazendeiros paulistas e mineiros no escoamento do café. O objetivo de alcançar o Porto de Santos levou a companhia à penosa procura de obtenção de recursos financeiros no exterior e sofreu graves prejuízos com as duas guerras mundiais, a crise de 1929 e as dificuldades da situação econômico-financeira do Brasil. Em 1949 passou à administração do Governo do Estado, não integrada ao patrimônio público, e foi incorporada, posteriormente, pela COMPANHIA PAULISTA, quando da constituição da FEPASA

A partir de 1880 o governo imperial demonstrou interesse em orientar a ferrovia para o Mato Grosso e planejou construção de estrada de ligação Rio Claro-

⁷⁸ MATOS, op.cit., 1974, p.123.

⁷⁹ Ibid., p.78.

margens do Paraná ou Paranaíba. O engenheiro Francisco Antonio Pimenta Bueno dirigiu estudos realizados na área entre os rios Mogi-Guaçu e Grande, concluindo por três direções possíveis para o traçado ferroviário:

pelo vale do Tietê, pelo do Mogi-Guaçu e finalmente pela cumiada que separa as águas desses dois rios.

Adotou-se a última: a linha passaria por São Carlos, Araraquara, Ribeirãozinho [Taquaritinga], seguiria pelos vales dos rios Onça e Turvo até as margens do rio Grande, atravessado na corredeira dos Índios próximo à vila mineira de São Francisco de Sales e prosseguiria pela margem direita do Grande até Santana do Paranaíba, com um percurso de 658 quilômetros, a contar de Rio Claro. O projeto, conforme concebido, não vingou, mas foi de certo modo executado por outras ferrovias, a exemplo da PAULISTA que, voltando-se para Bebedouro e Barretos atingiu o rio Grande através do vale do Mogi-Guaçu e partindo de Rincão, distante 30km de Araraquara.⁸⁰

Os irmãos engenheiros Adolpho e Luiz Augusto Pinto, associados ao capitalista Benedito Antônio da Silva, venceram concorrência e receberam concessão [1880] para construção de estrada no oeste paulista, com base nos planos de Pimenta Bueno, porém, com bitola de 1,00m e com ramal para Brotas, Dois Córregos e Jaú. Seria a primeira companhia constituída sem o benefício da garantia de juros do governo e o prazo do privilégio seria diminuído de 90 para 50 anos; como vantagem contaria com o limite de renda máxima, nos outros contratos fixado em 12%, e neste caso

*... deixava de ser absoluto, continuava a prevalecer - não porém para serem reduzidas as tarifas na proporção da parte da receita líquida que excedesse 12% - mas apenas em valor correspondente à metade do excesso, ficando a outra metade em proveito da Companhia. Por esta forma é evidente que se admita poder a renda da Companhia elevar-se indefinidamente, tanto mais que ficava estabelecido não poder a revisão ser feita senão de cinco em cinco anos, prazo suficiente para profundas modificações no regime financeiro de qualquer empresa de estrada de ferro em São Paulo.*⁸¹

Mas, como de costume, a novidade serviu mais aos empreendimentos futuros. Segundo os incorporadores o percurso mais apropriado deveria contemplar a passagem pelo Morro Pelado, decisão contrária ao desejo de fazendeiros influentes de Cuscuzeiro e, portanto, capaz de provocar sérios desgastes à companhia. A linha deveria bifurcar em Morro Pelado, seguindo a principal para São Carlos e ramificando para Brotas, Dois Córregos e Jaú.⁸² Assim, Adolpho e Luiz Augusto Pinto, e o cunhado Pinto Gonçalves, venderam as partes ao Conde do Pinhal, permanecendo na concessão o capitalista Benedito Antonio da Silva. Juntos fundaram nova companhia, presidida pelo Conde de Pinhal, e gozando do mesmo privilégio executaram a estrada, autorizada a funcionar por decreto de 1882. Inaugurou-se primeiro o trecho Rio Claro- São Carlos [15-10-1884], depois São Carlos-Araraquara [18-01-1885] e o ramal da estação de Visconde do Rio Claro- Jaú [18-02-1887], chegando a totalizar cerca de 265km de extensão. Vendida outra vez, passou a integrar a companhia inglesa RIO CLARO SÃO PAULO RAILWAY COMPANY, que obteve

⁸⁰ MATOS, op.cit., 1974, pp.78; 89-91.

⁸¹ Ibid., p.81: citando Adolpho Augusto Pinto, op.cit..

⁸² Ibid., p.81.

concessão, com privilégio de zona, para construção de novos trechos como os ramais de São Carlos a Santa Eudóxia e a Ribeirão Bonito, e prolongou o tronco Araraquara-Jaboticabal, logo vendido à PAULISTA [1892], responsável pela conclusão dos planos.⁸³

Pelo outro lado, o do Vale do Paraíba, arrastaram-se os trabalhos de implantação da D. PEDRO II, cujos planos contemplavam a execução do RAMAL DE SÃO PAULO, ligação definitiva entre as capitais das duas províncias. Os paulistas decidiram tornar realidade a linha férrea tão desejada e necessária no contexto econômico de São Paulo, pois, o velho caminho das minas, junção da serra ao litoral fluminense, significava importante eixo de escoamento do grande volume de café produzido no interior da província, especialmente no Vale do Paraíba, então densamente povoado e valendo-se dos portos de Parati e Angra dos Reis para exportação do grão. Sem aguardar pela conclusão do antigo projeto, organizaram uma companhia ferroviária para encontrar, na povoação de Cachoeira, os trilhos da D. PEDRO II.

O decreto de 2 de março de 1872 permitiu a organização da COMPANHIA SÃO PAULO E RIO DE JANEIRO, responsável pelo assentamento da linha férrea que, a partir da capital paulista e passando por Mogi das Cruzes, Jacareí, São José dos Campos, Caçapava, Taubaté, Pindamonhangaba, Guaratinguetá e Lorena, atingiria o povoado de Cachoeira.⁸⁴

Inaugurada em 8 de junho de 1877, a ESTRADA DE FERRO SÃO PAULO- RIO DE JANEIRO possuía bitola estreita, de 1.00m, razão da necessidade de baldeação de passageiros e mercadorias na Estação de Cachoeira, pois a D. PEDRO II apresentava bitola larga, de 1.60m. Poucos anos mais tarde, houve junção das duas companhias e, em seguida, a padronização dos leitos para a bitola larga até a cidade de Taubaté, logo estendida a todo o percurso. A questão técnica de diferença de bitola atrapalhou os primeiros tempos de funcionamento da estrada, dificultando o encontro com outras ferrovias. Sua localização permitia-lhe promover conexão não só com a D. PEDRO II mas também com a INGLESA e a PAULISTA, ambas em bitola larga. A COMPANHIA SÃO PAULO- RIO DE JANEIRO optou pela bitola métrica no interesse dos benefícios de subvenção quilométrica oferecidos pela legislação vigente nos anos de sua constituição [1873].

Sobre o interesse na harmonia entre os equipamentos ferroviários em favor da plena movimentação dos trens entre as várias regiões, falava alguns anos antes o engenheiro Christiano Ottoni, tempos da execução da segunda seção da D. PEDRO II:

*Eu não construo a estrada para o Brasil de hoje, mas para o Brasil do futuro. Não podemos dividir os trens. É preciso que os trens que correm na baixada galguem a serra para correr no planalto.*⁸⁵

⁸³ MATOS, op.cit., 1974, p.81.

⁸⁴ Ibid., p.67; PINTO, Adolfo A., op.cit., 1977, p.54.

⁸⁵ OTTONI, Christiano B. *O futuro das estradas de ferro no Brasil*. Rio de Janeiro: Typografia e Lith. De Machado & Cia., 1884, p.122.

Alguns municípios do chamado norte paulista desejaram uma ligação direta com a D. PEDRO II e o efetivaram com as pequenas estradas de SÃO JOSÉ DO BARREIRO e BANANAL, entroncadas, e depois incorporadas, à D. PEDRO II, através das estações de Rezende e Barra Mansa, em território fluminense.

A primeira lei provincial referente à ferrovia, decretada em 1838, cogitou na ligação do Vale do Paraíba com o rio Tietê por meio de um sistema conjugado de ferrovia e navegação fluvial a vapor, propósito reavivado seguidamente com leis provinciais dos anos de 1862, 1863, 1866 e 1869, mas só o projeto da ESTRADA DE FERRO SÃO PAULO- RIO DE JANEIRO trouxe de fato a linha férrea para o norte da província paulista.⁸⁶

O contrato da COMPANHIA SÃO PAULO E RIO DE JANEIRO registrou a concessão, por parte da província, de privilégio para a construção da estrada até Cachoeira e respectivo uso pelo prazo de noventa anos; zona protegida de ocupação em faixas de 31 km ao longo de ambas as margens do leito ferroviário; e garantia de juros de 7 % sobre um capital de 10.655:000\$000 de réis, conforme a moeda brasileira circulante ao tempo da celebração do ato. A concessão, bem como os estudos realizados, foram adquiridos pela Companhia por 250:000\$000 de réis. A fiança do Governo Imperial sobre a garantia dos juros, concedidos pela província, possibilitaram à companhia um empréstimo de 600.000 libras, com taxa de 6%, junto à praça de Londres, tornando possível abreviar a data de início dos serviços para concretização do projeto da estrada.⁸⁷

Após a inauguração do trecho capital–Mogi das Cruzes [6-11-1875], os trilhos alcançaram Jacareí, São José dos Campos, Caçapava e Taubaté [1876], depois Pindamonhangaba, Guaratinguetá e, chegaram a Cachoeira [1877], completando um total de 231km de extensão de leito ferroviário.⁸⁸ Dotado da ferrovia o pequeno povoado de Cachoeira transformou-se em importante núcleo urbano, com funções de depósito regional da produção cafeeira oriunda de São Paulo e buscando a Corte para comércio e exportação do grão cultivado.

Barão Homem de Mello e Dr. Clemente Falcão de Souza Filho foram figuras de projeção na organização e primeira direção da COMPANHIA SÃO PAULO E RIO DE JANEIRO⁸⁹. Sem apresentar lucros financeiros até cerca de 1888, foi resgatada [1890] pelo Governo Federal Provisório e então incorporada à ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL, denominação da ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II após a proclamação da República Federativa do Brasil [1889].

A ESTRADA DE FERRO SÃO PAULO- RIO DE JANEIRO ficou conhecida como ESTRADA DO NORTE DE SÃO PAULO por cortar o *velho norte* da Província paulista. Incorporada à antiga D. PEDRO II, tornou-se o importante RAMAL DE SÃO PAULO DA ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL.

⁸⁶ PINTO, op.cit., 1977, p.55.

⁸⁷ Ibid..

⁸⁸ Ibid..

⁸⁹ Ibid..

A ferrovia paulista prossegue no avanço pelas terras do oeste do estado, transformadas substancialmente com a penetração das estradas da NOROESTE, SOROCABANA, ARARAQUARENSE e PAULISTA.

A definitiva ligação terrestre com o Mato Grosso ocorreu com a implantação da ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL. Após inúmeros projetos dos fins do século 19 e alguns trechos de caminhos insinuados pelas companhias PAULISTA e ARARAQUARENSE a ferrovia atingiu enfim o Estado do Mato Grosso, região de patrimônios formados principalmente por mineiros e situados além das colônias militares de Avanhandava e Itapura, no Tietê.⁹⁰

*... estrada pioneira. Ali, com efeito, a ferrovia precedeu o povoamento. Suas cidades, hoje todas muito importantes, praticamente tiveram início com a estação, ou até antes, com os barracões dos trabalhadores da estrada. E boa parte delas conservou durante muito tempo a estação original, marco inicial de um povoamento em função do qual a cidade se criou e se desenvolveu.*⁹¹

Dois importantes trabalhos antecederam a implantação da NOROESTE e puderam auxiliar na definição do traçado adequado para a ferrovia desejada: o *Memorial do projeto de Estrada de Ferro a Mato Grosso e fronteira da Bolívia* [1903], de Emílio Schnoor para ligação do Atlântico ao Pacífico; e o plano de ligação Minas Gerais–Mato Grosso, a partir de estação da MOGIANA no Triângulo Mineiro, conhecida ‘rota do Coxim’, conforme Taunay.⁹² Escolhida a área de Baurú para início efetivo dos trilhos, organizou-se a companhia [21-06-1904], sendo-lhe concedida a ESTRADA DE FERRO DE UBERABA AO COXIM. Teixeira Soares foi seu primeiro presidente e o engenheiro Lafon o primeiro diretor.⁹³ Constava do contrato:

*privilegio por 60 anos para a construção, uso e gozo das respectivas linhas férreas; isenção de direitos nas importações; direito de desapropriações; juros de 6% durante trinta anos sobre o capital de 30:000\$000 por quilômetro; criar campos de experiências destinados à educação de operários agrícolas no manejo de instrumentos agrários e na prática de cultura de plantas nacionais e exóticas; adquirir terras para dividí-las em lotes de 30 hectares, vendendo-as pelo custo; entrega ao governo, após a inauguração de trechos em tráfego, de uma linha telegráfica, zelando pela sua conservação.*⁹⁴

Corriam os preparativos para implantação da NOROESTE quando a SOROCABANA chegou em Baurú [1905], que recebeu a PAULISTA após a chegada da NOROESTE [1910]. Inaugurou-se o trecho Baurú–Jacutinga (Avaí), com 48 km de extensão [1906] e logo depois [1907] foram assentados mais 50 km da estrada pioneira, responsável pelo aparecimento de

⁹⁰ MATOS, op.cit., 1974, p.95.

⁹¹ Ibid., p.96.

⁹² Ibid., pp.96-97.

⁹³ Ibid., p.97.

⁹⁴ Ibid., p.98.

várias cidades no percurso ferroviário e pelo deslocamento da produção do estado [1930] para a zona da NOROESTE.

Inaugurou-se o trecho até Miguel Calmon (Avanhandava), com uma extensão de 110 km, na presença do presidente da República Afonso Pena, do ministro da Viação Miguel Calmon e do presidente de São Paulo Albuquerque Lins [16-02-1907], quando os principais povoados eram Cafelândia, Lins e Promissão. Passando por Penápolis, Glicério e Birigui, e com extensão de 80 km, os trilhos chegaram à Estação de Araçatuba [dezembro,1908], em poucos anos *a maior cidade de toda a zona Noroeste*. Após Araçatuba, a estrada seguiu para a margem do rio Tietê, no km336, atravessando zona pantanosa e insalubre e chegando as *barrancas do Paraná* [agosto,1910], somando cerca de 450 km e atingindo a primeira cidade em território do Mato Grosso: Três Lagoas.⁹⁵

As obras em solos paulista e matogrossense ocorreram simultaneamente e atingiram as margens do Paraguai [1914] promovendo em Ligação, distante de Baurú 842 km, o encontro das linhas de Porto Esperança, nas margens do Paraguai, e de Jupiá, margens do rio Paraná. Algumas correções do traçado executado foram necessárias como a substituição do trecho Araçatuba- Jupiá [1921] por uma variante da linha com cerca de 170km de extensão. No seu percurso a NOROESTE atingiu Guararapes [1929], Diabase, hoje Bento de Abreu [1931], Valparaíso [1932], Aguapeí [1933], Lavinia [1935], Mirandópolis [1936], Andradina [1937] e entroncou-se [fins 1937] com a antiga linha em Jupiá, transformada no ramal Araçatuba-Lussanvira. Em 1940 a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil possuía 1539km de trilhos assentados.⁹⁶

Pretendendo atender interesses de fazendeiros da região do rio Feio a NOROESTE planejou a construção de ramal a partir da vizinhança de Lins. Outro ramal, depois incorporado à linha tronco, levou os trilhos até Pirajuí e teria seguido até Novo Horizonte, cruzando a região Douradense para promover a articulação das ferrovias NOROESTE e ARARAQUARENSE. A ESTRADA DE FERRO DOURADENSE servia zona de terras muito férteis localizadas entre o Tietê e a ESTRADA DE FERRO DE ARARAQUARA, na área central do território paulista, rica produtora de café até os anos de 1929-1930. Com tronco inicial formado por Ribeirão Bonito [ramal da Paulista], Dourados e Boa Esperança, estendeu-se para Ibitinga, Bocaina, Bariri e Jaú, onde reencontrava a ferrovia Paulista. A ESTRADA DE FERRO DE ARARAQUARA, a ARARAQUARENSE, buscou as divisas do estado com Mato Grosso, no rio Paraná. Organizada por iniciativa de fazendeiros [1896] concluiu o primeiro trecho Araraquara- Ribeirãozinho (Taquaritinga), com 75km [1897] e interrompeu as obras por dificuldades da agricultura. Chegou a Fernando Prestes [km117;1909] e Rio Preto [km230;1912]. Após mudanças de proprietários, foi encampada pelo estado [1919] e na década de 1930 chegou finalmente ao rio Paraná, em Porto de Taboado (Porto Getúlio Vargas).⁹⁷

Extrapolando os limites territoriais de São Paulo a ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL construiu o ramal de Ponta Porã, ligando o Paraguai, e executou o

⁹⁵ MATOS, op.cit., 1974, p.98.

⁹⁶ Ibid., pp.101; 125-127.

⁹⁷ Ibid., pp.99-100.

prolongamento Porto Esperança- Corumbá, transpondo o rio Paraguai no trajeto Corumbá-Santa Cruz de La Sierra [1947] em busca da ferrovia boliviana, e assim realizando a *segunda linha transcontinental na América do Sul* e tornando-se importante peça na demanda da ligação ferroviária Santos- Arica, no Chile.⁹⁸

Porém, estes já eram tempos ruins para a ferrovia brasileira, cujo sistema de comunicações consolidou-se no período de 1900-1920. De fato, quando a NOROESTE principiava a execução da linha para o Oeste [1906] esboçava-se lentamente um processo de falência das ferrovias, evidenciado em 1940 e prolongado até 1960.

Norteadas pelo café, a ferrovia caminhou sempre à procura das portas de saída do país, baseado numa economia de exportação de seus produtos. Dependente, portanto, dos resultados da cultura cafeeira, sentiu os reveses de crises da agricultura⁹⁹, especialmente após a década de 1890. A queda da taxa de câmbio decorrente de medidas político-econômicas da nova República agravou a relação interativa entre ferrovia e café, embora o fato pudesse favorecer de imediato a maior circulação do produto através das estradas de ferro. Enquanto os fazendeiros se alegravam, num primeiro momento, com a possibilidade de crescimento da produção e o porto de Santos atravancava-se com o depósito do grão, o preço do café caía no mercado internacional e a ferrovia, mesmo contando com a intensificação do transporte de carga, viu-se às voltas com o acréscimo significativo de um custo operacional já bastante oneroso, pois carente do comércio de importação de produtos estrangeiros, e ainda com os problemas conseqüentes do processo inflacionário verificado no país. A situação piorou nos fins da década com a instalação de uma política de deflação buscando estabilizar e valorizar o câmbio e também provocando uma recessão econômica prejudicial ao desenvolvimento da agricultura, das relações de comércio e da implantação de indústrias no país.

Daí em diante, repetiram-se fatores negativos à seqüência de desenvolvimento dos negócios ferroviários, mesmo com a aplicação de um programa do governo para a valorização do café [a partir de 1906]. Para complicar ainda mais a já difícil vida brasileira veio a Primeira Guerra Mundial [1914–1918] e com ela as dificuldades de inserção de produtos no conturbado meio internacional. As companhias procuraram se adequar frente aos problemas emergentes, adotando soluções como, por exemplo, e sem o sucesso esperado, eletrificação de linhas em substituição ao caro combustível importado¹⁰⁰, ou o transporte de gêneros alimentícios e matérias-primas que naturalmente tiveram algum crescimento diante do processo de desaparecimento do café como principal produto econômico. O café, embora representativo para a economia do país, seguiu oscilando de posição entre os componentes da balança comercial até nos anos da chamada Grande Depressão da economia mundial [1929–1933], iniciados com o *crack* da Bolsa de Valores de Nova York e, a despeito dos incentivos logo propostos pelo governo federal, não foi mais capaz de prosseguir sustentando o desenvolvimento ferroviário.

⁹⁸ MATOS, op.cit., 1974, pp.102; 104; 112.

⁹⁹ Um dos fatores negativos à produtividade da lavoura do café eram as geadas enfrentadas, sendo lembradas como as mais fortes as de 1846, 1870 e 1917.

¹⁰⁰ Foi a Paulista a primeira companhia, sob administração do governo federal, a realizar a eletrificação, no trecho Jundiaí–Campinas [1922] e depois Rio Claro e Rincão.

O mercado mundial passou a exigir maior variedade de produtos e os transtornos para a economia nacional foram evidentes. A contribuição das ferrovias deixou de ser essencial pois o sistema configurado fora definido nas trilhas do café e voltado fortemente para sua exportação. O sistema ferroviário, desambientado, não pode alcançar a amplitude de necessidades provocadas pelas novas questões econômicas colocadas.

Nos começos da implantação das estradas de ferro no Brasil, o engenheiro Christiano Ottoni [1858] já alertava para a necessidade de um plano geral para a viação férrea:

*... a necessidade palpitante do nosso sistema de vias de comunicação a ser metodizado [...] Subordinem-se todos os projetos ao plano geral, para que os esforços de cada um não possam isolar-se, e todos tendam para um fim uniforme.*¹⁰¹

Com efeito, analisa muito mais tarde Odilon Nogueira de Matos [1973]:

*Nem sempre, no sistema ferroviário paulista, se atendeu a um plano, e essa ausência de plano, facilmente criticável hoje, foi a responsável pelo ‘envelhecimento’ relativamente rápido das nossas estradas de ferro, que, muitas vezes, perderam a sua função tornando-se obsoletas, pela simples itinerância do café, uma vez que a maior parte delas foi construída para atender às necessidades do desenvolvimento da cultura cafeeira.*¹⁰²

Fato que, pouco antes, Adolpho Augusto Pinto [1903] tentava explicar,

Não abundando os capitães nem a Província tendo recursos para empreender um grande systema de viação aperfeiçoada, certo é que o desenvolvimento ferro-viário só podia operar-se à feição e na medida das conveniências e aspirações das localidades imediatamente interessadas, e na proporção dos seus meios de acção.

*Aconchegados como se achavam ainda então os principaes centros de producção em torno da capital, e não sendo dado prever nem a intensidade nem a direcção que deviam tomar as energias latentes da Província, nos grandes surtos com que em pouco deviam desbordar de seu leito habitual e estender-se por quasi todo o territorio paulista, transformando-o n’esse immenso, incomparavel cafesal que faz hoje a maior riqueza do Brasil – realmente não era possivel fazer-se então senão o que se fez e como se fez.*¹⁰³

Do estudo da carta ferroviária paulista, segundo Matos [1973], verifica-se

... um grande tronco que avança para o interior, seguindo mais ou menos a linha média do território do Estado. Esse grande tronco é formado pela ‘Santos-Jundiaí’ e pela artéria principal da ‘Paulista’, a que vêm ter inúmeras ramificações de várias ordens, constituídas pelos próprios ramais e pelas linhas das outras estradas que com ela se articulam: Central, Sorocabana, Mogiana, Araraquarense, Noroeste, além de todas as estradas menores, todas perfeitamente vinculadas a esse

¹⁰¹ FIGUEIRA, Manuel Fernandes. *Memória histórica da Estrada de Ferro da Central do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908, p.62: citado por TELLES, op.cit., 1984, p.197.

¹⁰² MATOS, op.cit., 1974, p.62.

¹⁰³ PINTO, op.cit., 1977, p.37.

grande eixo central que se estende de Santos até as margens do rio Grande ou do Paraná.

*A ausência de plano, referida por A. Pinto, foi a responsável pela precariedade de grande parte de nossa rede ferroviária, especialmente quando o produto que a motivou – o café – deixou de representar a poderosa força que um dia representou. Daí o caráter deficitário de muitas estradas, ou de seus ramais, levando as autoridades a opinarem pela sua supressão, em vez de cuidarem de seu reaparelhamento.*¹⁰⁴

Em seu estudo sobre *Café e ferrovias*, Matos aponta o ano de 1940 como o fim do que chama a ‘era ferroviária’.

*Não tendo sido reaparelhadas, nem corrigidos os seus erros básicos, não tiveram as ferrovias brasileiras condições para resistir à concorrência das rodovias [...] O automóvel ou o caminhão, ‘libertando a velocidade dos trilhos’, como dizia Euclides da Cunha no começo do século, quando o automóvel ainda era novidade, criaram uma nova mentalidade, condicionando comportamentos diferentes e até um novo estilo de vida, da mesma forma que as rodovias se tornaram em grandes fatores de transformação da paisagem.*¹⁰⁵

A ferrovia causou forte impacto no Brasil, desprovido de bases mais sólidas de um sistema de transportes. Não contava, por exemplo, com o eficiente meio de tração animal e transporte de diligências como os Estados Unidos da América ou vários países europeus. Elegeu a fantástica ferrovia como o instrumento capaz de viabilizar a economia, concentrando-se quase exclusivamente na próspera cultura do café e, sem planejar o próprio crescimento ferroviário, dispensou a exploração de outras possibilidades de realização de transporte ou de articulações capazes de formar um conjunto integrado de comunicações. Os mesmos leitos praticamente receberam as tropas, os primeiros veículos, a ferrovia e depois a rodovia.

As linhas férreas implantadas sempre buscaram a ligação do interior do estado e da capital com o porto de Santos e assim configuraram nítidos caminhos convergindo para o litoral e carentes de comunicação entre si à medida que se afastavam do centro irradiador. O benefício dos privilégios de zona oferecidos as companhias contribuíram para selar a desarticulação entre as áreas servidas pelas estradas de ferro. Foram as rodovias afinal que promoveram de fato as pequenas ligações faltantes costurando uma malha viária nacional e percorrendo basicamente as mesmas terras penetradas pela ferrovias. Tornaram-se logo alternativa para articulação do transporte ferroviário, porém, construídas também lado a lado com os trilhos, rapidamente sobrepujaram as ferrovias. De novo um só meio de transporte atraía todas as atenções no país.

Entre outros fatores, um pensamento pareceu permear a concentração de interesses em novos meios de transportes vislumbrados ao longo da história brasileira e refere-se as despesas que se deixariam de realizar com uma estrada velha quando a nova, com todas as

¹⁰⁴ MATOS, op.cit., 1974, pp.103-104.

¹⁰⁵ Ibid., p.105.

suas qualidades, passasse a ser utilizada. Essa postura, percebida em discursos em favor de alguns empreendimentos, não beneficia o pleno desenvolvimento de projetos pois impede desde as bases a exploração das possibilidades de convivência entre duas ou mais opções. A mesma força capaz de impulsionar o novo parece empurrar o velho em sentido contrário.

As dificuldades enfrentadas pelas companhias ferroviárias foram maiores do que puderam elas suportar. Incapazes de lidar com as novas regras econômicas foram gradualmente ficando de fora do contexto de transportes do país e no confronto com as rodovias, estabelecido durante a década de 1930, perderam a sustentação. Deficitárias e em visível declínio foram sendo encampadas pelo governo num processo de estatização de empresas ferroviárias, iniciado nos anos de 1950 com a COMPANHIA MOGIANA DE ESTRADAS DE FERRO, seguida da COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO. A Lei n.2698, de 27 de dezembro de 1955, autorizou a supressão de estradas de ferro no Brasil, refletindo para o estado de São Paulo no desativamento de cerca de 1000km de trilhos relativos a ramais ou a pequenas estradas.

Em 1957 foi criada a empresa Rede Ferroviária Federal S.A.- RFFSA para reunir dezoito ferrovias já sob a administração da União e estendidas segundo dez malhas: Nordeste, Centro-Leste, Sudeste, Oeste, Sul, Teresa Cristina, Fepasa, Amapá, Companhia Vale do Rio Doce e Ferroeste.

As linhas em atividade têm se prestado basicamente ao transporte de cargas, sem representarem negócio rentável para o país e sem peso significativo junto a um sistema geral de transportes. Dentre elas, a Vale do Rio Doce se distingue pelo maior volume de cargas movimentadas. Aquelas localizadas próximo aos grandes centros, mais populosos, servem, com restrições, ao transporte de passageiros de subúrbios. O transporte de passageiros em grandes distâncias não é representativo- de modo geral, há sempre uma opção melhor, mais acessível e mais rápida para o destino pretendido e o trem acaba atendendo, com sérias limitações, a parte mais carente da população. A RFFSA apresenta-se basicamente como operadora dos transportes de cargas, sendo os de passageiros, quando existentes, administrados geralmente por empresas interessadas que recebem da União o direito de uso das linhas e equipamentos necessários ao trânsito. Exemplo do gênero é o RAMAL DE SÃO PAULO DA ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL, prioritariamente utilizado para circulação de cargas, mas oferecendo a possibilidade de transporte de passageiros no trecho Rio de Janeiro- São Paulo, não caracterizada, no entanto, como alternativa de locomoção plenamente integrada ao sistema de viação definido no país.

Recentemente vem ocorrendo a privatização das malhas da RFFSA, sob um modelo de arrendamento, pelo prazo de trinta anos, de materiais operacionais e equipamentos ferroviários, exigindo-se aumento da produção de cargas na ordem de 10% ao ano nos seis primeiros anos subsequentes ao ato, e iguais índice e prazo para a redução do número de acidentes, visando garantir os investimentos privados importantes ao desenvolvimento do transporte. Neste ano de 1998 deverá ser privatizada a Malha Nordeste e desde 1997 foram privatizadas: ¹⁰⁶

¹⁰⁶ FOLHA DE SÃO PAULO, edição de 06-01-1997; Caderno Brasil, fl.1-7.

- a Malha Sudeste, referente ao trecho Rio de Janeiro- São Paulo- Minas Gerais, onde se interliga o RAMAL DE SÃO PAULO DA ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL. Assumida por um consórcio das empresas MBR- Minerações Brasileiras Reunidas, CSN- Companhia Siderúrgica Nacional e Usiminas, entre outras.
- a Malha Centro-Leste, referente à interligação Rio de Janeiro- Minas Gerais- Goiás- Brasília- Bahia- Sergipe. Vendida para um consórcio de várias empresas, integrado pela Vale do Rio Doce, a CSN e a RailTex [EUA].
- a Malha Sul, nos estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, vendida para um consórcio liderado pelo Banco Garantia e também integrado pela RailTex.
- a Malha Oeste, relativa ao trecho Bauru- Corumbá, assumida por consórcio liderado pelo Noel Group [EUA].
- a Malha Teresa Cristina, em Santa Catarina, vendida para um consórcio de empresas, dentre elas Interférrea e MPE- Montagens e Projetos Especiais.
- A Vale do Rio Doce, com cerca de 2.000km de linhas e ramais.

Sem dúvida, nos dias correntes, a ferrovia veio figurar em planos político-econômicos brasileiros. No momento, diante de privatizações já realizadas de trechos ferroviários, cabe perguntar como então se dará sua participação no cenário nacional. Operada pela iniciativa privada apresentará eficiência e rentabilidade? E quem de fato estará realizando os planos de um sistema de transportes adequado ao país? Como uma política de transportes poderá fomentar o desenvolvimento ferroviário em harmonia com outros meios possíveis e garantir da melhor forma o atendimento às necessidades da coletividade?

Marques de Saes¹⁰⁷, duas décadas atrás, propôs um estudo sobre as razões do declínio das ferrovias brasileiras, investigando detidamente fatores da economia nacional e internacional e aqueles eventualmente decorrentes de um modo de administração das empresas, privadas ou públicas, e entendeu que as origens dos *déficits* verificados e o estado de precariedade atingido ocorreram em tempo anterior às encampações assumidas pelo governo, não cabendo lhe atribuir portanto as responsabilidades de má operação das linhas como geradora de prejuízos fatais. Como Saes, outros autores contribuíram com uma visão econômica sobre os fatos ligados à ferrovia nacional, como Pedro Cipollari¹⁰⁸ e Julian Smith Duncan¹⁰⁹. Após comparar a eficiência de estradas de ferro administradas por empresas públicas e pelo governo, Duncan conclui nada poder afirmar sobre a ineficiência da administração pública, pois nada pode ver como comprovante do fato.

Por fim, sem pretensões de debater aqui sobre a grande questão da privatização das ferrovias, em curso, arrisca-se mencionar que se a empresa privada pode revelar-se de algum modo mais eficiente na operação do sistema, o planejamento técnico do meio de transporte deve necessariamente ser atenção do Estado, pois passa por um projeto de administração política.

* * *

¹⁰⁷ SAES, Flávio Azevedo Marques de. *As ferrovias de São Paulo 1870-1940*. São Paulo: Hucitec; [Brasília]: INL, 1981. 199p. (coleção estudos históricos).

¹⁰⁸ CIPOLLARI, Pedro. *O problema ferroviário no Brasil*. São Paulo: FCEA-USP, 1968.

¹⁰⁹ DUNCAN, Julian Smith. *Public and Private Operation of Railways in Brazil*. Nova York, Columbia University Press, 1932.

A marcha das ferrovias- 1870-1880/ 1890-1900/ 1920-1940
1998/ Fepasa/ Horizonte Geográfico ¹¹⁰

As Companhias Ferroviárias: Paulista, Araraquara, Noroeste, Central do Brasil,
Sorocabana, Mogiana, Santos- Jundiaí, São Paulo- Minas.
1998/ Fepasa / Horizonte Geográfico ¹¹¹

¹¹⁰ Revista HORIZONTE GEOGRÁFICO, ano 11, n.57, p.54. São Paulo: Globo Cochrane Gráfica.

¹¹¹ Ibid., p.53.

Sistemas Ferroviários da Fepasa - 4.552 km: Sistema da Federação, Sistema da Integração, Sistema da Produção, Sistema da Articulação, Eixo Litorâneo, Concessionárias 1998/ Fepasa¹¹²

¹¹² Fepasa S.A.- folheto explicativo: *Nova Fepasa- a ferrovia que São Paulo quer*. Governo do Estado de São Paulo, Secretaria dos Transportes, Imprensa Oficial do Estado, 1998.

2. ESTAÇÕES PAULISTAS - Um patrimônio construído

2.1. THE SÃO PAULO RAILWAY COMPANY ¹¹³

2.1.1. quadro sintético – cronológico:

Objetivo: ligar Santos- São Paulo- Jundiaí		Bitola- 1,60m
Organizadores: João Evangelista de Souza- barão e visconde de Mauá; marquês de Monte Alegre; e conselheiro José Antonio Pimenta Bueno, depois marquês de São Vicente. Resultado da participação de plantadores de café, capitalistas ingleses e brasileiros, e tecnologia britânica.		
Projeto: autor- engenheiro James Brunless / reformulação: Charles P. Lane.		
Execução: empreiteiro- inglês Robert Sharp & Sons.		
<p>Outros técnicos envolvidos na construção da estrada:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Engenheiros Roberto Milligan e D'ordan - Fiscal do governo engenheiro Ignácio Wallace da Gama Cochrane, depois substituído pelos engenheiros Firmo José de Mello e Francisco Pereira Passos. - Engenheiro-chefe James Brunless - Engenheiro fiscal Ernesto Diniz Street - Superintendente Geral da Companhia- engenheiro William Speers - Engenheiro Newton Bennaton - William F. Woghtman - Charles Dulley - Daniel Makinson Fox e equipe, recomendados ao Barão de Mauá pelo engenheiro inglês James Brunless. <p>1º trecho:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Quatro planos inclinados, empregando rampas de 10% e acionados por cabos de tração; sistema funicular para vencer os 800m de altitude da Serra do Mar e construção de pontes, viadutos e túneis. 		
Data:	Fato:	
c.1840	A pedido de Frederico Fomm, o engenheiro Alfredo de Mornay realizou estudos e levantamentos topográficos, provavelmente aprovados por Stephenson, o inventor da locomotiva a vapor.	

¹¹³ Fontes das informações: CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES- CGT. *Guia Geral das Estradas e Emprêsas de Transporte com elas articuladas*. G-1. 1960; COSTA, Cacilda Teixeira da. *O Sonho e a Técnica. A arquitetura de ferro no Brasil*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1994; CPTM- Companhia Paulista de Trens Metropolitanos; KÜHL, Beatriz Mugayar. *A Preservação da Arquitetura do Ferro em São Paulo*. São Paulo: FAUUSP, 1996, Tese de Doutorado; LEITE, op.cit.; MATOS, op.cit.; MAUÁ, Visconde de. *Exposição do Visconde de Mauá aos Credores de Mauá & C e ao Público*. Rio de Janeiro: Typ. Imp. e Const. de J. Villeneuve & C, 1878. In: *Barão de Mauá Empresário e Político*- reedição fac-similar da 1ª edição (1878) do livro *Exposição do Visconde de Mauá ...*, São Paulo: Bianchi Editores, 1987; NAGAMINI, Marilda. *Engenharia e Técnicas de construções ferroviárias e portuárias no Império*. In: VARGAS, Milton [org.] *História da Técnica e da Tecnologia no Brasil*. São Paulo: Editora da Universidade Estadual Paulista: Ceeteps, 1994; PINTO, op.cit.; TELLES, op.cit.; e pesquisas de campo.

1855-1856	Antes da oficialização da empresa, enquanto se buscava levantar capital em Londres, Mauá contratou, particularmente, os engenheiros Robert Milligan e D'Ordon, cujos estudos foram apreciados pelo eng. James Brunless, que entregou ao eng. Daniel Mackinson Fox os estudos finais da estrada, nos quais colaborou o eng. Christopher Bagot Lane. O ponto inicial ocupou os terrenos do convento de Santo Antonio, demolido na ocasião, restando em pé a igreja, conhecida hoje como igreja de Santo Antonio do Valongo.
26-04-1856	Concessão da estrada a João Evangelista de Souza- barão e visconde de Mauá, associado a alguns capitalistas.
1860	Formação da companhia em Londres.
24-11-1860	Início das obras de implantação da estrada, programadas em três seções: Santos - Raiz da Serra; Raiz da Serra - São Paulo; São Paulo - Jundiaí.
Abril, 1862	Teste com a 1ª locomotiva destinada a tráfego na província de São Paulo.
28-07-1864	Transposição da serra com o 1º plano inclinado.
Junho, 1864	Tentativa frustrada de inauguração do 1º plano resultou em trabalhos de modificação do sistema de tração implantado.
06-09-1865	Experiência desastrosa de inauguração da estrada. Acidente motivado por descarrilhamento de locomotiva no trecho Luz- Mooca, na capital, próximo à ponte do rio Tamanduateí, provocou morte do maquinista e feriu, entre outros, o Barão de Itapetininga, o Padre Pires da Mota e o futuro Barão de Ramalho. Participava da viagem inaugural o presidente da província, João da Silva Carrão. Responsabilizado pelo episódio, o engenheiro fiscal Ernesto Diniz Street foi demitido.
1860-1867	1ª etapa de construção: Santos- São Paulo- Jundiaí.
16-02-1867	Inauguração da estrada- 139km de extensão / sistema funicular para vencer os 800m de desnível da serra.
1868	A INGLESA transportou serra acima caldeiras e maquinário pesado possibilitando a instalação dos primeiros teares a vapor em Sorocaba e Itu.
19-07-1871	Absolvição do superintendente da INGLESA, Daniel M. Fox, e outros funcionários da empresa, da responsabilidade pelo acidente ocorrido; defendidos por José Bonifácio, o moço, perante júri da capital.
1879-1900	Duplicação das linhas e construção de nova passagem pela Serra do Mar. Ampliação de muitas estações e construção de outras, como a Luz. Estações abertas ao tráfego: Campo Limpo Paulista [1881]; Pilar, at.Mauá [1883]; João Caetano [1883]; Caieiras [1883]; Ribeirão Pires [1885]; Pirituba [1885]; Ipiranga [1886]; Juqueri, at.Franco da Rocha [1888]; Campo Grande [1889]; Pari [1891]; Taipas, at. Jaraguá [1891]; Várzea Paulista [1891]; Barra Funda [1892]; Moóca [1898]; Lapa [1899]; Alto da Serra, at.Paranapiacaba [1899].
1895-1902	Construção da 2ª linha funicular: duplicação da linha no trecho da serra. Execução de obras de segurança do sistema e construção de novas estações.
1946	Encampação pelo governo e incorporação ao patrimônio da União; nova denominação: SANTOS- JUNDIAÍ.
1956-57	Passou à administração da Rede Ferroviária Federal.
1974	Desativação sistema de duas linhas funiculares; substituição da 1ª por novo sistema eletrificado de cremalheira-aderência, restando a casa de máquinas- 4º patamar; 2ª linha-uso eventual não comercial. * * *

2.1.2. traçado geral da estrada no estado:

Mappa Geral das Estradas de Ferro em Tráfego no Território do Estado de São Paulo Indicando as altitudes e distancias kilometricas das diversas estações 1901. A.A. Pinto, op.cit.

2.1.3. listagem das estações ferroviárias:

LINHA TRONCO - THE SÃO PAULO RAILWAY COMPANY		
Sentido: Santos – Jundiaí – linha dupla	SPR-	Bitola- 1,60 m
Percurso original: Santos - Cubatão - Raiz da Serra - Alto da Serra [atual Paranapiacaba] - Rio Grande da Serra - Santo André - Brás - São Paulo - Água Branca - Perus - Belém [atual Francisco Morato] - Jundiaí.		
1. SANTOS ¹¹⁴	2. ALAMO	
3. CUBATÃO	4. PIASSAGUERA	
5. RAIZ DA SERRA	6. PARANAPIACABA	antiga Alto da Serra
7. CAMPO GRANDE	8. ELETRO CLORO	
9. RIO GRANDE DA SERRA antiga Rio Grande	10. RIBEIRÃO PIRES	
11. GUAPITUBA	12. MAUÁ	antiga Pilar
13. CAPUAVA	14. PIRELLI	
15. SANTO ANDRÉ antiga São Bernardo	16. PREFEITO SALADINO	
17. UTINGA	18. SÃO CAETANO DO SUL	antiga São Caetano
19. TAMANDUATEÍ antiga Vemag	20. IPIRANGA	
21. MOÓCA	22. BRÁS ¹¹⁵	
23. PARI	24. SÃO PAULO ¹¹⁶	Estação da Luz
25. BARRA FUNDA ¹¹⁷	26. ÁGUA BRANCA	
27. LAPA ¹¹⁸	28. PIQUERI	
29. PIRITUBA	30. VILA CLARISSE	
31. JARAGUÁ antiga Taipas	32. PERUS ¹¹⁹	
33. CAIEIRAS	34. FRANCO DA ROCHA	antiga Juqueri
35. QUILOMETRO 113	36. BALTAZAR FIDÉLIS	
37. FRANCISCO MORATO antiga Belém ¹²⁰	38. BOTUJURÚ	
39. CAMPO LIMPO ¹²¹	40. VÁRZEA PAULISTA	antiga Várzea
41. JUNDIAÍ ¹²²	---	

¹¹⁴ Contato com a ESTRADA DE FERRO SOROCABANA realizado em Santos - Sorocabana para expedições de trens de passageiros; em Estuário, para despachos em trens de cargas. Ligação Santos - Estuário, da ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, realizada através das linhas da Cia. Docas de Santos para despachos de trens de cargas, e através da cidade, para despachos em trens de passageiros. [CGT, op.cit.,1961]

¹¹⁵ Ligação com a ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL através de sua Estação Roosevelt. [CGT, op.cit.,1961]

¹¹⁶ Contato com a ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, para despachos de bagagens, através da sua Estação Júlio Prestes.

¹¹⁷ Contato com a ESTRADA DE FERRO SOROCABANA - bitola de 1.60m.[CGT-1961]

¹¹⁸ Contato e intercâmbio de vagões com a ESTRADA DE FERRO SOROCABANA. [CGT-1961]

¹¹⁹ Estação inicial – marco zero – do tronco particular da Estrada de Ferro Perus–Pirapora, que servia à Fábrica de Cimento Perus [1910], primeira fábrica de cimento do país [1925].

¹²⁰ Entroncamento com a Estrada de Ferro Bragança–São Paulo, da Cia. BRAGANTINA.

¹²¹ Contato com a ESTRADA DE FERRO BRAGANTINA. [CGT-1961]

¹²² Contato com as estradas de ferro PAULISTA e SOROCABANA.

ARTICULAÇÕES COM OUTRAS COMPANHIAS:

COMPANHIA BRAGANTINA		
COMPANHIA ESTRADA DE FERRO BRAGANTINA		
Objetivo: ligação Bragança- Capital [entroncando-se à INGLESA, pretendeu alcançar as divisas de Minas Gerais]		CEFB- Bitola- 1,00 m
Técnicos envolvidos: - engenheiro João Pinto Gonçalves		
Data:	Fato:	
15-09-1873	Firmado contrato com Themistocles Petrocochino e Antonio A. de Andrade.	
15-01-1874	Apresentação do projeto ao Governo, para implantação da estrada.	
19-05-1877	Organização da Companhia.	
22-12-1888	Início de execução das obras de implantação da estrada.	
04-05-1884	Inauguração do primeiro trecho: Estação Campo Limpo [INGLESA]-Atibaia.	
1884	Conclusão da linha férrea até Bragança.	

COMPANHIA BRAGANTINA			
COMPANHIA ESTRADA DE FERRO BRAGANTINA			
LINHA TRONCO			
Sentido: Campo Limpo - Vargem		CEFB-	Bitola- 1,00 m
CAMPO LIMPO [linha tronco SPR- 39] ¹²³	1. PARADA MESTRE GEBIM		
2. IARA antiga Caixa d'Água	3. CAMPO LARGO		
4. MARACANÃ	5. CAETETUBA		
6. TANQUE	7. ENGENHEIRO NAPOLEÃO AMARAL		
8. TABOÃO	9. BRAGANÇA PAULISTA antiga Bragança		
10. CURITIBANOS	11. QUILOMETRO 65		
12. GUAPOCABA	13. QUILOMETRO 72		
14. VARGEM antigas Vargem / Bandeirantes	- - -		
RAMAL DE PIRACAIÁ		CEFB-RP	Bitola- 1,00m
CAETETUBA [linha tronco CEFB-6]	1. ATIBAIA		
2. GUAXINDUVA	3. QUILOMETRO 14		
4. CANEDOS	5. BATATUBA		
6. ARPUÍ	7. PIRACAIÁ		

* * *

¹²³ Entroncamento com a ESTRADA DE FERRO SANTOS- JUNDIAÍ.

ESTRADA DE FERRO PERUS- PIRAPORA	
Objetivo: ligar Perus–Pirapora para exploração da antiga fábrica de cal Beneducci e as caieiras de Gato Preto e Bocaina. ¹²⁴	EFPP- Bitola- 0,60 m
Localização: município de Cajamar, SP	
Planos e construção: Dr. Mário W. Tibiriçá	
Data:	Fato:
26-04-1910	Decreto governo estadual : licença para execução, uso e gozo de pequena ferrovia para a Companhia Industrial e de Estradas de Ferro Perus- Pirapora
1925	A empresa THE BRAZILIAN PORTLAND CEMENT COMPANY, constituída no Canadá, comprou as caieiras de Gato Preto, instalações e ferrovia, e implantou a 1ª fábrica de cimento do Brasil.
1951	Adquirida por J.J. Abdalla; nova denominação: COMPANHIA DE CIMENTO PORTLAND PERUS
1974–1980	Falência de J. J. Abdalla; confisco da empresa pela União
1984	Pertencia ao Grupo Chohfi-Abdalla
1987	Tombamento realizado pelo Condephaat: acervo- material rodante e instalações [linhas férreas, oficinas e equipamentos de apoio, e outras outras instalações] ¹²⁵

ESTRADA DE FERRO PERUS – PIRAPORA		
Sentido: Perus-Pirapora	EFPP-	Bitola- 0,60m
PERUS ¹²⁶ [linha tronco- 32]	1. CORREDOR	
2. SANTA FÉ	3. PARADA DOZE	
4. GATO PRETO	5. ENTRONCAMENTO	

¹²⁴ Os Fornos de Cal da Companhia Melhoramentos de São Paulo, no município de Caieiras, construídos cerca de 1887, por iniciativa do Coronel Antonio Proost Rodovalho, tinham por finalidade a produção de cal, cerâmicas e pedras de cantaria para obras de construção civil.

¹²⁵ Condephaat- Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo. *Processo n.21.273/80*- ref. Estudos de Tombamento da ESTRADA DE FERRO PERUS- PIRAPORA; Resolução n.5, de 19-1-1987; publicação no D.O.E., de 20-1-1987; Inscrição no Livro do Tombo Histórico, p.69.

¹²⁶ Estação da SÃO PAULO RAILWAY- entroncamento da ESTRADA DE FERRO PERUS- PIRAPORA com a SÃO PAULO RAILWAY.

2.1.4. fichas de identificação das estações ferroviárias:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SANTOS		f. identificação: sb.SPR-001
Localização: praça Marquês de Monte Alegre, bairro do Valongo, área central e proximidades do cais da Cia. Docas, município de Santos, SP.		
Linha férrea: The São Paulo Railway Company		
Altitude: 2 m	Distância: km 0.00	
Data construção: [adiantado estágio obras- 1865] inauguração- 16-02-1867; Reformas- 2º piso e 2 torreões- 1895; aspecto atual da fachada- 13-07-1899.		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros: - - -	Atual: estação ferroviária p/ cargas
Fotos: 1998/ bem		1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ALAMOA		f. identificação: sb.SPR-002
Localização:		
Linha férrea: The São Paulo Railway Company		
Altitude: 2 m	Distância: km 3.100	
Data construção:		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CUBATÃO		f. identificação: sb.SPR-003
Localização: município de Cubatão, SP		
Linha férrea: The São Paulo Railway Company		
Altitude: 2 m	Distância: km 12.248	
Data construção: inauguração- 16-02-1867		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: demolido

Foto: 1922/ Arquivo RFFSA

Arquivo Condephaat: fonte- arquivo RFFSA

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PIASSAGUERA		f. identificação: sb.SPR-004
Localização:		
Linha férrea: The São Paulo Railway Company		
Altitude: 5 m	Distância: km 18.973	
Data construção: inauguração- 01-01-1902	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Foto: Arquivo Condephaat: fonte- arquivo RFFSA

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de RAIZ DA SERRA		f. identificação: sb.SPR-005
Localização: município de Cubatão, SP		
Linha férrea: The São Paulo Railway Company		
Altitude: 20 m	Distância: km 22.000	
Data construção: inauguração- 16-02-1867	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Foto: / arquivo Condephaat

Obra: EST. FERROV. de PARANAPIACABA antiga Alto da Serra		f. identificação: sb.SPR-006
Localização: município de Santo André, SP		
Linha férrea: The São Paulo Railway Company		
Altitude: 796 m	Distância: km 30.312	
Data construção: inaug.- 1º edif.: 16-02-1867; 2º edifício: 1977 [Santos-Jundiaí]. 15-07-1945: mudança da antiga denominação para a de Paranapiacaba; deliberação do Depto.de Estradas de Rodagem e Conselho Nacional de Geografia.		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: estação ferroviária

Foto: arquivo Fepasa

1903/ Pinto, op.cit., p.153

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CAMPO GRANDE		f. identificação: sb.SPR-007
Localização: município de Santo André, SP		
Linha férrea: The São Paulo Railway Company		
Altitude: 757 m	Distância: km 34.569	
Data construção: inauguração- 01-08-1889	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Foto: 1994/ KÜHL,op.cit., p.189

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ELETRO CLORO		f. identificação: sb.SPR-008
Localização:		
Linha férrea: Santos- Jundiaí		
Altitude: 753 m	Distância: km 37.830	
Data construção: inauguração- 02-10-1950	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: E. F. de RIO GRANDE DA SERRA antiga Rio Grande		f. identificação: sb.SPR-009
Localização:		
Linha férrea: The São Paulo Railway Company		
Altitude: 748 m	Distância: km 41.109	
Data construção: inauguração- 16-02-1867	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Foto: 1988/ C.T.COSTA, op.cit., p.128

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de RIBEIRÃO PIRES		f. identificação: sb.SPR-010
Localização: município de Ribeirão Pires, SP		
Linha férrea: The São Paulo Railway Company		
Altitude: 751 m	Distância: km 45.526	
Data construção: inauguração- 1º edif.: 01-03-1885 / atual- 1900.		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Foto: / arquivo RFFSA

/ arquivo RFFSA

a atual cabine de comando da estação de Ribeirão Pires, ao fundo a velha estação centenária
1985/ Jornal do Grande ABC

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de GUAPITUBA		f. identificação: sb.SPR-011
Localização:		
Linha férrea: The São Paulo Railway Company		
Altitude:	Distância:	
Data construção:	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de MAUÁ antiga Pilar		f. identificação: sb.SPR-012
Localização:		
Linha férrea: The São Paulo Railway Company		
Altitude: 763 m	Distância: km 53.109	
Data construção: inauguração- 01-04-1883		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Foto: / arquivo RFFSA

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CAPUAVA		f. identificação: sb.SPR-013
Localização:		
Linha férrea: The São Paulo Railway Company		
Altitude: 748 m	Distância: km 56.294	
Data construção: inauguração- 15-09-1920	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PIRELLI		f. identificação: sb.SPR-014
Localização:		
Linha férrea: The São Paulo Railway Company		
Altitude: 750 m	Distância: km 57.946	
Data construção: inauguração- 01-03-1943	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROV. de SANTO ANDRÉ antiga São Bernardo		f. identificação: sb.SPR-015
Localização:		
Linha férrea: The São Paulo Railway Company		
Altitude: 743 m	Distância: km 60.384	
Data construção: inauguração- 16-02-1867	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: 1ª edifício - demolido

Foto: antiga estação São Bernardo/ arquivo RFFSA

2º edifício / arquivo RFFSA

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PREFEITO SALADINO		f. identificação: sb.SPR-016
Localização:		
Linha férrea: Santos- Jundiaí		
Altitude: 741 m	Distância: km 61.995	
Data construção: inauguração- 29-11-1952	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de UTINGA		f. identificação: sb.SPR-017
Localização:		
Linha férrea: The São Paulo Railway Company		
Altitude: 739 m	Distância: km 63.832	
Data construção: inauguração- 01-08-1933	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: EST. FERROV. de SÃO CAETANO DO SUL antiga São Caetano		f. identificação: sb.SPR-018
Localização:		
Linha férrea: The São Paulo Railway Company		
Altitude: 737 m	Distância: km 67.436	
Data construção: inauguração- 01-05-1883	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: demolida

Foto: / arquivo RFFSA

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de TAMANDUATEÍ antiga Vemag		f. identificação: sb.SPR-019
Localização:		
Linha férrea: Santos- Jundiaí		
Altitude: 730 m	Distância: km 69.937	
Data construção: inauguração- 25-10-1947	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de IPIRANGA		f. identificação: sb.SPR-020
Localização:		
Linha férrea: The São Paulo Railway Company		
Altitude: 728 m	Distância: km 71.627	
Data construção: inauguração- 01-04-1886	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de MOÓCA		f. identificação: sb.SPR-021
Localização:		
Linha férrea: The São Paulo Railway Company		
Altitude: 727 m	Distância: km 74.628	
Data construção: inauguração- 07-09-1898	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: demolida

Foto: / arquivo RFFSA

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA do BRÁS		f. identificação: sb.SPR-022
Localização: rua Domingos Paiva, Praça Agente Cícero s.n., bairro Brás, município de São Paulo, SP		
Linha férrea: The São Paulo Railway Company		
Altitude: 726 m	Distância: km 76.332	
Data construção: inauguração- 16-02-1867	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: estação ferroviária
Fotos: 1985/ G. Silva, op.cit., p.121		1943/ T. Costa, p.125

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA do PARI		f. identificação: sb.SPR-023
Localização: município de São Paulo, SP		
Linha férrea: The São Paulo Railway Company		
Altitude: 724 m	Distância: km 77.636	
Data construção: inauguração- 23-01-1891	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO da LUZ ESTAÇÃO FERROV. de SÃO PAULO		f. identificação: sb.SPR-024
Localização: rua Mauá, bairro da Luzmunicípio de São Paulo, SP		
Linha férrea: The São Paulo Railway Company		
Altitude: 731 m	Distância: km 78.507	
Data construção: inauguração- 1º edif.- [1866] 16-02-1867; 2º edif.- c.1880; atual- 1897-1901.	Autor projeto: engenheiro inglês Charles Henry Driver	
Uso original: estação ferroviária	Outros: - - -	Atual: estação ferroviária

Fotos: 1866-7, 1ª estação / arquivo Condephaat

1898, 2ª estação, lado interno /arquivo Condephaat

1993/ bem

1993/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA da BARRA FUNDA		f. identificação: sb.SPR-025
Localização: município de São Paulo, SP		
Linha férrea: The São Paulo Railway Company		
Altitude: 721 m	Distância: km 81.391	
Data construção: inauguração- 19-05-1892	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: estação ferroviária

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA da ÁGUA BRANCA		f. identificação: sb.SPR-026
Localização: município de São Paulo, SP		
Linha férrea: The São Paulo Railway Company		
Altitude: 723 m	Distância: km 84.398	
Data construção: inauguração- 16-02-1867	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: estação ferroviária

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA da LAPA		f. identificação: sb.SPR-027
Localização: município de São Paulo, SP		
Linha férrea: The São Paulo Railway Company		
Altitude: 725 m	Distância: km 86.062	
Data construção: inauguração- 20-02-1899	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: estação ferroviária

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PIQUERI		f. identificação: sb.SPR-028
Localização: município de São Paulo, SP		
Linha férrea: The São Paulo Railway Company		
Altitude:	Distância:	
Data construção:	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PIRITUBA		f. identificação: sb.SPR-029
Localização: município de São Paulo, SP		
Linha férrea: The São Paulo Railway Company		
Altitude: 731 m	Distância: km 90.273	
Data construção: inauguração- 01-02-1885	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: estação ferroviária

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de VILA CLARISSE		f. identificação: sb.SPR-030
Localização: município de São Paulo, SP		
Linha férrea: Santos- Jundiaí		
Altitude: 790 m	Distância: km 93.442	
Data construção: inauguração- 01-09-1955	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: estação ferroviária

Obra: ESTAÇÃO FERROV. de JARAGUÁ antiga Estação de Taipas		f. identificação: sb.SPR-031
Localização: município de São Paulo, SP		
Linha férrea: The São Paulo Railway Company		
Altitude: 813 m	Distância: km 95.059	
Data construção: inauguração- 01-10-1891	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Foto: / arquivo RFFSA

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PERUS		f. identificação: sb.SPR-032
Localização: município de São Paulo, SP		
Linha férrea: The São Paulo Railway Company		
Altitude: 737 m	Distância: km 101.485	
Data construção: inauguração- 16-02-1867	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CAIEIRAS		f. identificação: sb.SPR-033
Localização: município de Caieiras, SP		
Linha férrea: The São Paulo Railway Company		
Altitude: 721 m	Distância: km 106.176	
Data construção: inauguração- 01-07-1883	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Foto: / arquivo RFFSA

Obra: ESTAÇÃO FERROV. de FRANCO DA ROCHA antiga Juqueri		f. identificação: sb.SPR-034
Localização: município de Franco da Rocha, SP.		
Linha férrea: The São Paulo Railway Company		
Altitude: 723 m	Distância: km 111.293	
Data construção: inauguração- 01-02-1888	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Foto: 1980/ Gomes Silva, op. cit., p.120

1988/ Lazlo, in T.Costa, op.cit., p.127

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA KM 113		f. identificação: sb.SPR-035
Localização:		
Linha férrea: Santos- Jundiá		
Altitude: 736 m	Distância: km 113.670	
Data construção: inauguração- 01-09-1955	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: EST. FERROVIÁRIA de BALTAZAR FIDELIS		f. identificação: sb.SPR-036
Localização:		
Linha férrea: The São Paulo Railway Company		
Altitude:	Distância:	
Data construção: inauguração- 01-02-1888	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO F. de FRANCISCO MORATO antiga Estação Belém		f. identificação: sb.SPR-037
Localização: município de Francisco Morato, SP		
Linha férrea: The São Paulo Railway Company		
Altitude: 741 m	Distância: km 117.460	
Data construção: inauguração- 16-02-1867	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Foto: / arquivo RFFSA

/ arquivo RFFSA

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de BOTUJURÚ		f. identificação: sb.SPR-038
Localização:		
Linha férrea: The São Paulo Railway Company		
Altitude:	Distância: km 123.467	
Data construção:	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CAMPO LIMPO		f. identificação: sb.SPR-039
Localização:		
Linha férrea: The São Paulo Railway Company		
Altitude: 740 m	Distância: km 127.935	
Data construção: inauguração- 1872 / 01-01-1881	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Foto: / arquivo RFFSA

Obra: ESTAÇÃO FERROV. de VÁRZEA PAULISTA antiga Várzea		f. identificação: sb.SPR-040
Localização: município de Várzea Paulista, SP		
Linha férrea: The São Paulo Railway Company		
Altitude: 720 m	Distância: km 133.910	
Data construção: inauguração- 01-07-1891	Autor projeto:	
uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de JUNDIAÍ		f. identificação: sb.SPR-041
Localização: praça Mauá, junto à anvenida dos Ferroviários, município de Jundiaí, SP		
Linha férrea: The São Paulo Railway Company		
Altitude: 807 m	Distância: km 139.040	
Data construção: inauguração- 16-02-1867 / alguns elementos de ferro registram a data de 1907 ao lado da marca do fabricante: Paddington Steel Limited London.		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: estação ferroviária [subúrbios e expresso]

Fotos: 1998/ bem

1998/ bem

* * *

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PARADA MESTRE GEBIM		f. identificação: sb.CEFB-001
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Bragantina		
Altitude: 758 m	Distância: km 7.000	
Data construção:	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de IARA antiga Caixa d'Água		f. identificação: sb.CEFB-002
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Bragantina		
Altitude: 772 m	Distância: km 11.180	
Data construção: 1872	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CAMPO LARGO		f. identificação: sb.CEFB-003
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Bragantina		
Altitude: 852 m	Distância: km 15..553	
Data construção: 1872	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de MARACANÃ		f. identificação: sb.CEFB-004
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Bragantina		
Altitude: 790 m	Distância: km 22.190	
Data construção: 1872	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CAETETUBA		f. identificação: sb.CEFB-005
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Bragantina		
Altitude: 744 m	Distância: km 29.430	
Data construção: 1872	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de TANQUE		f. identificação: sb.CEFB-006
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Bragantina		
Altitude: 791 m	Distância: km 39.586	
Data construção: 1872	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: EST. FERROV. de ENGENHEIRO NAPOLEÃO AMARAL		f. identificação: sb.CEFB-007
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Bragantina		
Altitude:	Distância: km 44.000	
Data construção: 1949	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de TABOÃO		f. identificação: sb.CEFB-008
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Bragantina		
Altitude: 815 m	Distância: km 51.475	
Data construção: 1872	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: EST. FERROV. de BRAGANÇA PAULISTA antiga Bragança		f. identificação: sb.CEFB-009
Localização: município de Bragança, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Bragantina		
Altitude: 804 m	Distância: km 54.415	
Data construção: 1913	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Foto: 1º plano: sanitário em ferro; ao fundo, o edifício da estação. 1985/ Gomes SILVA, op.cit., p.127

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CURITIBANOS		f. identificação: sb.CEFB-010
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Bragantina		
Altitude: 790 m	Distância: km 61.220	
Data construção: 1913	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de QUILOMETRO 65		f. identificação: sb.CEFB-011
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Bragantina		
Altitude:	Distância: km 65.000	
Data construção: 1949	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de GUAIPOCABA		f. identificação: sb.CEFB-012
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Bragantina		
Altitude: 794 m	Distância: km 68.720	
Data construção: 1913	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de QUILÔMETRO 72		f. identificação: sb.CEFB-013
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Bragantina		
Altitude:	Distância: km 72.000	
Data construção: 1950	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: EST. FERROV. de VARGEM antigas Vargem / Bandeirantes		f. identificação: sb.CEFB-014
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Bragantina		
Altitude: 810 m	Distância: km 75.670	
Data construção: 1913	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

* * *

Obra: ESTAÇÃO FERROVOVIÁRIA de ATIBAIA		f. identificação: sb.CEFB-RP-001
Localização: município de Atibaia, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Bragantina - Ramal de Piracaia		
Altitude: 744 m	Distância: km 33.100	
Data construção: 1913	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de GUAXINDUVA		f. identificação: sb.CEFB-RP-002
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Bragantina - Ramal de Piracaia		
Altitude: 749 m	Distância: km 38.811	
Data construção: 1913	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de QUILÔMETRO 14		f. identificação: sb.CEFB-RP-003
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Bragantina - Ramal de Piracaia		
Altitude:	Distância: km 43.930	
Data construção:	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CANEDOS		f. identificação: sb.CEFB-RP-004
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Bragantina - Ramal de Piracaia		
Altitude: 760 m	Distância: km 47.264	
Data construção: 1913	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de BATATUBA		f. identificação: sb.CEFB-RP-005
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Bragantina - Ramal de Piracaia		
Altitude:	Distância: km 51.590	
Data construção:	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ARPUÍ		f. identificação: sb.CEFB-RP-006
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Bragantina - Ramal de Piracaia		
Altitude: 766 m	Distância: km 56.300	
Data construção: 1913	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: EST. FERROV. de PIRACAIA		f. identificação: sb.CEFB-RP-007
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Bragantina - Ramal de Piracaia		
Altitude: 789 m	Distância: km 60.033	
Data construção: 1913	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

* * *

Obra: EST. FERROV. de CORREDOR		f. identificação: sb.EFPP-001
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Perus- Pirapora		
Altitude:	Distância: km 4.750	
Data construção:	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: EST. FERROV. de SANTA FÉ		f. identificação: sb.EFPP-002
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Perus- Pirapora		
Altitude:	Distância: km 9.250	
Data construção:	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: EST. FERROV. de PARADA DOZE		f. identificação: sb.EFPP-003
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Perus- Pirapora		
Altitude:	Distância: km 11.750	
Data construção:	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: EST. FERROV. de GATO PRETO		f. identificação: sb.EFPP-004
Localização: município de Cajamar, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Perus- Pirapora		
Altitude:	Distância:	
Data construção:	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: EST. FERROV. de ENTRONCAMENTO		f. identificação: sb.EFPP-005
Localização: município de Cajamar, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Perus- Pirapora		
Altitude:	Distância: km 16.000	
Data construção:	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

2.2. COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO ¹²⁷

2.2.1. quadro sintético – cronológico:

Objetivo: ligar Jundiaí- Campinas		Bitola- 1,60m
Fundador: conselheiro Joaquim Saldanha Marinho		
Presidentes da Companhia: dr. Francisco Antonio de Souza Queiróz; Barão de Jaguára; dr. Elias Antonio Pacheco Chaves, dr. Fidencio Nepomuceno Prates e dr. Clemente Falcão da Souza Filho.		
Projetos: engenheiros James Brunless e Daniel M. Fox; e engenheiro Newton Bennaton.		
Execução: empreiteiros- brasileiros Ângelo Thomaz do Amaral, João Pereira Daguirre Faro e Heitor Rademaker Grunewald.		
Outros técnicos envolvidos:		
<ul style="list-style-type: none"> - Francisco de Paula Ramos de Azevedo [Campinas,1851- São Paulo,1928]. - Engenheiros ingleses Daniel M. Fox e Newton Bennaton. - Supervisor das obras- engenheiro João Ernesto Viriato de Medeiros. - Direção de obras- prolongamento linha até Rio Claro- eng. Antônio Rebouças [c.1876] - Engenheiros Francisco Lobo Leite Pereira, José Ayrosa Galvão, Emílio Schnoor e José Rebouças [irmão de André e Antônio Rebouças] - engenheiros Gustav Adolph da Silveira e Francisco Paes Leme de Monlevade 		
Data:	Fato:	
1861	Fazendeiros e cidadãos de Campinas organizaram-se para conseguir o prolongamento da ferrovia além de Jundiaí e em direção ao interior da província paulista.	
1862	Iniciados estudos para assentamento de trilhos no trecho Jundiaí- Campinas, custeados pelo grupo campineiro e dirigidos pelos engenheiros James Brunless e Daniel M. Fox.	
1862	Fazendeiros de café da região de Campinas mobilizaram-se para prolongamento da estrada de ferro de Jundiaí a Campinas: senador Souza Queiroz, Joaquim Bonifácio do Amaral e João Ribeiro dos Santos.	
1863	Divulgado relatório com resultados dos estudos realizados, acompanhado de plantas, perfis e orçamento das obras.	
1864	Engenheiro Camilo Goffredo elaborou estudos sobre a região de Jundiaí a Rio Claro, devido a intenções de abertura de estrada de rodagem, contemplando a possibilidade de servir o trecho Jundiaí- Campinas à implantação da ferrovia. Verificação posterior dos estudos revelaram erros comprometedores da proposta apresentada.	

¹²⁷ Fontes das informações: CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES- CGT, op.cit., 1960; CPTM- Companhia Paulista de Trens Metropolitanos; FEPASA- Ferrovia Paulista S.A.. *120 anos de ferrovia paulista 1872 -1992*. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado S.A. IMESP, 1992; KÜHL, op.cit., 1996; LEITE, op.cit.; NAGAMINI, Marilda, op.cit., 1994; MATOS, op.cit.; PINTO, op.cit.; TELLES, op.cit.; e pesquisas de campo.

1864-1865	Newton Bennaton, então engenheiro de obras da província paulista, realizou estudos sobre o mesmo trecho visado para o prolongamento da ferrovia.
1867	Governo Imperial designou comissão de engenheiros para avaliação dos estudos de Daniel M. Fox e Newton Bennaton. Não se encontrou informação sobre qual dos planos foi o escolhido, ou quais alterações eventualmente sofreram, para a concretização da estrada.
1867	Grandes fazendeiros de café organizaram-se para formação de companhia responsável pela construção de estrada de ferro no trecho Jundiaí-Campinas
16-12-1867	O presidente da Província, Saldanha Marinho, discursou em favor da construção de ferrovia na região, em sessão da Câmara Municipal de Campinas, por ele próprio incumbida de colocar o tema em pauta. Abriu-se subscrição de ações e formaram-se comissões regionais abrangendo as cidades de Campinas, Amparo, Mogi Mirim, Limeira, Rio Claro, Constituição [Piracicaba], Capivari, Belém de Descalvado [Descalvado], Pirassununga, São Carlos do Pinhal [São Carlos], Araraquara, Santos e São Paulo.
23-01-1868	1ª reunião com grupo de fazendeiros e capitalistas para constituição da companhia- iniciativa do presidente da província de São Paulo, conselheiro Saldanha Marinho [empossado em 24-10-1867] para fundação da COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO, com capital privado e nacional e subordinado à produção do café.
30-01-1868	Nova reunião, presidida pelo senador Francisco Antonio de Souza Queiroz, para aprovação do estatuto de funcionamento da companhia, então denominada COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO DE JUNDIAÍ A CAMPINAS. Eleita diretoria provisória composta por: Clemente Falcão de Souza Filho, senador Francisco Antonio de Souza Queiroz, desembargador Bernardo Gavião Peixoto, Martinho da Silva Prado e barão de Itapetininga.
28-11-1868	Decreto n.4.283: aprovação dos estatutos para constituição da companhia. Decreto n.4.284: Governo Imperial reconheceu desistência da SÃO PAULO RAILWAY do direito de prolongamento da linha após Jundiaí, liberando assim o início de trabalhos para a COMPANHIA PAULISTA.
Março 1869	1ª Assembléia Geral dos Acionistas, coordenada pela diretoria provisória - na pauta: eleição de nova diretoria- dr. Clemente Falcão de Souza Filho, dr. Martinho da Silva Prado, desembargador Bernardo Avelino Gavião Peixoto, dr. Inácio Wallace da Gama Cochrane e senador Francisco de Souza Queiroz; e, para presidente da companhia- dr. Clemente Falcão de Souza Filho- indicação do novo presidente da Província, Barão de Itaúna.
29-05-1869	Aprovação do contrato pelo governo provincial, por tratar-se de sociedade anônima.
1869	Contratação de empreiteiros e do supervisor de obras, engenheiro João Ernesto Viriato de Medeiros
15-03-1870	Início da execução das obras
11-08-1872	Inauguração do trecho Jundiaí- Campinas
12-05-1873	Contratou-se a execução do prolongamento da linha Campinas- Rio Claro
19-01-1874	Início das obras no trecho Campinas- Santa Bárbara

27-08-1875	Inauguração do trecho Campinas- Santa Bárbara
18-02-1876	Início das obras do trecho Cordeiro- margem do rio Mogi Guaçu
29-03-1876	Concessão de privilégio de zona [Lei n.35; 31km de cada lado da linha] para construção da Estação de Cordeiro [Cordeirópolis]: trecho Cordeiro–margem do rio Mogi Guaçu.
30-06-1876	Conclusão do trecho Santa Bárbara- Limeira
11-08-1876	Conclusão do trecho Limeira- Rio Claro / 45 km de extensão
Fev.1876	Início das obras do ramal de Cordeiro- Porto Ferreira
10-04-1877	Inauguração do trecho Cordeiro- Araras
12-07-1877	Unificação com o governo provincial dos diversos contratos relativos aos trechos ferroviários propostos
30-09-1877	Conclusão do trecho Araras- Leme
24-10-1878	Conclusão do trecho Leme- Pirassununga
1878	Realização de empréstimo em Londres para quitação de débitos realizados com o Ramal do Mogi Guaçu
1880–1890	Serviços conjugados de navegação fluvial através do rio Mogi-Guaçu, realizados no trecho Porto Ferreira e Pontal. A empresa altera a denominação para COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FÉRREAS E FLUVIAIS.
15-01-1880	Conclusão do trecho Pirassununga- Porto Ferreira
25-10-1880	Contrato com o Governo Imperial: construção trecho Porto Ferreira- Descalvado
07-11-1881	Conclusão do trecho Porto Ferreira- Descalvado
1892	Conclusão do Ramal de Santa Veridiana, sob direção dos engenheiros Gustav Adolph da Silveira e Francisco Paes Leme de Monlevade. A estrada soma 279km de trilhos.
1892	Adquiriu a ESTRADA DE FERRO RIO CLARO- ARARAQUARA, construída pelo Visconde do Pinhal e propriedade de Companhia INGLESA.
1893	Início das obras de construção das oficinas de Jundiaí; área total de 145.000m ² e mais de 6km de trilhos internos.
1901	Número de estações ferroviárias: 94
Inícios Séc.20	Continuou grande desenvolvimento. Atingiu Bebedouro e Barretos, área de pecuária.
1910	Chegou a Bauru, onde já estavam a SOROCABANA [1905] e a NOROESTE [1906].
	Pontal e Viradouro recebem os trilhos vindos de Mogi-Guaçu - após o Tietê chegaram a Agudos encontrando a ESTRADA DE FERRO SOROCABANA.
1911	Voltou a denominação anterior: COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO
1916	Realização de estudos para eletrificação da linha Jundiaí- Campinas
09-03-1920	Decreto estadual unificou conjunto de contratos de concessão de linhas
14-07-1922	Circulou no trecho Jundiaí- Campinas a 'Quadradinha', locomotiva da <i>General Electric</i> , movida à tração elétrica, primeira do gênero a funcionar na

	América do Sul. A estação transformadora do circuito foi erguida em Louveira.
1923	Fundação da Caixa de Aposentadoria e Pensões dos Ferroviários, em reunião realizada no pátio de manobras da Cia. PAULISTA, em Jundiaí, com empregados e diretores da COMPANHIA PAULISTA e da SÃO PAULO RAILWAY.
1924	Conclusão dos serviços de eletrificação da linha
1914–1958	Execução de alargamento de bitolas para 1,60m e prolongamento das linhas às margens dos rios Grande e Paraná
1949	Compra da COMPANHIA DE ESTRADA DE FERRO DO DOURADO
Após 2ª guerra	Iniciou período de dificuldades
1950	Compra da ESTRADA DE FERRO SÃO PAULO- GOIÁS
1951	Compra da ESTRADA DE FERRO BARRA BONITA e ESTRADA DE FERRO JABOTICABAL
	Compra da ESTRADA DE FERRO MORRO AGUDO
01-06-1961	Encampação da Companhia pelo Governo do Estado, tornado seu maior acionista - Decreto n.38548
1967	Transferiu-se a administração da ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA para a COMPANHIA PAULISTA [e a ESTRADA DE FERRO DE SÃO PAULO-MINAS para a COMPANHIA MOGIANA].
1969	As ferrovias de propriedade do governo são transformadas para o regime jurídico de sociedade anônima
10-11-1971	Integrou a Fepasa- Ferrovia Paulista S.A.- empresa formada nessa data com a reunião da COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADA DE FERRO, ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, COMPANHIA MOGIANA, ESTRADA DE FERRO SÃO PAULO- MINAS e ESTRADA DE FERRO DE ARARAQUARA.

* * *

2.2.2. traçado geral da estrada no estado:

Trecho do *Mappa Geral das Estradas de Ferro em Tráfego no Território do Estado de São Paulo* Indicando as altitudes e distancias kilometricas das diversas estações 1901. A.A. Pinto, *op.cit.*

2.2.3. listagem das estações: ¹²⁸

COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO			
LINHA TRONCO PRINCIPAL			
Sentido: Jundiaí – Amoreira		CPEF-	Bitola- 1,60m
JUNDIAÍ ¹²⁹		1. SANT'ANNA	
2. HORTO		3. CUPUVIRA	
4. LOUVEIRA ¹³⁰		5. LUIZ GONZAGA	
6. VINHEDO	antiga Rocinha	7. VALINHOS	antiga Val Binnos
8. SAMAMBAIA		9. CAMPINAS ¹³¹	
10. BOA VISTA		11. HORTOLÂNDIA	antiga Jacuba
12. SUMARÉ	antiga Rebouças	13. NOVA ODESSA	
14. RECANTO		15. POMBAL	
16. AMERICANA	antiga Vila Americana	17. SÃO JERÔNIMO	
18. TATU		19. ITAIPU	
20. LIMEIRA		21. IBICABA	
22. CORDEIRÓPOLIS ¹³²	antiga Cordeiro	---	
PROLONGAMENTO DO TRONCO PRINCIPAL			
23. SANTA GERTRUDES		24. RIO CLARO	
25. BATÓVI		26. CAMAQUÃ	
27. ITAPÉ		28. GRAÚNA	
29. UBÁ		30. ITIRAPINA	
31. ESTRELA		32. OLIVEIRAS	
33. VISCONDE DO RIO CLARO ¹³³		34. COLÔNIA	
35. CONDE DO PINHAL		36. SÃO CARLOS ¹³⁴	
37. FORTALEZA		38. RETIRO	
39. IBATÉ		40. TAMOIO	
41. CHIBARRO		42. OURO	
43. ARARAQUARA ¹³⁵		44. AMÉRICO BRASILIENSE	
PROLONGAMENTO DO TRONCO PRINCIPAL ¹³⁶			

¹²⁸ Fontes das informações: Contadoria Geral de Transportes- CGT- op. cit.; KÜHL, op.cit.; LEITE, op.cit.; MATOS, op. cit.; PINTO, op.cit.; e pesquisas de campo.

¹²⁹ Estação da SÃO PAULO RAILWAY. Contato com a SÃO PAULO RAILWAY e ESTRADA DE FERRO SOROCABANA.

¹³⁰ Entroncamento com a COMPANHIA ESTRADA DE FERRO ITATIBENSE [ligação Louveira- Itatiba].

¹³¹ Entroncamento com a COMPANHIA MOGIANA DE ESTRADA DE FERRO [ligação Campinas- Jaraguá]. Contato com a ESTRADA DE FERRO SOROCABANA através de trânsito na Cia. MOGIANA no trecho Campinas- Guanabara.

¹³² Antigo entroncamento com o Ramal do Rio Claro [ligação Cordeiro- Rio Claro; bitola- 1.60m; trajeto: Cordeiro - Santa Gertrudes - Rio Claro - Louveira, onde se entroncava com a COMPANHIA ESTRADA DE FERRO ITATIBENSE, para a ligação Louveira- Itatiba]. O Ramal do Rio Claro foi incorporado à Linha Tronco Principal; a partir da Estação de Rio Claro, prossegue a Linha Tronco Principal contemplando basicamente a antiga Secção Rio Claro [ligação Rio Claro- Araraquara].

¹³³ Ligação com o Ramal de Jaú e, através da estação de Dois Córregos, que se liga ao Ramal de Agudos, pode alcançar Campos Salles.

¹³⁴ Ligação com o Ramal de Água Vermelha, que termina na Estação de Santa Eudóxia, e com o Ramal de Ribeirão Bonito, que termina na localidade de mesmo nome. Através de Ribeirão Bonito articula-se com a Cia.de ESTRADA DE FERRO DE DOURADO, e pode alcançar Dourado.

¹³⁵ De Araraquara prolongavam-se os trilhos em duas direções: Jaboticabal e Ribeirãozinho. Contato com a ESTRADA DE FERRO DE ARARAQUARA.

45. SANTA LÚCIA	46. TAPUIA
47. RINCÃO ¹³⁷	48. GUATAPARÁ ¹³⁸ antiga Porto Guatapará
49. GUARANI	50. PRADÓPOLIS antiga Martinho Prado
PROLONGAMENTO DO TRONCO PRINCIPAL	
51. BARRINHA	52. MACUCO
53. PASSAGEM	54. PITANGUEIRAS
55. PLÍNIO PRADO	56. IBITIÚVA
57. SANTA IRENE antiga Areia	58. BEBEDOURO
59. MANDEMBO	60. PEROBAL
61. COLINA	62. PALMAR
63. FRIGORÍFICO	64. BARRETOS
65. AMOREIRA antiga Alberto Moreira	66. ADOLFO PINTO antiga Gordural
67. CONTINENTAL	68. COLÔMBIA

RAMAL DE ÁGUA VERMELHA	CPEF-RAV-
Sentido: São Carlos – Santa Eudóxia	Bitola- 1,00m
SÃO CARLOS [Linha tronco- 36]	1. BABILÔNIA
2. FLORESTA	3. CANCHIM
4. CAPÃO PRETO	5. ÁGUA VERMELHA
6. ARARAÍ	7. ALFREDO ÉLIS
8. SANTA EUDÓXIA	

RAMAL DE AGUDOS	CPEF-RAg-
Sentido: Pederneiras- Batalha	Bitola- 1,00m
Trajetos anteriores: Dois Córregos- Saldanha Marinho - Falcão Filho - Campos Salles.	
PEDERNEIRAS [Ramal de Jau- 18]	1. ITATINGUÍ
2. PIATÃ	3. AGUDOS PAULISTA ¹³⁹
4. TAPERÃO	5. ITAQUÁ
6. BATALHA	- - -

RAMAL DE ANALÂNDIA	CPEF-RAn-
Sentido: Rio Claro- Analândia / ramal desativado	Bitola- 1,00m
Junção com o Ramal de Água Vermelha.	
RIO CLARO [Linha tronco- 24]	1. AJAPI antiga Morro Grande
2. FERRAZ	3. CORUMBATAÍ
4. ANALÂNDIA antiga Anápolis	ÁGUA VERMELHA [Ramal Água Vermelha-5]
ARARAÍ [Ramal de Água Vermelha- 6]	ALFREDO ÉLIS [Ramal de Água Vermelha- 7]
SANTA EUDÓXIA [Ramal de A.Vermelha- 8]	- - -

¹³⁶ Trecho primitivo do Prolongamento da Linha Tronco Principal: sentido- Araraquara - Jaboticabal; bitola 1.00m; trajeto- Araraquara - Américo Brasiliense - Rincão - Mutuca - Hammond - Guariba - Córrego Rico - Jaboticabal.

¹³⁷ Antiga ligação com o Ramal do Mogi-Guaçu, que chegava até Pradópolis [Martinho Prado].

¹³⁸ Contato com a Cia. MOGIANA, que usa os serviços da PAULISTA por não possuir estação em Guatapará.

¹³⁹ Contato com a ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, sem ligação por trilhos.

RAMAL DE BARIRI		CPEF-RBa-
Sentido: Trabijú- Bariri		Bitola- 1,00m
TRABIJÚ [Ramal de Ribeirão Bonito- 7]	1. MAJOR NOVAIS	
2. PEDRO ALEXANDRINO	3. BOCAINA	
4. IZAR	5. POSTO RANGEL	
6. TABOCA	7. SANTA EULÁLIA	
8. BARIRI	- - -	

RAMAL DE BARRA BONITA		CPEF-RBB-
Sentido: Campos Sales- Barra Bonita		Bitola- 1,00m
CAMPOS SALES [Ramal de Campos Sales- 3]	1. BARRA BONITA	

RAMAL DE CAMPOS SALES		CPEF-RCS-
Sentido: Dois Córregos- Iguatemi / ramal desativado		Bitola- 1,00m
DOIS CÓRREGOS [Ramal de Jau- 11]	MINEIROS DO TIETÊ antiga Mineiros [Ramal de Jau- 13]	
1. CAPIM FINO	2. FALCÃO FILHO	
3. CAMPOS SALES	4. IGUATEMI	

RAMAL DESCALVADENSE		CPEF-RD-
Sentido: Descalvado- Aurora		Bitola- 0,60m
DESCALVADO [Ramal de Descalvado- 12]	1. SÃO MIGUEL	
2. PÂNTANO	3. TOMBADOURO	
4. AURORA	- - -	

RAMAL DE DESCALVADO		CPEF-RD-
Sentido: Cordeirópolis - Descalvado		Bitola- 1,60m
CORDEIRÓPOLIS antiga Cordeiro [linha tronco-22]	1. REMANSO	
2. ARARAS	3. LORETO	
4. ELIHU ROOT antiga Guabiroba	5. SÃO BENTO	
6. LEME	7. SOUZA QUEIROZ	
8. PIRASSUNUNGA	9. LARANJA AZEDA ¹⁴⁰	
10. PORTO FERREIRA ¹⁴¹	11. BUTIÁ	
12. DESCALVADO ¹⁴²	- - -	

RAMAL DE DOURADO		CPEF-RDou-
Sentido: Trabijú- Dourado / Ramal desativado		Bitola- 1,00m
TRABIJÚ [Ramal de Ribeirão Bonito- 7]	1. SANTA CLARA	
2. DOURADO	- - -	

¹⁴⁰ Entroncamento com o Ramal de Santa Veridiana [ligação Laranja Azeda- Santa Veridiana].

¹⁴¹ Entroncamento com o Ramal de Santa Rita [ligação Porto Ferreira- Santa Rita do Passa Quatro].

¹⁴² Entroncamento com o Ramal Descalvadense [ligação Descalvado- Aurora].

RAMAL DE ITÁPOLIS		CPEF-RIt-
Sentido: Tabatinga- Itápolis		Bitola- 1,00m
TABATINGA [Ramal de Ribeirão Bonito- 15]	1. SÃO LOURENÇO	
2. ITÁPOLIS	- - -	

RAMAL DE JABOTICABAL		CPEF-RJa-
Sentido: Rincão- Bebedouro		Bitola- 1,00m
Trecho Primitivo do prolongamento da Linha Tronco Principal: Araraquara [Linha tronco- 45]; Américo Brasiliense [Linha tronco- 46]; Santa Lúcia [Linha tronco- 47]; Rincão [Linha tronco- 49]; Mutuca; Hammond; Guariba; Córrego Rico; Jaboticabal.		
RINCÃO [Linha tronco- 47]	1. TIMBIRA	
2. MUTUCA	3. JOÁ	
4. HAMMOND	5. GUARIBA	
6. CÓRREGO RICO	7. JABOTICABAL	
8. GRAMINHA	9. IBITIRAMA	
10. TAIÚVA	11. ANDES	
BEBEDOURO [Linha tronco- 58]		

RAMAL DE JAU		CPEF-RJ-
Sentido: Visconde de Rio Claro- Jau		Bitola- 1,60m
VISCONDE DO RIO CLARO [Linha tronco- 33]	ITIRAPINA [linha tronco- 30]	
1. MORRO PELADO	2. CAMPO ALEGRE	
3. ATERRADO	4. BROTAS	
5. ESPRAIADO	6. CANELA	
7. TORRINHA	8. TABULEIRO	
9. VENTANIA	10. DOIS CÓRREGOS ¹⁴³	
11. LACERDA FRANCO	12. MINEIROS DO TIETÊ antiga Mineiros	
13. BANHARÃO	14. JAU	
15. AVE MARIA	16. AIROSA GALVÃO	
17. PEDERNEIRAS	18. CARAJÁS	
19. GUAIANAZ	20. AIMORÉS	
21. TRIAGEM	22. BAURU PAULISTA [Cia. Paulista]	
23. BAURU [E.F.Sorocabana] [Noroeste do Brasil]	- - -	
		Bitola mista
23. BAURU [Cia. Paulista] ¹⁴⁴	24. PIRATININGA	
		Bitola- 1.60m
25. ALBA antiga América	26. BRASÍLIA	
27. CABRÁLIA PAULISTA antigas Cabrália / Pirajá	28. DUARTINA	
29. ESMERALDA	30. FERNÃO DIAS	
31. GÁLIA	32. PÔSTO QUILOMETRO 425	
33. GARÇA	34. JAFÁ	
35. VERA CRUZ PAULISTA antigas Kentuckia / Vera Cruz	36. LÁCIO	
37. MARÍLIA	38. PADRE NÓBREGA	
39. ORIENTE	40. POMPEIA	
13. PAULÓPOLIS	42. QUINTANA	
43. PÔSTO ENGENHEIRO PEDRO CAMARGO	44. HERCULÂNDIA antiga Sant'Ana	

¹⁴³ Ligação com o Ramal de Agudos, que atinge Campos Salles.

¹⁴⁴ Contato com a ESTRADA DE FERRO SOROCABANA e ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL.

45. PARNASO	46. TUPÃ
47. UNIVERSO	48. IACRI
49. PARAPUÃ	50. OSVALDO CRUZ
51. INÚBIA	52. LUCÉLIA
53. ADAMANTINA	54. MARREQUINHOS
55. JANDIARA	56. ARABEIRA
57. PANORAMA	- - -

RAMAL DE JAÚ DOURADO		CPEF-RJD-
Sentido: Jaú Dourado- Posto Rangel		Bitola- 1,00m
JAÚ DOURADO [Ramal de Jaú- 15]	1. PACHECO	
2. JOSUÉ PRADO	3. ITAPUÍ antiga Bica de Pedra	
4. MARAMBAIA	5. MORAIS BARROS	
POSTO RANGEL [Ramal de Bariri- 5]	- - -	

RAMAL DE LUSITÂNIA		CPEF-RLu-
Sentido: Jaboticabal- Lusitânia		Bitola- 1,00m
JABOTICABAL [Ramal de Jaboticabal- 7]	1. JUCA QUITO	
2. DOUTOR FONTES	3. LUSITÂNIA	

RAMAL DO MOGI GUAÇU		CPEF-RMG-
Sentido: Rincão- Martinho Prado / Incorporado à Linha Tronco		Bitola- 1,00m
RINCÃO [Linha tronco- 47]	GUATAPARÁ antiga Porto Guataparã [Linha Tronco- 48]	
PRADÓPOLIS antiga Martinho Prado [Linha Tronco- 50]	- - -	

RAMAL DE NOVA GRANADA		CPEF-RNG-
Sentido: Bebedouro- Nova Granada		Bitola- 1,00m
BEBEDOURO [Linha tronco- 58]	1. MIRAGEM DE SÃO PAULO antiga Miragem	
2. BOTAFOGO	3. DONA LUÍSA	
4. ROSÁRIO DE SÃO PEDRO Antigas Granada / Rosário	5. MONTE AZUL PAULISTA antigas Monte Azul / Monte Azul do Turvo	
6. MARCONDÉSIA	7. MONTE VERDE PAULISTA antigas Monte Verde / Cajobi	
8. SEVERÍNIA antiga Luiz Barreto	9. ÁLVORA	
10. OLÍMPIA	11. RIBEIRO DOS SANTOS	
12. ALTAIR	13. SUINANA	
14. ONDA VERDE	15. NOVA GRANADA	

RAMAL DE PIRACICABA		CPEF-RP-
Sentido: Recanto - Piracicaba Paulista trajeto anterior: Rincão- Martinho Prado		Bitola- 1,60m
RECANTO [Linha tronco- 14]	1. CILOS	
2. STA. BÁRBARA DO OESTE antiga Sta.Bárbara	3. CAIUBI	
4. TUPI	5. PARADA	
6. TAQUARAL	7. PIRACICABA PAULISTA	

RAMAL DE PONTAL		CPEF-RPo-
Sentido: Passagem- Morro Agudo		Bitola- 1,00m
PASSAGEM [Linha tronco- 53]	1. CASCALHO	
2. PONTAL ¹⁴⁵	3. CÂNDIA	
4. GEÓRGIA	5. MORRO AGUDO	

RAMAL DE RIBEIRÃO BONITO		CPEF-RRB-
Sentido: São Carlos- Novo Horizonte		Bitola- 1,00m
Trajeto anterior: São Carlos - Angico - Monjolinho - Jacaré - Ribeirão Bonito		
SÃO CARLOS [Linha tronco- 36]	1. ANGICO	
2. MONJOLINHO	3. JACARÉ	
4. SANTO INÁCIO	5. RIBEIRÃO BONITO ¹⁴⁶	
6. SAMPAIO VIDAL	7. TRABIJÚ	
8. BOA ESPERANÇA DO SUL antiga Boa Esperança	9. JAVA	
10. PEDRA BRANCA	11. PONTE ALTA	
12. GAVIÃO PEIXOTO	13. NOVA PAULICÉA	
14. NOVA EUROPA	15. TABATINGA ¹⁴⁷	
16. IBITINGA	17. CAMBARATIBA antiga Ciro de Rezende	
18. BORBOREMA	19. PORTO FERRÃO	
20. NOVO HORIZONTE	---	

RAMAL DE SANTA RITA		CPEF-RSR-
Sentido: Porto Ferreira – Santa Rita do Passa Quatro -		Bitola- 0,60m
PORTO FERREIRA [Ramal de Descalvado- 10]	1. SANTA RITA DO PASSA QUATRO	

RAMAL DE SANTA VERIDIANA		CPEF-RSV-
Sentido: Laranja Azeda – Santa Veridiana		Bitola- 1,60m
LARANJA AZEDA [Ramal de Descalvado- 9]	1. EMAS	
2. BAGUASSU	3. SANTA SILVÉRIA	
4. STA. CRUZ DAS PALMEIRAS antiga Palmeiras	5. SANTA VERIDIANA	
6. BALDEAÇÃO ¹⁴⁸	---	

RAMAL DE TERRA ROXA		CPEF-RTR-
Sentido: Ibitiúva- Terra Roxa / Ramal desativado		Bitola- 1,00m
IBITIÚVA [Linha tronco- 56]	1. AZEVEDO MARQUES	
2. VIRADOURO	3. TERRA ROXA	

ARTICULAÇÕES COM OUTRAS COMPANHIAS:

COMPANHIA ITATIBENSE		CI-
Sentido: Louveira – Itatiba		Bitola- 1,00m
LOUVEIRA [Linha tronco- 4]	1. TAPERA GRANDE	
2. ITAPEMA	3. ITATIBA	

¹⁴⁵ Contato com a Cia. MOGIANA, que não conta com estação na cidade.

¹⁴⁶ Ligação com a Companhia de Estrada de Ferro de Dourado, que chega a Dourado.

¹⁴⁷ Contato e baldeação [desativado] com a ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA, através da estação Tabatinga Norte.

¹⁴⁸ Contato com a COMPANHIA MOGIANA.

ARTICULAÇÕES COM RAMAIS DE OUTRAS COMPANHIAS:

COMPANHIA DE ESTRADA DE FERRO DE DOURADO		CEFD-
LINHA TRONCO		
Sentido: Ribeirão Bonito – Dourado		Bitola- 1,00m
RIBEIRÃO BONITO [Ramal de Ribeirão Bonito- 5]	1. FERRAZ SALLES	
DOURADO [Ramal de Dourado- 2]	- - -	

COMPANHIA DE ESTRADA DE FERRO DE ARARAQUARA		CEFA-
LINHA TRONCO		
Sentido: Araraquara- Ribeirãozinho Trajeto anterior: Araraquara [Linha tronco- 43]; Cruzes; Itaquerê; Santa Josepha; Matão; Dobrada; Santa Ernestina; Poço Fundo; Ribeirãozinho.		Bitola- 1,60m
ARARAQUARA ¹⁴⁹ [Linha tronco- 43]	1. TUTÓIA	
2. CESÁRIO BASTOS antiga Cruzes	3. BUENO DE ANDRADA antigas Itaquerê / Ibitiri	
4. SILVÂNIA antiga Santa Josepha	5. MATÃO	
6. DOBRADA	7. SANTA ERNESTINA	
8. TAQUARITINGA antiga Ribeirãozinho	9. JUPEMA antiga Jurema	
10. CÂNDIDO RODRIGUES	11. FERNANDO PRESTES	
12. SANTA SOFIA	13. SANTA ADÉLIA	
14. PINDORAMA antiga Palmares	15. CATANDUVA antiga Vila Adolfo	
16. CATIGUÁ antiga Ibarra	17. JAPURÁ	
18. UCHÔA antiga Inácio Uchôa	19. CEDRAL [mercadorias]	
20. CEDRAL [passageiros]	21. ENGENHEIRO SCHIMIDT	
22. SÃO JOSÉ DO RIO PRETO antiga Rio Preto	23. RIO PRETO PAULISTA antiga Posto São José	
24. GONZAGA DE CAMPOS	25. MIRASSOL	
26. BÁLSAMO	27. ENGENHEIRO BALDUÍNO	
28. ECATU antiga Posto E	29. COSMORAMA	
30. SIMONSEN antiga Posto F	31. VOTUPORANGA	
32. VALENTIM GENTIL antiga Jacilândia	33. MERIDIANO antiga Maravilha	
34. FERNANDÓPOLIS	35. ESTRELA d'OESTE	
36. JALES	37. URÂNIA antiga Tupilândia	
38. SANTA SALETE	39. PIMENTA BUENO antiga Posto X	
40. TRÊS FRONTEIRAS	41. SANTA FÉ DO SUL	
42. PRESIDENTE VARGAS	---	

RAMAL DE TABATINGA		CEFA-RTa-
Sentido: Silvânia- Tabatinga Norte		Bitola- 1,00m
SILVÂNIA [Linha tronco CEFA- 4]	1. TORIBA	
2. QUILOMETRO 10.500	3. CAMBUÍ	
4. UPAROBA antiga Quilômetro 24,20	5. ARARUBA antiga Posto Quilômetro 42	
6. CURUPÁ	7. QUILOMETRO 42	
8. TABATINGA NORTE ¹⁵⁰	- - -	

* * *

¹⁴⁹ Contato com a Cia. PAULISTA.

¹⁵⁰ Contato [desativado] com a Cia. PAULISTA.

2.2.4. fichas de identificação das estações ferroviárias:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SANT'ANNA		f. identificação: sb.CPEF-001
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude:	Distância:	
Data construção:	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de HORTO		f. identificação: sb.CPEF-002
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude: 710 m	Distância: km 4.945	
Data construção: inauguração- 25-07-1904	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CUPUVIRA		f. identificação: sb.CPEF-003
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude: 725 m	Distância: km 10.460	
Data construção: inauguração- 01-07-1896	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de LOUVEIRA		f. identificação: sb.CPEF-004
Localização: rua 21 de março, município de Louveira, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude: 666 m	Distância: km 15.293	
Data construção: inaugur.- 31-03-1872 / Inscrição fachada lateral- 1915	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: Guarda Municipal

Fotos: 1998/ bem

1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de LUIZ GONZAGA		f. identificação: sb.CPEF-005
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude:	Distância:	
Data construção:	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de VINHEDO antiga Rocinha		f. identificação: sb.CPEF-006
Localização: rua Joaquim Gasparini n.201, município de Vinhedo, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude: 702 m	Distância: km 22.921	
Data construção: inaugur.- 31-03-1872 / reforma fachadas norte/oeste- c.1930		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: Grupo Escoteiro Vinhedo
Fotos: 1998/ bem		1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROV. de VALINHOS antiga Val Binnos		f. identificação: sb.CPEF-007
Localização: rua Doze de Outubro, município de Valinhos, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude: 659 m [660,3 m]	Distância: km 30.603 [km 30,7]	
Data construção: inaugur. 1º edif.: 31-03-1872 2º edif.: início c.1912; inaugur.c.1913		Autor projeto: engenheiro arquiteto D.M. Barch Filho
Uso original: est.ferroviária	Outros:	Atual: estação ferroviária / Museu de Valinhos / Secr. Mun. Cultura
Obs.: edifício térreo / estrutura- metálica / alvenaria de tijolos / área total c. 2.637,00 m2		
Fotos: 1998/ bem		1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SAMAMBAIA		f. identificação: sb.CPEF-008
Localização: município de		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude: 717 m	Distância: km 40.499	
Data construção: inauguração- 01-02-1893		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CAMPINAS ESTAÇÃO FERROVIÁRIA ALFREDO P. M. AZEVEDO		f. identificação: sb.CPEF-009
Localização: praça Marechal Floriano Peixoto s.n., município de Campinas, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude: 693 m	Distância: km 44.042	
Data construção: inauguração- 11-08-1872 / Inscr. fachada p/ praça- 1884		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: estação ferroviária
Fotos: 1998/ bem		1998/ bem

1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de BOA VISTA		f. identificação: sb.CPEF-010
Localização: município de		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude: 637 m	Distância: km 53.009	
Data construção: inauguração- 27-08-1875		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de HORTOLÂNDIA antiga Jacuba		f. identificação: sb.CPEF-011
Localização: município de		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude: 559 m	Distância: km 62.605	
Data construção: inauguração- 01-04-1917		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SUMARÉ antiga Rebouças		f. identificação: sb.CPEF-012
Localização: avenida J. V. Bufarah n.37, município de Sumaré, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude: 547 m	Distância: km 69.615	
Data construção: inauguração- 27-08-1875	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: estação ferroviária
Obs.: edifício térreo / estrutura- concreto / área total c.342,00 m2		

Fotos: 1998/ bem

1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de NOVA ODESSA		f. identificação: sb.CPEF-013
Localização: município de Nova Odessa, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude: 540 m	Distância: km 75.623	
Data construção: inauguração- 01-08-1907	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Obs.: área total c. 320,00 m2		

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de RECANTO		f. identificação: sb.CPEF-014
Localização: município de Nova Odessa, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude: 529 m	Distância: km 78.387	
Data construção: inauguração- 07-10-1916	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Obs.: área total c. 126,00 m2		

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de POMBAL		f. identificação: sb.CPEF-015
Localização: município de Pombal, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude:	Distância:	
Data construção:	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROV. de AMERICANA antiga Vila Americana		f. identificação: sb.CPEF-016
Localização: avenida Dr. Antonio Lobo, município de Americana, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude: 527 m	Distância: km 81.959	
Data constr.: inaugur.- 1º edif.: 27-08-1875 / 2º edi.f: inscr. fachada p/ rua-1912		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: 1º edif.: demolido- 1911 / 2º edif.: estação ferroviária
Obs.: área total c. 340,00 m2		

Fotos: / arquivo Condephaat

1998/ bem

1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SÃO JERÔNIMO		f. identificação: sb.CPEF-017
Localização: município de		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude: 500 m	Distância: km 87.634	
Data construção: inauguração- 22-11-1896		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de TATU		f. identificação: sb.CPEF-018
Localização: município de		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude: 511 m	Distância: km 93.794	
Data construção: inauguração- 30-06-1876		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ITAIPU		f. identificação: sb.CPEF-019
Localização: município de		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude: 530 m	Distância: km 100.281	
Data construção: inauguração- 31-12-1896	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de LIMEIRA		f. identificação: sb.CPEF-020
Localização: praça João Pessoa, município de Limeira, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude: 540 m	Distância: km 105.459	
Data construção: inauguração- 30-06-1876 / ampliação: c.1910	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: estação ferroviária

Fotos: / arquivo Condephaat

1998/ bem

1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de IBICABA		f. identificação: sb.CPEF-021
Localização: município de		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude: 562 m	Distância: km 111.006	
Data construção: inauguração- 31-12-1896	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROV. de CORDEIRÓPOLIS antiga Cordeiro		f. identificação: sb.CPEF-022
Localização: município de Cordeirópolis, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude: 630 m	Distância: km 116.965	
Data construção: inaugur.- 11-08-1876 / conclusão obras: 1877/ pequena reforma- c.1910	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Foto: 1903/ A. A.Pinto, op.cit., p.229

/ arquivo Condephaat

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SANTA GERTRUDES		f. identificação: sb.CPEF-023
Localização: município de Santa Gertrudes, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude: 570 m	Distância: km 125.992	
Data construção: inauguração- 01-12-1887	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Obs.: edifício térreo / estrutura- concreto / área total c. 428,00 m2		

Foto: c.1996/ Kühn, op. cit., p.218

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de RIO CLARO		f. identificação: sb.CPEF-RRC-024
Localização: município de Rio Claro, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Rio Claro		
Altitude: 609 m	Distância: km 133.840	
Data constr.: inauguração- 1º edif.: 11-08-1876 / 2º edif.: c.1910-1911		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: 1º edif.: demolido- 1911
Foto: c.1910/ arquivo Condephaat		/ arquivo Condephaat

/ arquivo Condephaat

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de BATÓVI		f. identificação: sb.CPEF-025
Localização: município de		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude: 547 m	Distância: km 143.135	
Data construção: inauguração- 01-16-1916		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CAMAQUÃ		f. identificação: sb.CPEF-026
Localização: município de		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude: 634 m	Distância: km 148.780	
Data construção: inauguração- 10-09-1918		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ITAPÉ		f. identificação: sb.CPEF-027
Localização: município de		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude: 589 m	Distância: km 156.585	
Data construção: inauguração- 01-06-1916	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de GRAÚNA		f. identificação: sb.CPEF-028
Localização: município de		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude: 610 m	Distância: km 162.497	
Data construção: inauguração- 01-06-1916	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de UBÁ		f. identificação: sb.CPEF-029
Localização: município de		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude: 687 m	Distância: km 168.520	
Data construção: inauguração- 20-01-1917	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ITIRAPINA		f. identificação: sb.CPEF-030
Localização: município de Itirapina, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude: 758 m	Distância: km 174.370	
Data construção: inauguração- 01-07-1885	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ESTRÊLA		f. identificação: sb.CPEF-031
Localização: município de		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude: 800 m	Distância: km 181.060	
Data construção: inauguração- 07-08-1926	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de OLIVEIRAS		f. identificação: sb.CPEF-032
Localização: município de		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude:	Distância:	
Data construção: grande reforma: c.1911	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROV. de VISCONDE DO RIO CLARO		f. identificação: sb.CPEF-033
Localização: município de		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude: 743 m	Distância: km 187.320	
Data construção: inauguração- 15-10-1884	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Fotos:

1997/ A.Dias Neto

1997/ A.Dias Neto

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de COLÔNIA		f. identificação: sb.CPEF-034
Localização: município de		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude:	Distância:	
Data construção:	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CONDE DO PINHAL		f. identificação: sb.CPEF-035
Localização: município de São Carlos, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude: 738 m	Distância: km 195.325	
Data construção: inauguração- 15-10-1884	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SÃO CARLOS		f. identificação: sb.CPEF-036
Localização: município de São Carlos, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Secção Rio Claro		
Altitude: 825 m	Distância: km 206.308	
Data construção: período obras 1881-1884; Inauguração- 15-10-1884.	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Fotos:

1976/ arquivo Condephaat

1976/ arquivo Condephaat

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de FORTALEZA		f. identificação: sb.CPEF-037
Localização: município de		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude:	Distância:	
Data construção:	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de RETIRO		f. identificação: sb.CPEF-038
Localização: município de		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude: 844 m	Distância: km 211.676	
Data construção: inauguração- 14-07-1922	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de IBATÉ		f. identificação: sb.CPEF-039
Localização: município de		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude: 825 m	Distância: km 221.210	
Data construção: inauguração- 18-01-1885	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de TAMOIO		f. identificação: sb.CPEF-040
Localização: município de		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude: 780 m	Distância: km 227.801	
Data construção: inauguração- 14-07-1922	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CHIBARRO		f. identificação: sb.CPEF-041
Localização: município de Araraquara, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude: 653 m	Distância: km 235.457	
Data construção: inauguração- 18-01-1885	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Obs.: área total c. 91,00 m2		

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de OURO		f. identificação: sb.CPEF-042
Localização: município de Araraquara, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude: 710 m	Distância: km 244.297	
Data construção: inauguração- 01-02-1897	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Obs.: área total c. 306,00 m2		

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ARARAQUARA		f. identificação: sb.CPEF-043
Localização: município de Araraquara, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude: 646 m	Distância: km 253.767	
Data constr.: inauguração- 18-01-1885 [01-10-1898] / grande reforma: c.1911		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Obs.: área total c. 2.932,50 m2		

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de AMÉRICO BRASILIENSE		f. identificação: sb.CPEF-044
Localização: município de		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude: 716 m	Distância: km 265.442	
Data construção: inauguração- 01-04-1892	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SANTA LÚCIA		f. identificação: sb.CPEF-045
Localização: município de Santa Lúcia, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude: 697 m	Distância: km 271.045	
Data construção: inauguração- 01-04-1892	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Obs.: edifício térreo / alvenaria de tijolos / área total c. 255,00 m2		

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de TAPUIA		f. identificação: sb.CPEF-046
Localização: município de		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude: 535 m	Distância: km 281.013	
Data construção: inauguração- 14-07-1922	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de RINCÃO		f. identificação: sb.CPEF-047
Localização: município de Rincão, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude: 521 m	Distância: km 285.759	
Data construção: inauguração- 01-04-1892 / grande reforma: c.1911	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Foto: / arquivo Condephaat

Obra: ESTAÇÃO FERROV. de GUATAPARÁ antiga Porto Guatapará		f. identificação: sb.CPEF-048
Localização: distrito de Guatapará, município de Ribeirão Preto, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude: 506 m	Distância: km 296.997	
Data construção: inauguração- 30-12-1901	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Obs.: alvenaria de tijolos / área total c. 130,00 m2		

Foto: / arquivo Condephaat

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de GUARANI		f. identificação: sb.CPEF-049
Localização: município de		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude: 527 m	Distância: km 306.505	
Data construção: inauguração- 30-12-1901	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROV. de PRADÓPOLIS antiga Martinho Prado		f. identificação: sb.CPEF-050
Localização: município de Pradópolis, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude: 495 m	Distância: km 321.011	
Data construção: inauguração- 30-12-1901	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Obs.: alvenaria de tijolos / área total c. 105,00 m2		

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de BARRINHA		f. identificação: sb.CPEF-051
Localização: município de Barrinha, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude: 492 m	Distância: km 336.841	
Data construção: inauguração- 01-02-1903	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Obs.: área total c. 367,50 m2		

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de MACUCO		f. identificação: sb.CPEF-052
Localização: município de		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude: 501 m	Distância: km 347.450	
Data construção: inauguração- 25-03-1903	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PASSAGEM		f. identificação: sb.CPEF-053
Localização: município de		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude: 479 m	Distância: km 357.370	
Data construção: inauguração- 01-02-1903	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PITANGUEIRAS		f. identificação: sb.CPEF-054
Localização: município de Pitangueiras, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude: 502 m	Distância: km 363.425	
Data construção: inauguração- 11-01-1927	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PLÍNIO PRADO		f. identificação: sb.CPEF-055
Localização: município de		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude: 533 m	Distância: km 371.245	
Data construção: inauguração- 11-01-1927	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de IBITIÚVA		f. identificação: sb.CPEF-056
Localização: município de Ibitiúva, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude: 600 m	Distância: km 377.995	
Data construção: inauguração- 11-01-1927	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROV. de SANTA IRENE antiga Areia		f. identificação: sb.CPEF-057
Localização: município de		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude: 563 m	Distância: km 389.483	
Data construção: inauguração- 11-01-1927	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de BEBEDOURO		f. identificação: sb.CPEF-058
Localização: município de Bebedouro, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude: 529 m	Distância: km 397.983	
Data construção: inauguração- 29-12-1902	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Obs.: área total c. 360,00 m2		

Foto: Horizonte Geográfico, op. cit., 1998, p.57

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de MANDEMBO		f. identificação: sb.CPEF-059
Localização: distrito de Mandembo, município de Bebedouro, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude: 566 m	Distância: km 412.893	
Data construção: inauguração- 01-02-1912	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Obs.: área total c. 395,50 m2		

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PEROBAL		f. identificação: sb.CPEF-060
Localização: município de		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude: 557 m	Distância: km 421.444	
Data construção: inauguração- 19-09-1926	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de COLINA		f. identificação: sb.CPEF-061
Localização: município de		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude: 588 m	Distância: km 428.106	
Data construção: inauguração- 25-05-1909	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PALMAR		f. identificação: sb.CPEF-062
Localização: município de Araras, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude: 581 m	Distância: km 439.476	
Data construção: inauguração- 01-02-1912	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de FRIGORÍFICO		f. identificação: sb.CPEF-063
Localização: município de		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude: 495 m	Distância: km 447.109	
Data construção: inauguração- 01-07-1912	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de BARRETOS		f. identificação: sb.CPEF-064
Localização: município de Barretos, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude: 518 m	Distância: km 452.930	
Data construção: inauguração- 25-05-1909 / reforma: c.1911	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Obs.: área total c. 920,00 m2		

Fotos: c.1995/ arquivo Condephaat

c.1995/ arquivo Condephaat

Obra: ESTAÇÃO FERROV. de AMOREIRA antiga Alberto Moreira		f. identificação: sb.CPEF-065
Localização: município de Barretos, SP.		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude: 546 m	Distância: km 470.626	
Data construção: inauguração- 14-07-1926	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Obs.: área total c. 64,00 m2		

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ADOLFO PINTO antiga Gordural		f. identificação: sb.CPEF-066
Localização: município de		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude: 506 m	Distância: km 483.463	
Data construção: inauguração- 01-07-1929	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CONTINENTAL		f. identificação: sb.CPEF-067
Localização: município de		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude: 493 m	Distância: km 497.358	
Data construção: inauguração- 01-07-1929	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de COLÔMBIA		f. identificação: sb.CPEF-068
Localização: município de		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude: 454 m	Distância: km 506.655	
Data construção: inauguração- 01-07-1929	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de BABILÔNIA		f. identificação: sb.CPEF-RAV-001
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Água Vermelha		
Altitude: 756 m	Distância: km 224.927	
Data construção: inauguração- 01-04-1892	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de FLORESTA		f. identificação: sb.CPEF-RAV-002
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Água Vermelha		
Altitude: 699 m	Distância: km 228.520	
Data construção: inauguração- 01-04-1892	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CANCHIN		f. identificação: sb.CPEF-RAV-003
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Água Vermelha		
Altitude: 690 m	Distância: km 231.560	
Data construção: inauguração- 01-10-1895	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CAPÃO PRETO		f. identificação: sb.CPEF-RAV-004
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Água Vermelha		
Altitude: 690 m	Distância: km 236.113	
Data construção: inauguração- 02-09-1892	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ÁGUA VERMELHA		f. identificação: sb.CPEF-RAV-005
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Água Vermelha		
Altitude: 805 m	Distância: km 245.415	
Data construção: inauguração- 01-04-1892	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ARARAÍ		f. identificação: sb.CPEF-RAV-006
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Água Vermelha		
Altitude: 687 m	Distância: km 256.668	
Data construção: inauguração- 02-09-1892	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ALFREDO ÉLIS		f. identificação: sb.CPEF-RAV-007
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Água Vermelha		
Altitude: 701 m	Distância: km 261.037	
Data construção: inauguração- 01-10-1906	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SANTA EUDÓXIA		f. identificação: sb.CPEF-RJ-008
Localização: município de São Carlos, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Água Vermelha		
Altitude: 608 m	Distância: km 269.284	
Data construção: inauguração- 20-09-1893 / grande reforma: c. 1911	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

* * *

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ITATINGUÍ		f. identificação: sb.CPEF-RAG--001
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Agudos		
Altitude: 495 m	Distância: km 310.394	
Data construção: inauguração- 07-12-1903	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PIATÃ		f. identificação: sb.CPEF-RAG--002
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Agudos		
Altitude: 553 m	Distância: km 319.171	
Data construção: inauguração- 07-12-1903	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de AGUDOS PAULISTA		f. identificação: sb.CPEF-RAG--003
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Agudos		
Altitude: 573 m	Distância: km 332.765	
Data construção: inauguração- 07-12-1903	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de TAPERÃO		f. identificação: sb.CPEF-RAG--004
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Agudos		
Altitude: 627 m	Distância: km 337.326	
Data construção: inauguração- 07-09-1904	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ITAQUÁ		f. identificação: sb.CPEF-RAG--005
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Agudos		
Altitude: 566 m	Distância: km 345.381	
Data construção: inauguração- 25-01-1905	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de BATALHA		f. identificação: sb.CPEF-RAG--006
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Agudos		
Altitude: 507 m	Distância: km 352.761	
Data construção: inauguração- 25-01-1905	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

* * *

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de AJAPI		f. identificação: sb.CPEF-RAn-001
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Analândia		
Altitude: 655 m	Distância: km 148.130	
Data construção: inauguração- 15-10-1884	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de FERRAZ		f. identificação: sb.CPEF-RAn-002
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Analândia		
Altitude: 564 m	Distância: km 154.725	
Data construção: inauguração- 01-08-1907	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CORUMBATAÍ		f. identificação: sb.CPEF-RAn-003
Localização: município de Corumbataí, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Analândia		
Altitude: 571 m	Distância: km 160.843	
Data construção: inauguração- 15-10-1884	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ANALÂNDIA		f. identificação: sb.CPEF-RMG-004
Localização: município de Analândia, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Analândia		
Altitude: 684 m	Distância: km 174.453	
Data construção: inauguração- 15-10-1884	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

* * *

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de MAJOR NOVAIS		f. identificação: sb.CPEF-RBa-001
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Bariri		
Altitude: 446 m	Distância: km 279.022	
Data construção: inauguração- 01-09-1915	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PEDRO ALEXANDRINO		f. identificação: sb.CPEF-RBa-002
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Bariri		
Altitude: 556 m	Distância: km 288.706	
Data construção: inauguração- 08-06-1910	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de BOCAINA		f. identificação: sb.CPEF-RBa-003
Localização: município de Bocaina, SP.		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Bariri		
Altitude: 616 m	Distância: km 297.436	
Data construção: inauguração- 08-06-1910	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de IZAR		f. identificação: sb.CPEF-RBa-004
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Bariri		
Altitude: 582 m	Distância: km 304.065	
Data construção: inauguração- 30-12-1910	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de POSTO RANGEL		f. identificação: sb.CPEF-RBa-005
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Bariri		
Altitude: 524 m	Distância: km 310.161	
Data construção: inauguração- 30-12-1910	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de TABOCA		f. identificação: sb.CPEF-RBa-006
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Bariri		
Altitude: 556 m	Distância: km 313.627	
Data construção: inauguração- 30-12-1910	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SANTA EULÁLIA		f. identificação: sb.CPEF-RBa-007
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Bariri		
Altitude: 503 m	Distância: km 319.587	
Data construção: inauguração- 30-12-1910	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de BARIRI		f. identificação: sb.CPEF-RBa-008
Localização: município de Bariri, SP.		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Bariri		
Altitude: 433 m	Distância: km 329.280	
Data construção: 30-12-1910	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

* * *

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de BARRA BONITA		f. identificação: sb.CPEF-RBB-001
Localização: município de Barra Bonita, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro - Ramal de Barra Bonita		
Altitude: 425 m	Distância: 295.736	
Data construção: inauguração- 15-08-1929	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

* * *

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CAPIM FINO		f. identificação: sb.CPEF-RCS-001
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro - Ramal de Campos Sales		
Altitude: 701 m	Distância: km 269.087	
Data construção: inauguração- 01-07-1899	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de FALCÃO FILHO		f. identificação: sb.CPEF-RCS-002
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Agudos		
Altitude: 682 m	Distância: km 278.387	
Data construção: inauguração- 01-07-1899	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CAMPOS SALLES		f. identificação: sb.CPEF-RCS-003
Localização: município de Campos Sales, SP.		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro - Ramal de Campos Sales		
Altitude: 655 m	Distância: km 283.232	
Data construção: inauguração- 01-07-1899	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de IGUATEMI		f. identificação: sb.CPEF-RCS-004
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro - Ramal de Campos Sales		
Altitude: 496 m	Distância: km 293.639	
Data construção: inauguração- 25-03-1903	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

* * *

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SÃO MIGUEL		f. identificação: sb.CPEF-RDe-001
Localização: município de		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal Descalvadense		
Altitude:		Distância:
Data construção:		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PÂNTANO		f. identificação: sb.CPEF-RDe-002
Localização: município de		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal Descalvadense		
Altitude:		Distância:
Data construção:		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de TOMBADOURO		f. identificação: sb.CPEF-RDe-003
Localização: município de		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal Descalvadense		
Altitude:		Distância:
Data construção:		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Foto:		

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de AURORA		f. identificação: sb.CPEF-RDe-004
Localização: município de		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal Descalvadense		
Altitude:		Distância:
Data construção:		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de REMANSO		f. identificação: sb.CPEF-RD-001
Localização: município de		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro - Ramal de Descalvado		
Altitude: 664 m		Distância: km 126.188
Data construção: inauguração- 04-11-1884		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ARARAS		f. identificação: sb.CPEF-RD-002
Localização: município de Araras, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro - Ramal de Descalvado		
Altitude: 611 m		Distância: km 134.515
Data construção: inauguração- 10-04-1877		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Obs.: área total c. 216,00 m2		

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de LORETO		f. identificação: sb.CPEF-RD-003
Localização: município de		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro - Ramal de Descalvado		
Altitude: 595 m		Distância: km 138.780
Data construção: inauguração- 08-12-1899		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: demolida 1988

Obra: ESTAÇÃO FERROV. de ELIHU HOOT antiga Guabiroba		f. identificação: sb.CPEF-RD-004
Localização: município de Araras, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro - Ramal de Descalvado		
Altitude: 594 m	Distância: km 144.640	
Data construção: inauguração- 30-09-1877	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Obs.: área total c. 116,00 m2		

Fotos: / Condephaat- guichê n.00266/ 88

/ Condephaat- guichê n.00266/ 88

/ Condephaat- guichê n.00266/ 88

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SÃO BENTO		f. identificação: sb.CPEF-RD-005
Localização: município de		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro - Ramal de Descalvado		
Altitude: 635 m	Distância: km153.091	
Data construção: inauguração- 01-12-1885	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de LEME		f. identificação: sb.CPEF-RD-006
Localização: município de Leme, SP.		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro - Ramal de Descalvado		
Altitude: 710 m	Distância: km 161.702	
Data construção: inauguração- 30-09-1877	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SOUZA QUEIROZ		f. identificação: sb.CPEF-RD-007
Localização: município de		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro - Ramal de Descalvado		
Altitude: 604 m	Distância: km 171.950	
Data construção: inauguração- 01-10-1896	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PIRASSUNUNGA		f. identificação: sb.CPEF-RD-008
Localização: município de Pirassununga, SP.		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro - Ramal de Descalvado		
Altitude: 634 m	Distância: km 185.009	
Data construção: inauguração- 24-10-1878 / grande reforma: c.1911	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Obs.: alvenaria de tijolos / área total c.1.294,00 m2		

Fotos: c.1910/ Arquivo Fepasa

/ arquivo Condephaat

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de LARANJA AZEDA		f. identificação: sb.CPEF-RD-009
Localização: município de		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro - Ramal de Descalvado		
Altitude: 563 m	Distância: km 189.882	
Data construção: inauguração- 06-12-1886	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PORTO FERREIRA		f. identificação: sb.CPEF-RD-010
Localização: município de Porto Ferreira, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro - Ramal de Descalvado		
Altitude: 549 m	Distância: km 205.394	
Data construção: inauguração- 15-01-1880	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Obs.: estrutura- concreto / área total c.352,00 m2		

Foto: c.1910/ arquivo Condephaat

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de BUTIÁ		f. identificação: sb.CPEF-RD-011
Localização: município de		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro - Ramal de Descalvado		
Altitude: 606 m	Distância: km 216.220	
Data construção: inauguração- 12-12-1920	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de DESCALVADO		f. identificação: sb.CPEF-RD-012
Localização: município de Descalvado, SP.		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro - Ramal de Descalvado		
Altitude: 647 m	Distância: km 223.773	
Data construção: inauguração- 07-11-1881	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Fotos: / Prefeitura Municipal de Descalvado; Condephaat- processo n.26.181/

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SANTA CLARA		f.identificação: sb.CPEF-RDou-001
Localização:		
Linha férrea: Cia.Paulista de Estr.de Ferro - Ramal de Dourado [antiga Cia.de Estrada de Ferro de Dourado]		
Altitude: 700 m	Distância: km 274.340	
Data construção: inauguração- 09-05-1903	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de DOURADO		f.identificação: sb.CPEF-RDou--002
Localização: município de Dourado, SP.		
Linha férrea: Cia.Paulista de Estr.de Ferro - Ramal de Dourado [Cia.de Estrada de Ferro de Dourado]		
Altitude: 696 m	Distância: km 266.379	
Data construção: inauguração- 31-12-1899	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: demolida

Fotos: 1976/ arquivo Condephaat

1976/ arquivo Condephaat

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SÃO LOURENÇO		f.identificação: sb.CPEF-RIt-001
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estrada de Ferro - Ramal de Itápolis		
Altitude: 535 m	Distância: km 344.895	
Data construção: inauguração- 03-06-1915	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ITÁPOLIS		f.identificação: sb.CPEF-RIt-002
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estrada de Ferro - Ramal de Itápolis		
Altitude: 501 m	Distância: km 362.275	
Data construção: inauguração- 14-10-1915	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de TIMBIRA		f.identificação: sb.CPEF-RJa-001
Localização: município de		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro - Ramal de Jabuticabal		
Altitude: 554 m	Distância: km 292.040	
Data construção: inauguração- 28-11-1912	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de MUTUCA		f. identificação: sb.CPEF-RJa-002
Localização: município de		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro - Ramal de Jabuticabal		
Altitude: 603 m	Distância: km 302.474	
Data construção: inauguração- 01-02-1893	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de JOÁ		f. identificação: sb.CPEF-RJa-003
Localização: município de		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro - Ramal de Jabuticabal		
Altitude: 515 m	Distância: km 311.268	
Data construção: inauguração- 01-06-1913	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de HAMMOND		f. identificação: sb.CPEF-RJa-004
Localização: município de		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro - Ramal de Jabuticabal		
Altitude: 589 m	Distância: km 319.810	
Data construção: inauguração- 06-06-1892	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de GUARIBA		f. identificação: sb.CPEF-RJa-005
Localização: município de		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro - Ramal de Jabuticabal		
Altitude: 601 m	Distância: km 326.063	
Data construção: inauguração- 06-06-1892	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CÓRREGO RICO		f. identificação: sb.CPEF-RJa-006
Localização: município de		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro - Ramal de Jabuticabal		
Altitude: 522 m	Distância: km 337.626	
Data construção: inauguração- 10-05-1894	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de JABOTICABAL		f. identificação: sb.CPEF-RJa-007
Localização: município de Jabuticabal, SP.		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro - Ramal de Jabuticabal		
Altitude: 575 m	Distância: km 349.418	
Data construção: inauguração- 05-05-1893 grande reforma: c.1911	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Foto: / arquivo Condephaat

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de GRAMINHA		f. identificação: sb.CPEF-RJa-008
Localização: município de		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro - Ramal de Jabuticabal		
Altitude: 650 m	Distância: km 358.237	
Data construção: inauguração- 10-10-1902	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de IBITIRAMA		f. identificação: sb.CPEF-RJa-009
Localização: município de		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro - Ramal de Jabuticabal		
Altitude: 675 m	Distância: km 365.136	
Data construção: inauguração- 10-10-1902	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de TAIÚVA		f. identificação: sb.CPEF-RJa-010
Localização: município de		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro - Ramal de Jabuticabal		
Altitude: 621 m	Distância: km 378.903	
Data construção: inauguração- 29-02-1902	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ANDES		f. identificação: sb.CPEF-RJa-011
Localização: município de		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro - Ramal de Jabuticabal		
Altitude: 622 m	Distância: km 388.533	
Data construção: inauguração- 29-02-1902	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

* * *

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de MORRO PELADO		f. identificação: sb.CPEF-RJ-001
Localização: município de		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Jau		
Altitude:	Distância:	
Data construção:	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CAMPO ALEGRE		f. identificação: sb.CPEF-RJ-002
Localização: município de		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Jau		
Altitude: 747 m	Distância: km 190.267	
Data construção: inauguração- 01-07-1885	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ATERRADO		f. identificação: sb.CPEF-RJ-003
Localização: município de		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Jau		
Altitude: 705 m	Distância: km 198.060	
Data construção: inauguração- 01-07-1901	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de BROTAS		f. identificação: sb.CPEF-RJ-004
Localização: rua Rui Barbosa, município de Brotas, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Jau		
Altitude: 621 m	Distância: km 207.578	
Data construção: inauguração- 01-07-1885	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: estação ferroviária
Obs.: área total c. 192,00 m2		

Fotos: 1998/ bem

1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ESPRAIADO		f. identificação: sb.CPEF-RJ-005
Localização: trilhos paralelos à rodovia Brotas- Rio Claro, município de Brotas, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Jau		
Altitude: 654 m	Distância: km 211.879	
Data construção: inauguração- 01-12-1896	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: sem uso
Obs.: área total c. 155,25 m2		

Fotos: 1998/ bem

1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CANELA		f. identificação: sb.CPEF-RJ-006
Localização: município de		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Jau		
Altitude: 764 m	Distância: km 219.447	
Data construção: inauguração- 01-12-1897	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: demolida

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de TORRINHA		f. identificação: sb.CPEF-RJ-007
Localização: final da rua 15 de novembro, município de Torrinha, SP.		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Jau		
Altitude: 768 m	Distância: km 227.898	
Data construção: inauguração- 07-09-1886	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: estação ferroviária
Obs.: edifício térreo / alvenaria de tijolos / área total c. 181,13 m2		

Fotos: 1998/ bem

1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de TABULEIRO		f. identificação: sb.CPEF-RJ-008
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Jau		
Altitude: 813 m	Distância: km 234.246	
Data construção: inauguração- 01-07-1901	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: demolida

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de VENTANIA		f. identificação: sb.CPEF-RJ-009
Localização: município de		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Jau		
Altitude: 748 m	Distância: km 243.325	
Data construção: inauguração- 1º edif.- 07-09-1886	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: 1ºedif.-moradia [bx.renda] / 2ºedif.- demolido c.10 anos

Foto: 1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de DOIS CÓRREGOS		f. identificação: sb.CPEF-RJ-010
Localização: praça Marechal Humberto de Alencar Castelo Branco, município de Dois Córregos, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Jau		
Altitude: 680 m	Distância: km 252.268	
Data construção: inauguração- 1º edif.: 07-09-1886 / 2º edif.: início obras- c.1911		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: estação ferroviária

Fotos: / arquivo Condephaat

1998/ bem

1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de LACERDA FRANCO		f. identificação: sb.CPEF-RJ-011
Localização: município de		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Jau		
Altitude: 641 m	Distância: km 259.698	
Data construção: inauguração- 15-11-1941		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERR. de MINEIROS DO TIETÊ antiga Mineiros		f. identificação: sb.CPEF-RJ-012
Localização: próximo da rua Municipal, município de Mineiros do Tietê, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Jau		
Altitude: 639 m	Distância: km 261.426	
Data construção: inauguração- 19-02-1887	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: fábrica de móveis

Foto: 1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de BANHARÃO		f. identificação: sb.CPEF-RJ-013
Localização: município de		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Jau		
Altitude: 519 m	Distância: km 268.418	
Data construção: inauguração- 19-02-1887	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de JAU		f. identificação: sb.CPEF-RJ-014
Localização: praça Totó Pacheco, município de Jau, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Jau		
Altitude: 529 m	Distância: km 275.781	
Data constr.: inaugur.-1º edif.: 19-02-1887 / 2º edif.: início- c.1911; inaugur.: 03-07-1913		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: estação ferroviária

Fotos: 1998/ bem

1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de AVE MARIA		f. identificação: sb.CPEF-RJ-015
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Jau		
Altitude: 474 m	Distância: km 284.934	
Data construção: inauguração- 15-11-1941	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de AIROSA GALVÃO		f. identificação: sb.CPEF-RJ-016
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Jau		
Altitude: 438 m	Distância: km 291.908	
Data construção: inauguração- 25-03-1903	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PEDERNEIRAS		f. identificação: sb.CPEF-RJ-017
Localização: município de Pederneiras, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Jau		
Altitude: 476 m	Distância: km 302.613	
Data construção: inauguração- 01-10-1903	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: estação ferroviária
Obs.: área total c. 324,00 m2		
Fotos: 1998/ bem		1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CARAJÁS		f. identificação: sb.CPEF-RJ-018
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Jau		
Altitude: 558 m	Distância: km 310.033	
Data construção: inauguração- 01-02-1939	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de GUAIANAZ		f. identificação: sb.CPEF-RJ-019
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Jau		
Altitude: 481 m	Distância: km 318.533	
Data construção: inauguração- 08-08-1910	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de AIMORÉS		f. identificação: sb.CPEF-RJ-020
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Jau		
Altitude: 517 m	Distância: km 330.233	
Data construção: inauguração- 24-02-1928	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de TRIAGEM		f. identificação: sb.CPEF-RJ-021
Localização: município de Bauru, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Jau		
Altitude: 593 m	Distância: km 336.553	
Data construção: inauguração- 19-06-1937	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Obs.: área total c. 131,75 m2		

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de BAURU PAULISTA		f. identificação: sb.CPEF-RJ-022
Localização: município de Bauru, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Jau		
Altitude: 495 m	Distância: km 339.040	
Data construção: inauguração- 08-08-1910	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de BAURU		f. identificação: sb.CPEF-RJ-023
Localização: praça Machado de Mello, município de Bauru, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil / Estrada de Ferro Sorocabana / Cia. Paulista		
Altitude: 496 m	Distância: km 339.797	
Data constr.: 1º edif.: inaugur.- 27-09-1906 / 2º edif.: início- 1935; inaugur. 01-09-1939	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: estação ferroviária

Fotos: 1998/ bem

1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PIRATININGA		f. identificação: sb.CPEF-RJ-024
Localização: rua Manoel Pedro Carneiro 100, município de Piratininga, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Jau		
Altitude: 497 m	Distância: km 353.352	
Data constr.: inaugur.- 25-01-1905		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: Coordenadoria de Esportes, Lazer e Turismo do Município / pequena indústria de barbantes / moradia

Fotos: 1998/ bem

1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ALBA antiga América		f. identificação: sb.CPEF-RJ-025
Localização: trecho da Fepasa entre áreas de fazendas, município de Piratininga, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Jau		
Altitude: 592 m	Distância: km 360.772	
Data construção: inauguração- 09-02-1924		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: moradia [renda baixa]

Fotos: 1998/ bem

1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de BRASÍLIA		f. identificação: sb.CPEF-RJ-026
Localização: atualmente na fazenda de Joaquim de Almeida, município de Piratininga, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Jau		
Altitude: 535 m	Distância: km 369.520	
Data construção: inauguração- 30-05-1926	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: depósito de máquinas da fazenda
Fotos: 1998/ bem		1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CABRÁLIA PAULISTA antigas Cabrália / Pirajá		f. identificação: sb.CPEF-RJ-027
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Jau		
Altitude: 529 m	Distância: km 275.781	
Data construção: inauguração- 09-12-1924	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: demolida / armazém: pequena indústria
Fotos: 1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de DUARTINA		f. identificação: sb.CPEF-RJ-028
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Jau		
Altitude: 509 m	Distância: km 392.954	
Data construção: inauguração- 07-09-1925	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ESMERALDA		f. identificação: sb.CPEF-RJ-029
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Jau		
Altitude: 552 m	Distância: km 401.990	
Data construção: inauguração- 30-08-1928	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de FERNÃO DIAS		f. identificação: sb.CPEF-RJ-030
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Jau		
Altitude: 501 m	Distância: km 409.300	
Data construção: inauguração- 01-01-1928	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de GÁLIA		f. identificação: sb.CPEF-RJ-031
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Jau		
Altitude: 522 m	Distância: km 418.056	
Data construção: inauguração- 12-06-1927	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA POSTO QUILOMETRO 425		f. identificação: sb.CPEF-RJ-032
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Jau		
Altitude: 570 m	Distância: km 424.506	
Data construção: inauguração- 15-07-1955	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de GARÇA		f. identificação: sb.CPEF-RJ-033
Localização: município de Garça, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Jau		
Altitude: 663 m	Distância: km 433.049	
Data construção: inauguração- 01-01-1928	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de Jafa		f. identificação: sb.CPEF-RJ-034
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Jau		
Altitude: 659 m	Distância: km 442.140	
Data construção: inauguração- 30-12-1928	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de VERA CRUZ PAULISTA antigas Kentuckia / Vera Cruz		f. identificação: sb.CPEF-RJ-035
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Jau		
Altitude: 632 m	Distância: km 452.532	
Data construção: inauguração- 30-12-1928	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de LÁCIO		f. identificação: sb.CPEF-RJ-036
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Jau		
Altitude: 637 m	Distância: km 459.660	
Data construção: inauguração- 30-12-1928	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de MARÍLIA		f. identificação: sb.CPEF-RJ-037
Localização: município de Marília, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Jau		
Altitude: 652 m	Distância: km 30-12-1928	
Data construção: inauguração- 30-12-1928	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: 1991: posto de saúde
Obs.: área total c. 136,00 m2		

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PADRE NÓBREGA		f. identificação: sb.CPEF-RJ-038
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Jau		
Altitude: 641 m	Distância: km 475.834	
Data construção: inauguração- 15-02-1935	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ORIENTE		f. identificação: sb.CPEF-RJ-039
Localização: município de Oriente, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Jau		
Altitude: 592 m	Distância: km 486.245	
Data construção: inauguração- 15-02-1935	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Obs.: área total c. 132,00 m2		

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de POMPÉIA		f. identificação: sb.CPEF-RJ-040
Localização: município de Pompéia, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Jau		
Altitude: 582 m	Distância: km 497.122	
Data construção: inauguração- 15-02-1935	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Obs.: estrutura- alvenaria / área total c.416,50 m2		

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PAULÓPOLIS		f. identificação: sb.CPEF-RJ-041
Localização: distrito de Paulópolis, município de Pompéia, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Jau		
Altitude: 575 m	Distância: km 505.150	
Data construção: inauguração- 01-04-1940	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Obs.: estrutura- alvenaria / área total c. 170,14 m2		

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de QUINTANA		f. identificação: sb.CPEF-RJ-042
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Jau		
Altitude: 576 m	Distância: km 511.922	
Data construção: inauguração- 01-04-1940	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: EST. FERR.de POSTO ENGENHEIRO PEDRO CAMARGO		f. identificação: sb.CPEF-RJ-043
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Jau		
Altitude: 495 m	Distância: km 518.692	
Data construção: inauguração- 01-04-1955	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROV. de HERCULÂNDIA antiga Sant'Ana		f. identificação: sb.CPEF-RJ-044
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Jau		
Altitude: 481 m	Distância: km 525.887	
Data construção: inauguração- 15-11-1941	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PARNASO		f. identificação: sb.CPEF-RJ-045
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Jau		
Altitude: 533.665 m	Distância: km 15-11-1941	
Data construção: inauguração- 15-11-1941	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de TUPÃ		f. identificação: sb.CPEF-RJ-046
Localização: município de Tupã, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Jau		
Altitude: 511 m	Distância: km 541.811	
Data construção: inauguração- 15-11-1941	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de UNIVERSO		f. identificação: sb.CPEF-RJ-047
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Jau		
Altitude: 505 m	Distância: km 551.594	
Data construção: inauguração- 01-04-1949	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de IACRI		f. identificação: sb.CPEF-RJ-048
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Jau		
Altitude: 503 m	Distância: km 563.642	
Data construção: inauguração- 01-04-1949	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PARAPUÃ		f. identificação: sb.CPEF-RJ-049
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Jau		
Altitude: 475 m	Distância: km 577.617	
Data construção: inauguração- 01-04-1949	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de OSVALDO CRUZ		f. identificação: sb.CPEF-RJ-050
Localização: município de Osvaldo Cruz, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Jau		
Altitude: 451 m	Distância: km 587.080	
Data construção: inauguração- 01-04-1949	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de INÚBIA		f. identificação: sb.CPEF-RJ-051
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Jau		
Altitude: 454 m	Distância: km 597.387	
Data construção: inauguração- 20-04-1950	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de LUCÉLIA		f. identificação: sb.CPEF-RJ-052
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Jau		
Altitude: 444 m	Distância: km 605.364	
Data construção: inauguração- 20-04-1950	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ADAMANTINA		f. identificação: sb.CPEF-RJ-053
Localização: município de Adamantina, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Jau		
Altitude: 443 m	Distância: km 613.432	
Data construção: inauguração- 20-04-1950	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de MARREQUINHOS		f. identificação: sb.CPEF-RJ-054
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Jau		
Altitude: 351 m	Distância: km 678.108	
Data construção: inauguração- 20-01-1962	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de JANDIARA		f. identificação: sb.CPEF-RJ-055
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Jau		
Altitude: 310 m	Distância: km 682.871	
Data construção:	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ARABEIRA		f. identificação: sb.CPEF-RJ-056
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Jau		
Altitude: 282 m	Distância: km 695.775	
Data construção:	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PANORAMA		f. identificação: sb.CPEF-RJ-057
Localização: município de Panorama, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Jau		
Altitude: 269 m	Distância: km 709.220	
Data construção:	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

* * *

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PACHECO		f. identificação: sb.CPEF-RJD-001
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Jaú Dourado		
Altitude: 563 m	Distância: km 283.585	
Data construção: inauguração- 03-07-1913	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de JOSUÉ PRADO		f. identificação: sb.CPEF-RJD-002
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Jaú Dourado		
Altitude: 562 m	Distância: km 289.141	
Data construção: inauguração- 03-07-1913	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ITAPUÍ antiga Bica de Pedra		f. identificação: sb.CPEF-RJD-003
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Jaú Dourado		
Altitude: 492 m	Distância: km 297.097	
Data construção: inauguração- 06-06-1912	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de MARAMBAIA		f. identificação: sb.CPEF-RJD-004
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Jaú Dourado		
Altitude: 420 m	Distância: km 305.587	
Data construção: inauguração- 01-09-1915	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de MORAIS BARROS		f. identificação: sb.CPEF-RJD-005
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Jaú Dourado		
Altitude: 486 m	Distância: km 311.185	
Data construção: inauguração- 06-06-1912	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

* * *

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de JUCA QUITO		f. identificação: sb.CPEF-Rlu-001
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Lusitânia		
Altitude: 643 m	Distância: km 357.468	
Data construção: inauguração- 15-03-1916	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de DOUTOR FONTES		f. identificação: sb.CPEF-Rlu-002
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Lusitânia		
Altitude: 509 m	Distância: km 365.318	
Data construção: inauguração- 15-03-1916	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de LUSITÂNIA		f. identificação: sb.CPEF-Rlu-003
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Lusitânia		
Altitude: 550 m	Distância: 374.573	
Data construção: inauguração- 15-03-1916	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

* * *

Obra: E. F. de MIRAGEM de SÃO PAULO antiga Miragem		f. identificação: sb.CPEF-RNG-001
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Nova Granada		
Altitude: 596 m	Distância: km 404.769	
Data construção: inauguração- -03-1911	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de BOTAFOGO		f. identificação: sb.CPEF-RNG-002
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Nova Granada		
Altitude: 596 m	Distância: km 412.659	
Data construção: inauguração- -03-1911	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de DONA LUÍSA		f. identificação: sb.CPEF-RNG-003
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Nova Granada		
Altitude: 588 m	Distância: km 419.737	
Data construção: inauguração- -05-1911	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROV. de ROSÁRIO DE SÃO PAULO antigas Granada / Rosário		f. identificação: sb.CPEF-RNG-004
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Nova Granada		
Altitude: 598 m	Distância: km 424.111	
Data construção: inauguração- -03-1911	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROV. de MONTE AZUL PAULISTA antigas Monte Azul / Monte Azul do Turvo		f. identificação: sb.CPEF-RNG-005
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Nova Granada		
Altitude: 596 m	Distância: km 429.152	
Data construção: inauguração- -03-1911	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de MARCONDÉSIA		f. identificação: sb.CPEF-RNG-006
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Nova Granada		
Altitude: 578 m	Distância: km 439.127	
Data construção: inauguração- -03-1913	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROV. de MONTE VERDE PAULISTA antigas Monte Verde / Cajobi		f. identificação: sb.CPEF-RNG-007
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Nova Granada		
Altitude: 569 m	Distância: km 449.128	
Data construção: inauguração- -03-1913	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROV. de SEVERÍNIA antiga Luiz Barreto		f. identificação: sb.CPEF-RNG-008
Localização: município de Severínia, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Nova Granada		
Altitude: 584 m	Distância: km 452.988	
Data construção: inauguração- -10-1918	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ÁLVORA		f. identificação: sb.CPEF-RNG-009
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Nova Granada		
Altitude: 566 m	Distância: km 458.289	
Data construção: inauguração- 02-1913	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de OLÍMPIA		f. identificação: sb.CPEF-RNG-010
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Nova Granada		
Altitude: 489 m	Distância: km 468.697	
Data construção: inauguração- -02-1914	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de RIBEIRO DOS SANTOS		f. identificação: sb.CPEF-RNG-011
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Nova Granada		
Altitude: 540 m	Distância: km 487.762	
Data construção: inauguração- -06-1931	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ALTAIR		f. identificação: sb.CPEF-RNG-012
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Nova Granada		
Altitude: 503 m	Distância: km 504.897	
Data construção: inauguração- -06-1931	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SUINANA		f. identificação: sb.CPEF-RNG-013
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Nova Granada		
Altitude: 503 m	Distância: km 513.901	
Data construção: inauguração- -04-1942	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ONDA VERDE		f. identificação: sb.CPEF-RNG-014
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Nova Granada		
Altitude: 594 m	Distância: km 537.284	
Data construção: inauguração- 28-06-1931	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de NOVA GRANADA		f. identificação: sb.CPEF-RNG-015
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Nova Granada		
Altitude: 533 m	Distância: km 547.127	
Data construção: inauguração- 28-06-1931	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

* * *

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CILOS		f. identificação: sb.CPEF-RP-001
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Piracicaba		
Altitude: 603 m	Distância: km 84.150	
Data construção: inauguração- 01-10-1924	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROV. de SANTA BÁRBARA DO OESTE antiga Santa Bárbara		f. identificação: sb.CPEF-RP-002
Localização: município de Santa Bárbara do Oeste, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Piracicaba		
Altitude: 529 m	Distância: km 91.088	
Data construção: inauguração- 14-07-1917	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Obs.: edifício térreo / estrutura- concreto / área total c. 372,00 m2		

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CAIUBI		f. identificação: sb.CPEF-RP-003
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Piracicaba		
Altitude: 500 m	Distância: km 99.615	
Data construção: inauguração- 29-07-1922	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de TUPI		f. identificação: sb.CPEF-RP-004
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Piracicaba		
Altitude: 511 m	Distância: km 105.750	
Data construção: inauguração- 29-07-1922	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PARADA		f. identificação: sb.CPEF-RP-005
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Piracicaba		
Altitude: 573 m	Distância: km 110.000	
Data construção: inauguração- -04-1925	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de TAQUARAL		f. identificação: sb.CPEF-RP-006
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Piracicaba		
Altitude: 627 m	Distância: km 114.645	
Data construção: inauguração- 29-07-1922	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PIRACICABA PAULISTA		f. identificação: sb.CPEF-RP-007
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Piracicaba		
Altitude: 540 m	Distância: km 123.593	
Data construção: inauguração- 29-07-1922	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

* * *

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CASCALHO		f. identificação: sb.CPEF-RPo-001
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Pontal		
Altitude: 491 m	Distância: km 364.010	
Data construção: inauguração- 25-03-1903	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PONTAL		f. identificação: sb.CPEF-RPo-002
Localização: município de Pontal, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Pontal		
Altitude: 514 m	Distância: km 371.870	
Data construção: inauguração- 25-03-1903	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CÂNDIA		f. identificação: sb.CPEF-RPo-003
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Pontal		
Altitude: 522 m	Distância: km 387.670	
Data construção: inauguração- 15-08-1929	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de GEÓRGIA		f. identificação: sb.CPEF-RPo-004
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Pontal		
Altitude: 556 m	Distância: km 400.970	
Data construção: inauguração- 15-08-1929	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de MORRO AGUDO		f. identificação: sb.CPEF-RPo-005
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Pontal		
Altitude: 540 m	Distância: km 412.770	
Data construção: inauguração- 15-08-1929	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

* * *

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ANGICO		f. identificação: sb.CPEF-RRB-001
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Ribeirão Bonito		
Altitude: 715 m	Distância: km 214.409	
Data construção: inauguração- 10-05-1894	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de MONJOLINHO		f. identificação: sb.CPEF-RRB-002
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Ribeirão Bonito		
Altitude: 661 m	Distância: km 219.352	
Data construção: inauguração- 10-05-1894	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de JACARÉ		f. identificação: sb.CPEF-RRB-003
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Ribeirão Bonito		
Altitude: 575 m	Distância: km 229.621	
Data construção: inauguração- 10-05-1894	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SANTO INÁCIO		f. identificação: sb.CPEF-RRB-004
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Ribeirão Bonito		
Altitude: 543 m	Distância: km 235.546	
Data construção: inauguração- 01-11-1912	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de RIBEIRÃO BONITO		f. identificação: sb.CPEF-RRB-005
Localização: município de Ribeirão Bonito, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Ribeirão Bonito		
Altitude: 585 m	Distância: km 246.379	
Data construção: inauguração- 10-05-1894	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Fotos: 1992/ bem

1992/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SAMPAIO VIDAL		f. identificação: sb.CPEF-RRB-006
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Ribeirão Bonito		
Altitude: 516 m	Distância: km 259.269	
Data construção: inauguração- 30-12-1910	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de TRABIJÚ		f. identificação: sb.CPEF-RRB-007
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Ribeirão Bonito		
Altitude: 524 m	Distância: km 266.728	
Data construção: inauguração- 09-05-1903	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROV. de BOA ESPERANÇA DO SUL antiga Boa Esperança		f. identificação: sb.CPEF-RRB-008
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Ribeirão Bonito		
Altitude: 476 m	Distância: km 274.702	
Data construção: inauguração- 09-05-1903	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de JAVA		f. identificação: sb.CPEF-RRB-009
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Ribeirão Bonito		
Altitude: 604 m	Distância: km 282.090	
Data construção: inauguração- 25-09-1908	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PEDRA BRANCA		f. identificação: sb.CPEF-RRB-010
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Ribeirão Bonito		
Altitude: 588 m	Distância: km 285.790	
Data construção: inauguração- 20-10-1924	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PONTE ALTA		f. identificação: sb.CPEF-RRB-011
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Ribeirão Bonito		
Altitude: 523 m	Distância: km 291.069	
Data construção: inauguração- 25-09-1908	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de GAVIÃO PEIXOTO		f. identificação: sb.CPEF-RRB-012
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Ribeirão Bonito		
Altitude: 485 m	Distância: km 302.862	
Data construção: inauguração- 25-09-1908	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de NOVA PAULICÉIA		f. identificação: sb.CPEF-RRB-013
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Ribeirão Bonito		
Altitude: 443 m	Distância: km 309.085	
Data construção: inauguração- 25-09-1908	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de NOVA EUROPA		f. identificação: sb.CPEF-RRB-014
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Ribeirão Bonito		
Altitude: 478 m	Distância: km 316.845	
Data construção: inauguração- 25-09-1908	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de TABATINGA		f. identificação: sb.CPEF-RRB-015
Localização: município de Tabatinga, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Ribeirão Bonito		
Altitude: 453 m	Distância: km 335.209	
Data construção: inauguração- 20-01-1909	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de IBITINGA		f. identificação: sb.CPEF-RRB-016
Localização: município de Ibitinga, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Ribeirão Bonito		
Altitude: 435 m	Distância: km 354.425	
Data construção: inauguração- 12-11-1910	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO F. de CAMBARATIBA antiga Ciro de Rezende		f. identificação: sb.CPEF-RRB-017
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Ribeirão Bonito		
Altitude: 410 m	Distância: km 377.239	
Data construção: inauguração- 15-04-1936	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de BORBOREMA		f. identificação: sb.CPEF-RRB-018
Localização: município de Borborema, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Ribeirão Bonito		
Altitude: 395 m	Distância: km 391.479	
Data construção: inauguração- 01-05-1936	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PORTO FERRÃO		f. identificação: sb.CPEF-RRB-019
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Ribeirão Bonito		
Altitude: 476 m	Distância: km 405.809	
Data construção: inauguração- 12-03-1939	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de NOVO HORIZONTE		f. identificação: sb.CPEF-RRB-020
Localização: município de Novo Horizonte, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Ribeirão Bonito		
Altitude: 453 m	Distância: km 418.785	
Data construção: inauguração- 12-03-1939	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO F. de SANTA RITA DO PASSA QUATRO		f. identificação: sb.CPEF-RSR-001
Localização: pátio da Estação s/n ou avenida Paulista s/n, município de Santa Rita do Passa Quatro, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Santa Rita		
Altitude:	Distância:	
Data construção: inauguração- 01-12-1899	Autor projeto:	
Uso original: estação	Outros: Escola de Comércio	Atual: Museu Hist. e Pedagógico Zequinha de Abreu

Fotos: 1981/ arquivo Condephaat

1993/ bem

* * *

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de EMAS		f. identificação: sb.CPEF-RSV-001
Localização: município de		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Santa Veridiana		
Altitude: 589 m	Distância: km 195.764	
Data construção: inauguração- 26-11-1891	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de BAGUASSU		f. identificação: sb.CPEF-RSV-002
Localização: município de		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Santa Veridiana		
Altitude: 590 m	Distância: km 202.656	
Data construção: inauguração- 26-11-1891	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SANTA SILVÉRIA		f. identificação: sb.CPEF-RSV-003
Localização: município de		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro		
Altitude: 699 m	Distância: km 213.747	
Data construção: inauguração- 01-08-1892	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROV.de SANTA CRUZ DAS PALMEIRAS		f. identificação: sb.CPEF-RSV-004
Localização: município de Santa Cruz das Palmeiras, SP		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Santa Veridiana		
Altitude: 644 m	Distância: km 222.126	
Data construção: inauguração- 01-08-1892	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SANTA VERIDIANA		f. identificação: sb.CPEF-RSV-005
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Santa Veridiana		
Altitude: 674 m	Distância: km 228.804	
Data construção: inauguração- 20-02-1893	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de BALDEAÇÃO		f. identificação: sb.CPEF-RSV-006
Localização: município de		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Santa Veridiana		
Altitude: 689 m	Distância: km 229.822	
Data construção: inauguração- 01-06-1913	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

* * *

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de AZEVEDO MARQUES		f. identificação: sb.CPEF-RTR-001
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Terra Roxa		
Altitude: 528 m	Distância: km 386.225	
Data construção: inauguração- 11-01-1927	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de VIRADOURO		f. identificação: sb.CPEF-RTR-002
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Terra Roxa		
Altitude: 529 m	Distância: km 396.505	
Data construção: inauguração- 11-01-1927	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de TERRA ROXA		f. identificação: sb.CPEF-RTR-003
Localização:		
Linha férrea: Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ramal de Terra Roxa		
Altitude: 477 m	Distância: km 410.175	
Data construção: inauguração- 11-01-1927	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

* * *

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de TAPERA GRANDE		f. identificação: sb.CI-001
Localização:		
Linha férrea: Companhia Itatibense		
Altitude:	Distância:	
Data construção:	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ITAPEMA		f. identificação: sb.CI-002
Localização: município de Itapema, SP		
Linha férrea: Companhia Itatibense		
Altitude:	Distância:	
Data construção:	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ITATIBA		f. identificação: sb.CI-003
Localização: município de Itatiba, SP		
Linha férrea: Companhia Itatibense		
Altitude:	Distância:	
Data construção:	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

* * *

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de FERRAZ SALLES		f. identificação: sb.CEFD-001
Localização:		
Linha férrea: Companhia de Estrada de Ferro de Dourado		
Altitude:	Distância:	
Data construção:	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

* * *

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de TUTÓIA		f. identificação: sb.CEFA-001
Localização:		
Linha férrea: Companhia de Estrada de Ferro de Araraquara		
Altitude: 719 m	Distância: km 7.110	
Data construção: inauguração- 01-01-1914	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROV. de CESÁRIO BASTOS antiga Cruzes		f. identificação: sb.CEFA-002
Localização:		
Linha férrea: Companhia de Estrada de Ferro de Araraquara		
Altitude: 705 m	Distância: km 12.989	
Data construção: inauguração- 01-10-1898	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de BUENO DE ANDRADA antigas Itaquerê / Ibitiri		f. identificação: sb.CEFA-003
Localização: município de Araraquara, SP		
Linha férrea: Companhia de Estrada de Ferro de Araraquara		
Altitude: 678 m	Distância: km 24.829	
Data construção: inauguração- 01-10-1898	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Obs.: área total c. 384,00 m2		

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SILVÂNIA antiga Santa Josepha		f. identificação: sb.CEFA-004
Localização: distrito de Silvânia, município de Matão, SP		
Linha férrea: Companhia de Estrada de Ferro de Araraquara		
Altitude: 660 m	Distância: km 31.213	
Data construção: inauguração- 02-04-1901	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de MATÃO		f. identificação: sb.CEFA-005
Localização: município de Matão, SP		
Linha férrea: Companhia de Estrada de Ferro de Araraquara		
Altitude: 551 m	Distância: km 43.000	
Data construção: inauguração- 25-03-1899	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de DOBRADA		f. identificação: sb.CEFA-006
Localização:		
Linha férrea: Companhia de Estrada de Ferro de Araraquara		
Altitude: 600 m	Distância: km 53.600	
Data construção: inauguração- 02-04-1901	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SANTA ERNESTINA		f. identificação: sb.CEFA-007
Localização: município de Santa Ernestina, SP		
Linha férrea: Companhia de Estrada de Ferro de Araraquara		
Altitude: 554 m	Distância: km 59.296	
Data construção: inauguração- 02-04-1901	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Obs.: edifício térreo / área total c.501,25 m2		

Obra: ESTAÇÃO FERROV.de TAQUARITINGA antiga Ribeirãozinho		f. identificação: sb.CEFA-008
Localização: município de Taquaritinga, SP		
Linha férrea: Companhia de Estrada de Ferro de Araraquara		
Altitude: 561 m	Distância: km 75.116	
Data construção: inauguração- 07-12-1901	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de JUPEMA antiga Jurema		f. identificação: sb.CEFA-009
Localização:		
Linha férrea: Companhia de Estrada de Ferro de Araraquara		
Altitude: 550 m	Distância: km 83.488	
Data construção: inauguração- 01-09-1908	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CÂNDIDO RODRIGUES		f. identificação: sb.CEFA-010
Localização:		
Linha férrea: Companhia de Estrada de Ferro de Araraquara		
Altitude: 591 m	Distância: km 91.038	
Data construção: inauguração- 01-09-1908	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de FERNANDO PRESTES		f. identificação: sb.CEFA-011
Localização:		
Linha férrea: Companhia de Estrada de Ferro de Araraquara		
Altitude: 597 m	Distância: km 99.338	
Data construção: inauguração- 22-02-1909	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SANTA SOFIA		f. identificação: sb.CEFA-012
Localização:		
Linha férrea: Companhia de Estrada de Ferro de Araraquara		
Altitude: 596 m	Distância: km 109.379	
Data construção: inauguração- 15-06-1909	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SANTA ADÉLIA		f. identificação: sb.CEFA-013
Localização:		
Linha férrea: Companhia de Estrada de Ferro de Araraquara		
Altitude: 605 m	Distância: km 115.349	
Data construção: inauguração- 15-06-1909	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PINDORAMA antiga Palmares		f. identificação: sb.CEFA-014
Localização: município de Pindorama, SP		
Linha férrea: Companhia de Estrada de Ferro de Araraquara		
Altitude: 496 m	Distância: km 128.327	
Data construção: inauguração- 31-12-1909	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CATANDUVA antiga Vila Adolfo		f. identificação: sb.CEFA-015
Localização: município de Catanduva, SP		
Linha férrea: Companhia de Estrada de Ferro de Araraquara		
Altitude: 487 m	Distância: km 138.811	
Data construção: inauguração- 01-05-1910	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CATIGUÁ antiga Ibarra		f. identificação: sb.CEFA-016
Localização:		
Linha férrea: Companhia de Estrada de Ferro de Araraquara		
Altitude: 476 m	Distância: km 152.312	
Data construção: inauguração- 20-11-1910	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de JAPURÁ		f. identificação: sb.CEFA-017
Localização:		
Linha férrea: Companhia de Estrada de Ferro de Araraquara		
Altitude:	Distância: km 161.264	
Data construção: inauguração- 20-11-1911	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de UCHÔA antiga Inácio Uchôa		f. identificação: sb.CEFA-018
Localização:		
Linha férrea: Companhia de Estrada de Ferro de Araraquara		
Altitude: 479 m	Distância: km 169.552	
Data construção: inauguração- 20-11-1911	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CEDRAL [mercadorias]		f. identificação: sb.CEFA-019
Localização:		
Linha férrea: Companhia de Estrada de Ferro de Araraquara		
Altitude: 465 m	Distância: km 180.920	
Data construção: inauguração- 01-02-1912	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CEDRAL [passageiros]		f. identificação: sb.CEFA-020
Localização:		
Linha férrea: Companhia de Estrada de Ferro de Araraquara		
Altitude: 544 m	Distância: km 183.165	
Data construção: inauguração- 01-02-1912	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ENGENHEIRO SCHIMIDT		f. identificação: sb.CEFA-021
Localização: distrito de Engenheiro Schmidt, município de São José do Rio Preto, SP		
Linha férrea: Companhia de Estrada de Ferro de Araraquara		
Altitude: 489 m	Distância: km 188.914	
Data construção: inauguração- 01-10-1912	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Obs.: edifício térreo / área- c. 227,00 m2		

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SÃO JOSÉ DO RIO PRETO Antiga Rio Preto		f. identificação: sb.CEFA-022
Localização: município de São José do Rio Preto, SP		
Linha férrea: Companhia de Estrada de Ferro de Araraquara		
Altitude: 468 m	Distância: km 199.451	
Data construção: inauguração- 09-06-1912	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de RIO PRETO PAULISTA antiga Posto São José		f. identificação: sb.CEFA-023
Localização:		
Linha férrea: Companhia de Estrada de Ferro de Araraquara		
Altitude: 483 m	Distância: km 204.007	
Data construção: inauguração- 09-06-1912	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de GONZAGA DE CAMPOS		f. identificação: sb.CEFA-024
Localização:		
Linha férrea: Companhia de Estrada de Ferro de Araraquara		
Altitude: 484 m	Distância: km 207.442	
Data construção: inauguração- 04-03-1933	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de MIRASSOL		f. identificação: sb.CEFA-025
Localização:		
Linha férrea: Companhia de Estrada de Ferro de Araraquara		
Altitude: 566 m	Distância: km 218.728	
Data construção: inauguração- 04-03-1933	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de BÁLSAMO		f. identificação: sb.CEFA-026
Localização: município de Bálamo, SP		
Linha férrea: Companhia de Estrada de Ferro de Araraquara		
Altitude: 544 m	Distância: km 231.686	
Data construção: inauguração- 01-03-1941	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Obs.: área- c. 313,75 m2		

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ENGENHEIRO BALDUÍNO		f. identificação: sb.CEFA-027
Localização: distrito de Engenheiro Balduino, município de Monte Aprazível, SP		
Linha férrea: Companhia de Estrada de Ferro de Araraquara		
Altitude: 544 m	Distância: km 246.026	
Data construção: inauguração- 11-03-1942	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Obs.: área- c. 133,00 m2		

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ECATU antiga Posto E		f. identificação: sb.CEFA-028
Localização: município de Tanabi, SP		
Linha férrea: Companhia de Estrada de Ferro de Araraquara		
Altitude: 532 m	Distância: km 263.760	
Data construção: inauguração- 01-10-1943	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Obs.: edifício térreo		

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de COSMORAMA		f. identificação: sb.CEFA-029
Localização:		
Linha férrea: Companhia de Estrada de Ferro de Araraquara		
Altitude: 538 m	Distância: km 278.261	
Data construção: inauguração- 15-06-1943	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SIMONSEN antiga Posto F		f. identificação: sb.CEFA-030
Localização:		
Linha férrea: Companhia de Estrada de Ferro de Araraquara		
Altitude: 513 m	Distância: km 291.640	
Data construção: inauguração- 03-10-1947	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de VOTUPORANGA		f. identificação: sb.CEFA-031
Localização: município de Votuporanga, SP		
Linha férrea: Companhia de Estrada de Ferro de Araraquara		
Altitude: 504 m	Distância: km 302.811	
Data construção: inauguração- 05-02-1945	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROV. de VALENTIM GENTIL antiga Jacilândia		f. identificação: sb.CEFA-032
Localização: município de Valentim Gentil, SP		
Linha férrea: Companhia de Estrada de Ferro de Araraquara		
Altitude: 504 m	Distância: km 315.231	
Data construção: inauguração- 17-12-1949	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de MERIDIANO antiga Maravilha		f. identificação: sb.CEFA-033
Localização:		
Linha férrea: Companhia de Estrada de Ferro de Araraquara		
Altitude: 504 m	Distância: km 315.231	
Data construção: inauguração- 17-12-1949	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de FERNANDÓPOLIS		f. identificação: sb.CEFA-034
Localização: município de Fernandópolis, SP		
Linha férrea: Companhia de Estrada de Ferro de Araraquara		
Altitude: 509 m	Distância: km 339.573	
Data construção: inauguração- 17-12-1949	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ESTRELA d'OESTE		f. identificação: sb.CEFA-035
Localização:		
Linha férrea: Companhia de Estrada de Ferro de Araraquara		
Altitude: 488 m	Distância: km 357.453	
Data construção: inauguração- 01-05-1951	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de JALES		f. identificação: sb.CEFA-036
Localização: município de Jales, SP		
Linha férrea: Companhia de Estrada de Ferro de Araraquara		
Altitude: 483 m	Distância: km 373.734	
Data construção: inauguração- 21-08-1951	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de URÂNIA antiga Tupilândia		f. identificação: sb.CEFA-037
Localização:		
Linha férrea: Companhia de Estrada de Ferro de Araraquara		
Altitude: 452 m	Distância: km 386.252	
Data construção: inauguração- 18-10-1952	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SANTA SALETE		f. identificação: sb.CEFA-038
Localização:		
Linha férrea: Companhia de Estrada de Ferro de Araraquara		
Altitude: 438 m	Distância: km 391.112	
Data construção: inauguração- 01-02-1957	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROV. de PIMENTA BUENO antigo Posto X		f. identificação: sb.CEFA-039
Localização:		
Linha férrea: Companhia de Estrada de Ferro de Araraquara		
Altitude: 424 m	Distância: km 401.009	
Data construção: inauguração- 18-10-1952	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de TRÊS FRONTEIRAS		f. identificação: sb.CEFA-040
Localização: município de Três Fronteiras, SP		
Linha férrea: Companhia de Estrada de Ferro de Araraquara		
Altitude: 391 m	Distância: km 414.309	
Data construção: inauguração- 18-10-1952	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SANTA FÉ DO SUL		f. identificação: sb.CEFA-041
Localização: município de Santa Fé do Sul, SP		
Linha férrea: Companhia de Estrada de Ferro de Araraquara		
Altitude: 357 m	Distância: km 421.409	
Data construção: inauguração- 18-10-1952	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Obs.: edifício térreo / estrutura- concreto / área total c. 1530,50 m2		

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PRESIDENTE VARGAS		f. identificação: sb.CEFA-042
Localização:		
Linha férrea: Companhia de Estrada de Ferro de Araraquara		
Altitude: 313 m	Distância: km 431.129	
Data construção: inauguração- 18-10-1952	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

* * *

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de TORIBA		f. identificação: sb.CEFA-RTa-001
Localização:		
Linha férrea: Companhia de Estrada de Ferro de Araraquara - Ramal de Tabatinga		
Altitude: 608 m	Distância: km 36.936	
Data construção: inauguração- 08-01-1911	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de QUILÔMETRO 10.500		f.identificação: sb.CEFA-RTa-002
Localização:		
Linha férrea: Companhia de Estrada de Ferro de Araraquara - Ramal de Tabatinga		
Altitude: 612 m	Distância: km 41.743	
Data construção: inauguração- 20-11-1911	Autor projeto:	

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CAMBUÍ		f.identificação: sb.CEFA-RTa-003
Localização:		
Linha férrea: Companhia de Estrada de Ferro de Araraquara - Ramal de Tabatinga		
Altitude: 600 m	Distância: km 51.448	
Data construção: inauguração- 12-08-1911	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de UPAROA antiga Km 24,20		f.identificação: sb.CEFA-RTa-004
Localização:		
Linha férrea: Companhia de Estrada de Ferro de Araraquara - Ramal de Tabatinga		
Altitude: 590 m	Distância: km 55.413	
Data construção: inauguração- 01-01-1914	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROV. de ARARUBA antiga Posto km 42		f.identificação: sb.CEFA-RTa-005
Localização:		
Linha férrea: Companhia de Estrada de Ferro de Araraquara - Ramal de Tabatinga		
Altitude: 501 m	Distância: km 63.517	
Data construção: inauguração- 22-02-1929	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CURUPÁ		f.identificação: sb.CEFA-RTa-006
Localização:		
Linha férrea: Companhia de Estrada de Ferro de Araraquara - Ramal de Tabatinga		
Altitude: 484 m	Distância: km 70.125	
Data construção: inauguração- 01-02-1915	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de QUILÔMETRO 42		f.identificação: sb.CEFA-RTa-007
Localização:		
Linha férrea: Companhia de Estrada de Ferro de Araraquara - Ramal de Tabatinga		
Altitude: 483 m	Distância: km 73.193	
Data construção: inauguração- 01-08-1916	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de TABATINGA NORTE		f.identificação: sb.CEFA-RTa-008
Localização:		
Linha férrea: Companhia de Estrada de Ferro de Araraquara - Ramal de Tabatinga		
Altitude: 452 m	Distância: km 82.388	
Data construção: inauguração- 01-08-1916	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

2.3. COMPANHIA UNIÃO SOROCABANA E ITUANA ¹⁵¹

2.3.1. quadro sintético – cronológico:

ESTRADA DE FERRO SOROCABANA		Bitola- 1,00m
Objetivo inicial: ligação capital – Sorocaba; depois seguindo para Tietê e Itapetininga.		
Organizadores: engenheiro Luis Mateus Maylasky; diretores Roberto Dias Batista, Francisco Ferreira Leão, Vicente Eufrásio da Silva Abreu, Antonio Lopes de Oliveira, Firmo de Melo, Ubaldino do Amaral, António Joaquim da Rosa e José Teixeira Cavalheiro.		
Projeto: autor-		
Execução: direção das obras-		
Data:	Fato:	
24-03-1870	Lei provincial n.34- autorização para implantação da estrada Itu- Jundiaí.	
29-03-1871	Lei provincial n.33- concessão mesmos privilégios de ferrovias existentes.	
18-07-1871	Contrato com o Governo para construção de estrada.	
13-07-1872	Início das obras da estrada.	
10-07-1875	Inauguração do trecho Capital- Sorocaba.	
31-12-1876	Os trilhos chegaram a Villeta.	
20-11-1878	Concessão do Governo para o trecho Ipanema- Bacaetava.	
29-10-1879	Chegaram a São João de Ipanema.	
29-12-1879	Concessão do Governo para o trecho Bacaetava- Boituva.	
01-08-1880	Inauguração do trecho Ipanema- Bacaetava.	
01-01-1883	Inauguração do trecho Bacaetava- Boituva- Tietê.	
16-09-1882	Contrato entre Governo Imperial e SOROCABANA para construção do Ramal Boituva- São Sebastião do Tijuco Preto, passando por Tatuí e Itapetininga.	
25-09-1882	Novo contrato com o Governo Imperial: prolongamento Boituva- Botucatu, conforme o traçado da linha de Tietê até a estação de Cerquilha.	
1889	Chegou a Botucatu, através dos ramais de Porto Feliz e Tietê.	
20-10-1890	Início das obras para implantação da Vila Mairinque.	
1892	Uniu-se à Ituana, denominando-se ESTRADA DE FERRO UNIÃO SOROCABANA E ITUANA.	
1904	FUSÃO ITUANA- SOROCABANA- criação da COMPANHIA UNIÃO SOROCABANA E ITUANA.	

* * *

¹⁵¹ Fontes das informações: CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES- CGT, op.cit.1960; CPTM- Companhia Paulista de Trens Metropolitanos; LEITE, op.cit.; MATOS, op.cit.; NAGAMINI, Marilda, op.cit.; PINTO, op.cit.; TELLES, op.cit.; e pesquisas de campo.

ESTRADA DE FERRO ITUANA		Bitola- 1,00m
Objetivo inicial: ligação Itu–Jundiaí		
Organizadores: fazendeiro José Elias Pacheco Jordão- presidente da companhia; Antonio Cândido da Rocha; Antonio de Queiroz Telles- depois presidente da Província, barão, visconde e conde de Parnaíba.		
Projeto: autor-		
Execução:		
Técnicos envolvidos:		
- engenheiro-chefe da construção- Aristides Galvão de Queiroz		
- inspetor geral- Dr. Elias Fausto Pacheco Jordão [1849-1901]		
Data:	Fato:	
30-06-1870	Constituição da Companhia, após reunião dos organizadores realizada no Paço Municipal de Itu.	
24-03-1870	Lei provincial n.34- ofereceu a garantia de juros de 7% sobre o capital definido para o trecho Jundiaí–Itu e para o trecho Itu–Sorocaba.	
20-11-1870	Início das obras da estrada.	
17-04-1873	Inauguração da linha até Itu.	
17-05-1872	Autorização para prolongamento dos trilhos a Itaici, Capivari e Piracicaba-[antiga Constituição].	
18-10-1872	Escritura entre ITUANA e PAULISTA visando acordo financeiro amigável para construção de estações da ITUANA em zona privilegiada da PAULISTA.	
1874	Novo conflito com a PAULISTA, decorrendo em demora na conclusão do Ramal para Capivari, da ITUANA.	
11-02-1879	Conclusão do Ramal para Capivari e Piracicaba.	
26-04-1880	Lei provincial n.147- Governo Imperial e Companhia ITUANA assinaram contrato para prolongamento dos trilhos de Piracicaba até São Pedro.	
1880–1890	Dirigiu-se para São Manuel e Lençóis. Iniciou o serviço articulado ferrovia–navegação fluvial, utilizando os rios Piracicaba e Tietê, de Porto João Alfredo A Porto Martins. Comprou a ESTRADA DE FERRO DO ENGENHO CENTRAL DE PIRACICABA, com a possibilidade de extensão até a estação João Alfredo, nas margens do rio Piracicaba.	
1881	Inspetor geral da Companhia: Dr. Elias Fausto Pacheco Jordão.	
1888	Chegou até Porto Martins e a São Manuel.	
15-07-1888	Inauguração do trecho até João Alfredo, completando 220km de extensão de estradas de ferro construídas.	
1892	Uniu-se à Ituana, denominando-se ESTRADA DE FERRO UNIÃO SOROCABANA E ITUANA.	
1904	Fusão ITUANA–SOROCABANA- criação da COMPANHIA UNIÃO SOROCABANA E ITUANA.	

COMPANHIA UNIÃO SOROCABANA E ITUANA		Bitola- 1,00m
Origem: fusão das Companhias ITUANA e SOROCABANA		
Execução:		
Data:	Fato:	
1892	União das companhias SOROCABANA e ITUANA, sob a denominação de ESTRADA DE FERRO UNIÃO SOROCABANA E ITUANA. Concretização da ligação férrea entre as duas estradas e transferência das oficinas de Sorocaba para Mairinque.	
1902-1905	Com dificuldades financeiras foi adquirida pelo Gov. do Estado de S.Paulo.	
1904	Fusão ITUANA–SOROCABANA- criação da COMPANHIA UNIÃO SOROCABANA E ITUANA.	
1905	Alcançou Bauru, antes da implantação da ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL [1906] e da chegada da ESTRADA DE FERRO PAULISTA [1910].	
1906	Inauguração da nova estação de Mairinque; projetada pelo arquiteto Victor Dubugras; possível contato do arquiteto com o engenheiro Alfredo Maia.	
1902-1907	Período sob responsabilidade do poder público.	
1907	Arrendada, provisoriamente, à Percival Farquhar, de New York, e Hector Legru, de Paris, embora interesse declarado da Companhia Paulista na aquisição da SOROCABANA. Posteriormente, foi em definitivo arrendada à SOROCABANA RAILWAY COMPANY.	
1910	Inauguração do sub-ramal Pederneiras–Bauru.	
1919	O arrendamento não dura os 60 anos previstos e a companhia retorna à administração estadual. A partir desta data, recebe incorporações, como a da COMPANHIA CARRIL FUNILENSE, desde 1904 pertencente ao Estado.	
1919–1971	Em atividade sob a denominação de ESTRADA DE FERRO SOROCABANA.	
1920	Atingiu Santo Anastácio, próximo do rio Paraná.	
1927	Incorporou a ESTRADA DE FERRO SANTOS- SANTO ANTONIO DO JUQUIÁ.	
Após 1929	Trecho ferroviário a partir de Ourinhos, penetrando terras do Paraná.	
1928–1937	Construção do Ramal Mairinque–Santos.	
1940	Completo 2074km de trilhos assentados.	
1942	Incorporou a TRAMWAY DA CANTAREIRA, com linhas extintas em 1966.	
...	Incorporou a NAVEGAÇÃO FLUVIAL SUL PAULISTA.	
1969	Como todas as ferrovias de propriedade do governo, a ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, foi transformada para o regime jurídico de sociedade anônima. Pouco depois, foi incorporada à Paulista.	
10-11-1971	Integrou a Fepasa – Ferrovias Paulistas S.A. - empresa formada nessa data com a reunião da ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADA DE FERRO, COMPANHIA MOGIANA, ESTRADA DE FERRO SÃO PAULO- MINAS e ESTRADA DE FERRO DE ARARAQUARA.	

2.3.2. traçado geral da estrada no estado:

Mappa Geral das Estradas de Ferro em Tráfego no Território do Estado de São Paulo Indicando as altitudes e distancias kilometricas das diversas estações 1901. A.A.Pinto, op.cit.

2.3.3. listagem das estações:

UNIÃO SOROCABANA E ITUANA	
LINHA TRONCO PRINCIPAL	CUSI-
Sentido: São Paulo – Botucatu – Cerqueira César	Bitola- 1,00m
1. JÚLIO PRESTES ¹⁵² antiga São Paulo	2. BARRA FUNDA ¹⁵³
3. QUILOMETRO 7	4. DOMINGOS DE MORAIS
5. QUILOMETRO 12	6. PRESIDENTE ALTINO
7. OSASCO	8. COMANDANTE SAMPAIO antiga General Sampaio
9. QUITAÚNA antigas Quitaúna / Duque de Caxias	10. CARAPICUÍBA
11. ANTONIO JOÃO	12. BARUERI
13. JANDIRA antiga Quilômetro 32	14. ITAPEVI antiga Cotia
15. AMBUIÁ antiga Iracema-Sorocabana	16. AMADOR BUENO antiga Fernão Dias
17. SÃO JOÃO NOVO antiga São João	18. MAYLASKY
19. GABRIEL PIZA	20. SÃO ROQUE
21. PINHEIRINHO	22. MAYRINQUE ¹⁵⁴
23. PANTOJO	24. ALUMÍNIO antigas Rodovalho / Alumínio / Pereira Inácio
25. PIRAGIBU	26. PASSAS e VOTORANTIN
27. INHAÍBA	28. BRIGADEIRO TOBIAS
29. SOROCABA	30. VILLETA
31. LOPES DE OLIVEIRA	32. GEORGE OETTERER
33. VARNHAGEM antiga Ipanema	34. BACAETAVA
35. IPERÓ antigas Santo Antonio / Santo Antonio da Sorocabana	36. BOITUVA ¹⁵⁵
37. ANÍSIO DE MORAES	38. HUNGRIA antiga Chave Barros
39. CERQUILHO ¹⁵⁶	40. VEREDA
41. JUMIRIM antiga Jurumirim	42. LARANJAL PAULISTA antiga Laranjal
43. MARISTELA	44. PEREIRAS
45. CONCHAS	46. LUIZ GAMA
47. JUQUIRATIBA antiga Salgado	48. PIRAMBOIA antigas Pátio I / Km 225
49. ENGENHEIRO CALIXTO antigas Pátio II / Km 233	50. BENTO FERRAZ antigas Pátio III / Km 237
51. CÉSAR NETO antigas Pátio IV / Km 244	52. ENGENHEIRO ROMUALDO antigas Pátio V / Km 249
53. APUÁS antigas Pátio VI / Km 255	54. IECOBÉ antigas Pátio VII / Km 258
55. BELVEDER antigas Pátio VIII / Km 264	56. AMAMBAY
57. VICTORIANA ¹⁵⁷	58. BOTUCATU
59. CAPÃO BONITO ¹⁵⁸	60. RUBIÃO JÚNIOR
61. MORRINHOS	62. PAULA SOUZA antigas Km 233 / Posto 1 / Estação 1
63. MIRANDA DE AZEVEDO antigas Km 249 / Posto 2 / Estação 2	64. ITATINGA

¹⁵² Contato com a ESTRADA DE FERRO SANTOS- JUNDIAÍ, através da Estação São Paulo.

¹⁵³ Contato com a ESTRADA DE FERRO SANTOS- JUNDIAÍ.

¹⁵⁴ Entroncamento com o Ramal Itu-Mairinque.

¹⁵⁵ Entroncamento com o Ramal do Itaré.

¹⁵⁶ Entroncamento com o Ramal do Tietê.

¹⁵⁷ Entroncamento com o Ramal de 13 de Maio.

¹⁵⁸ Entroncamento com o Ramal de São Manoel.

65. ENGENHEIRO VASQUES antigas Km 255/ Posto 4 / Estação 4	66. ENGENHEIRO SERRA antigas Km 258 / Posto 5 / Estação 5
67. ENGENHEIRO MILLER antigas Km 264 / Posto 6 / Estação 6	68. JUCA NOVAIS antiga Posto 7
69. ANDRADES	70. AVARÉ
71. OURO BRANCO	72. BARRA GRANDE
73. OLIVEIRA COUTINHO	74. CERQUEIRA CÉSAR
75. SÃO BARTOLOMEU	76. MANDURI
77. BATISTA BOTELHO	78. BERNARDINO DE CAMPOS
79. LUIZ PINTO	80. IPAUSSU
81. XAVANTES	82. CANITAR antiga Fortuna
83. OURINHOS	84. GUARAIÚVA
85. SALTO GRANDE	86. SAGUARAGI
87. IBIRAREMA antiga Pau d'Alho	88. CERES
89. PALMITAL	90. Km 517
91. SUSSUÍ	92. CÂNDIDO MOTA
93. Km 546	94. ASSIS
95. CERVINHO	96. Km 573
97. CARDOSO DE ALMEIDA	98. PARAGUAÇU PAULISTA antigas Paraguassu / Washington / Paraguassu / Araguaçu
99. SAPEZAL antigas Sapezal / Caramuru	100. SANTA LINA
101. QUATÁ	102. JOÃO RAMALHO
103. MOEMA antiga Km 692	104. RANCHARIA
105. BARTIRA	106. LARANJA DOCE
107. MARTINÓPOLIS antiga José Teodoro	108. INDIANA
109. REGENTE FEIJÓ	110. ESPIGÃO antiga Mandaguari
111. QUILOMETRO 732	112. PRESIDENTE PRUDENTE
113. ÁLVARES MACHADO	114. PRESIDENTE BERNARDES
115. SANTO ANASTÁCIO	116. JARBAS TRIGO antiga Manzano
117. PIQUEROBI	118. PRESIDENTE VENCESLAU
119. QUILOMETRO 819	120. CAIUÁ
121. PRESIDENTE EPITÁCIO	- - -

RAMAL DE BAURU		CUSI-RB-
Sentido: Rubião Júnior - Bauru		Bitola- 1,00m
RUBIÃO JÚNIOR [Cia. Paulista]	1. TOLEDO	
2. IGUALDADE	3. SÃO MANOEL	
4. RODRIGUES ALVES	5. INÁCIO PUPO	
6. PARANHOS	7. ALFREDO GUEDES	
8. LENÇÓIS PAULISTA antigas Lençóis / Ibirama	9. VIRGÍLIO ROCHA	
10. AGUDOS	11. CONCEIÇÃO	
12. BAURU ¹⁵⁹	- - -	

RAMAL DE DOURADOS		CUSI-RD-
Sentido: Km 732 - Engenheiro Demerval Veras		Bitola- 1,00m
QUILOMETRO 732 [linha tronco- 111]	1. INSPETOR PERINE	
2. PIRAPOZINHO	3. TARABAY	
4. DUMONTINA	5. QUILOMETRO 782	
6. TEODORO SAMPAIO DA SOROCABANA	7. ENGENHEIRO DEMERVAL VERAS	

¹⁵⁹ Contato com a NOROESTE e PAULISTA.

RAMAL DE EVANGELISTA DE SOUZA		CUSI-RES-
Sentido: Mairinque - Evangelista de Souza		Bitola- 1,00m
MAIRINQUE [linha tronco- 22]	1. GUAIANÃ	
2. CANGUERA antigas Canguera / Júlio Prestes	3. AGUASSAÍ	
4. CAUCAIA DO ALTO antiga Caucaia	5. ALDEÍNHA	
6. EMBU-GUAÇU antiga M'boi Guaçu	7. MARIO SOUTO antigo Cipó	
8. ENGENHEIRO MARSILAC	EVANGELISTA DE SOUZA [Ramal de Santos- 11]	

RAMAL DO ITARARÉ		CUSI-Rltr-
Sentido: Iperó - Itararé		Bitola- 1,00m
IPERÓ [linha tronco- 35]	1. GUILHERME WENDEL antigas Americana / Nova Americana	
2. TATUI	3. SANTA ADELAIDE	
4. MORRO DO ALTO	5. PEIXOTO GOMIDE	
6. ITAPETININGA	7. ENGENHEIRO MENDONÇA	
8. CESÁRIO	9. JURUTI	
10. RECHÃ	11. ANGATUBA	
12. ENGENHEIRO HERMILO	13. LIGIANA	
14. ARACAÇU	15. VITORINO CARMILO	
16. BURI	17. RONDINHA	
18. ENGENHEIRO BACELAR	19. JOÃO antiga Guahyra	
20. ITAPEVA antiga Faxina	21. ALFREDO NUNES	
22. ITANGUÁ	23. MUNIZ DE SOUZA	
24. ENGENHEIRO MAIA	25. GORITA	
26. RIO VERDE	27. IBITI DA SOROCABANA antiga Ibiti	
28. ITARARÉ	---	

RAMAL ITU- MAIRINQUE		CUSI-RIM-
Sentido: Mairinque-Itu		Bitola- 1,00m
MAYRINQUE [Linha tronco- 22]	DONA CATHARINA [Ramal de S. Pedro- 2]	
1. MONJOLINHO	PIRAPITINGUI [Ramal de S. Pedro- 4]	
2. CRUZ DAS ALMAS	ITU [Secção Ituana- 6]	

RAMAL DE PIRAJU		CUSI-RP-
Sentido: Manduri - Piraju		Bitola- 1,00m
MANDURI [linha tronco- 76]	1. ATALIBA LEONEL	
2. PIRAJU	---	

RAMAL DE PORTO FELIZ		CUSI-RPF-
Sentido: Boituva - Porto Feliz		Bitola- 1,00m
BOITUVA [linha tronco- 36]	1. JUPIRA	
2. PORTO FELIZ	---	

RAMAL DE PORTO MARTINS		CUSI-RPM-
Sentido: Porto Martins – Redenção		Bitola- 1,00m
1. PORTO MARTINS	2. REDENÇÃO	

RAMAL DE SANTA CRUZ DO RIO PARDO		CUSI-RSCR-
Sentido: Bernardino de Campos - Santa Cruz do Rio Pardo / Ramal desativado		Bitola- 1,00m
BERNARDINO DE CAMPOS [linha tronco- 78]	1. SODRÉLIA antiga Francisco Sodré	
2. SANTA CRUZ DO RIO PARDO	---	

RAMAL DE SANTOS		CUSI-RS
Sentido: São Paulo - Santos		Bitola- 1,00m
QUILÔMETRO 12	1. UNIVERSIDADE	
2. PINHEIROS	3. MORUMBI	
4. SANTO AMARO	5. JURUBATUBA	
6. CIDADE DUTRA	7. INTERLAGOS	
8. CASA GRANDE	9. COLONIA PAULISTA	
10. BARRAGEM	11. EVANGELISTA DE SOUZA	
12. RIO DE CAMPOS	13. ENGENHEIRO FERRAZ antigo Chapeo	
14. PAI MATIAS	15. MÃE MARIA	
16. SALES DA CRUZ	17. ARACAÚ	
18. GASPAR RICARDO antiga Estaleiro	19. PARATINGA	
20. SAMARITÁ	21. DR. ALARICO	
22. SÃO VICENTE	23. SANTOS ¹⁶⁰	
24. ESTUÁRIO ¹⁶¹	- - -	

RAMAL DE SÃO MANOEL		CUSI-RSM-
Sentido: Capão Bonito – São Manoel – Bom Jardim		Bitola- 1,00m
CAPÃO BONITO [Linha tronco- 24]	TOLEDO [Ramal de Bauru- 1]	
IGUALDADE [Ramal de Bauru- 2]	SÃO MANOEL [Ramal de Bauru- 3]	
RODRIGUES ALVES [Ramal de Bauru- 4]	1. GRAMA	
2. AREIA BRANCA	LENÇÓIS [Ramal de Bauru- 8]	
3. BOM JARDIM	- - -	

RAMAL DE SÃO PEDRO [ligado com o Ramal de Itaici]		CUSI-RSP-
Sentido: Mairinque - São Pedro		Bitola- 1,00m
MAYRINQUE [linha tronco- 22]	1. MOREIRAS	
2. DONA CATARINA	3. BOTUXIM antiga Km 98,572	
4. PIRAPITINGUI	5. CONVENÇÃO antiga Km 115,780	
6. ITU	7. SALTO	
8. PIMENTA	9. ITAICI	
10. INDAIATUBA	11. CARDEAL	
12. ELIAS FAUSTO	13. TIBÚRCIO	
14. CAPIVARI	15. RAFFARD antiga Vila Raffard	
16. MUMBUCA	17. RIO DAS PEDRAS	
18. PIRACICABA	19. BARÃO DE REZENDE	
20. MONTANA antiga Chave	21. COSTA PINTO	
22. RECREIO	23. PARAISOLÂNDIA antiga Paraíso	
24. CHARQUEADA	25. SÃO PEDRO	

RAMAL DO TIETÊ		CUSI-RT-
Sentido: Cerquilha – Tietê		Bitola- 1,00m
CERQUILHO [Linha tronco- 39]	1. TIETÊ	

RAMAL DE TREZE DE MAIO		CUSI-RTM-
Sentido: Victória – 13 de Maio		Bitola- 1,00m
VICTÓRIA [Linha tronco- 22]	1. 13 DE MAIO	

¹⁶⁰ Contato com a ESTRADA DE FERRO SANTOS- JUNDIAÍ.

¹⁶¹ Contato com a SANTOS- JUNDIAÍ / Cia. Doca de Santos.

SUB-RAMAL DE ARTÊMIS		CUSI-SubAr-
Sentido: Montana - Artêmis		Bitola- 1,00m
Antigo Sub-Ramal de Chave: Chave - João Alfredo.		
MONTANA antiga Chave [Ramal de S. Pedro- 20]	1. TORQUATO	
2. ARTÊMIS antiga Porto João Alfredo	- - -	

SUB-RAMAL DE CORONEL LEITE		CUSI-SubCel-
Sentido: Virgílio Rocha - Coronel Leite		Bitola- 1,00m
VIRGÍLIO ROCHA [Ramal de Bauru- 9]	1. BOREBI	
2. CORONEL LEITE	- - -	

SUB-RAMAL DE JUNDIAÍ		[da antiga Secção Ituana]	CUSI-SubJun-
Sentido: Itaici - Jundiaí			Bitola- 1,00m
ITAICI [Ramal de São Pedro- 9]	1. QUILOMBO		
2. MONTE SERRAT	3. ITUPEVA		
4. ERMIDA antiga Km 76	JUNDIAÍ ¹⁶²	[SPR]	

SUB-RAMAL DE JUQUIÁ		CUSI-SubJu-
Sentido: Samaritá - Juquiá		Bitola- 1,00m
SAMARITÁ [Ramal de Santos- 20]	1. PEDRO TAQUES	
2. VILA BALNEÁRIA	3. SOLEMAR antiga Beira-Mar	
4. MONGUAGUÁ antiga Praia Grande	5. VILA ATLÂNTICA	
6. AGENOR DE CAMPOS antiga 231	7. VERDE MAR	
8. SUARÃO	9. QUININIM	
10. ITANHAÉM	11. CAMBURIÚ	
12. TANIGUÁ antigo Km 260	13. PERUÍBE	
14. ANA DIAS	15. CAIXA d'ÁGUA	
16. RAPOSO TAVARES	17. ITARIRI	
18. PEDRO DE TOLEDO antiga Alecrim	19. PADRE ANCHIETA	
20. MARTIM AFONSO antiga Ibera	21. MANOEL DA NÓBREGA	
22. MUSÁCEA	23. PEDRO DE BARROS	
24. JARAÇATIÁ	25. MIRACATU antiga Prainha	
26. BIGUÁ	27. SERRINHA	
28. CEDRO	29. POCONÉ	
30. JUQUIÁ	- - -	

SUB-RAMAL DE PÁDUA SALES		CUSI-SubPS-
Sentido: Itaici - Pádua Sales		Bitola- 1,00m
ITAICI [Ramal de São Pedro- 9]	1. HELVETIA	
2. DESCAMPADO	3. SETE QUEDAS	
CAMPINAS ¹⁶³ [PAULISTA]	4. GUANABARA ¹⁶⁴ [MOGIANA]	
5. INSTITUTO	6. BARÃO GERALDO	
7. BETEL	8. SANTA TERESINHA antiga Deserto	
9. PAULÍNIA antiga José Paulino	10. FUNCHAL	

¹⁶² Estação da SÃO PAULO RAILWAY.

¹⁶³ Estação da Cia. PAULISTA.

¹⁶⁴ Estação da Cia. MOGIANA.

11. JOÃO ARANHA	12. GUATEMOZIN
13. USINA ESTER	14. COSMÓPOLIS
15. ARTUR NOGUEIRA	16. ENGENHEIRO COELHO
17. CONCHAL	18. PÁDUA SALES

LINHA DE GUARULHOS		CUSI-LG-
Sentido: Areial da Cantareira - Guarulhos		Bitola- 0,60m e 1,00m
AREIAL DA CANTAREIRA [S.Cantareira- 2]	1. CARANDIRU	
2. PAULICÉIA DA CANTAREIRA	3. PARADA INGLESA	
4. TUCURUVI	5. MAZZEI	
6. JAÇANÃ	7. GALVÃO	
8. TORRES TIBAGI	9. GOPOÚVA	
10. AUGUSTA	11. GUARULHOS	

SEÇÃO CANTAREIRA		CUSI-SC-
Sentido: Tamanduateí da Cantareira - Cantareira		Bitola- 0,60m e 1,00m
1. TAMANDUATEÍ DA CANTAREIRA	AREIAL DA CANTAREIRA	
2. SANTANA DA CANTAREIRA	3. QUARTEL	
4. SANTA TERESINHA DA CANTAREIRA	5. MANDAQUI	
6. INVERNADA DA CANTAREIRA	7. PARADA SETE	
8. TREMEMBÉ	9. CANTAREIRA	

VARIANTE DO HORTO		CUSI-VH-
Sentido: Invernada da Cantareira - Nova Parada Sete		Bitola- 0,60m
INVERNADA DA CANTAREIRA [S.Cantareira- 7]	1. PARQUE MODELO	
2. PEDRA BRANCA DA CANTAREIRA	3. HORTO FLORESTAL DA CANTAREIRA	
4. NOVA PARADA SETE	- - -	

* * *

2.3.4. fichas de identificação das estações ferroviárias:

Obra: ESTAÇÃO JÚLIO PRESTES Estação Ferroviária de São Paulo		f. identificação: sb.CUSI-001
Localização: Rua Mauá, 51, bairro de Campos Elíseos, área central do município de São Paulo, SP.		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana e Ituana		
Altitude: 737 m	Distância: km 1.314	
Data construção: 1ª edifício- 10-07-1875; 2ª edif.- prédio do extinto "DOPS", na Rua Mauá, serviu também como instalações da 2ª estação do trem; 3º edif.- 1926-1935 [projeto/ obra; torre-72m altura e 4 relógios].		Autor projeto: 3º edif.- arquiteto Christiano Stockler das Neves
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: estação ferroviária / Secretaria de Estado da Cultura / Departamentos da Fepasa S.A.

Foto: 1º edifício- 1903/ A. A. Pinto, p.217

3º edifício- Estação Júlio Prestes

/ Fepasa

3º edif.- Estação Júlio Prestes / Fepasa

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA da BARRA FUNDA		f. identificação: sb.CUSI-002
Localização: bairro da Barra Funda, município de São Paulo, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana e Ituana		
Altitude: 721 m	Distância: km 2.790	
Data construção: inauguração- 1875		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA QUILOMETRO 7		f. identificação: sb.CUSI-003
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana e Ituna		
Altitude:	Distância: km 6.937	
Data construção: inauguração- 01-06-1958	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de DOMINGOS DE MORAIS		f. identificação: sb.CUSI-004
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana e Ituna		
Altitude: 723 m	Distância: km 9.264	
Data construção: inauguração- 1920	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA QUILOMETRO 12		f. identificação: sb.CUSI-005
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana e Ituna		
Altitude:	Distância: km 12.000	
Data construção:	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PRESIDENTE ALTINO		f. identificação: sb.CUSI-006
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana e Ituna		
Altitude: 726 m	Distância: km 14.019	
Data construção: inauguração- 1919	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de OSASCO		f. identificação: sb.CUSI-007
Localização: município de Osasco, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana e Ituna		
Altitude: 721 m	Distância: km 15.886	
Data construção: inauguração- -08-1895	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de COMANDANTE SAMPAIO antiga General Sampaio		f. identificação: sb.CUSI-008
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana e Ituna		
Altitude:	Distância: km 17.260	
Data construção: inauguração- 12-10-1946	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de QUITAÚNA Antigas Quitauína / Duque de Caxias		f. identificação: sb.CUSI-009
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana e Ituna		
Altitude: 719 m	Distância: km 19.425	
Data construção: inauguração- 29-05-1929	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CARAPICUÍBA		f. identificação: sb.CUSI-010
Localização: município de Carapicuíba, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana e Ituna		
Altitude: 717 m	Distância: km 22.304	
Data construção: inauguração- -11-1921	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ANTONIO JOÃO		f. identificação: sb.CUSI-011
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana e Ituna		
Altitude: 717 m	Distância: km 24.800	
Data construção: inauguração- 18-03-1941	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de BARUERI		f. identificação: sb.CUSI-012
Localização: município de Barueri, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana e Ituna		
Altitude: 719 m	Distância: km 26.950	
Data construção: inauguração- 10-07-1875	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de JANDIRA antiga KM 32		f. identificação: sb.CUSI-013
Localização: município de Jandira, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana e Ituna		
Altitude: 725 m	Distância: km 31.220	
Data construção: inauguração- -03-1925	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ITAPEVI antiga Cotia		f. identificação: sb.CUSI-014
Localização: município de Cotia, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana e Ituna		
Altitude: 735 m	Distância: km 36.114	
Data construção: inauguração- 10-07-1875	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROV.de AMBUIÁ antiga Iracema-Sorocabana		f. identificação: sb.CUSI-015
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana e Ituna		
Altitude: 766 m	Distância: km 40.070	
Data construção: inauguração- 19-09-1949	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra:ESTAÇÃO FERROV. de AMADOR BUENO antiga Fernão Dias		f. identificação: sb.CUSI-016
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana e Ituna		
Altitude: 768 m	Distância: km 42.624	
Data construção: inauguração- 08-05-1922	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROV. de SÃO JOÃO NOVO antiga São João		f. identificação: sb.CUSI-017
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana e Ituna		
Altitude: 826 m	Distância: km 48.430	
Data construção: inauguração- 10-07-1875	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de MAYLASKY		f. identificação: sb.CUSI-018
Localização: município de São Roque, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana e Ituna		
Altitude: 898 m	Distância: km 53.794	
Data construção: inauguração- 10-07-1875	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Obs.: edifício térreo / alvenaria de tijolos / área total c. 162.75 m2		

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de GABRIEL PIZA		f. identificação: sb.CUSI-019
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana e Ituna		
Altitude: 838 m	Distância: km 58.530	
Data construção: inauguração- 1919	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SÃO ROQUE		f. identificação: sb.CUSI-020
Localização: largo da estação defronte para a rua Engenheiro Dr. Gaspar Ricardo, munic. de São Roque, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana e Ituna		
Altitude: 797 m	Distância: km 63.318 [63.338]	
Data construção: inauguração- 10-07-1875	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: sem uso [e aberta]
Obs.: edifício térreo / área total c. 561,00 m2		

Foto: 1998/ bem

1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PINHEIRINHO		f. identificação: sb.CUSI-021
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude:	Distância:	
Data construção:	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de MAYRINQUE		f. identificação: sb.CUSI-022
Localização: área central do município de Mairinque, SP		Proteção: tombamento Condephaat-1986
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana e Ituauna		
Altitude: 832 m		Distância: km 69.310
Data construção: 1º edif.: 1897 [de madeira] 2º edif.: 1906		Autor projeto: 2º edif.: arquiteto Victor Dubugras
Uso original: estação ferroviária	Outros: - - -	Atual: est.ferrov. p/ cargas e passageiros de subúrbios
Obs.: área total c. 914,00 m2		

Fotos: 1997/ bem

1997/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PANTOJO		f. identificação: sb.CUSI-023
Localização: município de Alumínio, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana e Ituauna		
Altitude: 791 m		Distância: km 73.345
Data construção: 10-07-1895		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: apenas subestação de força

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ALUMÍNIO antigas Rodovalho / Alumínio / Pereira Inácio		f. identificação: sb.CUSI-024
Localização: rua Dr. Gaspar Ricardo, terrenos da Cia. Brasileira de Alumínio, município de Alumínio, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana e Ituauna		
Altitude: 780 m		Distância: km 79.114
Data construção: inauguração- 10-07-1875		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: estação para serviços da Cia. de Alumínio

Foto: 1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PIRAGIBU		f. identificação: sb.CUSI-025
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 778 m	Distância: km 83.918	
Data construção: inauguração- 10-07-1875		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: EST. FERROVIÁRIA de PASSAS E VOTORANTIN		f. identificação: sb.CUSI-026
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana e Ituna		
Altitude:	Distância:	
Data construção:		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de INHAÍBA		f. identificação: sb.CUSI-027
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana e Ituna		
Altitude: 666 m	Distância: km 89.776	
Data construção: inauguração- 1908		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de BRIGADEIRO TOBIAS		f. identificação: sb.CUSI-028
Localização: trilhos paralelos à avenida Bandeirantes, distrito de Brigadeiro Tobias, munic. de Sorocaba, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana e Ituna		
Altitude: 602 m	Distância: km 93.544	
Data construção: inauguração- 10-07-1875		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: estação ferroviária
Obs.: edifício térreo / alvenaria de tijolos / área total c. 286,00 m2		

Fotos: 1998/ bem

1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SOROCABA			f. identificação: sb.CUSI-029
Localização: avenida Dr. Afonso Vergueiro, município de Sorocaba, SP			
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana			
Altitude: 550 m		Distância: km 104.702	
Data construção: 1º edif.: inauguração- 10-07-1875 / 2º edif.:			Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: 2º edif.: estação ferroviária / agência bancária-Banespa / Secretaria da Criança, Família e Bem Estar Social.	
Obs: 2º edif.: edifício- 2 pisos / estrutura- concreto / área total c. 594,00 m2			
Fotos: 1998/ bem			1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de VILLETA			f. identificação: sb.CUSI-030
Localização:			
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana e Ituauna			
Altitude:		Distância:	
Data construção:		Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:	

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de LOPES DE OLIVEIRA			f. identificação: sb.CUSI-031
Localização:			
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana e Ituauna			
Altitude: 559 m		Distância: km 112.371	
Data construção: inauguração- 1912		Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:	

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de GEORGE OETTERER		f. identificação: sb.CUSI-032
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana e Ituna		
Altitude: 599 m	Distância: km 120.145	
Data construção: inauguração- 31-12-1876	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: sem uso

Fotos: 1998/ bem

1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de VARNHAGEM antiga Ipanema		f. identificação: sb.CUSI-033
Localização: em terrenos do Horto Florestal do Ibama, antiga Fazenda Ipanema		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 555 m	Distância: km 124.111	
Data construção: inauguração- 31-12-1877	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: sem uso

Fotos: 1998/ bem

1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de BACAETAVA		f. identificação: sb.CUSI-034
Localização: município de Bacaetava, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana e Ituna		
Altitude: 534 m	Distância: km 133.932	
Data construção: inauguração- 01-08-1880	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: demolida

Foto: 1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de IPERÓ antigas Santo Antonio / Santo Antonio da Sorocabana		f. identificação: sb.CUSI-035
Localização: largo da estação defronte para a rua Dr. Gaspar Ricardo Júnior, município de Iperó, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana e Ituaçu		
Altitude: 535 m	Distância: km 139.832	
Data construção: inauguração- 1881	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: estação ferroviária

Fotos: 1998/ bem 1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de BOITUVA		f. identificação: sb.CUSI-036
Localização: rua José Soares Rosa, ao lado da estação rodoviária, município de Boituva, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 640,70 m	Distância: km 148.151 [148.055]	
Data construção: inauguração- 16-07-1882	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obs.: área toal c. 390,00 m2

Fotos: 1998/ bem 1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ANÍSIO DE MORAES		f. identificação: sb.CUSI-037
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana e Ituana		
Altitude: 611 m	Distância: km 155.847	
Data construção: inauguração- 02-03-1908	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: demolida

Foto: 1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de HUNGRIA antiga Chave Barros		f. identificação: sb.CUSI-038
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana e Ituana		
Altitude: 587 m	Distância: km 159.950	
Data construção: inauguração- 13-02-1929	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: demolida

Foto: 1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CERQUILHO		f. identificação: sb.CUSI-039
Localização: Praça Presidente Kennedy, município de Cerquilha, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana e Ituana		
Altitude: 573,20 m	Distância: km 164.274 [164.190]	
Data construção: inauguração- 01-01-1883	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: estação ferroviária

Fotos: 1998/ bem

1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de VEREDA		f. identificação: sb.CUSI-040
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana e Ituna		
Altitude: 544 m	Distância: km 168.598	
Data construção: inauguração- 28-04-1927	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de JURUMIM antiga Jurumirim		f. identificação: sb.CUSI-041
Localização: rua Manoel Novais 531, distrito de Jumarim, município de Tietê, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 551 m	Distância: km 175.306	
Data construção: inauguração- 24-06-1886	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: SUD-Centro de Saúde / Casa da Agricultura
Obs.: edifício térreo / alvenaria de tijolos / área total c. 270,00 m2		

Foto: 1998/ bem

1998/ bem

Obra: EST. FERROV. de LARANJAL PAULISTA antiga Laranjal		f. identificação: sb.CUSI-042
Localização: praça Alves Lima, município de Laranjal Paulista, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana e Ituna		
Altitude: 500,5 m	Distância: km 185,478 [185.326]	
Data construção: inauguração- 24-06-1886	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Foto: 1998/ bem

1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de MARISTELA		f. identificação: sb.CUSI-043
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana e Ituana		
Altitude: 573 m	Distância: km 191.298	
Data construção: inauguração- 11-11-1919	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: demolida

Foto: 1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PEREIRAS		f. identificação: sb.CUSI-044
Localização: município de Pereiras, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 490 m	Distância: km 197,545	
Data construção: inauguração- 21-07-1887	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: sem uso [abandonada]

Fotos: 1998/ bem

1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CONCHAS		f. identificação: sb.CUSI-045
Localização: rua João Caran 11, município de Conchas, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana e Ituauna		
Altitude: 472 m	Distância: km 205.246	
Data construção: inauguração- 21-07-1887	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Fotos: 1998/ bem		1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de LUIZ GAMA		f. identificação: sb.CUSI-046
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 530 m	Distância: km 209.446	
Data construção: inauguração- 23-08-1919	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de JUQUIRATIBA antiga Salgado		f. identificação: sb.CUSI-047
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 468 m	Distância: km 217.601	
Data construção: inauguração- 1900	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROV. de PIRAMBOIA antigas Pátio I / Km 225		f. identificação: sb.CUSI-048
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana e Ituauna		
Altitude: 469 m	Distância: km 224.850	
Data construção: inauguração- 22-04-1952	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ENGENHEIRO CALIXTO antigas Pátio II / Km 233		f. identificação: sb.CUSI-049
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 484 m	Distância: km 232.100	
Data construção: inauguração- 22-04-1952	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de BENTO FERRAZ antigas Pátio III / Km 237		f. identificação: sb.CUSI-050
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 513 m	Distância: km 236.800	
Data construção: inauguração- 22-04-1952	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CÉSAR NETO antigas Pátio IV / Km 244		f. identificação: sb.CUSI-051
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 515 m	Distância: km 243.900	
Data construção: inauguração- 22-04-1952	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ENGENHEIRO ROMUALDO antigas Pátio V / Km 249		f. identificação: sb.CUSI-052
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 529 m	Distância: km 248.500	
Data construção: inauguração- 22-04-1952	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de APUÁS antigas Pátio VI / Km 255		f. identificação: sb.CUSI-053
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 581 m	Distância: km 254.300	
Data construção: inauguração- 22-04-1952	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROV. de IECOBÉ antigas Pátio VII / Km 258		f. identificação: sb.CUSI-054
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 609 m	Distância: km 257.600	
Data construção: inauguração- 22-04-1952	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de BELVEDER		f. identificação: sb.CUSI-055
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 711 m	Distância: km 263.700	
Data construção: inauguração- 22-04-1952	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de AMAMBAY		f. identificação: sb.CUSI-056
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude:	Distância:	
Data construção:	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de VICTORIANA		f. identificação: sb.CUSI-057
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana e Ituna		
Altitude:		Distância:
Data construção:		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de BOCUCATU		f. identificação: sb.CUSI-058
Localização: Largo José Paolini, município de Botucatu, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 777 m		Distância: km 268,480
Data construção: 1º edif.: 20-04-1889 2º edif.: 1934		Autor projeto/ construção: 2º edif.: Camargo & Mesquita Engenheiros
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: estação ferroviária
Obs.: edifício- 2 pisos / estrutura- concreto / área total c. 1905,50 m2		
Fotos: 1998/ bem		1998/ bem

1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CAPÃO BONITO		f. identificação: sb.CUSI-059
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana e Ituna		
Altitude:		Distância:
Data construção:		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de RUBIÃO JÚNIOR		f. identificação: sb.CUSI-060
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 880 m	Distância: km 274,583	
Data construção: inauguração- 07-11-1895		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Fotos: 1998/ bem		1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de MORRINHOS		f. identificação: sb.CUSI-061
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude:	Distância:	
Data construção:		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PAULA SOUZA antigas Km 233 / Posto 1 / Estação 1		f. identificação: sb.CUSI-062
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 759 m	Distância: km 285.635	
Data construção: inauguração- 01-09-1953		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de MIRANDA DE AZEVEDO antigas Km 249 / Posto 2 / Estação 2		f. identificação: sb.CUSI-063
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 805 m	Distância: km 296.345	
Data construção: inauguração- 01-09-1953		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ITATINGA		f. identificação: sb.CUSI-064
Localização: município de Itatinga, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana e Ituna		
Altitude: 813 m	Distância: km 304.960	
Data construção: inauguração- 1903		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ENGENHEIRO VASQUES antigas Km 255 / Posto 4 / Estação 4		f. identificação: sb.CUSI-065
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 836 m	Distância: km 309.365	
Data construção: inauguração- 01-09-1953	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ENGENHEIRO SERRA antigas Km 258 / Posto 5 / Estação 5		f. identificação: sb.CUSI-066
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 817 m	Distância: km 316.780	
Data construção: inauguração- 01-09-1953	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ENGENHEIRO MILLER antigas Km 264 / Posto 6 / Estação 6		f. identificação: sb.CUSI-067
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 806 m	Distância: km 323.320	
Data construção: inauguração- 01-09-1953	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de JUCA NOVAIS antiga Posto 7		f. identificação: sb.CUSI-068
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 849 m	Distância: km 329.610	
Data construção: inauguração- 01-09-1953	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ANDRADES		f. identificação: sb.CUSI-069
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude:	Distância:	
Data construção:	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de AVARÉ		f. identificação: sb.CUSI-070
Localização: 1º edif.: praça Engenheiro Müller / 2º edif.: rua Lineu Prestes, município de Avaré, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana e Ituana		
Altitude: 1º edif.: 750 m / 2º edif.: 784 m	Distância: 1º edif.: 338.075 / 2º edif.: 338,343	
Data construção: 1º edif.: 30-04-1896 / 2º edif.: c.1955-1960	Autor projeto:	
Uso original: ambos- estação ferrov.	Outros:	Atual: 1º edif.: sem uso / 2º edif.: estação ferroviária
Fotos: 1º edifício	1998/ bem	1º edifício 1998/ bem

2º edifício/ estação atual

1998/ bem

2º edifício/ estação atual

1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de OURO BRANCO		f. identificação: sb.CUSI-071
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 768 m	Distância: km 346.265	
Data construção: inauguração- 23-08-1922	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de BARRA GRANDE		f. identificação: sb.CUSI-072
Localização: denominação conhecida: rua do Comércio, distrito de Barra Grande, município de Avaré, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 760 m	Distância: km 352.886	
Data construção: 01-11-1896 / 1921- inscrição fachadas laterais		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: creche / posto de atendimento sanitário
Fotos: 1998/ bem		1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de OLIVEIRA COUTINHO		f. identificação: sb.CUSI-073
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 741 m	Distância: km 361.555	
Data construção: inauguração- 01-08-1910		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CERQUEIRA CÉSAR		f. identificação: sb.CUSI-074
Localização: praça Albany Lanças Caputo, município de Cerqueira César, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 725,890 m [721 m]	Distância: km 367, 678 [km 367.708]	
Data construção: inauguração- 01-11-1896		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: estação ferroviária / Museu Municipal / Biblioteca Municipal / Núcleo Regional do Idoso / Casa do Artesão

Fotos: 1998/ bem

1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SÃO BARTOLOMEU		f. identificação: sb.CUSI-075
Localização: trilhos paralelos à rodovia Cerqueira César- Manduri, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 705 m	Distância: km 377.765	
Data construção: inauguração- 22-04-1906	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: demolida

Foto: 1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de MANDURI		f. identificação: sb.CUSI-076
Localização: praça José Paschoa, município de Manduri, SP / próximo saída p/ rodovia Nicolau Pedro Arbex- sentido Bernardino de Campos.		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 705 m [699 m]	Distância: km 384,980 [km 385.140]	
Data construção: inauguração- 22-04-1906	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: estação ferroviária

Fotos: 1998/ bem

1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de BATISTA BOTELHO		f. identificação: sb.CUSI-077
Localização: RUA Justo Marques, município de Óleo, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 676 m	Distância: km 394.248	
Data construção: inauguração- 06-04-1908	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: demolida [c. 4 anos]

Foto: 1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de BERNARDINO DE CAMPOS		f. identificação: sb.CUSI-078
Localização: município de Bernardino de Campos, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 682 m	Distância: km 402.742	
Data constr.: 06-04-1908 / 1919- inscr.fachada lateral- armazém		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: Fundo Social / Promoção Social Municipal / Conselho Tutelar / Fábrica de Camisas.

Fotos: 1998/ bem

1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de LUIZ PINTO		f. identificação: sb.CUSI-079
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 619 m	Distância: km 414.673	
Data construção: inauguração- 01-03-1913		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de IPAUSSU		f. identificação: sb.CUSI-080
Localização: avenida Antonio Samadela		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 573 m	Distância: km 422.792	
Data constr.: 06-04-1908 / 1925-26: inscr. fachada lat.- armazém		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: sem uso

Foto: 1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de XAVANTES		f. identificação: sb.CUSI-081
Localização: rua Coronel Julio Silva, município de Xavantes, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 548 m	Distância: km 431.703	
Data construção: inauguração- 01-01-1909	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: estação ferroviária / polícia militar

Fotos: 1998/ bem

1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CANITAR antiga Fortuna		f. identificação: sb.CUSI-082
Localização: rua Joaquim Bernardo de Mendonça, município de Canitar, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 495 m	Distância: km 440.925	
Data construção: inauguração- 10-03-1923	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: Prefeitura Municipal / Câmara Municipal

Fotos: 1998/ bem

1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de OURINHOS		f. identificação: sb.CUSI-083
Localização: praça Henrique Tocallino, município de Ourinhos, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 466 m	Distância: km 452.518	
Data construção: inauguração- 31-12-1908	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Fotos: 1998/ bem		1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de GUARAIÚVA		f. identificação: sb.CUSI-084
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 430 m	Distância: km 462.729	
Data construção: inauguração- 10-10-1923	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SALTO GRANDE		f. identificação: sb.CUSI-085
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 377 m	Distância: km 471.559	
Data construção: inauguração- 12-10-1909	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SAGUARAGI		f. identificação: sb.CUSI-086
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 453 m	Distância: km 482.018	
Data construção: inauguração- -03-1925	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de IBIRAREMA antiga Pau d'Alho		f. identificação: sb.CUSI-087
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 471 m	Distância: km 488.661	
Data construção: inauguração- 12-02-1914	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CERES		f. identificação: sb.CUSI-088
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 426 m	Distância: km 501.398	
Data construção: inauguração- 1926	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PALMITAL		f. identificação: sb.CUSI-089
Localização: município de Palmital, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 501 m	Distância: km 511.385	
Data construção: inauguração- 12-02-1914	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Obs.: área total c. 685,50 m2		

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de QUILÔMETRO 517		f. identificação: sb.CUSI-090
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude:	Distância: km 517.067	
Data construção: inauguração- 02-10-1947	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SUSSUI		f. identificação: sb.CUSI-091
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 377 m	Distância: km 525.333	
Data construção: inauguração- 12-02-1914	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CÂNDIDO MOTA		f. identificação: sb.CUSI-092
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 471 m	Distância: km 537.976	
Data construção: inauguração- 27-10-1914	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de QUILÔMETRO 546		f. identificação: sb.CUSI-093
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 521 m	Distância: km 546.067	
Data construção: inauguração- 01-03-1949	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ASSIS		f. identificação: sb.CUSI-094
Localização: município de Assis, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 562 m	Distância: km 553.478	
Data construção: inauguração- 03-09-1915	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Obs.: área total c. 1.820,35 m2		

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CERVINHO		f. identificação: sb.CUSI-095
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 525 m	Distância: km 565.425	
Data construção: inauguração- 03-09-1915	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de QUILOMETRO 573		f. identificação: sb.CUSI-096
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 515 m	Distância: km 573.067	
Data construção: inauguração- 03-01-1949	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CARDOSO DE ALMEIDA		f. identificação: sb.CUSI-097
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 450 m	Distância: km 580.556	
Data construção: inauguração- 03-09-1915	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PARAGUAÇU PAULISTA antigas Paraguassu / Washington / Paraguassu / Araguaçu		f. identificação: sb.CUSI-098
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 488 m	Distância: 595.936	
Data construção: inauguração- 23-03-1916	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROV. de SAPEZAL antigas Sapezal/ Caramuru		f. identificação: sb.CUSI-099
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 535 m	Distância: km 607.603	
Data construção: inauguração- 23-03-1916	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SANTA LINA		f. identificação: sb.CUSI-100
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 548 m	Distância: km 618.539	
Data construção: inauguração- 1923	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de QUATÁ		f. identificação: sb.CUSI-101
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 526 m	Distância: km 626.181	
Data construção: inauguração- 05-06-1916	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de JOÃO RAMALHO		f. identificação: sb.CUSI-102
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 536 m	Distância: km 637.050	
Data construção: inauguração- 05-06-1916	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de MOEMA antiga KM 692		f. identificação: sb.CUSI-103
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 522 m	Distância: km 644.112	
Data construção: inauguração- 21-07-1937	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de RANCHARIA		f. identificação: sb.CUSI-104
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 510 m	Distância: km 652.902	
Data construção: inauguração- 10-09-1916	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de BARTIRA		f. identificação: sb.CUSI-105
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 523 m	Distância: km 670.054	
Data construção: inauguração- 10-09-1916	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de LARANJA DOCE		f. identificação: sb.CUSI-106
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 482 m	Distância: km 683.107	
Data construção: inauguração- 01-06-1917	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra:ESTAÇÃO FERROV. de MARTINÓPOLIS antiga José Teodoro		f. identificação: sb.CUSI-107
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 482 m	Distância: km 696.140	
Data construção: inauguração- 05-08-1917	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de INDIANA		f. identificação: sb.CUSI-108
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 466 m	Distância: km 710.342	
Data construção: inauguração- 05-08-1917	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de REGENTE FEIJÓ		f. identificação: sb.CUSI-109
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 485 m	Distância: km 721.233	
Data construção: inauguração- 15-01-1919	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ESPIGÃO antiga Mandaguari		f. identificação: sb.CUSI-110
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 464 m	Distância: km 728.418	
Data construção: inauguração- 10-05-1927	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de QUILÔMETRO 732		f. identificação: sb.CUSI-111
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude:	Distância: km 731.667	
Data construção:	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PRESIDENTE PRUDENTE		f. identificação: sb.CUSI-112
Localização: município de Presidente Prudente, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 467 m	Distância: km 738.202	
Data construção: inauguração- 15-01-1919	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ÁLVARES MACHADO		f. identificação: sb.CUSI-113
Localização: município de Álvares Machado, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 457 m	Distância: km 751.789	
Data construção: inauguração- 26-06-1919	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PRESIDENTE BERNARDES		f. identificação: sb.CUSI-114
Localização: município de Presidente Bernardes, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 428 m	Distância: km 765.127	
Data construção: inauguração- 01-11-1919	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SANTO ANASTÁCIO		f. identificação: sb.CUSI-115
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 435 m	Distância: km 779.432	
Data construção: inauguração- 25-07-1920	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de JARBAS TRIGO antiga Manzano		f. identificação: sb.CUSI-116
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 429 m	Distância: km 786.557	
Data construção: inauguração- 24-04-1940	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PIQUEROBI		f. identificação: sb.CUSI-117
Localização: município de Piquerobi, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 427 m	Distância: km 793.599	
Data construção: inauguração- 14-07-1921	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Obs.: área total c. 161,00 m2		

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PRESIDENTE VENCESLAU		f. identificação: sb.CUSI-118
Localização: Presidnte Venceslau, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 411 m	Distância: km 809.301	
Data construção: inauguração- 28-12-1921	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de QUILÔMETRO 819		f. identificação: sb.CUSI-119
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 304 m	Distância: km 819.252	
Data construção: 03-11-1941	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CAIUÁ		f. identificação: sb.CUSI-120
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 302 m	Distância: km 727.389	
Data construção: inauguração- 01-05-1922	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PRESIDENTE EPITÁCIO		f. identificação: sb.CUSI-121
Localização: município de Presidente Epitácio, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana		
Altitude: 265 m	Distância: km 842.176	
Data construção:	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Obs.: edifício térreo / alvenaria de tijolos / área total c. 467,50 m2		

* * *

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de TOLEDO		f. identificação: sb.CUSI-RB-001
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana - Ramal de Bauru		
Altitude: 825 m	Distância: km 288.354	
Data construção: inauguração- 1896	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de IGUALDADE		f. identificação: sb.CUSI-RB-002
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana - Ramal de Bauru		
Altitude: 793 m	Distância: km 295.179	
Data construção: inauguração- 05-03-1887	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SÃO MANOEL		f. identificação: sb.CUSI-RB-003
Localização: praça Lauro de Oliveira, rua Sebastiana de Barros, município de São Manoel, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana - Ramal de Bauru		
Altitude: 677 m	Distância: km 302.110	
Data construção: inauguração- 05-07-1888	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: sem uso
Obs.: área total c. 449,25 m2		

Fotos: 1998/ bem

1998/ bem

1998/ bem

1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de RODRIGUES ALVES		f. identificação: sb.CUSI-RB-004
Localização: distrito de Rodrigues Alves, município de São Manoel, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana - Ramal de Bauru		
Altitude: 602 m	Distância: km 313.652	
Data construção: inauguração- 1897	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Obs.: alvenaria de tijolos / área total c. 378,00 m2		

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de INÁCIO PUPO		f. identificação: sb.CUSI-RB-005
Localização: distrito de Inácio Pupo, município de São Manoel, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana - Ramal de Bauru		
Altitude: 558 m	Distância: km 317.665	
Data construção: inauguração- 01-07-1921	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Obs.: edifício térreo / alvenaria de tijolos / área total c. 193,50 m2		

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PARANHOS		f. identificação: sb.CUSI-RB-006
Localização: município de Areiópolis, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana - Ramal de Bauru		
Altitude: 569 m	Distância: km 326.291	
Data construção: inauguração- 1898	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Obs.: área total c. 250,00 m2		

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ALFREDO GUEDES		f. identificação: sb.CUSI-RB-007
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana - Ramal de Bauru		
Altitude: 515 m	Distância: km 332.565	
Data construção: inauguração- 1898	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de LENÇÓIS PAULISTA antigas Lençóis / Ibirama		f. identificação: sb.CUSI-RB-008
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana - Ramal de Bauru		
Altitude: 539 m	Distância: km 343.373	
Data construção: inauguração- 23-11-1898	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Fotos: / arquivo Condephaat

/ arquivo Condephaat

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de VIRGÍLIO ROCHA		f. identificação: sb.CUSI-RB-009
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana - Ramal de Bauru		
Altitude: 609 m	Distância: km 352.046	
Data construção: inauguração- 19-12-1917	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de AGUDOS		f. identificação: sb.CUSI-RB-010
Localização: município de Agudos, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana - Ramal de Bauru		
Altitude: 597 m	Distância: km 369.762	
Data construção: inauguração- 25-09-1903	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Obs.: área total c. 507,50 m2		

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CONCEIÇÃO		f. identificação: sb.CUSI-RB-011
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana - Ramal de Bauru		
Altitude: 609 m	Distância: km 385.392	
Data construção: inauguração- 01-03-1905	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de BAURU		f. identificação: sb.CUSI-RB-012
Localização: atual edif.: praça Machado de Mello, município de Bauru, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana - Ramal de Bauru		
Altitude: 502 m	Distância: km 396.254	
Data constr.: inaugur.-1ºedif.: 01-07-1905 / 2ºedif.: início- 1935; inaugur.- 01-09-1939	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Foto: 1998/ bem

1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de INSPETOR PERINE		f. identificação: sb.CUSI-RB-001
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana - Ramal de Dourados		
Altitude: 397 m	Distância: km 742.150	
Data construção: inauguração- 29-06-1958	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PIRAPOZINHO		f. identificação: sb.CUSI-RB-002
Localização: município de Pirapózinho, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana - Ramal de Dourados		
Altitude: 457 m	Distância: km 752.590	
Data construção: inauguração- 29-06-1958	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Obs.: estrutura- madeira / 306,00 m2		

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de TARABAY		f. identificação: sb.CUSI-RB-003
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana - Ramal de Dourados		
Altitude: 428 m	Distância: km 760.000	
Data construção: inauguração- 29-06-1958	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de DUMONTINA		f. identificação: sb.CUSI-RB-004
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana - Ramal de Dourados		
Altitude: 387 m	Distância: km 771.590	
Data construção: inauguração- 29-06-1958	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de QUILÔMETRO 782		f. identificação: sb.CUSI-RB-005
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana - Ramal de Dourados		
Altitude: 339 m	Distância: km 781.320	
Data construção: inauguração- 29-06-1958	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: EST. FER. de TEODORO SAMPAIO DA SOROCABANA		f. identificação: sb.CUSI-RB-006
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana - Ramal de Dourados		
Altitude:	Distância:	
Data construção:	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FER. de ENGENHEIRO DEMERVAL VERAS		f. identificação: sb.CUSI-RB-007
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana - Ramal de Dourados		
Altitude:	Distância:	
Data construção:	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

* * *

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de GUAIANÃ		f. identificação: sb.CUSI-RB-001
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana - Ramal de Evangelista de Souza		
Altitude: 886 m	Distância: km 74.801	
Data construção: inauguração- 01-04-1935	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CANGUERA antigas Canguera / Júlio Prestes		f. identificação: sb.CUSI-RB-002
Localização: município de São Roque, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana - Ramal de Evangelista de Souza		
Altitude: 853 m	Distância: km 79.609	
Data construção: inauguração- 01-04-1935	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Obs.: edifício térreo / área total c 344.25 m2		

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de AGUASSAÍ		f. identificação: sb.CUSI-RB-003
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana - Ramal de Evangelista de Souza		
Altitude: 881 m	Distância: km 90.641	
Data construção: inauguração- 01-05-1931	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra:ESTAÇÃO FERROV. de CAUCAIA DO ALTO antiga Caucaia		f. identificação: sb.CUSI-RB-004
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana - Ramal de Evangelista de Souza		
Altitude: 936 m	Distância: km 100.196	
Data construção: inauguração- 01-05-1931	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ALDEÍNHA		f. identificação: sb.CUSI-RB-005
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana - Ramal de Evangelista de Souza		
Altitude: 842 m	Distância: km 119.345	
Data construção: inauguração- 11-06-1932	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROV. de EMBU-GUAÇU antiga M'boi Guaçu		f. identificação: sb.CUSI-RB-006
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana - Ramal de Evangelista de Souza		
Altitude: 742 m	Distância: km 133.370	
Data construção: inauguração- 05-04-1934	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de MÁRIO SOUTO antiga Cipó		f. identificação: sb.CUSI-RB-007
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana - Ramal de Dourados		
Altitude: 750 m	Distância: km 140.446	
Data construção: inauguração- 01-04-1935	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ENGENHEIRO MARSILAC		f. identificação: sb.CUSI-RB-008
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana - Ramal de Dourados		
Altitude: 757 m	Distância: km 151.212	
Data construção: inauguração- 01-04-1935	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de GUILHERME WENDEL antigas Americana / Nova Americana		f. identificação: sb.CUSI-RB-001
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana - Ramal do Itararé		
Altitude: 534 m	Distância: km 151.936	
Data construção: inauguração- 1928	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de TATUI		f. identificação: sb.CUSI-RB-002
Localização: município de Tatuí, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana - Ramal do Itararé		
Altitude: 590 m	Distância: km 158.407	
Data construção: inauguração- 20-04-1888	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SANTA ADELAIDE		f. identificação: sb.CUSI-RB-003
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana - Ramal do Itararé		
Altitude: 560 m	Distância: km 169.790	
Data construção: inauguração- 1907	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de MORRO DO ALTO		f. identificação: sb.CUSI-RB-004
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana - Ramal do Itararé		
Altitude: 668 m	Distância: km 180.753	
Data construção: inauguração- 11-05-1895	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PEIXOTO GOMIDE		f. identificação: sb.CUSI-RB-005
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana - Ramal do Itararé		
Altitude: 749 m	Distância: km 190.167	
Data construção: inauguração- 15-04-1927	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ITAPETININGA		f. identificação: sb.CUSI-RB-006
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana - Ramal do Itararé		
Altitude: 645 m	Distância: km 198.944	
Data construção: inauguração- 11-05-1895	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Fotos: 1912/ arquivo Condephaat

/ arquivo RFFSA

Obra: ESTAÇÃO FERROV. de ENGENHEIRO MENDONÇA		f. identificação: sb.CUSI-RB-007
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana - Ramal do Itararé		
Altitude: 630 m	Distância: km 207.308	
Data construção: inauguração- -05-1926	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CESÁRIO		f. identificação: sb.CUSI-RB-008
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana - Ramal do Itararé		
Altitude: 616 m	Distância: km 216.016	
Data construção: inauguração- 19-01-1907	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de JURUTI		f. identificação: sb.CUSI-RB-009
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana - Ramal do Itararé		
Altitude: 622 m	Distância: km 222.366	
Data construção: inauguração- -06-1926	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de RECHÃ		f. identificação: sb.CUSI-RB-010
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana - Ramal do Itararé		
Altitude: 599 m	Distância: km 233.738	
Data construção: 16-10-1907	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ANGATUBA		f. identificação: sb.CUSI-RB-011
Localização: município de Angatuba, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana - Ramal do Itararé		
Altitude: 608 m	Distância: km 242.116	
Data construção: inauguração- 01-05-1913	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Obs.: área total c. 287,50 m2		

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ENGENHEIRO HERMILO		f. identificação: sb.CUSI-RB-012
Localização: município de Angatuba, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana - Ramal do Itararé		
Altitude: 589 m	Distância: km 252.286	
Data construção: inauguração- 16-10-1907	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Obs.: área total c. 218,25 m2		

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de LIGIANA		f. identificação: sb.CUSI-RB-013
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana - Ramal do Itararé		
Altitude: 593 m	Distância: km 261.919	
Data construção: inauguração- 06-03-1922	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ARACAÇU		f. identificação: sb.CUSI-RB-014
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana - Ramal do Itararé		
Altitude: 612 m	Distância: km 269.394	
Data construção: inauguração- 16-02-1908	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de VITORINO CARMILO		f. identificação: sb.CUSI-RB-015
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana - Ramal do Itararé		
Altitude: 646 m	Distância: km 280.904	
Data construção: inauguração- 1917	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de BURI		f. identificação: sb.CUSI-RB-016
Localização: município de Buri, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana - Ramal do Itararé		
Altitude: 597 m	Distância: km 288.958	
Data construção: inauguração- 04-05-1908	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Obs.: área total c. 189,00 m2		

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de RONDINHA		f. identificação: sb.CUSI-RB-017
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana - Ramal do Itararé		
Altitude: 667 m	Distância: km 302.525	
Data construção: inauguração- 01-01-1909	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ENGENHEIRO BACELAR		f. identificação: sb.CUSI-RB-018
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana - Ramal do Itararé		
Altitude: 695 m	Distância: km 314.690	
Data construção: inauguração- 01-01-1909	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de JAÓ		antiga Guahyra	f. identificação: sb.CUSI-RB-019
Localização:			
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana - Ramal do Itararé			
Altitude: 617 m	Distância: km 324.425		
Data construção: inauguração- 01-03-1909	Autor projeto:		
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:	

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ITAPEVA		antiga Faxina	f. identificação: sb.CUSI-RB-020
Localização: município de Itapeva, SP			
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana - Ramal do Itararé			
Altitude: 649 m	Distância: km 337.103		
Data construção: inauguração- 01-03-1909	Autor projeto:		
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:	

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ALFREDO NUNES		f. identificação: sb.CUSI-RB-021
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana - Ramal do Itararé		
Altitude: 660 m	Distância: km 345.963	
Data construção: inauguração- -01-1927		
Autor projeto:		
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ITANGUÁ		f. identificação: sb.CUSI-RB-022
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana - Ramal do Itararé		
Altitude: 719 m	Distância: km 354.061	
Data construção: inauguração- 01-03-1909	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de MUNIZ DE SOUZA		f. identificação: sb.CUSI-RB-023
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana - Ramal do Itararé		
Altitude: 687 m	Distância: km 361.380	
Data construção: inauguração- 06-01-1919	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ENGENHEIRO MAIA		f. identificação: sb.CUSI-RB-024
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana - Ramal do Itararé		
Altitude: 670 m	Distância: km 371.016	
Data construção: inauguração- 01-03-1909	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de GORITA		f. identificação: sb.CUSI-RB-025
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana - Ramal do Itararé		
Altitude: 700 m	Distância: km 385.680	
Data construção: inauguração- 01-03-1909	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de RIO VERDE		f. identificação: sb.CUSI-RB-026
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana - Ramal do Itararé		
Altitude: 683 m	Distância: km 390.608	
Data construção: inauguração- 01-03-1909	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de IBITI DA SOROCABANA		f. identificação: sb.CUSI-RB-027
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana - Ramal do Itararé		
Altitude: 792 m	Distância: km 400.014	
Data construção: inauguração- 01-04-1909	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ITARARÉ		f. identificação: sb.CUSI-RB-028
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana - Ramal do Itararé		
Altitude: 720 m	Distância: km 405.776	
Data construção: inauguração- 01-04-1909	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de MONJOLINHO		f. identificação: sb.CUSI-RIM-002
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Ramal Itu–Mairinque		
Altitude:	Distância:	
Data construção:	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CRUZ DAS ALMAS		f. identificação: sb.CUSI-RIM-004
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Ramal Itu–Mairinque		
Altitude:	Distância:	
Data construção:	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

* * *

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ATALIBA LEONEL		f. identificação: sb.CUSI-RP-001
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Ramal de Pirajú		
Altitude: 565 m	Distância: km 395.819	
Data construção: inauguração- 03-10-1906	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PIRAJÚ		f. identificação: sb.CUSI-RP-002
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana e Ituana – Ramal de Pirajú		
Altitude: 589 m	Distância: km 411.294	
Data construção: inauguração- 03-10-1906	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Foto: Condephaat- processo n.24.812/ 86

* * *

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de JUPIRA		f. identificação: sb.CUSI-RPF-001
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Ramal de Porto Feliz		
Altitude: 532 m	Distância: km 163.072	
Data construção: inauguração- 26-04-1920	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PORTO FELIZ		f.identificação: sb.CUSI-RPF-001
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Ramal de Porto Feliz		
Altitude: 532 m	Distância: km 172.059	
Data construção: inauguração- 26-04-1920	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

* * *

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PORTO MARTINS		f.identificação: sb.CUSI-RPM-001
Localização: município de Porto Martins, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana e Ituana – Ramal de Porto Martins		
Altitude:	Distância:	
Data construção:	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de REDENÇÃO		f.identificação: sb.CUSI-RPM-002
Localização: município de Redenção, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Ramal de Porto Martins		
Altitude:	Distância:	
Data construção:	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

* * *

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SODRÉLIA		f.identificação: sb.CUSI-RSCR-001
Localização: distrito de Sodrélia, município de Santa Cruz do Rio Pardo, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Ramal de Santa Cruz do Rio Pardo		
Altitude: 623 m	Distância: km 413.653	
Data construção: inauguração- 06-08-1908	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Foto:

1988/ bem

1988/ bem

Sodrélia- foto cedida pela Prefeitura Municipal

Obra: ESTAÇÃO FERROV. de SANTA CRUZ DO RIO PARDO		f.identificação: sb.CUSI-RSCR-002
Localização: município de Santa Cruz do Rio Pardo, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Ramal de Santa Cruz do Rio Pardo		
Altitude: 476 m	Distância: km 426.731	
Data construção: inauguração- 06-08-1908	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: sem uso [abandonada]

Foto: 1998/ bem

1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de UNIVERSIDADE		f. identificação: sb.CUSI-RS-001
Localização: município de São Paulo, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Ramal de Santos		
Altitude: 717 m	Distância: km 13.116	
Data construção: inauguração- 25-01-1957	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PINHEIROS		f. identificação: sb.CUSI-RS-002
Localização: município de São Paulo, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Ramal de Santos		
Altitude: 718 m	Distância: km 18.300	
Data construção: inauguração- 25-01-1957	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de MORUMBI		f. identificação: sb.CUSI-RS-003
Localização: município de São Paulo, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Ramal de Santos		
Altitude: 722 m	Distância: km 23.700	
Data construção: inauguração- 25-01-1957	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SANTO AMARO		f. identificação: sb.CUSI-RS-004
Localização: município de São Paulo, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Ramal de Santos		
Altitude: 722 m	Distância: km 27.200	
Data construção: inauguração- 25-01-1957	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de JURUBATUBA		f. identificação: sb.CUSI-RS-005
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Ramal de Santos		
Altitude: 723 m	Distância: km 33.170	
Data construção: inauguração- 25-01-1957	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CIDADE DUTRA		f. identificação: sb.CUSI-RS-006
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Ramal de Santos		
Altitude: 742 m	Distância: km 36.889	
Data construção: inauguração- 28-09-1957	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de INTERLAGOS		f. identificação: sb.CUSI-RS-007
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Ramal de Santos		
Altitude: 768 m	Distância: km 41.000	
Data construção: inauguração- 28-09-1957	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CASA GRANDE		f. identificação: sb.CUSI-RS-008
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Ramal de Santos		
Altitude: 766 m	Distância: km 46.260	
Data construção: inauguração- 28-09-1957	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de COLÔNIA PAULISTA		f. identificação: sb.CUSI-RS-009
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Ramal de Santos		
Altitude: 763 m	Distância: km 54.550	
Data construção: inauguração- 28-09-1957	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de BARRAGEM		f. identificação: sb.CUSI-RS-010
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Ramal de Santos		
Altitude: 752 m	Distância: km 60.300	
Data construção: inauguração- 28-09-1957	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de EVANGELISTA DE SOUZA		f. identificação: sb.CUSI-RS-011
Localização: município de São Paulo, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Ramal de Santos		
Altitude: 740 m	Distância: km 66.258	
Data construção: inauguração- 01-04-1935	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Obs.: edifício térreo / área total c. 696,00 m2		

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de RIO DE CAMPOS		f. identificação: sb.CUSI-RS-012
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Ramal de Santos		
Altitude: 695 m	Distância: km 70.009	
Data construção: inauguração- 01-04-1935	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ENGENHEIRO FERRAZ Antigo Chapeo		f. identificação: sb.CUSI-RS-013
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Ramal de Santos		
Altitude: 610 m	Distância: km 75.499	
Data construção: inauguração- 21-09-1939	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PAI MATIAS		f. identificação: sb.CUSI-RS-014
Localização: município de São Vicente, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Ramal de Santos		
Altitude: 446 m	Distância: km 83.913	
Data construção: inauguração- 10-11-1937	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Obs.: edifício térreo / alvenaria de tijolos / área total c. 115,50 m2		

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de MÃE MARIA		f. identificação: sb.CUSI-RS-015
Localização: município de São Vicente, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Ramal de Santos		
Altitude: 338 m	Distância: km 89.429	
Data construção: inauguração- 01-08-1938	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SALES DA CRUZ		f. identificação: sb.CUSI-RS-016
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Ramal de Santos		
Altitude:	Distância: km 92.189	
Data construção: inauguração- 30-07-1941	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ARACAÚ		f. identificação: sb.CUSI-RS-017
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Ramal de Santos		
Altitude: 210 m	Distância: km 95.943	
Data construção: inauguração- 01-03-1938	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra:ESTAÇÃO FERROV. de GASPARD RICARDO antiga Estaleiro		f. identificação: sb.CUSI-RS-018
Localização: município de São Vicente, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Ramal de Santos		
Altitude: 90 m	Distância: km 102.111	
Data construção: inauguração- 15-02-1930	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Obs.: edifício térreo / alvenaria de tijolos / área total c. 183,50 m2		

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PARATINGA		f. identificação: sb.CUSI-RS-019
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Ramal de Santos		
Altitude:	Distância: km 106.973	
Data construção: inauguração- 09-12-1939	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SAMARITÁ		f. identificação: sb.CUSI-RS-020
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Ramal de Santos		
Altitude: 7 m	Distância: km 110.789	
Data construção: inauguração- 15-02-1930	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de DR. ALARICO		f. identificação: sb.CUSI-RS-021
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Ramal de Santos		
Altitude: 1 m	Distância: km 115.330	
Data construção: inauguração- 17-05-1941	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SÃO VICENTE		f. identificação: sb.CUSI-RS-022
Localização: município de São Vicente, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Ramal de Santos		
Altitude: 4 m	Distância: km 120.834	
Data construção: inauguração- 21-12-1913	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Obs.: alvenaria de tijolos / área total c. 178,50 m2		

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SANTOS		f. identificação: sb.CUSI-RS-023
Localização: município de Santos, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Ramal de Santos		
Altitude: 1 m	Distância: km 126.925	
Data construção: inauguração- 21-12-1913	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: estação ferroviária
Obs.: edifício térreo / estrutura- concreto / área total c. 362,50 m2		

Foto: 1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ESTUÁRIO		f. identificação: sb.CUSI-RS-024
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Ramal de Santos		
Altitude: 1 m	Distância: km 129.491	
Data construção: inauguração- 15-09-1915		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

* * *

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de GRAMA		f. identificação: sb.CUSI-RSM-001
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana e Ituauna – Ramal de São Manoel		
Altitude:	Distância:	
Data construção:		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de AREIA BRANCA		f. identificação: sb.CUSI-RSM-002
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Ramal de São Manoel		
Altitude:	Distância:	
Data construção:		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de BOM JARDIM		f. identificação: sb.CUSI-RSM-003
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Ramal de São Manoel		
Altitude:	Distância:	
Data construção:		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

* * *

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de MOREIRAS		f. identificação: sb.CUSI-RSP-001
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Ramal de São Pedro		
Altitude: 834 m	Distância: km 80.327	
Data construção: inauguração- 1897		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de DONA CATARINA		f. identificação: sb.CUSI-RSP-002
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Ramal de São Pedro		
Altitude: 810 m	Distância: km 92.099	
Data construção: inauguração- 1897		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROV. de BOTUXIM antiga KM 98.572		f. identificação: sb.CUSI-RSP-003
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Ramal de São Pedro		
Altitude:	Distância: km 98.572	
Data construção: inauguração- 30-07-1946		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PIRAPITINGUI		f. identificação: sb.CUSI-RSP-004
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Ramal de São Pedro		
Altitude: 664 m	Distância: km 106.594	
Data construção: inauguração- 1897	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROV. de CONVENÇÃO antiga KM 115,780		f. identificação: sb.CUSI-RSP-005
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Ramal de São Pedro		
Altitude:	Distância: km 115.780	
Data construção: inauguração- 30-07-1946	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ITU		f. identificação: sb.CUSI-RSP-006
Localização: município de Itu, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Ramal de São Pedro		
Altitude: 552 m	Distância: km 121.902	
Data construção: inauguração- 17-04-1873	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SALTO		f. identificação: sb.CUSI-RSP-007
Localização: município de Salto, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Ramal de São Pedro		
Altitude: 520 m	Distância: km 129.119	
Data construção: inauguração- 02-04-1873	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PIMENTA		f. identificação: sb.CUSI-RSP-008
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana e Ituauna – Ramal de São Pedro		
Altitude: 544 m	Distância: km 140.542	
Data construção: inauguração- 14-11-1872	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ITAICI		f. identificação: sb.CUSI-RSP-009
Localização: município de Itaiçi, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Ramal de São Pedro		
Altitude: 554 m	Distância: km 146.500	
Data construção: inauguração- 11-02-1879	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de INDAIATUBA		f. identificação: sb.CUSI-RSP-010
Localização: município de Indaiatuba, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Seção Ituauna – Ramal de São Pedro		
Altitude: 598 m	Distância: km 151.943	
Data construção: inauguração- 1873	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CARDEAL		f. identificação: sb.CUSI-RSP-011
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Ramal de São Pedro		
Altitude: 628 m	Distância: km 164.237	
Data construção: inauguração- 01-07-1919	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ELIAS FAUSTO		f. identificação: sb.CUSI-RSP-012
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Ramal de São Pedro		
Altitude: 560 m	Distância: km 173.781	
Data construção: inauguração- 1873	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de TIBÚRCIO		f. identificação: sb.CUSI-RSP-013
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Ramal de São Pedro		
Altitude: 531 m	Distância: km 180.021	
Data construção: inauguração- 1873	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CAPIVARI		f. identificação: sb.CUSI-RSP-014
Localização: município de Capivari, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Ramal de São Pedro		
Altitude: 509 m	Distância: km 191.371	
Data construção: inauguração- 21-10-1875	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROV. de RAFFARD antiga Vila Raffard		f. identificação: sb.CUSI-RSP-015
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Ramal de São Pedro		
Altitude: 505 m	Distância: km 194.845	
Data construção: inauguração- 1903	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de MUMBUCA		f. identificação: sb.CUSI-RSP-016
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Ramal de São Pedro		
Altitude: 528 m	Distância: km 206.189	
Data construção: inauguração- 11-10-1876	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de RIO DAS PEDRAS		f. identificação: sb.CUSI-RSP-017
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Ramal de São Pedro		
Altitude: 610 m	Distância: km 221.003	
Data construção: inauguração- 11-10-1876	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PIRACICABA		f. identificação: sb.CUSI-RSP-018
Localização: município de Piracicaba, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Ramal de São Pedro		
Altitude: 524 m	Distância: km 237.174	
Data construção: inauguração- 20-02-1877	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Foto: / arquivo Condephaat

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de BARÃO DE REZENDE		f. identificação: sb.CUSI-RSP-019
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Ramal de São Pedro		
Altitude: 518 m	Distância: km 240.561	
Data construção: inauguração- 1913	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de MONTANA antiga Chave		f. identificação: sb.CUSI-RSP-020
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Ramal de São Pedro		
Altitude: 483 m	Distância: km 244.366	
Data construção: inauguração- 1877	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de COSTA PINTO		f. identificação: sb.CUSI-RSP-021
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Ramal de São Pedro		
Altitude: 489 m	Distância: km 150.612	
Data construção: inauguração- 1888	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de RECREIO		f. identificação: sb.CUSI-RSP-022
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Ramal de São Pedro		
Altitude: 506 m	Distância: km 259.879	
Data construção: inauguração- 1900	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROV. de PARAISOLÂNDIA antiga Paraíso		f. identificação: sb.CUSI-RSP-023
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Ramal de São Pedro		
Altitude: 516 m	Distância: km 266.410	
Data construção: inauguração- 1900	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CHARQUEADA		f. identificação: sb.CUSI-RSP-024
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Ramal de São Pedro		
Altitude: 600 m	Distância: km 274.621	
Data construção: inauguração- 24-07-1888	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SÃO PEDRO		f. identificação: sb.CUSI-RSP-025
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Ramal de São Pedro		
Altitude: 577 m	Distância: km 295.538	
Data construção: inauguração- 05-06-1893	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

* * *

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de TIETÊ		f. identificação: sb.CUSI-RT-001
Localização: praça Afonso Bernardes Brandolise, município de Tietê, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Ramal do Tietê		
Altitude: 489 m	Distância: km 172.248	
Data construção: inauguração- 01-01-1883	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: albergue e moradia do zelador

Foto: 1998/ bem

1998/ bem

* * *

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de TREZE DE MAIO		f. identificação: sb.CUSI-RTM-001
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Ramal de Treze de Maio		
Altitude:	Distância:	
Data construção:	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

* * *

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de TORQUATO		f. identificação: sb.CUSI-SubAr-001
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Sub-Ramal de Artêmis		
Altitude:	Distância: km 254.900	
Data construção: inauguração- 23-12-1946	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ARTÊMIS antiga Porto João Alfredo		f. identificação: sb.CUSI-SubAr-002
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Sub-Ramal de Artêmis		
Altitude: 469 m	Distância: km 261.118	
Data construção: inauguração- 1887	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

* * *

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de BOREBI		f. identificação: sb.CUSI-SubCel-001
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Sub-Ramal de Coronel Leite		
Altitude: 596 m	Distância: km 367.974	
Data construção: inauguração- 19-12-1917	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CORONEL LEITE		f. identificação: sb.CUSI-SubCel-002
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Sub-Ramal de Coronel Leite		
Altitude: 616 m	Distância: km 371.306	
Data construção: inauguração- 19-12-1917	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

* * *

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de QUILOMBO		f. identificação: sb.CUSI-SubJun-001
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Sub-Ramal de Jundiá		
Altitude: 597 m	Distância: km155.695	
Data construção: inauguração- 1873	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Fotos:

1998/ bem

1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de MONTE SERRAT		f. identificação: sb.CUSI-SubJun-002
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Sub-Ramal de Jundiaí		
Altitude: 640 m	Distância: km 161.771	
Data construção: inauguração- 1873	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Fotos:	1998/ bem	1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ITUPEVA		f. identificação: sb.CUSI-SubJun-003
Localização: município de Itupeva, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Sub-Ramal de Jundiaí		
Altitude: 661 m	Distância: km 165.630	
Data construção: inauguração- 1873	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Fotos:	1998/ bem	1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ERMIDA		f. identificação: sb.CUSI-SubJun-004
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Sub-Ramal de Jundiaí		
Altitude: 682 m	Distância: km 177.869	
Data construção: inauguração- 25-04-1927	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PEDRO TAQUES		f. identificação: sb.CUSI-SubJu-001
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Sub-Ramal de Juquiá		
Altitude: 3 m	Distância: km 119.560	
Data construção: inauguração- 08-09-1929	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de VILA BALNEÁRIA		f. identificação: sb.CUSI-SubJu-002
Localização: município de Praia Grande, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Sub-Ramal de Juquiá		
Altitude: 4 m	Distância: km 122.607	
Data construção: inauguração- 07-02-1928	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROV. de SOLEMAR antiga Beira-Mar		f. identificação: sb.CUSI-SubJu-003
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Sub-Ramal de Juquiá		
Altitude:	Distância: km 126.731	
Data construção: inauguração- 20-12-1944	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de MONGAGUÁ antiga Praia Grande		f. identificação: sb.CUSI-SubJu-004
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Sub-Ramal de Juquiá		
Altitude: 1 m	Distância: km 130.176	
Data construção: inauguração- 21-12-1913	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de VILA ATLÂNTICA		f. identificação: sb.CUSI-SubJu-005
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Sub-Ramal de Juquiá		
Altitude: 3 m	Distância: km 133.229	
Data construção: inauguração- 01-03-1929	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de AGENOR DE CAMPOS antiga 231		f. identificação: sb.CUSI-SubJu-006
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Sub-Ramal de Juquiá		
Altitude:	Distância: 137.951	
Data construção: inauguração- 16-09-1942	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de VERDE MAR		f. identificação: sb.CUSI-SubJu-007
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Sub-Ramal de Juquiá		
Altitude: 4 m	Distância: km 142.489	
Data construção: inauguração- 30-07-1937	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SUARÃO		f. identificação: sb.CUSI-SubJu-008
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Sub-Ramal de Juquiá		
Altitude: 5 m	Distância: km 145.683	
Data construção: inauguração- 01-04-1930	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de QUININIM		f. identificação: sb.CUSI-SubJu-009
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Sub-Ramal de Juquiá		
Altitude: 1 m	Distância: km 147.979	
Data construção: inauguração- 09-10-1948	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ITANHAÉM		f. identificação: sb.CUSI-SubJu-010
Localização: município de Itanhaém, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Sub-Ramal de Juquiá		
Altitude: 3 m	Distância: km 149.800	
Data construção: inauguração- 21-12-1913	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CAMBURIÚ		f. identificação: sb.CUSI-SubJu-011
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Sub-Ramal de Juquiá		
Altitude: 3 m	Distância: km 155.616	
Data construção: inauguração- 01-08-1929	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de TANIGUÁ antiga KM 260		f. identificação: sb.CUSI-SubJu-012
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Sub-Ramal de Juquiá		
Altitude: 4 m	Distância: km 165.594	
Data construção: inauguração- 17-05-1941	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PERUÍBE		f. identificação: sb.CUSI-SubJu-013
Localização: município de Peruíbe, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Sub-Ramal de Juquiá		
Altitude: 3 m	Distância: 177.049	
Data construção: inauguração- 24-08-1914	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ANA DIAS		f. identificação: sb.CUSI-SubJu-014
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Sub-Ramal de Juquiá		
Altitude: 8 m	Distância: km 183.913	
Data construção: inauguração- 08-11-1914	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CAIXA d'ÁGUA		f. identificação: sb.CUSI-SubJu-015
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Sub-Ramal de Juquiá		
Altitude: 30 m	Distância: km 187.735	
Data construção:	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de RAPOSO TAVARES		f. identificação: sb.CUSI-SubJu-016
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Sub-Ramal de Juquiá		
Altitude: 61 m	Distância: km 191.134	
Data construção: inauguração- 01-03-1929	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ITARIRI		f. identificação: sb.CUSI-SubJu-017
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Sub-Ramal de Juquiá		
Altitude: 52 m	Distância: km 195.139	
Data construção: inauguração- 08-11-1914	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PEDRO DE TOLEDO antiga Alecrim		f. identificação: sb.CUSI-SubJu-018
Localização: município de Pedro de Toledo, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Sub-Ramal de Juquiá		
Altitude: 43 m	Distância: km 201.449	
Data construção: inauguração- 24-05-1922	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PADRE ANCHIETA		f. identificação: sb.CUSI-SubJu-019
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Sub-Ramal de Juquiá		
Altitude: 37 m	Distância: km 205.303	
Data construção: inauguração- 01-01-1924	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de MARTIM AFONSO antiga Ibera		f. identificação: sb.CUSI-SubJu-020
Localização: município de Pedro de Toledo, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Sub-Ramal de Juquiá		
Altitude: 36 m	Distância: km 208.742	
Data construção: inauguração- 01-03-1929	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Obs.: área total c. 134,25 m2		

Obra: ESTAÇÃO FERROV. de MANOEL DA NÓBREGA		f. identificação: sb.CUSI-SubJu-021
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Sub-Ramal de Juquiá		
Altitude: 34 m	Distância: km 211.440	
Data construção: inauguração- 08-11-1914	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de MUSÁCEA		f. identificação: sb.CUSI-SubJu-022
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Sub-Ramal de Juquiá		
Altitude: 29 m	Distância: km 217.649	
Data construção: inauguração- 10-05-1940	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PEDRO DE BARROS		f. identificação: sb.CUSI-SubJu-023
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Sub-Ramal de Juquiá		
Altitude: 27 m	Distância: km 222.744	
Data construção: inauguração- 01-07-1916	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de JARAÇATÍ		f. identificação: sb.CUSI-SubJu-024
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Sub-Ramal de Juquiá		
Altitude: 26 m	Distância: km 226.972	
Data construção: inauguração- 30-07-1937	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra:ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de MIRACATU antiga Prainha		f. identificação: sb.CUSI-SubJu-025
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Sub-Ramal de Juquiá		
Altitude: 24 m	Distância: km 233.458	
Data construção: inauguração- 08-11-1914	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de BIGUÁ		f. identificação: sb.CUSI-SubJu-026
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Sub-Ramal de Juquiá		
Altitude: 22 m	Distância: km 238.991	
Data construção: inauguração- 03-05-1920	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SERRINHA		f. identificação: sb.CUSI-SubJu-027
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Sub-Ramal de Juquiá		
Altitude: 37 m	Distância: km 244.249	
Data construção: inauguração- 03-11-1930	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CEDRO		f. identificação: sb.CUSI-SubJu-028
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Sub-Ramal de Juquiá		
Altitude: 29 m	Distância: km 247.037	
Data construção: inauguração- 15-06-1930	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de POCONÉ		f. identificação: sb.CUSI-SubJu-029
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Sub-Ramal de Jundiá		
Altitude:	Distância: km 250.369	
Data construção: inauguração- 23-01-1945	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de JUQUIÁ		f. identificação: sb.CUSI-SubJu-030
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Sub-Ramal de Juquiá		
Altitude: 15 m	Distância: km 253.329	
Data construção: inauguração- 16-05-1915	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

* * *

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de HELVÉTIA		f. identificação: sb.CUSI-SubPS-001
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Sub-Ramal de Pádua Sales		
Altitude: 627 m	Distância: km 154.664	
Data construção: inauguração- 01-08-1914	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de DESCAMPADO		f. identificação: sb.CUSI-SubPS-002
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Sub-Ramal de Pádua Sales		
Altitude: 651 m	Distância: km 161.629	
Data construção: inauguração- 01-08-1914	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SETE QUEDAS		f. identificação: sb.CUSI-SubPS-003
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Sub-Ramal de Pádua Sales		
Altitude: 581 m	Distância: km 169.495	
Data construção: inauguração- 01-08-1914	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de INSTITUTO		f. identificação: sb.CUSI-SubPS-004
Localização: município de Campinas, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Sub-Ramal de Pádua Sales		
Altitude: 668 m	Distância: km 187.560	
Data construção: inauguração- 12-02-1911	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de BARÃO GERALDO		f. identificação: sb.CUSI-SubPS-005
Localização: distrito de Barão Geraldo, município de Campinas, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Sub-Ramal de Pádua Sales		
Altitude: 605 m	Distância: km 192.782	
Data construção: inauguração- 18-09-1899	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de BETEL		f. identificação: sb.CUSI-SubPS-006
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Sub-Ramal de Pádua Sales		
Altitude: 600 m	Distância: km 198.255	
Data construção: inauguração- 21-06-1908	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de STA. TERESINHA antiga Deserto		f. identificação: sb.CUSI-SubPS-007
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Sub-Ramal de Pádua Sales		
Altitude: 582 m	Distância: km 201.736	
Data construção: inauguração- 18-09-1899	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PAULÍNIA antiga José Paulino		f. identificação: sb.CUSI-SubPS-008
Localização: município de Paulínia, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Sub-Ramal de Pádua Sales		
Altitude: 560 m	Distância: km 205.718	
Data construção: inauguração- 18-09-1899	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de FUNCHAL		f. identificação: sb.CUSI-SubPS-009
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Sub-Ramal de Pádua Sales		
Altitude: 549 m	Distância: km 208.567	
Data construção: inauguração- 25-04-1909	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de JOÃO ARANHA		f. identificação: sb.CUSI-SubPS-010
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Sub-Ramal de Pádua Sales		
Altitude: 588 m	Distância: km 210.719	
Data construção: inauguração- 18-09-1899	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de GUATEMOZIN		f. identificação: sb.CUSI-SubPS-011
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Sub-Ramal de Pádua Sales		
Altitude: 574 m	Distância: km 217.693	
Data construção: inauguração- 20-10-1910	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de USINA ESTER		f. identificação: sb.CUSI-SubPS-012
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Sub-Ramal de Pádua Sales		
Altitude: 531 m	Distância: km 223.106	
Data construção: inauguração- 18-09-1899	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de COSMÓPOLIS		f. identificação: sb.CUSI-SubPS-013
Localização: município de Cosmópolis, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Sub-Ramal de Pádua Sales		
Altitude: 551 m	Distância: km 225.980	
Data construção: inauguração- 18-09-1899	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ARTUR NOGUEIRA		f. identificação: sb.CUSI-SubPS-014
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Sub-Ramal de Pádua Sales		
Altitude: 636 m	Distância: km 235.170	
Data construção: inauguração- 21-06-1906	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra:ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ENGENHEIRO COELHO		f. identificação: sb.CUSI-SubPS-015
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Sub-Ramal de Pádua Sales		
Altitude: 626 m	Distância: km 248.563	
Data construção: inauguração- 02-07-1912	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CONCHAL		f. identificação: sb.CUSI-SubPS-016
Localização: município de Conchal, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Sub-Ramal de Pádua Sales		
Altitude: 572 m	Distância: km 270.104	
Data construção: inauguração- 20-11-1913	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PÁDUA SALES		f. identificação: sb.CUSI-SubPS-017
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Sub-Ramal de Pádua Sales		
Altitude: 577 m	Distância: km 276.729	
Data construção: inauguração- 20-11-1913	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

* * *

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CARANDIRU		f. identificação: sb.CUSI-LG-001
Localização: município de São Paulo, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Linha de Guarulhos		
Altitude: 727 m	Distância: km 4.061	
Data construção: inauguração-	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FER. de PAULICÉIA DA CANTAREIRA		f. identificação: sb.CUSI-LG-002
Localização: município de São Paulo, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Linha de Guarulhos		
Altitude: 741 m	Distância: km 5.370	
Data construção: inauguração- 31-12-1922	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PARADA INGLESA		f. identificação: sb.CUSI-LG-003
Localização: município de São Paulo, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Linha de Guarulhos		
Altitude: 761 m	Distância: km 6.390	
Data construção: inauguração-	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de TUCURUVI		f. identificação: sb.CUSI-LG-004
Localização: município de São Paulo, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Linha de Guarulhos		
Altitude: 781 m	Distância: km 7.567	
Data construção: inauguração- 01-12-1913	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de MAZZEI		f. identificação: sb.CUSI-LG-005
Localização: município de São Paulo, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Linha de Guarulhos		
Altitude: 746 m	Distância: km 9.484	
Data construção: inauguração- 22-03-1925	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de JAÇANÃ		f. identificação: sb.CUSI-LG-006
Localização: município de São Paulo, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Linha de Guarulhos		
Altitude: 742 m	Distância: km 10.555	
Data construção: inauguração- 15-11-1910	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de GALVÃO		f. identificação: sb.CUSI-LG-007
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Linha de Guarulhos		
Altitude: 732 m	Distância: km 12.500	
Data construção: inauguração- 24-10-1915	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de TORRES TIBAGI		f. identificação: sb.CUSI-LG-008
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Linha de Guarulhos		
Altitude:	Distância: km 14.450	
Data construção: inauguração- 24-05-1931	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de GOPOÚVA		f. identificação: sb.CUSI-LG-009
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Linha de Guarulhos		
Altitude: 779 m	Distância: km 16.231	
Data construção: inauguração- 31-12-1922	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de AUGUSTA		f. identificação: sb.CUSI-LG-010
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Linha de Guarulhos		
Altitude: 752	Distância: km 18.222	
Data construção: inauguração- 01-12-1916	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de GUARULHOS		f. identificação: sb.CUSI-LG-011
Localização: município de Guarulhos, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Linha de Guarulhos		
Altitude: 729 m	Distância: km 20.740	
Data construção: inauguração- 04-02-1915	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

* * *

Obra: EST. FERR. de TAMANDUATÉI DA CANTAREIRA		f. identificação: sb.CUSI-SC-001
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Seção Cantareira		
Altitude: 723 m	Distância: km 0.000	
Data construção: inauguração- 25-12-1918	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: EST. FERR. de AREIAL DA CANTAREIRA		f. identificação: sb.CUSI-SC-002
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Seção Cantareira		
Altitude: 722 m	Distância: km 2.788	
Data construção:	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERR. de SANTANA DA CANTAREIRA		f. identificação: sb.CUSI-SC-003
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Seção Cantareira		
Altitude: 737 m	Distância: km 3.800	
Data construção: inauguração-	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de QUARTEL		f. identificação: sb.CUSI-SC-004
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Seção Cantareira		
Altitude:	Distância: km 4.434	
Data construção: inauguração-	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: EST. FERR. de STA.TERESINHA DA CANTAREIRA		f. identificação: sb.CUSI-SC-005
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Seção Cantareira		
Altitude: 769 m	Distância: km 5.243	
Data construção: inauguração-	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de MANDAQUI		f. identificação: sb.CUSI-SC-006
Localização: município de São Paulo, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Seção Cantareira		
Altitude: 742	Distância: km 6.687	
Data construção: inauguração-	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: EST. FERR. de INVERNADA DA CANTAREIRA		f. identificação: sb.CUSI-SC-007
Localização: município de São Paulo, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Seção Cantareira		
Altitude: 768 m	Distância: km 8.194	
Data construção: inauguração- 1908	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PARADA SETE		f. identificação: sb.CUSI-SC-008
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Seção Cantareira		
Altitude:	Distância: km 9.164	
Data construção: inauguração-	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de TREMEMBÉ		f. identificação: sb.CUSI-SC-009
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Seção Cantareira		
Altitude: 762 m	Distância: km 9.894	
Data construção: inauguração-	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DA CANTAREIRA		f. identificação: sb.CUSI-SC-010
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Seção Cantareira		
Altitude: 816 m	distância: km 12.532	
Data construção: inauguração-	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

* * *

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PARQUE MODELO		f. identificação: sb.CUSI-VH-001
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Variante do Horto		
Altitude: 798 m	distância: km 9.200	
Data construção: inauguração-	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: EST. FERROV. de PEDRA BRANCA DA CANTAREIRA		f. identificação: sb.CUSI-VH-002
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Variante do Horto		
Altitude:	distância: km 10.817	
Data construção: inauguração-	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: EST.FERROV.de HORTO FLORESTAL DA CANTAREIRA		f. identificação: sb.CUSI-VH-003
Localização: município de São Paulo, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Variante do Horto		
Altitude:	distância: km 11.650	
Data construção: inauguração- 1906	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de NOVA PARADA SETE		f. identificação: sb.CUSI-VH-004
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Sorocabana – Variante do Horto		
Altitude: 766 m	distância: km 11807	
Data construção: inauguração- 10-09-1928	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

2.4. COMPANHIA MOGIANA DE ESTRADAS DE FERRO E NAVEGAÇÃO ¹⁶⁵

2.4.1. quadro sintético – cronológico:

Objetivo inicial: ligação Campinas–Mogi Mirim; alterado na própria lei de aprovação e incorporação da companhia, prevendo prolongamento até as margens do rio Grande, atravessando Casa Branca e Franca.		Bitola- 1,00m
Organizadores: Souza Aranha e Queiroz Telles		
Projeto: autor, até 1884- engenheiro Joaquim Miguel Ribeiro Lisboa.		
Execução: direção das obras- até 1884: engenheiro Joaquim Miguel Ribeiro Lisboa.		
Profissionais envolvidos: entre outros, Francisco de Paula Ramos de Azevedo [Campinas,1851-São Paulo,1928].		
Data:	Fato:	
01-07-1872	Reunião no Paço Municipal de Campinas para organização da COMPANHIA ESTRADA DE FERRO MOGIANA com extensão da linha até Mogi-Mirim e criação de um ramal para Amparo, conforme Lei provincial n.18, de 21-03-1872.	
19-06-1873	Assinatura do contrato- concessão para construção da estrada.	
1870–1880	Comprometeu-se com a execução das estradas Mogi-Guaçu- Espírito Santo do Pinhal e Amparo- Monte Alegre- Silveiras. Contrato para construção da ferrovia Campinas- Rio Claro.	
18-03-1880	Prolongamento dos trilhos São José do Rio Pardo- Mococa.	
28-08-1873	Início das obras para implantação da estrada: Campinas- Mogi-Mirim; extensão de 76 km.	
03-05-1875	Inauguração do trecho Campinas- Jaguari- atualmente Jaguariúna.	
27-08-1875	Inauguração do trecho Jaguari- Mogi-Mirim.	
14-05-1875	Conclusão do trecho Mogi-Mirim- Casa Branca.	
15-11-1875	Inauguração do Ramal Mogi-Mirim- Amparo .	
14-01-1878	Inauguração do prolongamento Mogi-Mirim- Casa Branca.	
16-08-1878	Inauguração do trecho Casa Branca- São Simão.	
30-07-1882	Inauguração do Ramal Mogi-Mirim- Penha do Rio do Peixe, hoje Itapira.	
23-11-1883	Inauguração do trecho São Simão- Ribeirão Preto, concluindo o trecho Casa Branca- Ribeirão Preto.	
1884	Tinha ponto terminal em São Simão.	
01-10-1886	Inauguração do Ramal para Poços de Caldas, em Minas Gerais.	
03-10-1886	Inauguração do trecho Ribeirão Preto- Batatais.	
05-04-1887	Inauguração do trecho até Franca.	
06-03-1888	Conclusão do trecho Franca- Jaguára, na margem do rio Grande.	
30-06-1889	Recebeu a incorporação da COMPANHIA RAMAL FÉRREO DO RIO	

¹⁶⁵ Fontes das informações: CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES- CGT, op. cit., 1960; CPTM- Companhia Paulista de Trens Metropolitanos; LEITE, op.cit.; MATOS, op.cit.; PINTO, op.cit.; TELLES, op.cit.; e pesquisas de campo.

	PARDO, responsável, em 1888, pela linha Casa Branca- São José do Rio Pardo, prolongada pela MOGIANA até Mocóca e Canoas.
Abril,1889	Penetrou em Minas Gerais, alcançando Uberaba.
15-04-1891	Seqüência do prolongamento de São J. do Rio Pardo- Mococa até Canoas.
15-10-1891	Inauguração do Ramal de Penha- Eleutério.
28-03-1892	Inauguração do Ramal de Silveiras- Serra Negra.
1952	Incorporada pelo Governo do Estado e não integrada ao patrimônio público.
1967	Recebe a transferência da São Paulo- Minas.
...	Incorporada à COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO.

RAMAIS da COMPANHIA MOGIANA	Origens / percursos
Ramais de AMPARO, SOCORRO e SERRA NEGRA	E.F. de JAGUARY- cerca de 32km de Campinas
Ramal de ITAPIRA	E.F. de MOGI-MIRI, km73; prolongou-se até Eleutério, na divisa de São Paulo e Minas Gerais, onde encontrou a ferrovia mineira.
Ramal de ESPÍRITO SANTO DO PINHAL	Cerca de 10km antes de Mogi-Guaçu.
Ramal de POÇOS DE CALDAS	Cascavel- atual Aguaí, no km125.
Ramal de VARGEM GRANDE	Estação de Lagoa Branca- 20km após Aguaí.
Ramal de MOCÓCA e CANOAS	40km além de Casa Branca e, através de sub-ramais, penetrou terras mineiras atingindo Guaxupé.
Articulação com o Ramal de PIRASSUNUNGA da PAULISTA.	Baldeação
Ramal de CAJURU	Santos Dumont, km 232.
Ramal de JATAÍ	São Simão, cerca de 20km após Santos Dumont.
Ramais de ARANTES e SERRANA	Cravinhos, km 287.
Ramal de SERTÃOZINHO	Ribeirão Preto.
Bifurcação de linhas: por Franca- passando por Brodowsky, e por Igarapava.	Pouco adiante de Ribeirão Preto; ao fim dos trajetos as linhas reuniam-se novamente, em Uberaba.

2.4.2. traçado geral da estrada no estado:

Trecho do *Mappa Geral das Estradas de Ferro em Tráfego no Território do Estado de São Paulo* Indicando as altitudes e distancias hilometricas das diversas estações 1901. A.A. Pinto, op.cit..

2.4.3. listagem das estações ferroviárias:

COMPANHIA MOGIANA DE ESTRADAS DE FERRO			
LINHA TRONCO			
Sentido: Campinas – Ribeirão Preto – Jaguará, MG		CMEF-	Bitola- 1,00m
CAMPINAS ¹⁶⁶		1. RIZA	
2. GUANABARA ¹⁶⁷		3. ANHUMAS	
4. PEDRO AMÉRICO	antiga Gety	5. CAVASCARI	
6. SOUZAS		7. TANQUINHO	
8. CARLOS GOMES		9. JAGUARIÚNA ¹⁶⁸	antiga Estação Jaguary
10. GUEDES	antiga Camanducaia	11. CRISTIANO OSÓRIO	
12. POSSE DE RESSACA	antiga Ressaca	13. ALFA	
14. CEL. MARTIM FRANCISCO		15. TUJUCUÉ	
16. MOGI-MIRIM ¹⁶⁹		17. MOGI-GUAÇU ¹⁷⁰	
18. IPÊ		19. ESTIVA	
20. URUTUBA		21. ORIÇANGA	
22. MOTTA PAES		23. MATTO SECO	
24. ASTRAPÉIA		25. AGUAÍ ¹⁷¹	antiga Cascavel
26. ENGENHEIRO MENDES		27. ORINDIÚVA	
28. MIRAGAIA		29. LAGOA BRANCA	antigas Lagoa / Ipaobi
30. JOAQUIM LIBÂNIO	antiga Cocais	31. CASA BRANCA ¹⁷²	
32. CORONEL CORRÊA		33. BALDEAÇÃO ¹⁷³	
34. BREJÃO	antiga Lage	35. CORONEL JOSÉ EGÍDIO	
36. TAMBAÚ		37. FAVEIRO	
38. CÓRREGO FUNDO		39. SANTOS DUMONT	antiga Glória
40. CERRADO		41. SUCURI	
42. CARRÃO	antiga Estação n. 1	43. SÃO SIMÃO	
44. EVANGELINA ¹⁷⁴	antiga Estação n. 4	45. BENTO QUIRINO	
46. CANAÃ	antiga Serra Azul	47. BETA	
48. TIBIRICÁ		49. CRAVINHOS	
50. BUENÓPOLIS		51. BONFIM PAULISTA	antiga Vila Bom Fim / Gaturamo
52. SANTA TEREZA		53. RIBEIRÃO PRETO ¹⁷⁵	
LINHA RIO GRANDE			
Sentido: Ribeirão Preto - Jaguará-MG		Bitola - 1,00m	
54. BARRAÇÃO ¹⁷⁶		55. FACHADA	

¹⁶⁶ A Estação de Campinas, pertencente à COMPANHIA PAULISTA, promovia a continuidade dos trilhos, estabelecendo a ligação com a primeira estação da COMPANHIA MOGIANA, a Estação de Guanabara. Articulação com a COMPANHIA RAMAL FÉRREO CAMPINEIRO- trajeto: Campinas-Cabras. Contato com a ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, através da Estação Guanabara.

¹⁶⁷ Articulação com a COMPANHIA CARRIL AGRÍCOLA FUNILENSE- trajeto: Guanabara- Burgo Campos Salles. Contato com a ESTRADA DE FERRO SOROCABANA.

¹⁶⁸ Articulação com o Ramal de Amparo- trajeto: Jaguariúna- Monte Alegre.

¹⁶⁹ Articulação com o Ramal da Penha- trajeto: Mogi-Mirim- Sapucahy.

¹⁷⁰ Articulação com o Ramal do Espírito Santo do Pinhal- trajeto: Mogi-Guaçu- Espírito Santo do Pinhal.

¹⁷¹ Entroncamento das linhas Aguaí- Poços de Caldas [Ramal de Caldas] e Campinas- Araguari.

¹⁷² Articulação com o Ramal do Rio Pardo- trajeto: Casa Branca- Canoas.

¹⁷³ Contato com a COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO.

¹⁷⁴ Contato com a ESTRADA DE FERRO SÃO PAULO E MINAS.

¹⁷⁵ Articulação com a COMPANHIA AGRÍCOLA FAZENDA DUMONT- trajeto: Ribeirão Preto Fazenda Dumont. Contato com a ESTRADA DE FERRO SÃO PAULO E MINAS.

56. ENTRONCAMENTO ¹⁷⁷	57. JURUCÊ antiga Sarandy
58. VISCONDE DO PARNAÍBA	59. BRODOSQUI antiga Engenheiro Brodowsky
60. CARIBÊ	61. BATATAIS
62. MACAÚBAS	63. BOA SORTE antiga Sapucaí-Mirim
64. MANDIRÚ	65. RESTINGA
66. FRANCA	67. CRISTAIS PAULISTA antigas Cristais / Guapuá
68. INDAIÁ	69. PEDREGULHO
70. CHAPADÃO antiga Monte Alto	71. IGACABA
72. IGUPOFA	73. RIFAINA
74. JAGUARA-MG	- - -

RAMAL DE AMPARO		CMEF-RA-
Sentido: Jaguari – Monte Alegre		Bitola- 1,00 m
JAGUARIUNA [linha tronco- 9] antiga Jaguar	1. PEDREIRA	
2. ARCADAS	3. COQUEIRO	
4. AMPARO ¹⁷⁸	5. TRÊS PONTES	
6. MONTE ALEGRE DO SUL	- - -	
RAMAL DAS SILVEIRAS		CMEF-RA-RS-
Sentido: Amparo – Serra Negra		Bitola- 0,60m
AMPARO - TRÊS PONTES - MONTE ALEGRE DO SUL	7. ALFERES RODRIGUES	
8. PANTALEÃO	9. BRUMADO	
10. SANTO ALEIXO	11. SERRA NEGRA	

RAMAL DE CAJURU		CMEF-RCj-
Sentido: Santos Dumont – Cajurú		Bitola- 1,00 m
SANTOS DUMONT [linha tronco- 39]	1. NHUMIRIM	
2. SANTA ROSA DE VITERBO	3. AMÁLIA	
4. CORREDEIRA	5. SAMPAIO MOREIRA	
6. CAJURÚ	- - -	

RAMAL DE CALDAS		CMEF-RC-
Sentido: Cascavel – Caldas		Bitola- 1,00 m
AGUAÍ [linha tronco- 25] antiga Cascavel	1. GIRIRE	
2. SÃO JOÃO DA BOA VISTA	3. BAIRRO ALEGRE	
4. ÁGUAS DA PRATA antiga Pratas	5. TAJÁ	
6. CASCATA	7. BAUXITA-MG	
8. POÇOS DE CALDAS-MG	- - -	

¹⁷⁶ Articulação com o Ramal do Sertãozinho- trajeto: Estação Barracão- Sertãozinho.

¹⁷⁷ Articulação com o Ramal de Santa Rita do Paraíso- trajeto: Entroncamento- Jussara.

¹⁷⁸ Articulação com o Ramal das Silveiras- trajeto: Amparo–Serra Negra.

RAMAL DO ESPÍRITO SANTO DO PINHAL		CMEF-RESP-
Sentido: Mogi-Guaçu – Espírito Santo do Pinhal		Bitola- 1,00 m
MOGI-GUAÇU [linha tronco- 17]	1. CONSELHEIRO LAURINDO	
2. NOVA LOUZÃ	MOTA PAES [linha tronco- 22]	
4. ESPÍRITO SANTO DO PINHAL	- - -	

RAMAL DE GUATAPARÁ		CMEF-RGt-
Sentido: Ribeirão Preto – Guatapar		Bitola- 1,00 m
RIBEIRÃO PRETO [linha tronco- 53]	1. SILVEIRA DO VAL	
2. JOAQUIM FIRMINO	3. FRANCISCO MAXIMILIANO	
4. DOMINGOS VILELA	5. MENDONÇAS	
6. MONTEIROS	GUATAPARÁ ¹⁷⁹ antiga Porto Guatapar	
RAMAL DE MONTEIROS		CMEF-RGt-RMon-
Sentido: Monteiros – Guatapar		Bitola- 1,00 m
MONTEIROS	1. ALBERTINA	
GUATAPARÁ antiga Porto Guatapar	- - -	

RAMAL DE GUAXUPÉ		CMEF-RGx-
Sentido: Ribeiro do Vale – Guaxupé-MG		Bitola- 1,00 m
RIBEIRO DO VALE [Ramal de Mocóca- 8]	1. DR. JOSÉ EUGÊNIO	
2. ITAIQUARA	3. MORAIS SALES	
4. JÚLIO TAVARES	5. GUAXUPÉ-MG	

RAMAL DE IGARAPAVA [Ramal de Santa Rita do Paraíso]		CMEF-RIg-
Sentido: Entroncamento – Jussara		Bitola- 1,00 m
ENTRONCAMENTO [linha tronco-56]	1. JARDINÓPOLIS	
2. CRESCIÚMA	3. URUPÊS	
4. CORONEL PEREIRA LIMA	5. GUAJUVIRA	
6. SALLES DE OLIVEIRA	7. ORLÂNDIA antiga Coronel Orlando	
8. JUSSARA	9. SÃO JOAQUIM DA BARRA	
10. PIONEIROS	11. GUARÁ	
12. ARACÊ	13. ITUVERAVA	
14. JAPUÉ	15. CANINDÉ	
16. INDERÊ	17. ARAMINA	
18. IGATI	- - -	
LINHA CATALÃO		
19. IGARAPAVA	20. CORONEL QUITO	

RAMAL DE ITAPIRA [Ramal da Penha]		CMEF-RIt-
Sentido: Mogi-Mirim - Eleutério - Sapucaí, MG		Bitola- 1,00m
MOGI-MIRIM [linha tronco- 16]	1. VERGEL	
2. ITAPIRA	3. BARÃO ATALIBA NOGUEIRA	
4. ELEUTÉRIO	5. SAPUCAÍ-MG ¹⁸⁰	

¹⁷⁹ Estação da COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO.

¹⁸⁰ Contato com a Rede Mineira de Viação Férrea.

RAMAL DE MOCÓCA		[Ramal do Rio Pardo]	CMEF-RM-
Sentido: Casa Branca – Canoas			Bitola- 1,00 m
CASA BRANCA	[linha tronco- 31]	1. CASA BRANCA	[estação p/ o Ramal]
2. ITOBI		3. ENGENHEIRO ROHE	
4. VILA COSTINA		5. PAULA LIMA	
6. SÃO JOSÉ DO RIO PARDO		7. ENGENHEIRO GOMIDE	
8. RIBEIRO DO VALE		9. VENERANDO	
10. COMENDADOR GUIMARÃES		11. MOCOCA	
12. CANÔAS		- - -	

RAMAL DE SERTÃOZINHO			CMEF-RSe-
Sentido: Barracão – Sertãozinho			Bitola- 1,00 m
BARRACÃO	[linha tronco- 54]	1. IRACEMA	
2. JÚLIO PONTES		3. SERTÃOZINHO	
4. FRANCISCO SCHMIDT		PONTAL ¹⁸¹	

RAMAL DE SOCORRO			CMEF-RSo-
Sentido: Monte Alegre do Sul - Socorro			Bitola- 1,00 m
MONTE ALEGRE DO SUL	[Ramal de Amparo- 6]	1. DR. CARLOS NORBERTO	
2. VISCONDE DE SOUTELO		3. SOCORRO	

RAMAL DE VARGEM GRANDE			CMEF-RVG-
Sentido: Lagoa Branca – Vargem Grande			Bitola- 1,00 m
LAGOA BRANCA	[linha tronco- 29]	1. VARGEM GRANDE DO SUL	

* * *

¹⁸¹ Estação da COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO; contato ferroviário.

ARTICULAÇÕES COM OUTRAS COMPANHIAS:

COMPANHIA RAMAL FÉRREO CAMPINEIRO		CRFC-
Sentido: Campinas – Cabras		Bitola- 0,60 m
CAMPINAS [estação da Cia. PAULISTA]	1. CAVALCANTI	
2. SOUZAS antiga Arraial dos Souzas	3. CEL. JOAQUIM EGYDIO ¹⁸²	
4. CAPOEIRA GRANDE	5. QUEDAS	
6. CABRAS	---	

RAMAL DE SANTA MARIA		RSM-
Sentido: Cel. Joaquim Egydio – Dr. Lacerda		Bitola- 0,60 m
CEL. JOAQUIM EGYDIO [Cia. RAMAL FÉRREO CAMPINEIRO- 3]	1. ALPES	
2. LACERDA	---	

COMPANHIA CARRIL AGRÍCOLA FUNILENSE		CCAF-
Sentido: Guanabara – Burgo Campo Salles		Bitola- 0,60 m
GUANABARA [linha tronco- 2]	1. JOSÉ PAULINO	
2. BURGO CAMPO SALLES	---	

COMPANHIA AGRÍCOLA FAZENDA DUMONT		CAFD-
Sentido: Ribeirão Preto – Fazenda Dumont		Bitola- 0,60 m
RIBEIRÃO PRETO [linha tronco- 53]	1. L. MIRANDA	
2. FAZENDA DUMONT	---	

ESTRADA DE FERRO SÃO PAULO E MINAS TRECHO DE SÃO PAULO		EFSPM-
Sentido: Bento Quirino- Antonio Justino		Bitola- 1,,00 m
BENTO QUIRINO [linha tronco- 45]	1. LOUZADÓPOLIS antigas Santa Maria / Santa Maria de São Paulo	
2. TAMANDUAZINHO	3. SERRA AZUL	
4. IPAÚNA antigas Serrinha de São Paulo / Serrinha	5. ÁGUAS VIRTUOSAS	
6. FRADINHOS	7. MANGUEIRO	
8. ALTINÓPOLIS	9. PIO ALVES antiga Congonhal	
10. COBIÇA	11. ANTONIO JUSTINHO	
RAMAL DE RIBEIRÃO PRETO		EFSPM-RRP-
Sentido: Ipaúna- Ribeirão Preto		Bitola- 1,,00 m
IPAÚNA ¹⁸³ [SPM]	1. CAPEVA antiga Martinópolis	
2. BIAGÍPOLIS antiga Figueira	3. QUILOMETRO 23	
4. EVANGELINA	5. USINA DE SÃO PAULO antiga Usina	
RIBEIRÃO PRETO [linha tronco- 53]	---	

¹⁸² Articulação com o Ramal de Santa Maria- trajeto: Cel. Joaquim Egydio- Dr. Lacerda.

¹⁸³ Estação [inaugurada em 1907] da SÃO PAULO E MINAS.

2.4.4. fichas de identificação das estações ferroviárias:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de RIZA		f. identificação: sb.CMEF-001
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 690 m	Distância: km 0.757	
Data construção: inauguração- 01-06-1910		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de GUANABARA		f. identificação: sb.CMEF-002
Localização: área central do município de Campinas, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 668 m	Distância: km 3.139	
Data construção: inauguração- 04-08-1894		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: sem uso [abandonada]

Fotos: 1998/ bem

1998/ bem

1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ANHUMAS		f. identificação: sb.CMEF-003
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 616 m	Distância: km 9.543	
Data construção: inauguração- 12-10-1926	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Foto: Condephaat- processo

Condephaat- processo

Obra: ESTAÇÃO FERROV. de PEDRO AMÉRICO antiga Gety		f. identificação: sb.CMEF-004
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 674 m	Distância: km 15.123	
Data construção: inauguração- 12-10-1926	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Foto: Condephaat- processo

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CAVASCARI		f. identificação: sb.CMEF-005
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude:		Distância:
Data construção:		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SOUZAS		f. identificação: sb.CMEF-006
Localização: distrito de Souzas, município de Campinas, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude:		Distância:
Data construção:		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de TANQUINHO		f. identificação: sb.CMEF-007
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 610 m		Distância: km 19.751
Data construção: inauguração- 12-10-1926		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Foto: Saguão da estação / Condephaat- processo

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CARLOS GOMES		f. identificação: sb.CMEF-008
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 604 m		Distância: km 26.728
Data construção: inauguração- 18-11-1929		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Foto: Condephaat- processo

Condephaat- processo

Condephaat- processo

Obra: ESTAÇÃO FERROV. de JAGUARIÚNA antiga Estação Jaguary		f. identificação: sb.CMEF-009
Localização: município de Jaguariúna, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 569 m	Distância: km 32.384	
Data construção: inauguração- 15-12-1945	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Fotos: 1996/ bem		1996/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de GUEDES antiga Camanducaia		f. identificação: sb.CMEF-010
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 573 m	Distância: km 40.401	
Data construção: inauguração- 15-12-1945	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CRISTIANO OSÓRIO		f. identificação: sb.CMEF-011
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 611 m	Distância: km 45.090	
Data construção: inauguração- 01-01-1939	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROV.de PONTE DE RESSACA antiga Ressaca		f. identificação: sb.CMEF-012
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 602 m	Distância: 50.841 km	
Data construção: inauguração- 28-08-1875	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ALFA		f. identificação: sb.CMEF-013
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 629 m	Distância: 56.606 km	
Data construção: inauguração- 03-10-1915	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROV. de CORONEL MARTIM FRANCISCO		f. identificação: sb.CMEF-014
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 588 m	Distância: km 61.713	
Data construção: inauguração- 06-12-1892	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de TUJUCUÊ		f. identificação: sb.CMEF-015
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 628 m	Distância: 67.093 km	
Data construção: inauguração- 10-11-1911	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de MOGI-MIRIM		f. identificação: sb.CMEF-016
Localização: município de Mogi-Mirim, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 611	Distância: km 72.759	
Data construção: inauguração- 27-08-1875	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: terminal ônibus urbano / depto.de Educação e Cultura do Município / espaço de feira – camelôs

Fotos: 1996/ bem

1996/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de MOGI-GUAÇU		f. identificação: sb.CMEF-017
Localização: município de Mogi-Guaçu, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 588 m	Distância: km 81.272	
Data construção: inauguração- 14-01-1878	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: biblioteca municipal, desde 1982

Fotos: 1996/ bem

1996/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de IPÊ		f. identificação: sb.CMEF-018
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 620 m	Distância: km 87.772	
Data construção: inauguração- 19-08-1897	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ESTIVA		f. identificação: sb.CMEF-019
Localização: final da avenida Adelia Caleffi Gerbi, município de Estiva Gerbi, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 593 m	Distância: km 94.140	
Data construção: inauguração- 1º edif.: 10-08-1897	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: 1º edif.- Delegacia de Polícia
Fotos: 1º edifício-	1998/ bem	2º edifício- 1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de URUTUBA		f. identificação: sb.CMEF-020
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 610 m	Distância: km 98.000	
Data construção: inauguração- 10-11-1911	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ORICANGA		f. identificação: sb.CMEF-021
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 686 m	Distância: km 104.595	
Data construção: inauguração- 01-04-1901	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de MOTA PAES		f. identificação: sb.CMEF-022
Localização: área rural do município de Espírito Santo do Pinhal, SP / Rodovia E.S.Pinhal - Mogi-Guaçu		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 758 m	Distância: km 109.212	
Data construção: inauguração- 01-10-1889	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária / até 1965, aprox.- estação ativa para cargas / 1975, aprox.- retirada dos trilhos .	Outros:	Atual: moradia
Fotos: 1998/ bem		1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de MATTO SECO		f. identificação: sb.CMEF-023
Localização: distrito de Mato Seco, município de Mogi-Guaçu, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 735 m	Distância: km 112.983	
Data construção: inauguração- 14-01-1878	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Obs.: área total c. 310,00 m2		

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ASTRAPÉIA		f. identificação: sb.CMEF-024
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 683 m	Distância: km 118.147	
Data construção: inauguração- 05-07-1912	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de AGUAÍ antiga Estação Cascavel		f. identificação: sb.CMEF-025
Localização: município de Aguaí, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 653 m	Distância: km 124.833	
Data construção: inauguração- 01-10-1886	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: estação ferroviária
Fotos: 1996/ bem		1996/ bem

Obra: EST. FERROVIÁRIA de ENGENHEIRO MENDES		f. identificação: sb.CMEF-026
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 590 m	Distância: km 132.566	
Data construção: inauguração- 14-01-1878	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ORINDIÚVA		f. identificação: sb.CMEF-027
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 627	Distância: km 139.187	
Data construção: inauguração- 01-07-1899	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de MIRAGAIA		f. identificação: sb.CMEF-028
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 723 m	Distância: km 145.238	
Data construção: inauguração- 05-07-1912	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: EST. FERROV. de LAGOA BRANCA antigas Lagoa / Ipaobi		f. identificação: sb.CMEF-029
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 703 m	Distância: km 150.138	
Data construção: inauguração- 19-09-1891	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROV. de JOAQUIM LIBÂNIO antiga Cocais		f. identificação: sb.CMEF-030
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 708 m	Distância: km 161.068	
Data construção: inauguração- 02-02-1948	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CASA BRANCA		f. identificação: sb.CMEF-031
Localização: Rua Aguai, município de Casa Branca, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 706 m	Distância: km 168.693 / [km 165.269 cf. inscr. Fachada- 1998]	
Data construção: 1951 [a 1ª estação da cidade, situada na Praça Rui Barbosa e datada de 1878, tornou-se a 1ª estação do Ramal de Mococa- ver f. identificação: sb.CMEF-RM-001]		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros: - - -	Atual: estação ferroviária p/ cargas
Fotos: 1998/ bem		1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CORONEL CORREA		f. identificação: sb.CMEF-032
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 671 m	Distância: km 184.509	
Data construção: inauguração- 02-12-1948	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de BALDEAÇÃO		f. identificação: sb.CMEF-033
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 689 m	Distância: km 190.075	
Data construção: inauguração- 01-06-1913	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de BREJÃO antiga Lage		f. identificação: sb.CMEF-034
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 706 m	Distância: km 194.230	
Data construção: inauguração- 16-08-1882	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CORONEL JOSÉ EGYDIO		f. identificação: sb.CMEF-035
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 819 m	Distância: km 198.175	
Data construção: inauguração- 25-09-1898	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de TAMBAÚ		f. identificação: sb.CMEF-036
Localização: município de Tambaú, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 697 m	Distância: km 206.046	
Data construção: inauguração- 08-10-1887	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de FAVEIRO		f. identificação: sb.CMEF-037
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 824 m	Distância: km 215.079	
Data construção: inauguração- 01-10-1901	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CÔRREGO FUNDO		f. identificação: sb.CMEF-038
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 733 m	Distância: km 223.369	
Data construção: inauguração- 16-08-1882	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra:ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SANTOS DUMONT antiga Glória		f. identificação: sb.CMEF-039
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 755 m	Distância: km 231.825	
Data construção: inauguração- 01-08-1898	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CERRADO		f. identificação: sb.CMEF-040
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 742 m	Distância: km 238.125	
Data construção: 31-12-1892	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SUCURI		f. identificação: sb.CMEF-041
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 696 m	Distância: km 246.471	
Data construção: inauguração- 01-07-1899	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CARRÃO antiga Estação n.1		f. identificação: sb.CMEF-042
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude:		Distância:
Data construção: inauguração- 01-08-1888		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SÃO SIMÃO		f. identificação: sb.CMEF-043
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 632 m		Distância: km 255.063
Data construção: inauguração- 16-08-1882		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra:ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de EVANGELINA antiga Estação n.4		f. identificação: sb.CMEF-044
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude:		Distância:
Data construção:		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de BENTO QUIRINO		f. identificação: sb.CMEF-045
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 590 m		Distância: km 259.082
Data construção: inauguração- 21-10-1902		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CANAÃ antiga Serra Azul		f. identificação: sb.CMEF-046
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude:		Distância: km
Data construção: inauguração-		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de BETA		f. identificação: sb.CMEF-047
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 616 m		Distância: km 273.004
Data construção: inauguração- 01-04-1913		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de TIBIRIÇÁ		f. identificação: sb.CMEF-048
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 688 m		Distância: km 279.054
Data construção: inauguração- 15-06-1892		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CRAVINHOS		f. identificação: sb.CMEF-049
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 782 m	Distância: km 286.731	
Data construção: inauguração- 23-11-1883	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de BUENÓPOLIS		f. identificação: sb.CMEF-050
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 723 m	Distância: km 291.082	
Data construção: inauguração- 12-12-1897	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de BONFIM PAULISTA Antigas Vila Bom Fim / Gaturamo		f. identificação: sb.CMEF-051
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 564 m	Distância: km 300.466	
Data construção: inauguração- 28-07-1882	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SANTA TEREZA		f. identificação: sb.CMEF-052
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 542 m	Distância: km 306.863	
Data construção: inauguração- 15-11-1896	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de RIBEIRÃO PRETO		f. identificação: sb.CMEF-053
Localização: município de Ribeirão Preto, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 517 m	Distância: km 312.525	
Data construção: inauguração- 23-11-1883 1893 ?	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Foto: c.1910/ Horizonte Geográfico, op.cit., p.52

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de BARRACÃO		f. identificação: sb.CMEF-054
Localização: Av. D. Pedro I esquina c/ rua Rio Grande do Sul, bairro Ipiranga, munic. de Ribeirão Preto, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 517 m	Distância: km 314.264	
Data construção: inauguração- 01-06-1900	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Obs.: estrutura- concreto / área total c. 260,00 m2		

Foto: c.1980/ arquivo Condephaat

c.1980/ arquivo Condephaat

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de FACHADA		f. identificação: sb.CMEF-055
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 532 m	Distância: km 320.810	
Data construção: inauguração- 01-08-1911	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ENTRONCAMENTO		f. identificação: sb.CMEF-056
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 505 m	Distância: km 327.086	
Data construção: inauguração- 01-06-1900	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de JURUCÊ antiga Sarandy		f. identificação: sb.CMEF-057
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude:	Distância: km	
Data construção:	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: EST. FERROVIÁRIA de VISCONDE DO PARNAÍBA		f. identificação: sb.CMEF-058
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 712 m	Distância: km 336.069	
Data construção: inauguração- 03-10-1886	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de BRODOSQUI Antiga Engenheiro Brodowski		f. identificação: sb.CMEF-059
Localização: município de Brodosqui, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 848 m	Distância: km 345.206	
Data construção: inauguração- 05-09-1894	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: Casa da Cultura de Brodosqui
Obs.: área c. 93,48 m2		

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CARIBÊ		f. identificação: sb.CMEF-060
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 884 m	Distância: km 352.031	
Data construção: inauguração- 01-07-1940	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de BATATAIS		f. identificação: sb.CMEF-061
Localização: município de Batatais, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 880 m	Distância: km 359.945	
Data construção: 1939	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de MACAÚBAS		f. identificação: sb.CMEF-062
Localização: município de Batatais, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 761 m	Distância: km 375.831	
Data construção: inauguração- 01-06-1899	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Obsa.: área total c. 212,80 m2		

Obra: ESTAÇÃO FERROV. de BOA SORTE antiga Sapucaí-Mirim		f. identificação: sb.CMEF-063
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 669 m	Distância: km 389.161	
Data construção: inauguração- 01-06-1899	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de MANDIRU		f. identificação: sb.CMEF-064
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 665 m	Distância: km 395.439	
Data construção: inauguração- 01-04-1901	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de RESTINGA		f. identificação: sb.CMEF-065
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 887 m	Distância: km 404.567	
Data construção: inauguração- 24-06-1897	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de FRANCA		f. identificação: sb.CMEF-066
Localização: município de Franca, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 994 m	Distância: km 416.461	
Data construção: 1939	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Foto: 1939/ arquivo Condephaat

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CRISTAIS PAULISTA antiga Cristais / Guapuá		f. identificação: sb.CMEF-067
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 982 m	Distância: km 431.888	
Data construção: inauguração- 01-09-1900	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de INDAIÁ		f. identificação: sb.CMEF-068
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 1.046 m	Distância: km 446.369	
Data construção: inauguração- 05-03-1888	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PEDREGULHO		f. identificação: sb.CMEF-069
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 1.031 m	Distância: km 455.639	
Data construção: inauguração- 14-08-1900	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CHAPADÃO antiga Monte Alto		f. identificação: sb.CMEF-070
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 1.004 m	Distância: km 461.835	
Data construção: inauguração- 05-03-1888	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de IGAÇABA		f. identificação: sb.CMEF-071
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 711 m	Distância: km 477.789	
Data construção: inauguração- 01-12-1899	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de IGUPOFA		f. identificação: sb.CMEF-072
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude:	Distância: km	
Data construção:	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de RIFAINA		f. identificação: sb.CMEF-073
Localização: município de Rifaina, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 535 m	Distância: km 490.256	
Data construção: inauguração- 05-03-1888	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de JAGUARÁ-MG		f. identificação: sb.CMEF-074
Localização: município de Jaguará, MG		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana		
Altitude: 519 m	Distância: km 502.962	
Data construção: inauguração- 05-03-1888	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

* * *

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PEDREIRA		f. identificação: sb.CMEF-RA-001
Localização: município de Pedreira, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Amparo		
Altitude: 584 m	Distância: km 42.669	
Data construção: inauguração- 15-11-1875	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ARCADAS		f. identificação: sb.CMEF-RA-002
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana - Ramal de Amparo		
Altitude: 630 m	Distância: km 51.895	
Data construção: inauguração- 15-11-1875	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de COQUEIRO		f. identificação: sb.CMEF-RA-003
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Amparo		
Altitude:	Distância:	
Data construção:	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de AMPARO		f. identificação: sb.CMEF-RA-004
Localização: município de Amparo, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Amparo		
Altitude: 657 m	Distância: km 62.207	
Data construção: inauguração- 15-11-1875 [obras prováveis entre 1885 e 1889]		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Foto: 1995/ Prefeitura Municipal de Amparo		1995/ Prefeitura Municipal de Amparo

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de TRÊS PONTES		f. identificação: sb.CMEF-RA-005
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Amparo - Ramal das Silveiras		
Altitude: 685 m	Distância: km 69.843	
Data construção: inauguração- 02-03-1890		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROV. de MONTE ALEGRE DO SUL		f. identificação: sb.CMEF-RA-006
Localização: município de Monte Alegre do Sul, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Amparo		
Altitude: 734 m	Distância: km 79.735	
Data construção: inauguração- 02-03-1890		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROV. de ALFERES RODRIGUES		f. identificação: sb.CMEF-RARS-007
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Amparo / Ramal das Silveiras		
Altitude:	Distância:	
Data construção:		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PANTALEÃO		f. identificação: sb.CMEF-RARS-008
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Amparo / Ramal das Silveiras		
Altitude:		Distância:
Data construção:		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Foto: Horizonte Geográfico, op.cit., p.55

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de BRUMADO		f. identificação: sb.CMEF-RARS-009
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Amparo / Ramal das Silveiras		
Altitude:		Distância:
Data construção:		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SANTO ALEIXO		f. identificação: sb.CMEF-RARS-010
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Amparo / Ramal das Silveiras		
Altitude:		Distância:
Data construção:		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SERRA NEGRA		f. identificação: sb.CMEF-RARS-011
Localização: município de Serra Negra, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Amparo / Ramal das Silveiras		
Altitude:		Distância:
Data construção:		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

* * *

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de NHUMIRIM		f. identificação: sb.CMEF-RCj-001
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Cajurú		
Altitude: 777 m		Distância: km 241.745
Data construção: inauguração- 18-07-1910		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROV. de SANTA ROSA DE VITERBO		f. identificação: sb.CMEF-RCj-002
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Cajurú		
Altitude: 734 m	Distância: km 247.025	
Data construção: inauguração- 10-05-1910	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de AMÁLIA		f. identificação: sb.CMEF-RCj-003
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Cajurú		
Altitude: 605 m	Distância: km 253.998	
Data construção: inauguração- 11-11-1911	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CORREDEIRA		f. identificação: sb.CMEF-RCj-004
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Cajurú		
Altitude: 598 m	Distância: km 264.517	
Data construção: inauguração- 01-07-1912	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SAMPAIO MOREIRA		f. identificação: sb.CMEF-RCj-005
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Cajurú		
Altitude: 709 m	Distância: km 275.701	
Data construção: inauguração- 15-09-1912	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CAJURÚ		f. identificação: sb.CMEF-RCj-006
Localização: município de Cajurú, SP.		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Cajurú		
Altitude: 766 m	Distância: km 290.929	
Data construção: inauguração- 08-12-1912	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

* * *

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de GIRIRE		f. identificação: sb.CMEF-RC-001
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Caldas		
Altitude: 662 m	Distância: km 139.528	
Data construção: inauguração- 01-10-1901	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: EST. FERROV. de SÃO JOÃO DA BOA VISTA		f. identificação: sb.CMEF-RC-002
Localização: área central do município de São João da Boa Vista, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Caldas		
Altitude: 729 m	Distância: km 154.245	
Data construção: inauguração- 01-10-1886	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: estação ferroviária
Obs.: edifício térreo / alvenaria de tijolos / 1.459,00 m2		

Fotos: 1996/ bem

1996/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de BAIRRO ALEGRE		f. identificação: sb.CMEF-RC-003
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Caldas		
Altitude: 755 m	Distância: km 162.076	
Data construção: inauguração- 15-11-1910	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FER. de ÁGUAS DA PRATA antiga Estação Pratas		f. identificação: sb.CMEF-RC-004
Localização: Rua Dr. Brandão, área central do município de Águas da Prata, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Caldas		
Altitude: 818 m	Distância: km 167.285	
Data construção: inauguração- 1º edif.: 01-10-1886	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: estação ferroviária- percurso turístico P.Caldas- Á.Prata
Fotos: 1916/ Condephaat- guichê n.00670/ 96		1918/ Condephaat- guichê n.00670/ 96

E: 1ª estação; D, ao fundo: casa de fazenda

1º plano: 1ª estação; ao fundo: 1º armazém de comércio

1996/ bem

1996/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de TAJÁ		f. identificação: sb.CMEF-RC-005
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Caldas		
Altitude: 1.096 m	Distância: km 178.393	
Data construção: inauguração- 24-11-1930	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CASCATA		f. identificação: sb.CMEF-RC-006
Localização: município de Águas da Prata, SP, divisas com o território de Minas Gerais		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Caldas		
Altitude: 1.209 m	Distância: km 182.535	
Data construção: inauguração- 01-10-1886	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: edifício fechado / aparentemente sem uso

Fotos: 1998/ bem

1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de BAUXITA-MG		f. identificação: sb.CMEF-RCmg-007
Localização: distrito de Bauxita, município de Poços de Caldas, MG		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Caldas		
Altitude: 1.239 m	Distância: km 190.242	
Data construção: inauguração- 11-01-1945	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Obs.: alvenaria de tijolos / área total c. 160,00 m2		

Obra: ESTAÇÃO FERROV. de POÇOS DE CALDAS-MG		f. identificação: sb.CMEF-RCmg-008
Localização: Avenida João Pinheiro, área central do município de Poços de Caldas, MG		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Caldas [Cia. Mogiana, em terras mineiras]		
Altitude: 1.186 m	Distância: km 200.041	
Data constr.: 1º edif.- inauguração- 01-10-1886; substituído pelo existente	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: estação de trem percurso turístico P. Caldas- Águas da Prata / Guarda Mirim Municipal / bar / loja de artesanato
Obs.: alvenaria de tijolos / área total c. 1350,00 m2		

Fotos: 1º edifício, em 1910/ coleção AMRaeffray Barbosa

2º edifício/ atual

1996/ bem

2º edifício/ atual

1996/ bem

2º edifício/ atual

1996/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROV. de CONSELHEIRO LAURINDO		f. identificação: sb.CMEF-RESP-001
Localização: área rural do município de Mogi-Guaçu, SP / acesso pela Estrada Vicinal Antonio Joaquim de Moura Andrade, a partir da Rodovia Espírito Santo do Pinhal - Mogi-Guaçu		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal do Espírito Santo do Pinhal		
Altitude: 692 m	Distância: km 90.074	
Data construção: inauguração- 01-10-1889	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: moradia

Fotos: 1998/ bem

1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de NOVA LOUZÃ		f. identificação: sb.CMEF-RESP-002
Localização: área rural do município de Mogi-Guaçu, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal do Espírito Santo do Pinhal		
Altitude: 693 m	Distância: km 100.497	
Data construção: inauguração- 01-10-1889	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: moradia

Fotos: 1998/ bem

1998/ bem

Obra: EST. FERROV. de ESPÍRITO SANTO DO PINHAL		f. identificação: sb.CMEF-RESP-004
Localização: Avenida Nove de Julho, área central do município de Espírito Santo do Pinhal, SP / antigo leito dos trilhos: Rua Armando Bueno de Paiva [defronte: estação rodoviária da cidade]		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal do Espírito Santo do Pinhal		
Altitude: 836 m	Distância: km 117.510	
Data construção: inauguração- 01-10-1889	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: área comercial- Cooperativa dos Cafeicultores da Região de Pinhal Ltda.

Fotos: 1998/ bem

1998/ bem

* * *

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SILVEIRA DO VAL		f. identificação: sb.CMEF-RGt-001
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Guataporã		
Altitude: 624 m	Distância: km 310.020	
Data construção: inauguração- 30-03-1913	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de JOAQUIM FIRMINO		f. identificação: sb.CMEF-RGt-002
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Guataporã		
Altitude: 672 m	Distância: km 321.060	
Data construção: 30-03-1913	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROV.de FRANCISCO MAXIMILIANO		f. identificação: sb.CMEF-RGt-003
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Guataporã		
Altitude: 584 m	Distância: km 329.046	
Data construção: inauguração- 30-03-1913	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de DOMINGOS VILELA		f. identificação: sb.CMEF-RGt-004
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Guatapar		
Altitude: 558 m	Distância: km 338.962	
Data construção: inauguração- 30-03-1913	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de MENDONAS		f. identificação: sb.CMEF-RGt-005
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Guatapar		
Altitude: 601 m	Distância: km 350.009	
Data construção: inauguração- 01-10-1912	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de MONTEIROS		f. identificação: sb.CMEF-RGt-006
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Guatapar		
Altitude: 617 m	Distância: km 360.238	
Data construção: inauguração- 01-06-1912	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ALBERTINA		f. identificação: sb.CMEF-RGt-RMon-001
Localização: município de Albertina, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Guatapar / Ramal de Monteiro		
Altitude: 519 m	Distância: km 321.772	
Data construção: inauguração- 03-05-1914	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

* * *

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de DR. JOSÉ EUGÊNIO		f. identificação: sb.CMEF-RGx-001
Localização: município de São José do Rio Pardo, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Guaxupé		
Altitude: 730 m	Distância: km 220.644	
Data construção: inauguração- 01-08-1909	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Obs.: edifício térreo / alvenria de tijolos / área total c. 301,00 m2		

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ITAIQUARA		f. identificação: sb.CMEF-RGx-002
Localização: município de Tapiratiba, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Guaxupé		
Altitude: 727 m	Distância: km 228.741	
Data construção: inauguração- 01-06-1903	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Obs.: edifício térreo / área total c. 572,00 m2		

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de MORAIS SALES		f. identificação: sb.CMEF-RGx-003
Localização: município de Tapiratiba, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Guaxupé		
Altitude: 772 m	Distância: km 239.402	
Data construção: inauguração- 15-09-1903	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Obs.: edifício térreo / área total c. 160,00 m2		

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de JÚLIO TAVARES		f. identificação: sb.CMEF-RGx-004
Localização: município de Tapiratiba, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Guaxupé		
Altitude: 787 m	Distância: km 245.562	
Data construção: inauguração- 01-04-1904	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Obs.: edifício térreo / área total c. 176,00 m2		

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de GUAXUPÉ-MG		f. identificação: sb.CMEF-RIg-020
Localização: município de Guaxupé, MG		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Guaxupé [Cia. Mogiana, em terras mineiras]		
Altitude: 821 m	Distância: km 259.376	
Data construção: inauguração- 15-05-1904	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

* * *

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de JARDINÓPOLIS		f. identificação: sb.CMEF-RIg-001
Localização: município de Jardinópolis, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Igarapava [Ramal de Santa Rita do Paraíso]		
Altitude: 585 m	Distância: km 335.642	
Data construção: inauguração- 01-08-1899	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CRESCIÚMA		f. identificação: sb.CMEF-RIg-002
Localização: município de Cresciúma, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Igarapava [Ramal de Santa Rita do Paraíso]		
Altitude: 529 m	Distância: km 345.644	
Data construção: inauguração- 01-06-1900	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de URUPÊS		f. identificação: sb.CMEF-RIg-003
Localização: município de Urupês, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Igarapava [Ramal de Santa Rita do Paraíso]		
Altitude: 618 m	Distância: km 350.475	
Data construção: inauguração- 12-10-1919	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: EST. FERROV. de CORONEL PEREIRA LIMA		f. identificação: sb.CMEF-RIg-004
Localização: município de Sales de Oliveira, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Igarapava [Ramal de Santa Rita do Paraíso]		
Altitude: 533 m	Distância: km 359.011	
Data construção: inauguração- 01-06-1910	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Obs.: edifício térreo / estrutura- metálica / área total c. 48,00 m2		

Obra: ESTAÇÃO FERROV. de GUAIVIRA ant. Guayuvia		f. identificação: sb.CMEF-RIg-005
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Igarapava [Ramal de Santa Rita do Paraíso]		
Altitude: 565 m	Distância: km 366.282	
Data construção: inauguração- 01-07-1900	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SALLES DE OLIVEIRA		f. identificação: sb.CMEF-RIg-006
Localização: município de Salles de Oliveira, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Igarapava [Ramal de Santa Rita do Paraíso]		
Altitude: 715 m	Distância: km 375.744	
Data construção: inauguração- 01-07-1900	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: EST. FERROV. de ORLÂNDIA antiga Cel. Orlando		f. identificação: sb.CMEF-RIg-007
Localização: município de Orlandia, SP.		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Igarapava [Ramal de Santa Rita do Paraíso]		
Altitude: 660 m	Distância: km 383.898	
Data construção: inauguração- 25-12-1901	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de JUSSARA		f. identificação: sb.CMEF-RIg-008
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Igarapava [Ramal de Santa Rita do Paraíso]		
Altitude: 770 m	Distância: km 392.884	
Data construção: inauguração- 25-12-1901	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: EST. FERROV. de SÃO JOAQUIM DA BARRA		f. identificação: sb.CMEF-RIg-009
Localização: município de São Joaquim da Barra, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Igarapava [Ramal de Santa Rita do Paraíso]		
Altitude: 619 m	Distância: km 402.568	
Data construção: inauguração- 18-03-1912	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PIONEIROS		f. identificação: sb.CMEF-RIg-010
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Igarapava [Ramal de Santa Rita do Paraíso]		
Altitude: 574 m	Distância: km 414.514	
Data construção: inauguração- 01-11-1902	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de GUARÁ		f. identificação: sb.CMEF-RIg-011
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Igarapava [Ramal de Santa Rita do Paraíso]		
Altitude: 569 m	Distância: km 424.258	
Data construção: inauguração- 01-08-1903	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ARACÊ		f. identificação: sb.CMEF-RIg-012
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Igarapava [Ramal de Santa Rita do Paraíso]		
Altitude: 677 m	Distância: km 430.486	
Data construção: inauguração- 12-10-1919	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ITUVERAVA		f. identificação: sb.CMEF-RIg-013
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Igarapava [Ramal de Santa Rita do Paraíso]		
Altitude: 631 m	Distância: km 438.339	
Data construção: inauguração- 01-08-1903	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de JAPUÉ		f. identificação: sb.CMEF-RIg-014
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Igarapava [Ramal de Santa Rita do Paraíso]		
Altitude: 517 m	Distância: km 454.104	
Data construção: inauguração- 23-08-1917	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CANINDÉ		f. identificação: sb.CMEF-RIg-015
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Igarapava [Ramal de Santa Rita do Paraíso]		
Altitude: 580 m	Distância: km 461.476	
Data construção: inauguração- 01-11-1914	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de INDERÊ		f. identificação: sb.CMEF-RIg-016
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Igarapava [Ramal de Santa Rita do Paraíso]		
Altitude: 588 m	Distância: km 468.196	
Data construção: inauguração- 01-11-1904	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ARAMINA		f. identificação: sb.CMEF-RIg-017
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Igarapava [Ramal de Santa Rita do Paraíso]		
Altitude: 612 m	Distância: km 474.998	
Data construção: inauguração- 01-03-1905	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de IGATI		f. identificação: sb.CMEF-RIg-018
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Igarapava [Ramal de Santa Rita do Paraíso]		
Altitude: 662 m	Distância: km 484.605	
Data construção: inauguração- 12-10-1919	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de IGARAPAVA		f. identificação: sb.CMEF-RIg-019
Localização: município de Igarapava, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Igarapava [Linha Catalão]		
Altitude: 577 m	Distância: km 488.759	
Data construção: inauguração- 03-10-1915	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CORONEL QUITO		f. identificação: sb.CMEF-RIg-020
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Igarapava [Linha Catalão]		
Altitude: 501 m	Distância: km 495.323	
Data construção: inauguração- 01-03-1921	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

* * *

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de VERGEL		f. identificação: sb.CMEF-RI-001
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Itapira [Ramal da Penha]		
Altitude: 637 m	Distância: km 82.579	
Data construção: 1939	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ITAPIRA		f. identificação: sb.CMEF-RI-002
Localização: Praça João Sarkis Filho 135, área central do município de Itapira,SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Itapira [Ramal da Penha]		
Altitude: 629 m	Distância: km 92.858	
Data construção: 1939	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: função cultural- Circolo Italo-Brasiliano

Fotos: 1998/ bem

1998/ bem

Obra: EST. FERROV. de BARÃO ATALIBA NOGUEIRA		f. identificação: sb.CMEF-RI-003
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Itapira [Ramal da Penha]		
Altitude: 622 m	Distância: km 108.586	
Data construção: inauguração- 15-10-1891	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ELEUTÉRIO		f. identificação: sb.CMEF-RI-004
Localização: município de Eleutério, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Itapira [Ramal da Penha]		
Altitude: 676 m	Distância: km 118.994	
Data construção: inauguração- 15-10-1881	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SAPUCAÍ-MG		f. identificação: sb.CMEF-RI-005
Localização: município de Sapucaí, MG		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Itapira [Ramal da Penha]		
Altitude: 663 m	Distância: km 124.578	
Data construção: inauguração- 01-08-1898	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

* * *

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CASA BRANCA		f. identificação: sb.CMEF-RM-001
Localização: Praça Rui Barbosa, área central do município de Casa Branca, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Mococa [Ramal do Rio Pardo]		
Altitude: 716 m	Distância: km 174.364	
Data construção: inauguração- 14-01-1878	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária [com a execução do Ramal do Rio Pardo tornou-se a 1ª estação do trajeto; novo edifício, inaugurado em 1951, ocupou seu lugar junto à linha tronco da Mogiana]. Função ferroviária até 1982, aprox.	Outros: permaneceu abandonado entre 1982-1996, aproxim.	Atual: Prefeitura Municipal [desde 1996, aprox.] / Casa da Cultura Ganymedes José / Museu Histórico e Pedagógico Alfredo e Afonso de Taunay

Fotos: 1998/ bem

1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ITOBI		f. identificação: sb.CMEF-RM-002
Localização: Praça Anita Garibaldi, área central do município de Itobi, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Mococa [Ramal do Rio Pardo]		
Altitude: 652 m	Distância: km 187.941	
Data construção: inauguração- 01-09-1896 [inscrição cx.d'água: "Officinas Companhia Mogiana '1901'"]	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: Polícia Militar

Fotos: 1998/ bem

1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ENGENHEIRO RÖHE		f. identificação: sb.CMEF-RM-003
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Mococa [Ramal do Rio Pardo]		
Altitude:	Distância:	
Data construção:	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de VILLA COSTINA		f. identificação: sb.CMEF-RM-004
Localização: município de São José do Rio Pardo, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Mococa [Ramal do Rio Pardo]		
Altitude: 736 m	Distância: km 196.023	
Data construção: inauguração- 05-03-1895	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Obs.: edifício térreo / alvenaria de tijolos / área total c. 288,00 m2		

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PAULA LIMA		f. identificação: sb.CMEF-RM-005
Localização: município de São José do Rio Pardo, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Mococa [Ramal do Rio Pardo]		
Altitude: 703 m	Distância: km 203.169	
Data construção: inauguração- 14-06-1914	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Obs.: edifício térreo / alvenaria de tijolos / área total c. 564,00 m 2		

Obra: ESTAÇÃO FERROV. de SÃO JOSÉ DO RIO PARDO		f. identificação: sb.CMEF-RM-006
Localização: Rua Curupaiti, área central do município de São José do Rio Pardo, SP [defronte situa-se a estação ferroviária da cidade]		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Mococa [Ramal do Rio Pardo]		
Altitude: 675 m	Distância: km 208.311	
Data construção: inauguração- 31-07-1889	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: função cultural/lazer-'Nicolândia' [inauguração 05-11-1995- Prefeitura Municipal; Depto. Turismo]
Obs.: edifício térreo / alvenaria de tijolos / área c. 332,00 m2		

Fotos: 1998/ bem

1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ENGENHEIRO GOMIDE		f. identificação: sb.CMEF-RM-007
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Mococa [Ramal do Rio Pardo]		
Altitude:	Distância:	
Data construção:	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de RIBEIRO DO VALE		f. identificação: sb.CMEF-RM-008
Localização: município de São João do Rio Pardo, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Mococa [Ramal do Rio Pardo]		
Altitude: 688 m	Distância: km 214.879	
Data construção: inauguração- 01-11-1904	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Obs.: edifício térreo / alvenaria de tijolos / área total c.175,00 m ²		

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de VENERANDO		f. identificação: sb.CMEF-RM-009
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Mococa [Ramal do Rio Pardo]		
Altitude: 749 m	Distância: km 221.263	
Data construção: inauguração- 01-08-1909	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: EST. FERROV. de COMENDADOR GUIMARÃES		f. identificação: sb.CMEF-RM-010
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Mococa [Ramal do Rio Pardo]		
Altitude: 772 m	Distância: km 230.640	
Data construção: inauguração- 18-03-1890	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de MOCOCA		f. identificação: sb.CMEF-RM-011
Localização: município de Mococa, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Mococa [Ramal do Rio Pardo]		
Altitude: 640 m	Distância: km 238.068	
Data construção: inauguração- 18-03-1890	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Foto: s.d./ arquivo Condephaat

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CANÔAS		f. identificação: sb.CMEF-RM-012
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Mococa [Ramal do Rio Pardo]		
Altitude: 573 m	Distância: km 244.957	
Data construção: inauguração- 15-04-1890	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de IRACEMA		f. identificação: sb.CMEF-RSe-001
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Sertãozinho		
Altitude: 609 m	Distância: km 325.634	
Data construção: inauguração- 01-08-1889	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de JÚLIO PONTES		f. identificação: sb.CMEF-RSe-002
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Sertãozinho		
Altitude: 603 m	Distância: km 333.150	
Data construção: inauguração- 18-07-1910	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SERTÃOZINHO		f. identificação: sb.CMEF-RSe-003
Localização: município de Sertãozinho, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Sertãozinho		
Altitude: 555 m	Distância: km 337.831	
Data construção: inauguração- 01-08-1889	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROV. de FRANCISCO SCHMIDT		f. identificação: sb.CMEF-RSe-004
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Sertãozinho		
Altitude: 514 m	Distância: km 347.402	
Data construção: inauguração- 25-11-1906	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROV. de DR. CARLOS NORBERTO		f. identificação: sb.CMEF-RS-001
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Socorro		
Altitude: 830 m	Distância: km 89.132	
Data construção: inauguração- 01-08-1908	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROV. de VISCONDE DE SOUTELO		f. identificação: sb.CMEF-RA-002
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Socorro		
Altitude: 835 m	Distância: km 94.347	
Data construção: inauguração- 01-08-1908	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SOCORRO		f. identificação: sb.CMEF-RA-003
Localização: município de Socorro, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Socorro		
Altitude: 740 m	Distância: km 111.872	
Data construção: inauguração- 21-04-1909	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROV. de VARGEM GRANDE DO SUL		f. identificação: sb.CMEF-RVG-001
Localização: Avenida Antonio Bolonha [antigo leito dos trilhos], área central do município de Vargem Grande do Sul, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Mogiana – Ramal de Vargem Grande		
Altitude: 691 m	Distância: km 169.581	
Data construção: inauguração- 01-09-1909	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros: Mecânica / Serralheria	Atual: edifício fechado / sem uso
Fotos: 1998/ bem		1998/ bem

ARTICULAÇÕES COM OUTRAS COMPANHIAS:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CAVALCANTI		f. identificação: sb.CRFC-001
Localização:		
Linha férrea: Companhia Ramal Férreo Campineiro		
Altitude:	Distância:	
Data construção:	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SOUZAS antiga Arraial de Souza		f. identificação: sb.CRFC-002
Localização: distrito de Souza, município de Campinas, SP		
Linha férrea: Companhia Ramal Férreo Campineiro		
Altitude:	Distância:	
Data construção:	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROV. de CEL. JOAQUIM EGYDIO		f. identificação: sb.CRFC-003
Localização: distrito de Joaquim Egydio, município de Campinas, SP		
Linha férrea: Companhia Ramal Férreo Campineiro		
Altitude:	Distância:	
Data construção:	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CAPOEIRA GRANDE		f. identificação: sb.CRFC-004
Localização:		
Linha férrea: Companhia Ramal Férreo Campineiro		
Altitude:		Distância:
Data construção:		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de QUEDAS		f. identificação sb.CRFC-005
Localização:		
Linha férrea: Companhia Ramal Férreo Campineiro		
Altitude:		Distância:
Data construção:		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CABRAS		f. identificação: sb.CRFC-006
Localização:		
Linha férrea: Companhia Ramal Férreo Campineiro		
Altitude:		Distância:
Data construção:		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

* * *

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ALPES		f. identificação: sb.CRFC-RSM-001
Localização:		
Linha férrea: Companhia Ramal Férreo Campineiro – Ramal de Santa Maria		
Altitude:		Distância:
Data construção:		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de LACERDA Dr. Lacerda		f. identificação: sb.CRFC-RSM-002
Localização:		
Linha férrea: Companhia Ramal Férreo Campineiro – Ramal de Santa Maria		
Altitude:		Distância:
Data construção:		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

* * *

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de JOSÉ PAULINO		f. identificação: sb.CCAF-001
Localização:		
Linha férrea: Companhia Carril Agrícola Funilense		
Altitude:		Distância:
Data construção:		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROV. de BURGO CAMPO SALLES		f. identificação: sb.CCAF-002
Localização:		
Linha férrea: Companhia Carril Agrícola Funilense		
Altitude:		Distância:
Data construção:		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

* * *

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de L. MIRANDA		f. identificação: sb.CAFD-001
Localização:		
Linha férrea: Companhia Agrícola Fazenda Dumont		
Altitude:	Distância:	
Data construção:	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de FAZENDA DUMONT		f. identificação: sb.CAFD-002
Localização:		
Linha férrea: Companhia Agrícola Fazenda Dumont		
Altitude:	Distância:	
Data construção:	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

* * *

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de LOUZADÓPOLIS antigas Sata Maria / Santa Maria de São Paulo		f. identificação: sb.EFSPM-001
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro São Paulo e Minas		
Altitude: 635 m	Distância: km 6.540	
Data construção:	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de TAMANDUAZINHO		f. identificação: sb.EFSPM-002
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro São Paulo e Minas		
Altitude: 573 m	Distância: km 12.700	
Data construção:	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SERRA AZUL		f. identificação: sb.EFSPM-003
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro São Paulo e Minas		
Altitude: 612 m	Distância: km 22.165	
Data construção: inauguração- 1905	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de IPAÚNA antigas Serrinha / Serrinha de São Paulo		f. identificação: sb.EFSPM-004
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro São Paulo e Minas		
Altitude: 579 m	Distância: km 33.412	
Data construção: inauguração- 1907	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ÁGUAS VIRTUOSAS		f. identificação: sb.EFSPM-005
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro São Paulo e Minas		
Altitude: 582 m	Distância: km 46.000	
Data construção: inauguração- 1950	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de FRADINHOS		f. identificação: sb.EFSPM-006
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro São Paulo e Minas		
Altitude: 682 m	Distância: km 58.157	
Data construção: inauguração- 1946	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de MANGUEIRO		f. identificação: sb.EFSPM-007
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro São Paulo e Minas		
Altitude: 777 m	Distância: km 70.000	
Data construção:	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ALTINÓPOLIS		f. identificação: sb.EFSPM-008
Localização: município de Altinópolis, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro São Paulo e Minas		
Altitude: 882 m	Distância: km 75.940	
Data construção: inauguração- 1909	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PIO ALVES antiga Congonhal		f. identificação: sb.EFSPM-009
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro São Paulo e Minas		
Altitude: 789 m	Distância: km 86.080	
Data construção: inauguração- 1909	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de COBIÇA		f. identificação: sb.EFSPM-010
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro São Paulo e Minas		
Altitude: 700 m	Distância: km 96.319	
Data construção: inauguração- 01-08-1927	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ANTONIO JUSTINO		f. identificação: sb.EFSPM-011
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro São Paulo e Minas		
Altitude: 834 m	Distância: km 102-924	
Data construção: inauguração- 1924	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

* * *

Obra:ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CAPEVA antiga Martinópolis		f.identificação: sb.EFSPM-RRP-001
Localização: município de Serrana, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro São Paulo e Minas - Ramal de Ribeirão Preto		
Altitude: 516 m	Distância: km 42.099	
Data construção: inauguração- 1928	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Obs.: edifício térreo / alvenaria de tijolos / área total c. 116,80 m2		

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de BIAGÍPOLIS antiga Figueira		f.identificação: sb.EFSPM-RRP-002
Localização: município de Serrana, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro São Paulo e Minas - Ramal de Ribeirão Preto		
Altitude:	Distância: km 45.587	
Data construção: inauguração- 1928	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:
Obs.: edifício térreo / alvenaria de tijolos / área total c. 70,07 m2		

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de QUILÔMETRO 23		f.identificação: sb.EFSPM-RRP-003
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro São Paulo e Minas - Ramal de Ribeirão Preto		
Altitude: 507 m	Distância: km 54.334	
Data construção: inauguração- 1928	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de EVANGELINA		f.identificação: sb.EFSPM-RRP-004
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro São Paulo e Minas - Ramal de Ribeirão Preto		
Altitude: 572 m	Distância: km 63.164	
Data construção: inauguração- 1928	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de USINA DE SÃO PAULO antiga Usina		f.identificação: sb.EFSPM-RRP-005
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro São Paulo e Minas - Ramal de Ribeirão Preto		
Altitude: 537 m	Distância: km 71.512	
Data construção: inauguração- 1928	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

* * *

2.5. RAMAL DE SÃO PAULO- ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL ¹⁸⁴

2.5.1. quadro sintético – cronológico:

Antecedentes-	ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II ¹⁸⁵	Bitola- 1,60 m
Objetivo: Partindo da cidade do Rio de Janeiro, transpor a Serra do Mar e dividir-se em dois ramais: rumo à Cachoeira, em terras paulistas, e ao Porto Novo do Cunha, limites das províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais.		
Incentivadores: Francisco José Teixeira Leite- Barão de Vassouras, Joaquim José Teixeira Leite e Dr. Caetano Furquim de Almeida. [financiaram estudos, contratados com os engenheiros ingleses irmãos Warring e posteriormente entregues ao governo imperial, para implantação de ferrovia na região entre o Rio de Janeiro e o rio Paraíba do Sul].		
Ponto inicial: Estação do Campo- junto ao Campo da Aclamação [Campo de Santana; Praça da República]- localização decidida pelos engenheiros ingleses Lane e Austin e que obrigou a demolição da antiga igreja de Sant'Ana.		
Notas:		
1ª Seção: trecho da baixada Rio de Janeiro - Belém [Japeri]: 62km de extensão.		
- Estudos dos 16km iniciais: engenheiro francês Pedro Taulois [1º orçamento para obra ferroviária brasileira].		
Técnicos envolvidos:		
- Christopher Bagot Lane; Charles E. Austin; engenheiros franceses Poirsin e Marchoud; e o belga Vlemineux.		
- 1º engenheiro da Companhia: major João Baptista de Castro Moraes Antas, depois substituído pelo major Thomaz da Silva Paranhos.		
- Engenheiro fiscal do governo: inglês Christopher Bagot Lane.		
- Fiscalizadores da execução: engenheiros coronel F. Carneiro de Campos e major Thomaz da Silva Paranhos.		
- Inspetores de tráfego: 1º- engenheiro capitão Horácio da Gama Moret; 2º- engenheiro major Francisco Primo de Souza Aguiar; 3º- capitão João Ernesto Viriato de Medeiros.		
- Empreiteiro: inglês Edward Price.		
- Engenheiro do empreiteiro: inglês Charles E. Austin.		
2ª Seção: trecho da Serra do Mar- transposta a serra, ocorre a bifurcação da linha rumo a São Paulo [Ramal de São Paulo] e Minas Gerais [Linha do Centro].		
- Estudos não aceitos: engenheiros Charles E. Austin e Marchoud.		
- Projeto construído: com base nos estudos realizados por Charles F.M. Garnett. ¹⁸⁶		
- Empreiteiros: norte-americanos, vencedores de concorrência internacional- Roberts, Harvey & Co.		
- Engenheiros norte-americanos: Charles F.M. Garnett [estudos e projeto da linha], major Andrew Ellison Jr. E William Ellison [ajudantes], William Milnor Roberts, John Whitaker, John Lawson, M.W. Chandler, Jacob Humbird, R. Hayden, Mutemberg e		

¹⁸⁴ Fontes das informações: BEM, Sueli de. *Estrada de Ferro Central do Brasil- Ramal de São Paulo- Pré-Inventário*. São Paulo, 1977, FAUUSP- Trabalho Programado para o Curso de Mestrado; CGT, op.cit., 1960; CONDEPHAAT, documentos vários dos arquivos do SCCR e Centro de Documentação; MATOS, op.cit., 1974; MAUÁ, op.cit.1987; PESSOA, op.cit., 1902; PINTO, op.cit., 1902; SILVA, op. cit., 1988; TELLES, op.cit., 1984; e pesquisas de campo.

¹⁸⁵ Obra de engenharia das mais importantes; estrada mais extensa, de maior movimento e, desde o princípio, a mais rentável.

¹⁸⁶ Sobre autoria do projeto executado na implantação da 2ª Seção da D. PEDRO II, ver nota de referência, neste volume.

<p>Fisk. Destaque para os irmãos Andrew e William Ellison; e William M. Roberts.</p> <p>- Engenheiros brasileiros: 1º tenente Antonio Maria de Oliveira Bulhões, Francisco Pereira Passos, Honório Bicalho, Carlos Alberto Morsing [sueco de nascimento e graduado em engenharia pelo Brasil], Herculano Velloso Ferreira Penna, João Gomes do Val, Henrique Scheid, Jerônimo Luís Ribeiro, J.R. Gamboa, Joaquim Miguel Ribeiro Lisboa, Nicolau Rodrigues dos Santos, Domingos Gonçalves de Oliveira, Severino Antônio das Chagas, Augusto Tievet, Luiz da Rocha Dias, Geraldo Gama Bentes, Firmo José de Mello e Antonio Augusto Fernandes Pinheiro.</p> <p><u>Ramal de São Paulo:</u> Barra do Piraí - Cachoeira [hoje Cachoeira Paulista]: 157km de extensão.</p> <p><u>Linha do Centro:</u></p> <p>- 3ª Seção: Barra do Piraí- Três Rios: 89km de extensão.</p> <p>- 4ª Seção: Três Rios- Juiz de Fora: 78km de extensão.</p> <p>- 5ª Seção: Juiz de Fora- Conselheiro Lafayette: 187km.</p> <p>- 6ª Seção: Conselheiro Lafayette em diante.</p>	
Data:	Fato:
31-10-1835	Lei Feijó- intenção de ligação férrea do Rio de Janeiro às capitais de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia: para alcançar o Rio Grande do Sul, a estrada passaria obrigatoriamente por São Paulo.
1839	Thomas Cockrane propôs estrada de ferro para ligação Rio de Janeiro- Vale do Paraíba. Organização da IMPERIAL COMPANHIA DE ESTRADA DE FERRO.
Maior,1840	Lei Provincial autoriza o 1º projeto da estrada até a Vila de Iguaçu.
1850	O engenheiro Charles E. Austin teria sido contratado pelo Marquês de Barbacena para realização de estudos e projeto da estrada Rio de Janeiro- Vale do Paraíba, elaborado até Belém.
1853	Contrato assinado em Londres para construção da ESTRADA DE FERRO D.PEDRO II.
09-05-1855	Decreto n.1.594, fazendo cumprir os termos do Decreto n.641 [26-06-1852], retomou os planos de construção da D. PEDRO II aprovação dos estatutos da COMPANHIA DE ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II e determinação de sua organização no Rio de Janeiro, com capital de 38.000 contos e privilégio exclusivo de 90 anos; foi-lhe transferido o contrato assinado com o técnico inglês Edward Price, para construção da 1ª Seção da estrada. 1º Presidente da Companhia: engenheiro Christiano B. Ottoni.
11-06-1855	Início das obras da 1ª Seção, com previsão de inauguração em 1857.
1855-1858	Período de execução da 1ª Seção: São Cristóvão- Belém.
Jan.1856	Apresentação de estudos para implantação da 2ª Seção, elaborados pelo engenheiro inglês Charles E. Austin [então empreiteiro de E. Price] e pelo engenheiro Marchoud - não aceitos pela Companhia.
	Engenheiro 1º tenente Antonio Maria de Oliveira Bulhões: encarregado pela Companhia da organização do trabalho de exploração da Serra do Mar para implantação da 2ª Seção.
Set.1856	Chegou ao Brasil o engenheiro norte-americano cel. Charles F. M. Garnett, para assumir o cargo de engenheiro-chefe e elaborar os estudos da 2ª Seção. Acompanhavam-no os engenheiros ajudantes irmãos major Andrew Ellison e William Ellison. Contratação dos norte-americanos sugerida pelo Visconde de Inhomirim e defendida pelo presidente da Companhia, o engenheiro

	Christiano B. Ottoni, interessado na técnica construtiva conhecida dos técnicos e já experimentada nos EUA ¹⁸⁷ .
1856	Início dos trabalhos exploratórios por Garnett para execução da 2ª Seção.
Agosto1857	Engenheiro Garnett concluiu relatório definindo o traçado relativo ao trecho de transposição da Serra do Mar até o ponto de bifurcação para São Paulo e Minas Gerais.
Abril1858	Formalização do contrato com os engenheiros norte-americanos.
Agosto1858	Início das obras para a construção da linha da 2ª Seção.
1858	Inauguração da Estação de Queimados.
1858	Aprovação do 1º regulamento brasileiro de operação ferroviária: <i>Regulamento Provisório de Tráfego e Custeio</i> .
1858	Intenções de construção do ramal Estação Central- Prainha [Praça Mauá], com suporte para contato com a navegação.
20-02-1859	Grave acidente no trecho Maxambomba [Nova Iguaçu]- Queimados: descarrilhamento de locomotiva provocou mortes do engenheiro capitão Horácio da Gama Moret e do empreiteiro inglês Isaac Howard.
1859	Instalação das primeiras oficinas, próximo à Estação do Campo. Engenheiro-chefe da conservação do material rodante: tenente da marinha Carlos Braconnot, depois substituído pelo engenheiro francês Poirsin. Chefia do tráfego: belga Vleminex.
1859	Eng. chefe para o Ramal de São Paulo: Andrew Ellison- relatório com resultados da exploração Além Paraíba-MG: chefiada pelo eng. John Lawson; exploração rumo à Cachoeira-SP: chefiada pelo eng. Theodoro Moreno.
1860	Revisão do traçado Cachoeira- Barra do Pirai- Três Rios. Direção: engenheiros M. W. Chandler e Carlos Alberto Morsing.
1861	Inauguração do serviço de trens de subúrbio: Estação do Campo- Sapopemba [Deodoro]
Julho1863	Inauguração da Estação de Rodeio [Paulo de Frontin].
Agosto1864	Inauguração das estações de Mendes e Barra do Pirai- conclusão da 2ª Seção.
	Participação do geólogo Charles F. Hartt nos estudos geológicos e paleontológicos e na realização das obras de implantação do Túnel Grande, em trecho da 2ª Seção.
Julho1865	Governo Imperial encampou a Companhia, diante das dificuldades financeiras e necessidades de conclusão da estrada de ferro. Na ocasião, o tráfego funcionava até Vassouras [km128-3ª Seção] e havia trilhos assentados até Desengano [Barão de Juparanã; km132-3ª Seção]. Engenheiro-chefe- americano William Ellison; 'ajudantes de 1ª classe': brasileiros Jerônimo Luiz Ribeiro e J. R. Gamboa, e os americanos R. Hayden e R. A. Haberman.
1865	Conclusão da Ponte do Desengano- 170m de extensão e 7,2m de largura.
1865	Conclusão da Ponte do Paraíso- 190m de extensão.
Dez.1865	Inauguração do Túnel Grande- túnel n.12 do trajeto da 2ª Seção; 2.238m de extensão e 5,8m de altura; sob empreitada de Jacob Humbird.
1866	Conclusão da Ponte da Boa Vista- 234m de extensão.
1867	Chegou a Entre Rios [Três Rios]
1867	Estudos realizados por Alexandre Hehl para o Ramal do Porto Novo [trecho original do traçado Três Rios - Além Paraíba].
Junho1866- março1867	Comissão chefiada pelo engenheiro John Whitaker estudou opções de percurso para prosseguimento da linha após Juiz de Fora.

¹⁸⁷ Ver capítulo referente à história das ferrovias, nesta pesquisa.

Inícios1868	Conclusão do relatório pelo engenheiro Whitaker, para o prolongamento da linha, com descrição de 4 alternativas e indicação daquela referente à João Aires, realizando trajeto semelhante ao 'caminho colonial'.
Out.1867	Inauguração da Estação de Três Rios: trecho da 3ª Seção.
1869	Engenheiro-chefe: brasileiro Antonio Maria de Oliveira Bulhões; 1º engenheiro: norte-americano William Ellison.
1869	Revisão do Ramal de São Paulo- engenheiro João Gomes do Val: melhoria de condições técnicas para implantação da linha.
1869	Revisão do traçado Três Rios- Além Paraíba: engenheiro Francisco Pereira Passos: alterações para o trecho original do Ramal de Porto Novo.
Fev.1869	Conclusão dos estudos sobre prolongamento da linha na passagem do Alto da Mantiqueira, pelo engenheiro brasileiro Francisco Pereira Passos.
Nov.1869-1871	Execução de novas oficinas de manutenção de material rodante no Engenho de Dentro, no Rio de Janeiro. Organização e direção: engenheiro José Carlos de Bulhões Ribeiro.
1870	Construído novo edifício para a Estação do Campo, ponto inicial da estrada, no Rio de Janeiro - autor do projeto: engenheiro Rademaker Grunewald.
1870	Conclusão de relatório para prolongamento da linha ferroviária de Barra do Piraí no sentido das margens do rio Grande, realizado pelo engenheiro brasileiro Antonio Maria de Oliveira Bulhões.
1870-1871	Estudo comparativo das alternativas de prolongamento da linha por João Aires e por Piratininga, realizados pelos engenheiros Antonio Augusto Fernandes Pinheiro e Joaquim Miguel Ribeiro Lisboa e indicativo das vantagens daquele por João Aires.
1871	Chegou a Porto Novo do Cunha.
Set.1871	Inauguração da Estação de Barra Mansa: princípios do RAMAL DE SÃO PAULO.
Dez.1871	Construção de linha auxiliar da ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II, até Cascadura.
Agosto1872	Inauguração da Estação de Divisa [Floriano]: RAMAL DE SÃO PAULO.
1873	Conclusão da Ponte de Resende- 140m de comprimento.
Junho1873	Inauguração da Estação de Boa Vista [Engenheiro Passos]: RAMAL DE SÃO PAULO.
1873	Engenheiro-chefe: Firmo José de Mello; 1º engenheiro: Antonio Augusto Fernandes Pinheiro.
1874	Conclusão da Ponte de Lavrinhas- 68m de extensão.
1875	Prosseguimento da Linha Auxiliar da Estrada de Ferro D. Pedro II, de Cascadura até Sapopemba [Deodoro].
1875	Conclusão da Ponte de Cachoeira- 112m de extensão [ou 117m; posição 264 + 729.20km - conforme inscrição no local] ¹⁸⁸

¹⁸⁸ Conforme inscrição no local, verificado em pesquisa de campo [julho1996]. Sobre o rio Paraíba, no km 264, com três vãos, um central de 42m.0 e outros de 35.0m cada um [...] As superestructuras metallicas da grande ponte da Cachoeira [...] foram feitas nas officinas da Ponta d'Areia, em Nictheroy. Cf. Paula PESSOA, op.cit., 1902, p.398. O Estaberecimento da Ponta D'Areia, transformado posteriormente em Companhia, foi iniciativa industrial de Irineu Evangelista de Souza, barão e visconde de Mauá e, tendo por finalidade a fundição do ferro e a produção de peças e maquinários, visou atingir também

Julho1875	Inauguração da Estação de Cachoeira, então pertencente ao município paulista de Lorena e hoje município de Cachoeira Paulista: conclusão do trecho inicial do RAMAL DE SÃO PAULO.
1874-1875	Construção do trecho referente a 4ª Seção: Três Rios- Juiz de Fora.
1875	Projeto do engenheiro brasileiro Jorge Rademaker Grunewald para execução do Viaduto do Retiro, na 4ª Seção- 108m de extensão, 25m de altura máxima.
Após 1876	Início das obras para continuidade da linha a partir de Juiz de Fora.
1876	Engenheiro-chefe: Antônio Augusto Monteiro de Barros.
Fev.1877	Inauguração da Estação de Palmira [Santos Dumont].
Fev.1879	Inauguração de iluminação elétrica na Estação do Campo, no Rio de Janeiro: saguão de entrada e plataformas. 1ª Instalação elétrica permanente realizada no país-projeto e execução do engenheiro Raymundo Duarte.
Junho1880	Inauguração da Estação de Barbacena.
Out.1881	Inauguração da Estação de Carandaí.
1881	Engenheiro-chefe: José Ewbank da Câmara.
1881	Dirigia as oficinas do Engenho de Dentro, no Rio de Janeiro, o engenheiro Carlos Conrado de Niemeyer.
Julho1883	Comissão estudou possibilidades de execução de linha auxiliar para a 2ª Seção, entre o Rio de Janeiro e o Vale do Paraíba. Integrantes: engenheiros Francisco de Paula Bicalho, André G. Paulo de Frontin e Carlos Conrado Niemeyer.
Dez.1883	Inauguração da Estação de Conselheiro Lafayette - km462 - ponta de trilhos até 1886, quando foram retomadas as obras para alcançar Itabirito.
1885	Engenheiro-chefe: Francisco Lobo Leite Pereira.
Nov.1885	Resolvido por decreto a redução da bitola da linha para 1.0m após a Estação de Conselheiro Lafayette.
1866	Era chefe da 2ª Seção da Estrada o engenheiro Amarílio de Vasconcellos.
Julho1887	Inauguração da Estação de Itabirito.
1888	Autorização de explorações e estudos para sequência da linha até Pirapora, nas margens do rio São Francisco.
1884-julho1889	Execução do Ramal de Ouro Preto: Estação de Miguel Burnier-Ouro Preto. 42km de extensão. Direção das obras: engenheiro Henrique Eduardo Hargreaves; auxiliares: Antônio Augusto Saraiva, Gabriel Osório de Almeida e Miran Latif.
Após 1889	Com a proclamação da República recebeu a denominação de ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL.
1890	Incorporação da COMPANHIA SÃO PAULO E RIO DE JANEIRO.
Fev.1891	Inauguração da Estação de Sabará.
Abril1893	Inauguração da Estação de Santa Luzia.
Set.1896	Inauguração da Estação de Sete Lagoas - km 684.
1896	Execução de terceira Linha Auxiliar da ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II, até Cascadura; prolongamento da Segunda Linha Auxiliar da Estrada, de Sapopemba até Belém [Japeri]; elaborado projeto de duplicação da linha da Serra do Mar, até Barra do Piraí.
1898	Ampliação da Estação do Campo, no Rio de Janeiro: totalizou 5 plataformas e 11 linhas; fixou-se cobertura de metal, com 156m de extensão e desenho em arco, sobre 72 colunas de ferro fundido, e somando área de 12.579m2.
1947	Integrada à Rede Ferroviária Federal, criada pela Lei n.3.115, de 16-03-1947.

interesses da construção naval. Próspera nos seus primeiros treze anos [aproximadamente], após grande incêndio e sérios prejuízos financeiros consequentes, fechou suas portas para reabri-las pouco depois e logo encerrar definitivamente suas atividades.

* * *

COMPANHIA SÃO PAULO E RIO DE JANEIRO	
Objetivo: ligar São Paulo ao Rio de Janeiro, assentando trilhos desde a capital da província de São Paulo até os trilhos da D. PEDRO II, parados na cidade paulista de Cachoeira.	Bitola original- 1,00 m Bitola padronizada- 1.60m [harmonia com D. PEDRO II]
Organizadores: Barão Homem de Mello e Dr. Clemente Falcão Filho.	
Denominações da estrada: ESTRADA DE FERRO SÃO PAULO E RIO DE JANEIRO, conhecida como ESTRADA DO NORTE DE SÃO PAULO; e, RAMAL DE SÃO PAULO DA ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL.	
Projeto: autor-	
Execução:	
Data:	Fato:
02-03-1872	Decreto autorizando a organização da COMPANHIA SÃO PAULO E RIO DE JANEIRO para construção da linha férrea São Paulo- Rio de Janeiro, passando pelas cidades de Mogi das Cruzes, Jacareí, São José dos Campos, Caçapava, Taubaté, Pindamonhangaba, Guaratinguetá, Lorena e Cachoeira.
	Termos do contrato: concessão, por parte da província, de privilégio para a construção da estrada até Cachoeira e respectivo uso pelo prazo de 90 anos; zona protegida de ocupação em faixas de 31km ao longo de ambas as margens do leito ferroviário; e garantia de juros de 7% sobre um capital de 10.655:000\$000 de réis.
06-11-1875	Inauguração do trecho Capital da província de São Paulo- Mogi das Cruzes.
02-07-1876	Conclusão do trecho Mogi das Cruzes- Jacareí.
01-08-1876	Conclusão do trecho Jacareí- São José dos Campos.
01-10-1876	Conclusão do trecho São José dos Campos- Caçapava.
27-12-1876	Conclusão do trecho Caçapava- Taubaté.
18-01-1877	Conclusão do trecho Taubaté- Pindamonhangaba.
13-05-1877	Conclusão do trecho Pindamonhangaba- Guaratinguetá.
08-06-1877	Os trilhos chegaram a Cachoeira, completando 231km de extensão de estrada.
	Junção das ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II com a COMPANHIA SÃO PAULO E RIO DE JANEIRO.
Até 1888	Não apresentou lucros financeiros.
1890	Resgate da Companhia pelo Governo Federal Provisório e incorporação à ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL, tornando-se o RAMAL DE SÃO PAULO DA ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL.

* * *

SUB-RAMAL de BANANAL		EFCB-SubBa-
Objetivo: ligação Bananal- Barra Mansa, para escoamento da produção de café de Bananal e região.		Bitola- 1,00 m
Obras iniciais: contratadas com José Leite de Figueiredo.		
Conclusão das obras: comendador José de Aguiar Valim e D. Domiciana de Almeida Valim.		
Projeto: autor-		
Execução:		
Técnicos envolvidos: engenheiro José Caetano Horta Barbosa e Machado da Costa.		
Data:	Fato:	
03-05-1880	Decreto concedendo à José Leite de Figueiredo a implantação da ligação Bananal- Barra Mansa.	
1880	Constituída a COMPANHIA ESTRADA DE FERRO BANANAL, objetivando a ligação Bananal- Barra Mansa, para encontrar a RIO- SÃO PAULO.	
02-11-1882	Alteração do decreto anterior permitindo o entroncamento na Estação Saudade [menos de 3,0 km de Barra Mansa] e não em Barra Mansa.	
Out.1888	Chegada da estação ferroviária à Bananal, encomendada provavelmente à firma belga FORGES D'AISEAU.	
01-01-1889	Inauguração do ramal férreo para tráfego provisório de passageiros e cargas; extensão 28 km [11 km em São Paulo e 17 km no Rio de Janeiro].	
1918	Tornou-se propriedade da União e foi incorporado à ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL. Pouco mais tarde: desativado.	

* * *

CIA. DE ESTRADA DE FERRO DE RESENDE A BOCAINA		CEFRB-
Trajeto: Estação do Formoso- Fazenda do Rodeio-RJ; concretizando parte de intenções da COMPANHIA DE ESTRADA DE FERRO DE RESENDE A AREIAS, interessada no percurso Areais-S.José do Barreiro-Resende-RJ, entroncando-se com a ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II.		Bitola-
Data:	Fato:	
15-08-1891	Inauguração do trecho ferroviário Formoso- São José do Barreiro.	
	Fundiu-se com a COMPANHIA VIAÇÃO RIO SÃO PAULO	
1894	Venda, em praça pública, da linha Suruby- Barreiro.	

* * *

2.5.2. traçado geral da estrada no território paulista:

Mapa Geral das Estradas de Ferro em Tráfego no Território do Estado de São Paulo Indicando as altitudes e distancias hilometricas das diversas estações 1901 A.A. Pinto, op.cit.

2.5.3. listagem das estações ferroviárias: ¹⁸⁹

RAMAL de SÃO PAULO da ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL		
Sentido: Capital província de São Paulo- Rio de Janeiro		EFCB-RSP- Bitola original- 1,00 m Bitola unificada- 1,60 m
1. ROOSEVELT antiga	ESTAÇÃO DO NORTE	
3. CLEMENTE FALCÃO	antiga Estação do Norte p/ cargas	
5. CARLOS DE CAMPOS	antiga Quinta Parada	
7. VILA MATILDE	antiga Guayauna	
9. ARTUR ALVIM	PENHA	
11. XV DE NOVEMBRO	PATRIARCA	
13. LAJEADO	ITAQUERA	
15. POÁ	GUAIANASES	
17. SUZANO	antigas Lajeado / Carvalho de Araújo	
19. BRÁS CUBAS	FERRAZ DE VASCONCELOS	
21. ENGENHEIRO CESAR DE SOUZA	CALMON VIANA	
23. LUIZ CARLOS	JUNDIAPEBA	
25. SÃO SILVESTRE	antiga Santo Ângelo	
27. JACAREÍ	MOGI DAS CRUZES	
29. SÃO JOSÉ DOS CAMPOS	SABAÚNA	
31. EUGÊNIO DE MELO	GUARAREMA	
33. ENGENHEIRO SÁ E SILVA	BOM JESUS	
35. TAUBATÉ ¹⁹⁰	LIMOEIRO	
37. PINDAMONHANGABA	ENGENHEIRO MARTINS GUIMARÃES	
39. MOREIRA CÉSAR	CAÇAPAVA	
41. APARECIDA DO NORTE	QUIRIRIM	
antiga Aparecida	ENGENHEIRO COTRIM	
43. ENGENHEIRO NEIVA	CORUPUTUBA	
45. CANNAS	ROSEIRA	
antigas Canas / Agente Cunha Barbosa	GUARATINGUETÁ	
47. EMBAÚ	LORENA ¹⁹¹	
49. LAVRINHAS	CACHOEIRA PAULISTA	
51. INSPETOR OTACÍLIO	antigas Cachoeira / Valparaíba	
antiga KM 233	CRUZEIRO ¹⁹²	
	VILA QUEIMADA	
	QUELUZ	

SUB-RAMAL de BANANAL - Estado do Rio de Janeiro		EFCB-RSP-SubBa-
Sentido: Saudade - Bananal		Bitola- 1, 00 m
SAUDADE	HARMONIA	
SANTO ANTONIO	CAFUNDÓ	
ASTRÉA	1. RIALTO	
2. GLÓRIA	3. TRÊS BARRAS	
4. BANANAL ¹⁹³	- - -	

¹⁸⁹ Para as estações localizadas na Grande São Paulo, ver Jurgen Richard LANGENBUCH. *A Estruturação da Grande São Paulo - estudo de geografia urbana*. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia. Departamento de Documentação e Divulgação Geográfica e Cartográfica, 1971.

¹⁹⁰ Ponto inicial do Sub-Ramal de Tremembé.

¹⁹¹ Ponto inicial do Sub-Ramal de Piquete.

¹⁹² Entroncamento com a REDE MINEIRA DE VIAÇÃO FÉRREA.

¹⁹³ Ligada à ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL através do Sub-Ramal de Bananal.

SUB-RAMAL de PIQUETE		EFCB-RSP-SubPq-
Sentido: Lorena- Piquete		Bitola- 1,60 m
LORENA [Ramal de São Paulo- 44]	1. PONTE DO PARAÍBA	
2. ANGELINA	3. CORONEL BARREIROS	
4. FRANCISCO RAMOS	5. BELA VISTA	
6. PIQUETE	- - -	

SUB-RAMAL de TREMEMBÉ		EFCB-RSP-SubTr-
Sentido: Taubaté- Tremembé		Bitola- 1,60m
TAUBATÉ [Linha tronco- 35]	1. TREMEMBÉ	

VARIANTE DE POÁ		EFCB-RSP-VP-
Sentido: Calmon Viana- Sebastião Gualberto		Bitola- 1,60m
CALMON VIANA [Ramal de São Paulo-16]	1. ARACARÉ	
2. ITAQUAQUECETUBA	3. ENGENHEIRO MANOEL FEIO	
4. ITAIM	5. SÃO MIGUEL PAULISTA antigas São Miguel / Baquirivu	
6. COMENDADOR ERMELINO	7. ENGENHEIRO GOULART	
8. ENGENHEIRO TRINDADE	9. AGENTE CÍCERO	
ENGENHEIRO SEBASTIÃO GUALBERTO [linha tronco- 4]	- - -	

* * *

ESTRADA DE FERRO CAMPOS DO JORDÃO		EFCJ-
Sentido: Pindamonhangaba- Campos do Jordão		Bitola-
PINDAMONHANGABA [Ramal de São Paulo- 37]	1. SÃO JUDAS TADEU	
2. EXPEDICIONÁRIA antiga Bom Sucesso	3. PIRACUAMA	
4. EUGÊNIO LEFÈVRE	5. RENÓPOLIS	
6. SAPÉ antiga KM 35	7. CACIQUE antiga Lageado	
8. CAMPOS DO JORDÃO antiga Abernèssia	9. EMÍLIO RIBAS antiga Campos do Jordão	

* * *

2.5.2. fichas de identificação das estações ferroviárias:

Obra: ESTAÇÃO ROOSEVELT antiga ESTAÇÃO DO NORTE		f. identificação: sb.EFCB-RSP-001
Localização: bairro do Brás, município de São Paulo, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo		
Altitude: 1º edifício- 726.050 m / edif. exist.- 731m	Distância: 1º edif.- km 496 / edif. exist.- km 499.153	
Data construção: inauguração 1º edif. - 06-11-1875	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros: - -	Atual: 1º edif.- demolido; edif. atual- estação ferroviária
Fotos: 1903/ A.A.Pinto, op. cit., p.181		1912 / Arquivo DPH/SMC

Obra: ESTAÇÃO F. ENGENHEIRO SÃO PAULO Antiga NORTE p/ cargas		f. identificação: sb.EFCB-RSP-002
Localização: município de São Paulo, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo		
Altitude: 738 m	Distância: 497.314	
Data construção: inauguração- 10-09-1920	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros: - -	Atual: estação ferroviária

Obra: ESTAÇÃO F. CLEMENTE FALCÃO Antiga Quarta Parada		f. identificação: sb.EFCB-RSP-003
Localização: município de São Paulo, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo		
Altitude: 746 m	Distância: km 496.212	
Data construção: 1934	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros: - - -	Atual:

Obra: ESTAÇÃO F. ENGENHEIRO SEBASTIÃO GUALBERTO Antiga Quinta Parada		f. identificação: sb.EFCB-RSP-004
Localização: município de São Paulo, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo		
Altitude: 738 m	Distância: km 493.019	
Data construção: 1934	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros: - - -	Atual:

Obra: ESTAÇÃO F. CARLOS DE CAMPOS antiga Guayauna		f. identificação: sb.EFCB-RSP-005
Localização: município de São Paulo, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo		
Altitude: 735 m	Distância: km 491.403	
Data construção: inauguração- 02-08-1894	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros: - - -	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DA PENHA		f. identificação: sb.EFCB-RSP-006
Localização: rua capitão João Cesário, bairro da Penha, município de São Paulo, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo		
Altitude:	Distância: km 489.573	
Data construção: 1º edifício- 06-11-1875	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: portaria de clube esportivo

Foto: 1997/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA VILA MATILDE		f. identificação: sb.EFCB-RSP-007
Localização: bairro do Brás, município de São Paulo, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo		
Altitude: 739 m	Distância: km 489.574	
Data construção: inauguração- 19-08-1921	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros: - - -	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA PATRIARCA		f. identificação: sb.EFCB-RSP-008
Localização: bairro do Patriarca, município de São Paulo, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo		
Altitude: 748 m	Distância: km 486.940	
Data construção: inauguração- 07-09-1948	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros: - - -	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROV. ENGENHEIRO ARTUR ALVIM		f. identificação: sb.EFCB-RSP-009
Localização: município de São Paulo, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo		
Altitude: 785 m	Distância: km 484.833	
Data construção: inauguração- 19-08-1921	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros: - - -	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ITAQUERA		f. identificação: sb.EFCB-RSP-010
Localização: rua Gregório Ramalho, bairro de Itaquera, município de São Paulo, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo		
Altitude: 750 m	Distância: km 478.003 / km 481.220	
Data construção: inauguração- 06-11-1875	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: estação ferroviária

Foto: 1997/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA XV DE NOVEMBRO		f. identificação: sb.EFCB-RSP-011
Localização: rua Gregório Ramalho, bairro de Itaquera, município de São Paulo, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo		
Altitude: 760 m	Distância: km 478.670	
Data construção: inauguração- 29-07-1926	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de GUAIANASES Antigas Lajeado / Carvalho de Araújo		f. identificação: sb.EFCB-RSP-012
Localização: praça Jesus Teixeira da Costa, município de Guaianases, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo		
Altitude: 757 m	Distância: km 459.477 / km 474.994	
Data constr.: 1º edifício- inauguração- 06-11-1875	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: estação ferroviária

Foto: 1997/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA LAJEADO antiga denominação atribuída a edifício de construção recente		f. identificação: sb.EFCB-RSP-013
Localização: bairro Parque São Francisco, município de Ferraz de Vasconcelos, Grande São Paulo, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo		
Altitude:	Distância: km 471.813	
Data construção: 1997- em obras	Autor projeto: execução CPTM-Cia.Paulista de Transp. Metropolitanos	
Uso original: estação ferroviária	Outros: - - -	Atual: - - -

Fotos: 1997/ bem

1997/ bem

Obra: EST. FERROV. de FERRAZ DE VASCONCELOS		f. identificação: sb.EFCB-RSP-014
Localização: praça Independência, município de Ferraz de Vasconcelos, Grande São Paulo, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo		
Altitude: 755 m	Distância: km 469.526	
Data construção: inauguração- 29-07-1926	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: estação ferroviária
Fotos: 1997/ bem		1997/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de POÁ		f. identificação: sb.EFCB-RSP-015
Localização: avenida Brasil [defronte n. 68], município de Poá, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo		
Altitude: 744 m	Distância: km 463.244 / km 466.438	
Data constr.: 1º edifício- inauguração- 06-11-1875	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: estação ferroviária
Fotos: 1997/ bem		1997/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CALMON VIANA		f. identificação: sb.EFCB-RSP-016
Localização: avenida Brasil, município de Poá, Grande São Paulo, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo		
Atitude: 740 m	Distância: km 465.240	
Data construção: inauguração- 07-02-1926	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: estação ferroviária
Fotos: 1997/ bem		1997/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SUZANO antiga Guaió		f. identificação: sb.EFCB-RSP-017
Localização: avenida Brasil, município de Poá, Grande São Paulo, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo		
Atitude: 739 m	Distância: km 462.548	
Data construção: inauguração- 06-11-1875	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROV. de JUNDIAIPEBA antiga Sto. Ângelo		f. identificação: sb.EFCB-RSP-018
Localização: avenida Brasil, município de Poá, Grande São Paulo, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo		
Atitude: 738 m	Distância: km 457.117	
Data construção: inauguração- 20-07-1914	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de BRÁS CUBAS		f. identificação: sb.EFCB-RSP-019
Localização: avenida Brasil, município de Poá, Grande São Paulo, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo		
Atitude: 741 m	Distância: km 453.636	
Data construção: inauguração- 16-09-1929	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de MOGI DAS CRUZES		f. identificação: sb.EFCB-RSP-020
Localização: PRAÇA Secadura Cabral s.n., município de Mogi das Cruzes, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo		
Altitude: 743 m	Distância: km 450.320 / atual- km 447.364	
Data constr.: 1º edifício- inauguração- 06-11-1875; 2º edifício- inauguração- julho 1989.	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros: - - -	Atual: 1ºedif.- demolido entre 1987-1989; 2ºedif.- estação ferroviária.

Fotos: 1º edifício, c. 1987/ Condephaat

2º edifício/ atual- 1997/ bem

Obra: ESTAÇÃO F. de ENGENHEIRO CÉSAR DE SOUZA		f. identificação: sb.EFCB-RSP-021
Localização: praça Secadura Cabral s.n., município de Mogi das Cruzes, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo		
Altitude: 649 m	Distância: km 444.946	
Data construção: inauguração- 19-08-1921	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros: - - -	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SABAÚNA		f. identificação: sb.EFCB-RSP-022
Localização: praça dos Expedicionários n. 87, centro, distrito de Sabaúna, município de Mogi das Cruzes, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo		
Altitude: 662.760 m / 662 m	Distância: km 437.650 / km 437.531	
Data constr.: 1º edifício- inauguração- 01-01-1893; 2º edifício- 1932		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros: moradia	Atual: eventos / moradia/ serviço
Fotos: 1997/ bem		1997/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de LUIZ CARLOS		f. identificação: sb.EFCB-RSP-023
Localização: estrada de rodagem Luiz Carlos-Sabaúna, município de Mogi das Cruzes, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo		
Altitude: 629 m	Distância: km 433.191	
Data construção: inauguração- 06-11-1914		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros: moradia	Atual: moradia
Fotos: 1997/ bem		1997/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de GUARAREMA		f. identificação: sb.EFCB-RSP-024
Localização: município de Guararema, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo		
Altitude: 578.994 m / 578 m	Distância: km 426.743	
Data construção: inauguração- 02-07-1876	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros: - -	Atual: biblioteca municipal; espaço para eventos culturais

Fotos: 1996/ bem

1996/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SÃO SILVESTRE		f. identificação: sb.EFCB-RSP-025
Localização: bairro Simão, município de Jacareí, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo		
Altitude: 581.940 m / 581m	Distância: km 421.361	
Data construção: inauguração- 22-01-1913	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros: - - -	Atual: moradia

Fotos: 1996/ bem

1996/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de BOM JESUS		f. identificação: sb.EFCB-RSP-026
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo		
Altitude: 572 m	Distância: km 416.120	
Data construção: inauguração- 05-08-1894	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros: - - -	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de JACAREÍ		f. identificação: sb.EFCB-RSP-027
Localização: município de Jacareí, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo		
Altitude: 569.095 m	Distância: km 407.443 [inscr.fachada]/ km 404.334[Pessoa, op.cit.]/ km 407.443 [CGT, op.cit.]	
Data construção: inauguração- 02-07-1876	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros: - - -	Atual: Casa de Artistas- Centro de Cultura Municipal.

Fotos: 1996/ bem

1996/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de LIMOEIRO		f. identificação: sb.EFCB-RSP-028
Localização: bairro Limoeiro, município de São José dos Campos, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo		
Altitude: 500.54 m / 567 m	Distância: km 400.002	
Data construção: inauguração- 05-10-1894	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros: - -	Atual: edifício abandonado

Fotos: 1996/ bem

1996/ bem

Obra: EST. FERROVIÁRIA de SÃO JOSÉ DOS CAMPOS		f. identificação: sb.EFCB-RSP-029
Localização: município de São José dos Campos, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo		
Altitude: 568.900 m / 568 m	Distância: km 388.404	
Data construção: inauguração- 01-08-1876	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros: - - -	Atual: estação ferroviária p/cargas

Fotos: 1996/ bem

1996/ bem

Obra: EST. F. de ENGENHEIRO MARTINS GUIMARÃES		f. identificação: sb.EFCB-RSP-030
Localização: bairro Engenheiro Martins Guimarães, município de São José dos Campos, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo		
Altitude: 559.650 m / 559 m	Distância: 381.668 km	
Data construção: inauguração- 18-08-1921	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros: moradia	Atual: edifício abandonado

Fotos: 1996/ bem

1996/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de EUGÊNIO DE MELLO		f. identificação: sb.EFCB-RSP-031
Localização: entre as estações de Engenheiro Martins Guimarães e Caçapava, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo		
Altitude: 562.158 m / 562 m	Distância: km 376.064	
Data construção: inauguração- 22-03-1898	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: estação ferroviária p/ cargas

Fotos: 1996/ bem

1996/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CAÇAPAVA		f. identificação: sb.EFCB-RSP-032
Localização: avenida Coronel Alcântara, município de Caçapava, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo		
Altitude: 562.270 m / 557 m	Distância: km 365.469 / km 365.725	
Data construção: inauguração- 01-10-1876	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: estação ferroviária p/ cargas

Fotos: 1996/ bem

1996/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROV. de ENGENHEIRO SÁ E SILVA		f. identificação: sb.EFCB-RSP-033
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo		
Altitude: 557 m	Distância: km 353.184	
Data construção: inauguração- 18-08-1921	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de QUIRIRIM		f. identificação: sb.EFCB-RSP-034
Localização: Quiririm, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo		
Altitude: 553.770 m	Distância: km 350.820	
Data construção: inauguração- 27-12-1876	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: restaurante

Fotos: 1996/ bem

1996/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de TAUBATÉ		f. identificação: sb.EFCB-RSP-035
Localização: município de Taubaté, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo		
Altitude: 586.270 m / 553 m	Distância: km 344.336	
Data construção: inauguração- 27-12-1876	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: estação ferroviária p/ cargas

Fotos: 1996/ bem

1996/ bem

1996/ bem

1996/ bem

Obra: EST. FERROVIÁRIA de ENGENHEIRO COTRIM		f. identificação: sb.EFCB-RSP-036
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo		
Altitude: 561 m	Distância: km 337.208	
Data construção: inauguração- 05-12-1951	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros: - - -	Atual:

Obra: EST. FERROVIÁRIA de PINDAMONHANGABA		f. identificação: sb.EFCB-RSP-037
Localização: município de Pindamonhangaba, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo		
Altitude: 552.230 m / 554 m	Distância: km 325.961	
Data constr.: inauguração- 23-01-1877 [18-01-1877]	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros: - - -	Atual: estação ferroviária p/ cargas

Fotos: 1996/ bem

1996/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CORUPUTUBA		f. identificação: sb.EFCB-RSP-038
Localização: município de Pindamonhangaba, SP [próximo à Indústria de Papéis De Zorzi]		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo		
Altitude: 552 m	Distância: km 318.416	
Data construção: inauguração- 12-12-1937	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: estação ferroviária p/ cargas

Fotos: 1996/ bem

1996/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de MOREIRA CÉSAR		f. identificação: sb.EFCB-RSP-039
Localização: distrito de Moreira César, município de Pindamonhangaba, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo		
Altitude: 554.880 m / 554 m		Distância: km 314.958
Data construção: inauguração- 15-06-1898		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros: moradia	Atual: edifício demolido: fins 1995-meados 1996

Fotos: 1996/ bem - vestígios da implantação do edifício demolido / remanescentes - 1997/ bem

Estação/Armazém/Plataforma- 1990/ Kuniyoshi / Pinheiro- Condephaat

Armazém/plataforma- 1990/ Kuniyoshi/Pinheiro- Condephaat

Estação- 1990/ Kuniyoshi/Pinheiro- Condephaat

Estação-1990/ Kuniyoshi/Pinheiro- Condephaat

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ROSEIRA		f. identificação: sb.EFCB-RSP-040
Localização: município de Roseira, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo		
Altitude: 544.030 m / 544 m		Distância: km 308.430 / km 308.804
Data constr.: 1º edifício- inauguração- 27-03-1877		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: estação ferroviária p/ cargas

Fotos: 1996/ bem

1996/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de APARECIDA antiga Aparecida		f. identificação: sb.EFCB-RSP-041
Localização: rua Valério Francisco, município de Aparecida do Norte, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo		
Altitude: 554 m		Distância: km 297.880 / km 298.108
Data constr.: inauguração- 08-07-1877 [03-07-1877]		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: edifício desocupado

Fotos: 1996/ bem

1996/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de GUARATINGUETÁ		f. identificação: sb.EFCB-RSP-042
Localização: praça Condessa de Frontim, município de Guaratinguetá, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo		
Altitude: 527 m	Distância: km 293.070 / km 293.324	
Data constr.: 1º edif. no local- inauguração- 03-07-1877 edifício existente- inauguração- 01-10-1914		Autor projeto / resp. construção: edif. existente- engenheiro André Gustavo Paulo de Frontim
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: sem uso

Fotos: 1996/ bem

1996/ bem

1996/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA ENGENHEIRO NEIVA		f. identificação: sb.EFCB-RSP-043
Localização: avenida Basf, bairro Engenheiro Neiva, município de Guaratinguetá, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo		
Altitude: 554.880 m / 538 m	Distância: km 287.491	
Data construção: inauguração- 04-07-1921		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: estação ferroviária p/ cargas

Fotos: 1996/ bem

1996/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de LORENA		f. identificação: sb.EFCB-RSP-044
Localização: município de Lorena, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo		
Altitude: 524,400 m / 524 m		Distância: km 280.604
Data construção: inauguração- 08-07-1877		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros: - - -	Atual: estação ferroviária p/ cargas

Fotos: 1996/ bem

1996/ bem

1996/ bem

1996/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CANAS Antigas Canas / Agente Cunha Barbosa		f. identificação: sb.EFCB-RSP-045
Localização: município de Cachoeira Paulista, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo		
Altitude: 527 m		Distância: km 273.330
Data construção: inauguração- 28-09-1892		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: edifício demolido cerca 1989

Foto: 1996/ bem

Obra: EST. FERROVIÁRIA de CACHOEIRA PAULISTA antigas Cachoeira / Valparaíba		f. identificação: sb.EFCB-RSP-046
Localização: rua capitão Pinto Fernandes, município de Cachoeira Paulista, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo		
Altitude: 520.490 m / 520 m	Distância: km 265.270 / km 265.490	
Data construção: 1º edif.- inauguração- 20-07-1875; edif. existente- inauguração- 08-06-1877.	Autor projeto/resp.construção: Engenheiro Newton Bennaton	
Uso original: estação ferroviária	Outros: moradia	Atual: edifício demolido: fins 1995 – meados 1996
Fotos: 1996/ bem		1996/ bem

Obra: EST. FERROVIÁRIA de EMBAÚ		f. identificação: sb.EFCB-RSP-047
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo		
Altitude: 510 m	Distância: km 259.322	
Data construção: inauguração- 11-04-1921	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros: moradia	Atual: edifício demolido: fins 1995-meados 1996

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CRUZEIRO		f. identificação: sb.EFCB-RSP-048
Localização: trilhos paralelos à rua engenheiro Antonio Pedro, município de Cruzeiro, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo		
Altitude: 514 m	Distância: km 252.155 / km 252.382	
Data construção: inauguração- 04-09-1878	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros: - - -	Atual: estação ferroviária p/ cargas

Fotos: 1996/ bem

1996/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de LAVRINHAS		f. identificação: sb.EFCB-RSP-049
Localização: pça.Edson Luiz Faria/ junto ruas Manuel Machado e José Maria de Castro, mun. Lavrinhas, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo		
Altitude: 507 m	Distância: km 245.700	
Data constr.: inauguração- 12-10-1874 [12-11-1874]	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros: - - -	Atual: cartório e espaço p/ uso da Prefeitura Municipal
Fotos: 1996/ bem		1996/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de VILA QUEIMADA		f. identificação: sb.EFCB-RSP-050
Localização: entre as estações de Lavrinhas e Queluz, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo		
Altitude: 484 m	Distância: km 236.780	
Data construção: 1º edif.- inauguração- 01-09-1876	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: 1º edif.- demolido; 2º edif.- abandonado, em ruínas; 3º edif.- existente: posto de serviço da ferrovia.

Foto: 1996/ bem

Obra:ESTAÇÃO FERR.de INSPETOR OTACÍLIO antiga KM 233		f. identificação: sb.EFCB-RSP-051
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo		
Altitude: 474 m	Distância: km 232.806	
Data construção: inauguração- 21-07-1909	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de QUELUZ		f. identificação: sb.EFCB-RSP-052
Localização: rua capitão Francisco Pinto, município de Queluz, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo		
Altitude: 470.687 m / 470 m	Distância: km 227.846 / km 228.064	
Data construção: inauguração- 18-07-1874	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros: - - -	Atual: estação ferroviária p/ cargas
Fotos: 1996/ bem		1996/ bem

* * *

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de RIALTO		f. identificação: sb.EFCB-subBa-001
Localização: município de Bananal, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Sub-Ramal de Bananal		
Altitude: 398 m	Distância: km 168.096	
Data construção: inauguração- 08-08-1883	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros: - - -	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de GLÓRIA		f. identificação: sb.EFCB-subBa-002
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Sub-Ramal de Bananal		
Altitude: 414 m	Distância: km 173.158	
Data construção:	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros: - - -	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de TRÊS BARRAS		f. identificação: sb.EFCB-subBa-003
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Sub-Ramal de Bananal		
Altitude: 425 m	Distância: km 177.525	
Data construção: inauguração- 08-08-1883	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros: - - -	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de BANANAL		f. identificação: sb.EFCB-subBa-004
Localização: município de Bananal, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Sub-Ramal de Bananal		
Altitude: 446 m	Distância: km 182.652	
Data construção: prov. 1889	Autor projeto: prov. encomendado à firma belga "Forges D' Aiseau"	
Uso original: estação ferroviária	Outros: - - -	Atual: estação rodoviária

Fotos: 1998/ bem

1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROV. de PONTE DO PARAÍBA		f. identificação: sb.EFCB-RSP-SubPq-001
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo, Sub-Ramal de Piquete		
Altitude: 524 m	Distância: km 283.531	
Data construção:	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros: - - -	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ANGELINA		f. identificação: sb.EFCB-RSP-SubPq-002
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo, Sub-Ramal de Piquete		
Altitude: 547 m	Distância: km 288.821	
Data construção:	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros: - - -	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROV. de CORONEL BARREIROS		f. identificação: sb.EFCB-RSP-SubPq-003
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo, Sub-Ramal de Piquete		
Altitude: 561 m	Distância: km 291.028	
Data construção: 1903	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros: - - -	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROV. de FRANCISCO RAMOS		f. identificação: sb.EFCB-RSP-SubPq-004
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo, Sub-Ramal de Piquete		
Altitude: 613 m	Distância: km 293.481	
Data construção:	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros: - - -	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de BELA VISTA		f. identificação: sb.EFCB-RSP-SubPq-005
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo, Sub-Ramal de Piquete		
Altitude: 625 m	Distância: km 296.431	
Data construção:	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros: - - -	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PIQUETE ESTAÇÃO FERROVIÁRIA RODRIGUES ALVES		f. identificação: sb.EFCB-RSP-SubPq-006
Localização: rua Duque de Caxias esquina com rua General Frutuoso Mendes, município de Piquete, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo, Sub-Ramal de Piquete		
Altitude: 635.298 m / 636 m	Distância: km 17.200 – km 297.531	
Data construção: inauguração- 15-09-1906 [1903]	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros: moradia	Atual: edifício desocupado

Fotos: 1996/ bem

1996/ bem

1998/ bem

1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de TREMEMBÉ		f. identificação: sb.EFCB-RSP-SubTr-001
Localização: Praça Geraldo Costa, município de Tremembé, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo, Sub-Ramal de Tremembé		
Altitude: 554.000 m	Distância: km 163.410 – km 336.454	
Data construção:	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: aparentemente sem uso

Fotos: 1996/ bem

1996/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ARACARÉ		f. identificação: sb.EFCB-RSP-VP-001
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo, Variante de Poá		
Altitude: 740 m	Distância: km 468.422	
Data construção: inauguração- 20-08-1950	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros: - - -	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROV. de ITAQUAQUECETUBA		f. identificação: sb.EFCB-RSP-VP-002
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo, Variante de Poá		
Altitude: 742 m	Distância: km 470.955	
Data construção: inauguração- 07-02-1926	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros: - - -	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERR. de ENGENHEIRO MANOEL FEIO		f. identificação: sb.EFCB-RSP-VP-003
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo, Variante de Poá		
Altitude: 735 m	Distância: km 473.371	
Data construção: inauguração- 07-02-1926	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros: - - -	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ITAIM		f. identificação: sb.EFCB-RSP-VP-004
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo, Variante de Poá		
Altitude: 737 m	Distância: km 477.444	
Data construção: inauguração- 07-02-1926	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros: - - -	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROV. de SÃO MIGUEL PAULISTA antigas São Miguel / Baquirivu		f. identificação: sb.EFCB-RSP-VP-005
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo, Variante de Poá		
Altitude: 738 m	Distância: km 481.501	
Data construção: inauguração- 07-02-1926	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros: - - -	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROV. de COMENDADOR ERMELINO		f. identificação: sb.EFCB-RSP-VP-006
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo, Variante de Poá		
Altitude: 731 m	Distância: km 486.174	
Data construção: inauguração- 07-02-1926	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros: - - -	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROV. de ENGENHEIRO GOULART		f. identificação: sb.EFCB-RSP-VP-007
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo, Variante de Poá		
Altitude: 731 m	Distância: km 490.875	
Data construção: inauguração- 07-02-1926	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros: - - -	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de TRINDADE		f. identificação: sb.EFCB-RSP-VP-008
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo, Variante de Poá		
Altitude: 731 m	Distância: km 494.695	
Data construção: inauguração- 01-01-1934	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros: - - -	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de AGENTE CÍCERO		f. identificação: sb.EFCB-RSP-VP-009
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Central do Brasil, Ramal de São Paulo, Variante de Poá		
Altitude:	Distância: km 496.061	
Data construção: inauguração- 20-01-1951	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros: - - -	Atual:

* * *

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SÃO JUDAS TADEU		f. identificação: sb.EFCJ-001
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Campos do Jordão		
Altitude: 552 m	Distância: km 11.882	
Data construção: inauguração- 23-06-1957	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros: - - -	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROV. de EXPEDICIONÁRIA antiga Bom Sucesso		f. identificação: sb.EFCJ-002
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Campos do Jordão		
Altitude: 553 m	Distância: km 12.820	
Data construção: inauguração- 1916	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros: - - -	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PIRACUAMA		f. identificação: sb.EFCJ-003
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Campos do Jordão		
Altitude: 604 m	Distância: km 20.445	
Data construção: inauguração- 1916	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros: - - -	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de EUGÊNIO LEFÉVRE		f. identificação: sb.EFCJ-004
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Campos do Jordão		
Altitude: 1.161 m	Distância: km 28.024	
Data construção: inauguração- 1916	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros: - - -	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de RENÓPOLIS		f. identificação: sb.EFCJ-005
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Campos do Jordão		
Altitude: 1.317 m	Distância: km 31.230	
Data construção: inauguração- 1916	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros: - - -	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de SAPÉ antiga KM 35		f. identificação: sb.EFCJ-006
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Campos do Jordão		
Altitude: 1.567 m	Distância: km 34.611	
Data construção: inauguração- 01-01-1946	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros: - - -	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CACIQUE antiga Lajeado		f. identificação: sb.EFCJ-007
Linha férrea: Estrada de Ferro Campos do Jordão		
Altitude: 1.743 m	Distância: km 37.100	
Data construção: inauguração- 1916	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros: - - -	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CAMPOS DO JORDÃO antiga Abernæssia		f. identificação: sb.EFCJ-008
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Campos do Jordão		
Altitude: 1.585 m	Distância: km 42.844	
Data construção: inauguração- 12-11-1919	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros: - - -	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de EMÍLIO RIBAS antiga Campos do Jordão		f. identificação: sb.EFCJ-009
Localização: Vila Capivari, município de Campos do Jordão, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Campos do Jordão		
Altitude: 552 m	Distância: km 11.882	
Data construção: inauguração- 17-11-1924	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros: - - -	Atual:

* * *

2.6. ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL ¹⁹⁴

2.6.1. quadro sintético – cronológico:

Objetivo: ligação terrestre estado de São Paulo- terras do Mato Grosso.		Bitola- 1,00 m
Origens: Dois planos antecederam a construção da Noroeste: o <i>Memorial do projeto de Estrada de Ferro a Mato Grosso e fronteira da Bolívia</i> , de Emilio Schnoor, visando a ligação Atlântico–Pacífico; e o <i>de ligar Minas ou Mato Grosso (a tradicional rota do Coxim, descrita por Taunay)</i> , partindo do ponto terminal da Mogiana, no Triângulo Mineiro. ¹⁹⁵		
Projeto: engenheiro Emílio Schnoor		
Execução: empreiteira Empresa Machado de Melo		
Data:	Fato:	
1873	Intenções de construção de estrada para atingir regiões longínquas de Goiás e Mato Grosso.	
Junho1876	Comissão nomeada pelo Ministro da Agricultura incumbida de indicar o melhor traçado para implantação de ferrovia, ou comunicação mista, ligando capital do Império e província de Mato Grosso, com base em estudos até então realizados. Presidente da comissão: Visconde do Rio Branco; demais componentes: engenheiros Marechal Henrique de Beaurepaire Rohan, Brigadeiro Francisco Antônio Raposo, Manuel Buarque de Macedo, Honório Bicalho.	
1903	Aprovação do projeto pelo Clube de Engenharia do Rio de Janeiro.	
21-06-1904	Organização da COMPANHIA DE ESTRADAS DE FERRO NOROESTE DO BRASIL. Presidente- Teixeira Soraes; 1º diretor- engenheiro Lafon. A Companhia recebeu a concessão da estrada Uberaba- Coxim e do contrato constou: <i>privilegio por 60 anos para a construção, uso e gozo das respectivas linhas férreas; isenção de direitos nas importações; direito de desapropriações; juros de 6% durante trinta anos sobre o capital de 30:000\$000 por quilômetro; criar campos de experiências destinados à educação de operários agrícolas no manejo de instrumentos agrários e na prática de cultura de plantas nacionais e exóticas; adquirir terras para dividi-las em lotes de 30 hectares, vendendo-as pelo custo; entrega ao governo, após a inauguração de trechos em tráfego, de uma linha telegráfica, zelando pela sua conservação.</i> ¹⁹⁶ Capital misto: brasileiro e franco-belga [Compagnie Générale de Chemins de Fer e Travaux Publics] ¹⁹⁷	

¹⁹⁴ Fontes das informações: CGT, op.cit., 1960; CONDEPHAAT, documentos vários- arquivos STCR e Centro de Documentação; LEITE, op.cit.; MATOS, op.cit., 1974; MAUÁ, op.cit., 1987; PESSOA, op.cit., 1902; PINTO, op.cit., 1902; SILVA, op. cit., 1988; TELLES, op.cit., 1984; e pesquisas de campo.

¹⁹⁵ MATOS, op.cit., 1974, p.97.

¹⁹⁶ Ibid., p.98.

¹⁹⁷ CONDEPHAAT, processo n.30.367/92, referente solicitação de tombamento de imóveis localizados na cidade de Bauru.

1904	Início dos estudos na cidade de Bauru.
15-11-1904	Início da execução do projeto pela empreiteira. ¹⁹⁸
1906	Inauguração do trecho Bauru- Jacutinga [Avaí] – 48km de extensão.
1906	<i>Os índios Caigangs (Coroados) perturbam os trabalhos de construção da E. F. Noroeste. São afinal pacificados e aldeados pelo Capitão Manuel Rabelo, depois general, numa colônia próxima da estação de Coroados, onde ainda se encontram os seus remanescentes.</i> ¹⁹⁹
1907	Inauguração dos outros 50km da estrada.
16-02-1907	Inauguração do trecho até Miguel Calmon [Avanhandava]-110km de extensão.
1908	Passou por Penápolis, Glicério e Birigui e alcançou Araçatuba- 80 km de extensão.
Agosto1910	Chegou às <i>barrancas do Paraná-</i> , somando cerca de 450km de extensão.
1910	Chegou a Três Lagoas, no Mato Grosso.
1914	Conclusão do trecho sul do Mato Grosso, estabelecendo em Ligação o contato das linhas de Jupiá [margem do rio Paraná] e margem do rio Paraguai, no Paraguai.
1915-1917	Insolvente; encampada pelo Governo Federal e incorporada à ESTRADA DE FERRO DE ITAPURA- CORUMBÁ.
1921	Relatório da Companhia registra extensão de 170km de trilhos assentados para a variante construída em substituição do trecho Araçatuba- Jupiá.
1922	Inauguração da 'Estrada Boiadeira' : Araçatuba- Mato Grosso. ²⁰⁰
1929	Atingiu Guararapes.
1931	Conclusão do trecho até Diabase [Bento de Abreu].
1932	Conclusão do trecho até Valparaíso.
1933	Conclusão do trecho até Aguapeí.
1935	Conclusão do trecho até Lavínia.
1936	Conclusão do trecho até Mirandópolis.
1937	Conclusão do trecho até Andradina.
Fins1937	Entroncamento com a antiga linha de Jupiá, transformada no ramal Araçatuba- Lussanvira.
1910-1920	Planejou estender linhas a partir de Lins e rumo a Pirajuí, passando por Novo Horizonte para articular-se com a ARARAQUARENSE. Executado o ramal até Pirajuí, posteriormente integrado à linha tronco.
1940	1539km de trilhos assentados.
1947	Transposto o rio Paraguai, em Corumbá, construiu-se a ESTRADA DE FERRO BRASIL- BOLÍVIA [Corumbá- Santa Cruz de la Sierra]- demanda da ligação ferroviária Santos- Arica (Chile). Integrou a Rede Ferroviária Federal, empresa criada com a Lei 3.115, datada de 16 de março de 1947.

* * *

¹⁹⁸ LEITE, op.cit., p.161, registra a data de 05-11-1905 e refere-se à Bauru como um *logarejo de cerca de 600 almas e ponto terminal da E. F. Sorocabana*.

¹⁹⁹ LEITE, op.cit., p.163.

²⁰⁰ LEITE, op.cit., p.178.

2.6.3. listagem das estações ferroviárias:

ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL			
LINHA TRONCO			EFNB-
Sentido: São Paulo- Mato Grosso			Bitola- 1,00 m
1. BAURU ²⁰¹	ESTAÇÃO	2. CURUÇÁ	
CENTRAL			
3. VAL DE PALMAS		4. PÔSTO KM 17	
5. TIBIRIÇÁ-NOROESTE	antiga Tibiriçá	6. NOGUEIRA	
7. PÔSTO QUILOMETRO 41		8. AVAÍ	antiga Jacutinga
9. ARARIBÁ		10. MIRANTE	
11. PRESIDENTE ALVES		12. ENGENHEIRO PENIDO	antiga KM 75
13. PIRAJUÍ		14. TOLEDO PIZA	antiga Lauro Müller
15. MINISTRO CALMON		16. GUARANTÃ	
17. RENATO WERNECK		18. CAFELÂNDIA	antiga Penna
19. PAREDÃO		20. MONLEVADE	
21. LINS		22. GUAÍÇARA	
23. PROMISSÃO		24. CAPITUVA	
25. AVANHANDAVA	antiga Miguel Calmon	26. URUTÁGUA	
27. PENÁPOLIS		28. GLICÉRIO	
29. COROADOS		30. BIRIGUI	
31. GUATAMBU		32. ARAÇATUBA	
33. FERDINANDO LABORIAU		34. IPORANGÁ	
	antigas Ministro Konder / Konderlândia		
35. GUARARAPES	antiga Fructal	36. RUBIÁCEA	
37. BENTO DE ABREU	antiga Diabase	38. VALPARAÍSO	
39. AGUAPEÍ		40. LAVÍNIA	
41. MIRANDÓPOLIS		42. MACHADO DE MELO	
43. GUARAÇAI		44. MURITINGA DO SUL	
45. PLANALTO		46. ANDRADINA	
47. PARANÁPOLIS		48. ALFREDO DE CASTILHO	antiga Cauê
49. JUNQUEIRA		50. JUPIÁ	
51. PORTO ESPERANÇA ²⁰²		52. LIGAÇÃO ²⁰³	
53. TRÊS LAGOAS-MS		- - -	

RAMAL DE PORTO ESPERANÇA		EFNB-RPE-
Sentido: Posto Agente Inocêncio- Porto Esperança		Bitola- 1,00 m
1. POSTO AGENTE INOCÊNCIOA	PORTO ESPERANÇA	[linha tronco- 51]

* * *

²⁰¹ Cidade de Bauru- entroncamento das estradas de ferro SOROCABANA [1905], NOROESTE DO BRASIL [1906] e PAULISTA [1910].

²⁰² Contato com a Seção Rio Paraguai - Baixo-Paraná ref. Serviço de Navegação da Bacia do Prata.

²⁰³ Encontro das linhas de Jupiá [margem do rio Paraná] e margem do rio Paraguai, em território paraguaio.

2.6.4. fichas de identificação das estações ferroviárias:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de BAURU ESTAÇÃO CENTRAL		f. identificação: sb.CEFNB-001
Localização: praça Machado de Mello município de Bauru, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil		
Altitude: 496 m	Distância: km 0.00	
Data construção: 1º edif.: inauguração- 27-09-1906 2º edif.- atual : início 1935- inauguração 01-09- 1939		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual: estação ferroviária
Fotos: 2º edifício- atual	1998/ bem	2º edifício- atual 1998/ bem

Trecho do 1º edifício, à esquerda / Condephaat- proc. 30.367/ 92

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CURUÇÁ		f. identificação: sb.CEFNB-002
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil		
Altitude: 554 m	Distância: km 4.914	
Data construção: inauguração- 01-10-1943	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de VAL DE PALMAS		f. identificação: sb.CEFNB-003
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil		
Altitude: 569 m	Distância: km 9.242	
Data construção: inauguração- 01-09-1909	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA PÔSTO QUILOMETRO 17		f. identificação: sb.CEFNB-004
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil		
Altitude: 564 m	Distância: km 16.170	
Data construção: inauguração- 24-06-1935	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE TIBIRIÇÁ-NOROESTE antiga Tibiriçá		f. identificação: sb.CEFNB-005
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil		
Altitude: 549 m	Distância: km 20.995	
Data construção: inauguração- 27-09-1906	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de NOGUEIRA		f. identificação: sb.CEFNB-006
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil		
Altitude: 519 m	Distância: km 28.936	
Data construção: inauguração- 13-10-1916	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA POSTO QUILOMETRO 41		f. identificação: sb.CEFNB-007
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil		
Altitude: 458 m	Distância: km 35.852	
Data construção: inauguração- 24-06-1935	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de AVAÍ antiga Jacutinga		f. identificação: sb.CEFNB-008
Localização: município de Avaí, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil		
Altitude: 465 m	Distância: km 41.872	
Data construção: inauguração- 27-09-1906	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ARARIBÁ		f. identificação: sb.CEFNB-009
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil		
Altitude: 513 m	Distância: km 48.628	
Data construção: inauguração- 15-11-1921	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de MIRANTE		f. identificação: sb.CEFNB-010
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil		
Altitude: 522 m	Distância: km 53.234	
Data construção: inauguração- 01-09-1918	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PRESIDENTE ALVES		f. identificação: sb.CEFNB-011
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil		
Altitude: 561 m	Distância: km 58.329	
Data construção: inauguração- 14-01-1907	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ENGENHEIRO PENIDO antiga Posto KM 75		f. identificação: sb.CEFNB-012
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil		
Altitude: 553 m	Distância: km 62.590	
Data construção: inauguração- 15-11-1925	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PIRAJUI		f. identificação: sb.CEFNB-013
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil		
Altitude: 472 m	Distância: km 73.606	
Data construção: inauguração- 15-11-1925	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de TOLEDO PIZA		f. identificação: sb.CEFNB-014
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil		
Altitude: 488 m	Distância: km 80.285	
Data construção: inauguração- 01-07-1909	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de MINISTRO CALMON		f. identificação: sb.CEFNB-015
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil		
Altitude: 459 m	Distância: km 88.946	
Data construção: inauguração- 14-01-1907	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de GUARANTÃ		f. identificação: sb.CEFNB-016
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil		
Altitude: 498 m	Distância: km 96.270	
Data construção: inauguração- 05-06-1920	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de RENATO WERNECK		f. identificação: sb.CEFNB-017
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil		
Altitude: 461 m	Distância: km 103.394	
Data construção: inauguração- 01-08-1927	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CAFELÂNDIA		f. identificação: sb.CEFNB-018
Localização: município de Cafelândia, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil		
Altitude: 433 m	Distância: km 109.428	
Data construção: inauguração- 16-02-1907	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PAREDÃO		f. identificação: sb.CEFNB-019
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil		
Altitude: 436 m	Distância: km 117.129	
Data construção: inauguração- 01-11-1930	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de MONLEVADE		f. identificação: sb.CEFNB-020
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil		
Altitude: 454 m	Distância: km 124.372	
Data construção: inauguração- 20-01-1921	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de LINS		f. identificação: sb.CEFNB-021
Localização: município de Lins, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil		
Altitude: 402 m	Distância: km 132.133	
Data construção: inauguração- 16-02-1907	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de GUAÍÇARA		f. identificação: sb.CEFNB-022
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil		
Altitude: 437 m	Distância: km 149.792	
Data construção: inauguração- 20-06-1920	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PROMISSÃO		f. identificação: sb.CEFNB-023
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil		
Altitude: 415 m	Distância: km 164.060	
Data construção: inauguração- 16-02-1907	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de CAPITUVA		f. identificação: sb.CEFNB-024
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil		
Altitude: 398 m	Distância: km 176.688	
Data construção: inauguração- 25-08-1920	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de AVANHANDAVA antiga Miguel Calmon		f. identificação: sb.CEFNB-025
Localização: município de Avandhandava, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil		
Altitude: 422 m	Distância: km 188.389	
Data construção: inauguração- 16-02-1907	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de URUTÁGUA		f. identificação: sb.CEFNB-026
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil		
Altitude: 420 m	Distância: km 197.546	
Data construção: inauguração- 14-07-1927	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PENÁPOLIS		f. identificação: sb.CEFNB-027
Localização: município de Penápolis, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil		
Altitude: 395 m	Distância: km 205.996	
Data construção: inauguração- 02-12-1908	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de GLICÉRIO		f. identificação: sb.CEFNB-028
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil		
Altitude: 376 m	Distância: km 226.224	
Data construção: inauguração- 01-09-1908	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de COROADOS		f. identificação: sb.CEFNB-029
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil		
Altitude: 405 m	Distância: km 236.367	
Data construção: inauguração- 01-06-1921	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de BIRIGUI		f. identificação: sb.CEFNB-030
Localização: município de Birigui, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil		
Altitude: 388 m	Distância: km 247.129	
Data construção: inauguração- 13-12-1912	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de GUATAMBÚ		f. identificação: sb.CEFNB-031
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil		
Altitude: 397 m	Distância: km 260.571	
Data construção: inauguração- 01-06-1921	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ARAÇATUBA		f. identificação: sb.CEFNB-032
Localização: município de Araçatuba, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil		
Altitude: 389 m	Distância: km 266.477	
Data construção: inauguração- 02-12-1908	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Fotos: 1998/ bem

1998/ bem

Obra: ESTAÇÃO FERROV. de FERDINANDO LABORIAU		f. identificação: sb.CEFNB-033
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil		
Altitude: 401 m	Distância: km 276.685	
Data construção: inauguração- 25-05-1929	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de IPORANGÁ		f. identificação: sb.CEFNB-034
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil		
Altitude: 394 m	Distância: km 284.443	
Data construção: inauguração- 06-08-1929	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de GUARARAPES		f. identificação: sb.CEFNB-035
Localização: município de Guararapes, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil		
Altitude: 402 m	Distância: km 294.841	
Data construção: inauguração- 06-08-1929	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de RUBIÁCEA		f. identificação: sb.CEFNB-036
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil		
Altitude: 423 m	Distância: km 308.307	
Data construção: inauguração- 01-08-1930	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de BENTO DE ABREU antiga Diabase		f. identificação: sb.CEFNB-037
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil		
Altitude: 451 m	Distância: km 319.263	
Data construção: inauguração- 01-08-1930	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de VALPARAÍSO		f. identificação: sb.CEFNB-038
Localização: município de Valparaíso, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil		
Altitude: 444 m	Distância: km 329.607	
Data construção: inauguração- 01-12-1932	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de AGUAPEÍ		f. identificação: sb.CEFNB-039
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil		
Altitude: 442 m	Distância: km 338.564	
Data construção: inauguração- 01-04-1933	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de LAVÍNIA		f. identificação: sb.CEFNB-040
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil		
Altitude: 450 m	Distância: km 350.981	
Data construção: inauguração- 01-08-1935	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de MIRANDÓPOLIS		f. identificação: sb.CEFNB-041
Localização: município de Mirandópolis, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil		
Altitude: 428 m	Distância: km 360.571	
Data construção: inauguração- 31-03-1936	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de MACHADO DE MELO		f. identificação: sb.CEFNB-042
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil		
Altitude: 427 m	Distância: km 369.786	
Data construção: inauguração- 01-09-1936	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de GUARAÇAI		f. identificação: sb.CEFNB-043
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil		
Altitude: 445 m	Distância: km 381.594	
Data construção: inauguração- 01-09-1936	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de MURITINGA DO SUL		f. identificação: sb.CEFNB-044
Localização: município de Muritinga do Sul, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil		
Altitude: 406 m	Distância: km 390.623	
Data construção: inauguração- 10-08-1937	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Foto: Condephaat- guichê n.00104/ 84

Condephaat- guichê n.00104/ 84

Condephaat- guichê n.00104/ 84

Condephaat- guichê n.00104/ 84

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PLANALTO		f. identificação: sb.CEFNB-045
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil		
Altitude: 393 m	Distância: km 399.123	
Data construção: inauguração- 10-06-1937	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de ANDRADINA		f. identificação: sb.CEFNB-046
Localização: município de Andradina, SP		
Linha férrea: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil		
Altitude: 387 m	Distância: km 408.541	
Data construção: inauguração- 05-03-1937	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Foto: Condephaat- processo n.30.215/ 92

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de PARANÁPOLIS		f. identificação: sb.CEFNB-047
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil		
Altitude: 393 m	Distância: km 417.125	
Data construção: inauguração- 06-08-1937	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: EST. FERROVIÁRIA de ALFREDO DE CASTILHO		f. identificação: sb.CEFNB-048
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil		
Altitude: 371 m	Distância: km 426.117	
Data construção: inauguração- 03-03-1937	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: EST. FERROVIÁRIA de JUNQUEIRA		f. identificação: sb.CEFNB-049
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil		
Altitude: 341 m	Distância: km 435.555	
Data construção: inauguração- 06-08-1937	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de JUPIÁ-MS		f. identificação: sb.CEFNB-050
Localização: município de Jupiá, margem do rio Paraná, MS		
Linha férrea: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil		
Altitude: 264 m	Distância: km 447.029	
Data construção: inauguração- 04-11-1910	Autor projeto:	
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: EST. FERROVIÁRIA de PORTO ESPERANÇA		f. identificação: sb.CEFNB-051
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil		
Altitude:		Distância:
Data construção:		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de LIGAÇÃO		f. identificação: sb.CEFNB-052
Localização:		
Linha férrea: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil		
Altitude:		Distância:
Data construção:		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

Obra: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA de TRÊS LAGOAS		f. identificação: sb.CEFNB-053
Localização: município de Três Lagoas, MS		
Linha férrea: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil		
Altitude: 314 m		Distância: km 455.861
Data construção: inauguração- 31-12-1912		Autor projeto:
Uso original: estação ferroviária	Outros:	Atual:

* * *

3. Estações e cidades

. momentos de implantação da ferrovia paulista e algumas relações urbanísticas

“Talvez em parte alguma do mundo, com efeito, a acção do caminho de ferro tenha sido tão vivaz, tenha cooperado tão immediata e efficaçmente para o desenvolvimento agrícola, industrial e commercial de um paiz, como o fez em S. Paulo, ao ponto de ser licito affirmar que a historia do progresso social e economico do Estado bem se póde assignalar graphicamente pelo diagramma evolutivo de sua rede de viação ferrea.” ²⁰⁴

A ferrovia transformou o panorama paulista- ligou pontos estratégicos, transportou riquezas, mudou a feição de muitas cidades e deu origem a tantas outras. Imbricada ao processo evolutivo brasileiro, instalou-se na segunda metade do século 19, em meio à atividades como extração da borracha, cultura do algodão, tratamento do açúcar nas usinas, implantação de fábricas, expansão da monocultura do café, interrupção do fluxo de escravos e organização da propriedade imobiliária. Deu início a um novo período de urbanização, possibilitando a criação de extensa rede de caminhos e revelando a todos um país muito maior que aquele conhecido. Promoveu sensíveis alterações geográficas permitindo circular populações e riquezas materiais, estimulando a concentração de habitantes em áreas urbanas e tornando possível a formação de cidades de maior porte em terras do interior. Alargando as possibilidades de penetração no território, os *caminhos de ferro*²⁰⁵ levaram o trabalho a lugares desconhecidos e a facilidade do transporte significou ao produtor boa condição para composição de custos dos resultados da sua atividade econômica.

A pioneira das linhas férreas da antiga província de São Paulo, a Santos- Jundiaí, construída pela *São Paulo Railway Company*, teve papel fundamental na efetivação das comunicações com o interior, ligando a capital ao seu principal porto marítimo e acompanhando o *caminho histórico traçado por Anchieta*, conforme conta A. Pinto ²⁰⁶.

O mesmo autor menciona a inexistência de planos para a implantação da rede ferroviária no território paulista, cuja ramificação inicial fora determinada pela proximidade aos primeiros pontos férreos, resultando um sistema geral "relativamente bem delineado", conveniente e merecedor de poucas modificações nos seus princípios. ²⁰⁷

²⁰⁴ PINTO, op.cit., 1977, p.3.

²⁰⁵ O emprego do termo *caminho de ferro*, no Brasil, começa a ocorrer muito cedo entre os assuntos ferroviários - consta do texto da *Lei n.641*, de 26.06.1852; de Relatório do Ministério do Império, de 1853; do *Esboço histórico das estradas de ferro*, de autoria de C. B. Ottoni, publicado em 1866. Vem registrado também em obras pouco posteriores, como de V.A.de Paula Pessôa (*Guia da Estrada de Ferro Central do Brasil*, 1902) e Adolpho Augusto Pinto (*História da Viação Pública de São Paulo*, 1903).

²⁰⁶ PINTO, op.cit., 1977, p.85.

²⁰⁷ Ibid.

Outro estudioso das *ferrovias*, Odilon Nogueira de Matos, partilha do mesmo entendimento e afirma:

Não abundando os capitais nem as províncias tendo recursos para empreender um grande sistema de viação aperfeiçoada, certo é que o desenvolvimento ferroviário só podia operar-se à feição e na medida das conveniências e aspirações das localidades imediatamente interessadas, e na proporção dos seus meios de ação. ²⁰⁸

À parte os enganos cometidos na implantação das linhas ferroviárias, fato inegável é que abriram amplas perspectivas de desenvolvimento de povoados e pequenas cidades e fizeram nascer novos e maiores centros urbanos, introduzindo, inclusive, diferente padrão de ocupação dos solos, o tabuleiro, marco de importante período na história do urbanismo brasileiro.

Com a multiplicação das cidades ocorreram significativas mudanças de infra-estrutura urbana: vieram os trilhos, o calçamento e a iluminação pública, trazendo consigo a novidade da vida noturna. Transformações também se verificaram na dinâmica da cidade, onde as estações ferroviárias promoveram deslocamento de serviços e uma conseqüente descentralização de funções urbanas. Os edifícios das estações tornaram-se portos muito atraentes e definiram um novo personagem do cenário- os carroceiros transportadores de carga, em freqüente circulação pelas ruas, rumo às plataformas do trem, representando fisicamente, em especial na capital, o tempo novo iniciado e anunciado pelo trem de ferro.

Na trama urbana a estação ferroviária mostrou implantação singular. Evitando acentuadas diferenças de topografia, os trilhos buscaram percorrer terrenos de cotas mais constantes, de modo a facilitar o trabalho das máquinas preparadas segundo as conveniências e potencial tecnológico do momento. Em considerável parte dos casos dos inícios da implantação das linhas férreas, os terrenos visados eram justamente aqueles menos valorizados economicamente no modelo de cidade então compreendido e vigente. Assim, muitas vezes a ferrovia procurou as várzeas e deu-lhes nova vida, transformou-as substancialmente, atraindo população fixa e flutuante, serviços e comércio e fazendo surgir vilas e bairros, ou mesmo cidades inteiras, num fenômeno registrado por todo o território paulista.

Como a igreja com o sino, o trem marcou o tempo dos homens, alterou-lhe ritmo e dimensão, e a estação marcou o espaço físico. À sua frente definiu-se um largo, conferindo ao edifício privilégio visual em relação aos demais, rapidamente direcionados ao atendimento de necessidades e interesses dos passageiros e usuários gerais do sistema ferroviário. Além das funções inerentes ao serviço de transporte, a estação desempenhou também uma função social, servindo de ponto de encontro da população, atenta aos viajantes, mercadorias e notícias veiculadas nos jornais transportados pela ferrovia.

A cidade então tomou fisionomia especial, decorrente das novas possibilidades de comunicação e transporte e também da articulação promovida no próprio sistema urbano. E, ao lado de melhorias das condições de infra-estrutura, renovaram-se hábitos, serviços, forma de organização e de viver, favorecendo o estabelecimento de um padrão cultural

²⁰⁸ MATOS, op.cit., 1974; p.62.

diverso daquele até então experimentado. Serviços de água e esgoto foram implantados e praças de mercado, hotéis, restaurantes, jardins e teatros passaram a compor a paisagem das cidades. Iniciou-se a formação das escolas, em geral particulares, e os esportes insinuaram-se como prática interessante ao novo modo de vida. Grandes mudanças ocorreram também na construção civil derivadas do emprego do tijolo e de sensível melhoria da mão de obra, determinada pela contribuição dos imigrantes europeus.

Esse complexo quadro de transformações foi estimulado e ampliado com a instalação da Primeira República, incentivadora de melhoramentos estruturais e responsável por importantes reformas urbanísticas, decisivas e influentes na incorporação de diferentes valores culturais.

Lembrar os momentos há pouco vividos significa lembrar da ferrovia, da riqueza do café, da intensa imigração européia e da facilidade de obtenção de mercadorias e materiais de construção, como grandes agentes modificadores das feições urbanas do território de São Paulo, entre meados do século passado e primeiras décadas deste século, instante histórico em que se verificou verdadeira transformação da arquitetura paulista: após a taipa de pilão e o estilo pombalino, inaugurou-se o ecletismo. Portanto, nos tempos do trem de ferro eficiente e ativo, iniciou-se um acelerado processo de desenvolvimento, jamais conhecido e, desde então, não interrompido.

*... de repente, as cidades paulistas e a própria capital, viram-se repletas de engenheiros, arquitetos, mestres-de-obras, pedreiros, marceneiros, carpinteiros, pintores e estucadores de variada origem e conhecimentos. Primeiro, vieram os alemães se oferecendo para executar obras de tijolos nas fazendas - tulhas, casas de beneficiar o grão, terreiros, canais, comportas, pontes. Com esses técnicos, arquitetos alemães. Depois, italianos mais italianos. A taipa tradicional resistiu o quanto pôde, e a cidade, um dia, foi toda reconstruída em tijolos e refeita num novo estilo, ou melhor, em vários estilos. Era o ecletismo.*²⁰⁹

* * *

Nos princípios do século 19 a cidade de São Paulo mostrava dimensões reduzidas, também em comparação com outras cidades do período. Concentrava-se basicamente entre os ribeirões Tamanduateí e Anhangabaú, em ruas desenhadas na acrópole dos tempos jesuítos; áreas de chácaras localizavam-se nas proximidades e esboçava-se alguma expansão ao longo de caminhos dirigidos para além dos seus limites. Revelava características de entreposto comercial, ligando-se ao porto de Santos e ao interior da província, onde se fortalecia a agricultura, com o cultivo da cana-de-açúcar e do café, a invadir o Vale do Paraíba; valia-se também da sua própria produção de chá.

As primeiras indústrias de tecelagem implementaram as indústrias caseiras existentes e naqueles ares provincianos, o paulistano ainda vivia sem pressa, meio isolado e despreocupado de possíveis alterações do ritmo ou grau de desenvolvimento em curso. Porém, na segunda metade do século a cidade acordou agitada diante das evidências de

²⁰⁹ LEMOS, Carlos Alberto Cerqueira. *Arquitetura Brasileira*. São Paulo: Melhoramentos:ed.USP, 1979, p.116.

uma nova vida anunciada pela conjunção da riqueza gerada pelo café, a chegada dos imigrantes europeus e a implantação das ferrovias.

Instalaram-se os primeiros equipamentos ferroviários, de propriedade da INGLESA, e após 1875, na capital e imediações eram visíveis os sinais do desenvolvimento urbano alimentado por atividades das companhias SOROCABANA e SÃO PAULO- RIO DE JANEIRO, cujas linhas definiam naquele momento fase importante da implantação da ferrovia em terras paulistas. A passagem dos trilhos pelo meio urbano rapidamente provocou alterações profundas de traçado, ocupação de novas áreas e configuração de bairros, destacando, especialmente, duas grandes características físicas: os caminhos para além do planalto, rumo ao litoral e interior, e os caminhos desenhados na articulação com os arredores, iniciados em 1886.

Fator determinante na ordenação do espaço físico paulistano, a ferrovia promoveu a ampliação dos limites da cidade, de sua área central e fez surgir nos arredores os "povoados-estação", tratados por Langenbuch ²¹⁰ - 'de modesta função regional' e de feições diversas dos agrupamentos dos dias anteriores. Jandira, Perus, Franco da Rocha, Campo Limpo, Osasco, Barueri, Guaianazes, Poá, Pirituba, Taipas, Várzea, Itaquera, Lajeado, Alto da Serra e outros nascidos na virada do século passado, são excelentes exemplos dessa forma de ocupação. Com o tempo, a cidade de São Paulo fortaleceu-se na região definindo uma área de influência estendida pela Grande São Paulo; alguns povoados-estação tornaram-se bairros da capital, ou evoluíram para a categoria de cidades, sempre valendo-se da relação de proximidade física, facilitada pelos trilhos até os dias atuais.

* * *

Não só na capital, mas por todo o território, a estrada de ferro foi 'criadora de paisagens', conforme notou Odilon Nogueira de Matos. Alterando a fisionomia paulista, permitiu perceber três tipos distintos de paisagem: rural, urbana e industrial. Fazendas e sítios modelavam a paisagem rural e a ferrovia desenhava a urbana, atraindo para suas margens as instalações industriais, como ocorreu na região de Jundiaí, Campinas, Americana, Limeira e outras cidades situadas na mesma linha da ESTRADA DE FERRO PAULISTA.

No interior das cidades, a estação nem sempre estava só, ao lado dos trilhos, também integrava conjuntos arquitetônicos compostos de armazéns, casas de chefes da estação, casas de funcionários, edifícios administrativos e oficinas, além de pontos de cruzamento e baldeação de linhas diferentes, dependendo dos interesses destacados pelas companhias para instalação do equipamento ferroviário. Em maior ou menor grau, os trilhos provocavam claros reflexos na dinâmica do lugar, atraíam população e criavam novas frentes de trabalho. Grandes exemplos do fenômeno urbano causado pela ferrovia são as

²¹⁰ Sobre a participação da ferrovia na organização de São Paulo e vizinhança é consulta obrigatória a obra de Juergen Richard LANGENBUCH, *A estruturação da Grande São Paulo: estudo de geografia urbana*. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia, Departamento de Documentação e Divulgação Geográfica e Cartográfica, 1971.

cidades de Bauru, Cruzeiro, Rio Claro, Itirapina, Jundiaí, Campinas, Rincão, Sorocaba e Botucatu.²¹¹

Acompanhando de perto o movimento da agricultura, a ferrovia gerou uma consciência regional em São Paulo, *fato único em todo o Brasil*, conforme estudado em *Café e Ferrovias...*, e deu nomes à diversas regiões, conhecidas como as 'zonas' da Paulista, da Araraquarense, Noroeste e Mogiana, além da Alta Paulista e Alta e Média Sorocabana. As zonas definidas pela ferrovia

*... enraizaram-se na consciência popular [...por] força de uma realidade: a importância das estradas de ferro para a fixação do povoamento e o desenvolvimento de tais regiões. Em São Paulo, tal função foi muito mais importante que nos demais estados, razão pela qual neles as ferrovias não chegaram a constituir um ponto de referência. [...] Em São Paulo, a não ser o litoral, o sul do Estado e o Vale do Paraíba, os nomes geográficos não prevaleceram [...] porque o litoral e o sul praticamente não foram marcados por ferrovias, e quanto ao vale do Paraíba, o antigo "Norte", a estrada que o serve durante muito tempo exerceu papel negativo como elemento revitalizador da paisagem. Numa certa época, felizmente ultrapassada, podia-se dizer, parodiando o cronista Rubem Braga, que a Central não ligava, antes separava São Paulo do Rio de Janeiro ... Efetivamente, foi com a rodovia que ocorreu a grande transformação do vale do Paraíba.*²¹²

* * *

A presença efetiva da ferrovia marcou a vida brasileira até os anos de 1930, quando a rodovia tomou-lhe a posição em função de novas mudanças político-econômicas e passou a atrair os interesses na formação de novos agrupamentos e cidades, de projeção, densidade e estrutura urbana ainda mais complexas que aquelas proporcionadas pela ferrovia. De lá para cá, temos assistido a ferrovia agonizante, prisioneira de um sistema econômico e de transportes que não lhe devolve o antigo brilho e sequer lhe empresta um justo lugar no texto da cidade contemporânea. Fora de cena, quase sempre deixa trilhos e edifícios estorvando o progresso urbano, ocorrendo a inúmeras cidades cerrar o que foi uma de suas principais portas²¹³: a estação ferroviária.

Desprovidas de função, afastadas do programa de necessidades das cidades atuais, grande parte das antigas estações permanecem como fantasmas do cenário urbano. Esquecidas,

²¹¹ BAURU- entroncamento das estradas de ferro SOROCABANA, NOROESTE DO BRASIL e PAULISTA; CRUZEIRO- entroncamento com a REDE SUL MINEIRA e cruzamento das linhas da SÃO PAULO E RIO DE JANEIRO; RIO CLARO- sede das oficinas da COMPANHIA PAULISTA; ITIRAPINA- importante ponto de baldeação de ramal da PAULISTA; JUNDIAÍ- final da INGLESA e ponto inicial e de oficinas da PAULISTA; CAMPINAS- centro regional de papel fundamental nas comunicações entre as regiões paulistas- encontro de várias linhas e ponto inicial, sede de escritórios e oficinas da MOGIANA; RINCÃO- final de linhas eletrificadas da PAULISTA e início de ramal de grande movimento; SOROCABA e BOTUCATU, com as oficinas da ESTRADA DE FERRO SOROCABANA. Cf. MATOS, op.cit., pp.121-122.

²¹² MATOS, op.cit., p.115.

²¹³ Termo empregado por Murillo MARX, em *Cidade Brasileira*. São Paulo: Melhoramentos: Edusp. 1980.

acabam servindo a desabrigados e desocupados e, para solucionar problemas sociais recorrentes, até mesmo demolições apressadas acontecem.

De modo geral, aquelas ainda utilizadas para os serviços ferroviários, de carga ou de passageiros, encontram-se em melhor estado de conservação e mais inseridas no contexto, justamente por desfrutarem de um lugar no programa coletivo da cidade. Outras têm sido disponibilizadas à prefeituras municipais para reutilização e, por vezes, os novos usos acarretam adaptações ou alterações do espaço arquitetônico e de materiais construtivos empregados na composição original do edifício. Passam a receber seções administrativas do município ou, não raro, transformam-se em centros de cultura local, moda relativamente recente e de efeito semelhante ao conseguido por inúmeros museus histórico-pedagógicos implantados décadas atrás, pelas cidades do interior.

* * *

Os edifícios de estações ferroviárias vivem, portanto, tempos bem diferentes daqueles em que o trem de ferro representou novas possibilidades de contato e comunicações, de velocidade e conhecimento de outras terras e pessoas. Lá, ao lado das novidades, eficiência e toda contribuição para o progresso sócio-econômico, o trem de ferro cobriu-se também de uma aura de encantamento e permitiu acesso a um mundo imaterial, presente nas mentes povoadas de sonhos e fantasias. Seduziu à todos e tornou-se símbolo, e a imagem do trem e da estação, reuniu com intensidade toda a força mobilizadora da nova sociedade.

A cadência da locomotiva embalou filmes e músicas. As estações, presentes em todos os instantes da vida moderna inaugurada, foram infinitamente lembradas, mencionadas, reproduzidas em desenhos, fotografias, pinturas, cartas, cartões postais e tantos outros gêneros de expressão praticados pelo homem. Serviu de tema à todos e nos mais variados momentos. Do homem comum aos mais destacados, a grande porta, a estação, inspirou e provocou efeitos sensíveis e duradouros, reservados ou compartilhados com inúmeros habitantes dos mais variados lugares.

Tão importante no contexto social, certamente o trem de ferro e a estação estavam destinados a viver também papel destacado nas artes visuais em geral. A primeira impressão do tema, conhecida em pintura, talvez seja a de William Turner [1775-1851], *Chuva, Vapor e Velocidade*. Pouco mais tarde, Monet, de um pequeno apartamento nas proximidades da *Gare Saint-Lazare* [1877], captou em inúmeras telas o espírito reinante na Paris dos fins do século 19. Focando-a interna e externamente, projetou suas impressões sobre o lugar, os viajantes, as máquinas, vivendo em meio à fumaça impregnada de energia e movimento.

Para além dos trilhos correram mensagens claras na redação e ocultas nas estampas de cartões postais, incrementados dos desejos mais sutis ecoados pelo espírito positivo e dinâmico incorporado às imagens de locomotivas e estações ferroviárias. Do incalculável volume circulado de postais, registram-se aqui alguns exemplos, referenciados, principalmente, na Estação da Luz, de São Paulo:

S. Paulo, 28-7-14 Como vae de guerra?

Primo Augusto

*Há 2 dias que recebemos o primeiro cartão de V., isto é de Hilarinda. teríamos estimado receber notícias suas mais a miúdo - Com certeza Vces. vão todos bem, divertindo-se muito - Faço votos que aproveitem bem a viagem. Já debes saber o accidente que aconteceu a sua Mãe é uma infelicidade que V. deve aceitar com toda a calma. Abraços a todos, Renné.*²¹⁴

²¹⁴ Bilhete postal, b/p, N. Malusardi & C, - Editores - S.Paulo; signatário Renné Lefèvre; destinatário Illo. Snr. Dr. Augusto Lefèvre, Pension Delxieu 225, R. St. Jacques, Paris. Coleção Anne Marie Louise De Raeffray Barbosa.

Zinha.

*Recommende a Vavá, que deixe também em seu poder, a importância para o pagamento da
Comp Telephonica, cujo aviso está sobre minha secretaria. Boa viagem. Lembrança a
todos. Lefèvre. Campinas 9-7-1928.*²¹⁵

²¹⁵ Cartão postal, *S. Paulo Vista General da Estação da Luz*, Edição Malusardi, produção italiana, T.A.M.; s.d., s.texto. Coleção Anne Marie Louise De Raeffray Barbosa.

Estação da Luz, cartão postal, s.id.; s.d.²¹⁶

Estação da Luz, cartão postal s.id., s.d.²¹⁷

²¹⁶ Cartão postal, *S. Paulo Vista General da Estação da Luz*, Edição Malusardi, produzione italiana, T.A.M.; s.d., s.texto. Coleção Anne Marie Louise De Raeffray Barbosa.

²¹⁷ Cartão postal, *8 Brasil São Paulo Estação da Luz*, Wessel; s.d., s.texto. Coleção Anne Marie Louise De Raeffray Barbosa.

Outro cartão envia votos de *prosperidades e risos* [...] e *felicidades*, inspirados em festiva imagem de uma locomotiva em movimento, deixando, ao fundo, a estação ferroviária:

*À querida irmã Sinhá, abraços e beijos pelo seu natalício, que peço a Deus, seja feliz portador de um anno de prosperidades e risos ao lado de todos que lhe são caros: o afilhado e o cunhado também fazem votos pela sua felicidade. Uma bicuruta da irmã Dimpina.*²¹⁸

²¹⁸ Cartão Postal com relevo, colorido, *M.S.i.B.15179*, datado de 15-5-1915. Coleção Anne Marie Louise De Raeffray Barbosa.

No interior do estado, uma pintura de época retrata aspectos da vida urbana de um povoado transformado em grande centro regional com a chegada da ferrovia:

Estação de Cachoeira Paulista, SP ²¹⁹

Da esquerda para a direita, vê-se o rio Paraíba, o trem, a estação, outro trem, a rua, um pequeno hotel na colina e os começos da cidade, que acontece além das linhas.

* * *

Palco de incontáveis acontecimentos, dos mais divulgados aos mais recônditos nas almas, a estação de trem compôs cenários e articulou vidas e ainda é fato em muitas cidades.

²¹⁹ Reprodução fotográfica de pintura, s. id.; s.d., in Condephaat- *Processo n.20.316/77*, ref. estudos de tombamento da estação ferroviária de Cachoeira Paulista.

*Mande notícias do mundo de lá
Diz quem fica
Me dê um abraço, venha me apertar
Tô chegando*

*Coisa que gosto é poder partir
Sem ter plano
Melhor ainda é poder voltar
Quando quero*

*Todos os dias é um vai-e-vem
A vida se repete na estação
Tem gente que chega pra ficar
Tem gente que vai pra nunca mais*

*Tem gente que vem e quer voltar
Tem gente que vai, quer ficar
Tem gente que veio só olhar
Tem gente a sorrir e a chorar*

*E é assim
Chegar e partir
São só dois lados da mesma viagem
O trem que chega é o mesmo trem
Da partida*

*A hora do encontro é também
Despedida
A plataforma dessa estação
É a vida desse meu lugar
É a vida desse meu lugar
É a vida*

*Encontros e Despedidas
Milton Nascimento e Fernando Brant, 1987*

Estação da Luz -

1993/ bem

Estação da Luz-

1993/ bem

4. Arquitetura das estações ferroviárias

4.1. preliminares

A ferrovia levantou estações por todo lado e seu estudo constitui capítulo importante para o conhecimento da história da arquitetura e do urbanismo. Os edifícios de estações contribuíram com programas específicos, completamente novos e nos momentos decisivos da histórica transição para a era moderna. As soluções arquitetônicas propostas para efetivação do novo tipo de transporte mostraram variações ao longo do período em que se realizaram. Autorias de projeto e características programáticas revelaram correção construtiva, inovação arquitetônica, ou fisionomias diversas inerentes à natureza do equipamento implantado: se estação de passagem ou terminal ferroviário, estação de interior ou de capital, ou de centro urbano desenvolvido.

O momento experimentado pela arquitetura e engenharia da época não compreendeu de início as exigências do inédito e curioso equipamento urbano traduzido pelo programa ferroviário, principalmente no tocante ao prédio administrativo da estação, influenciando no alcance de desejável unidade estética na resolução do conjunto da obra arquitetônica.

Nos começos, sem uma referência direta para inspiração, os edifícios ferroviários tomaram emprestado os modelos da arquitetura corrente, já estabelecidos, e insistiram na reprodução de sistemas construtivos conhecidos e aceitos, largamente empregados noutras construções das cidades. De modo geral, mostravam-se comportados, apresentando, inúmeras vezes, uma arquitetura mista com nítida distinção entre o espaço dos homens e o das máquinas, configurando duas partes destacadas de um mesmo edifício: o corpo principal, abrigo de funções administrativas e de recepção e estar dos passageiros; e o hangar²²⁰ ou as plataformas, abrigo das máquinas, destinados ao embarque e desembarque de usuários e mercadorias. Pressupondo conhecimento da matéria, no corpo dito principal a arquitetura mostrava-se, via de regra, conservadora e obediente aos padrões de construção da época, inserindo-se no ecletismo predominante. Porém, nas plataformas e suas coberturas, item

²²⁰ Gare, cf. o "Aurélio", significa *Estação de estrada de ferro*. [FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. *Novo Dicionário Básico da Língua Portuguesa*. Rio de Janeiro: Editora Nova Fronteira S/A, 1988; pp.318 e 336]. De fato, no Brasil, o termo é entendido como o edifício da estação, mais exatamente como o espaço coberto das plataformas ou hangar, este rapidamente identificado como *abrigo fechado, ou galpão* para veículos como trens, por exemplo.

Usou-se, no Brasil, os termos *hall das plataformas ou galeria* como sinônimos para o mesmo abrigo coberto para proteção das atividades de embarque e desembarque de mercadorias e passageiros, em correspondência ao inglês *train shed* e ao francês *halle*, para quem *hall* denomina o vestíbulo de recepção de usuários no corpo do edifício. De origem francesa, *gare* referiu-se, na origem, à estação ou ao conjunto dos equipamentos ferroviários instalados em determinado local, definindo-se como *gare terminus* e *gare de passage*, e diferenciando-se de *station*, então atribuído às paradas de percurso e compondo-se basicamente do '*bâtiment voyageurs*' do edifício de passageiros. [KÜHL, Beatriz Mugayar. *A Preservação da Arquitetura de Ferro em São Paulo*. São Paulo: FAUUSP, 1996. Tese de doutoramento, pp.172-173, citando: Christiane SCÉLLES. *Gares. Ateliers du Voyage 1837-1937*. Paris: REMPART, 1993, pp.16-17].

desconhecido da engenharia e da arquitetura, portanto desprovido do amparo imediato das tradições construtivas, puderam ser aplicados novos materiais e arranjos compositivos; livres das regras, distantes das referências, predispostas aos riscos, favoreceram resultados plásticos inovadores.

O edifício da estação de trem, reunindo grande potencial para investigações arquitetônicas, possibilitou a criação de belas obras, exemplos da capacidade de conciliação das funções específicas de transporte, conforto ambiental e de uma composição formal harmoniosa. Entretanto, considerando o vasto número de construções ferroviárias planejadas e executadas mundo afora, num momento de crise da estética tradicional, não foram tantas as estações a se destacarem verdadeiramente no conceito da nova arquitetura, emergente do surto de desenvolvimento e transformações vividas durante o século 19 e princípios do 20.

As novas possibilidades advinham especialmente da oferta dos materiais de construção, com a presença incontestável do ferro, produto muito valorizado no processo das revoluções tecnológica e industrial. Gradualmente o ferro passou a ser reconhecido e empregado de maneira visível na arquitetura, embora de início imitando alguns materiais tradicionais e, portanto, deixando de explorar a amplitude de seu potencial construtivo. Além dos valores estéticos e estruturais do material redescoberto, era capaz de contribuir sobretudo em aspectos da organização e execução da obra, consequência da vantagem observada na escala de produção.

Os novos programas de edifícios surgidos com as transformações sociais verificadas por todo o século 19, justamente por seu caráter inusitado, estavam mais próximos de serem resolvidos segundo as novidades tecnológicas, no entanto, a definição do projeto arquitetônico e suas formas de execução passam antes pela boa compreensão conceitual da obra em toda sua extensão, seja na configuração do espaço próprio do edifício, seja nas suas relações com a cidade e seu tempo. Assim, tornava-se fundamental o entendimento e perfeita assimilação do inédito programa ferroviário no ambiente em transição da nova sociedade, para sensibilização da arquitetura e urbanismo e nascimento das sínteses da união desses fatores decisivos.

De outro lado, ao encontro da questão, desenhava-se o aspecto geral da cidade: por trás das soluções neoclássicas e românticas impressas no cenário urbano, atuavam engenheiros e arquitetos educados em escolas também em transformação e com visões diferenciadas: uma progressista, atenta às novidades industriais; a outra conservadora, conforme os preceitos das Escolas de Belas Artes. Na convivência generalizada com os padrões do pensamento tradicional humanista, os projetos realizados pelos engenheiros tendiam a privilegiar o aspecto técnico-funcional do edifício, e os reflexos dessa situação para o fenômeno das estações ferroviárias foram evidentes. A implantação das ferrovias foi enfrentada e assumida claramente como um problema da engenharia, incluindo com muita naturalidade as construções dos edifícios para estações. Da postura inicial tecnicista resultaram projetos estritamente funcionais, concebidos unicamente como abrigos de trens e passageiros- na ordem. Nesse contexto, muitas vezes fez falta a sensibilidade relacionada à real compreensão do novo espaço arquitetônico, para a qual o arquiteto costuma ser melhor talhado.

Conforme anotado no histórico sobre as ferrovias²²¹, a inauguração definitiva da estradas inglesas, pioneiras, ocorreu no ano de 1830, com a efetivação dos serviços de passageiros entre Liverpool- Manchester, quando então se ergueram as duas primeiras estações, uma em cada ponta da linha ferroviária. Eram estações terminais e a primeira a ser construída foi a *Liverpool Road*, em Manchester, concebida em dois pavimentos com a entrada principal marcada por um conjunto de três vãos, dentre os cinco existentes, sendo o destaque reforçado por três janelas, alinhadas ao alto sobre os acessos descritos na fachada. Segundo PEVSNER²²² [1976], conservava-se ainda desta obra parte da plataforma de embarque e desembarque. A outra estação, em Liverpool, chamada *Crown Street Station*, foi projeto e execução de uma dupla de arquiteto e engenheiro: o arquiteto John Foster II e o engenheiro George Stephenson, autor também da locomotiva *Rocket*, idealizada para a mesma linha férrea. Esta estação demonstra características arquitetônicas reproduzidas com frequência na Inglaterra, nesses inícios da era ferroviária: dois pavimentos tratados com relativa simplicidade e resolvidos num único bloco retangular erguido junto ao leito dos trilhos, estes protegidos por larga estrutura de madeira sob o entelhamento, formando o espaço próprio do hangar; entre os dois, encosta-se na fachada da estação a cobertura de discreta plataforma estendida longitudinalmente junto ao bloco retangular.

Crown Street, Liverpool, 1830

/ Pevsner²²³

No seu estudo tipológico para estações ferroviárias, PEVSNER²²⁴ define três tipos de edifícios, sendo o primeiro representado pelo modelo descrito para a *Crown Street Station*. Um segundo tipo, amplia o esquema anterior e mostra dois blocos separados pelo leito ferroviário; exemplificado pelas estações de Swindon, datada de 1841-1842, e de Oxford, construída em 1852. O terceiro, considerado mais importante, representaria a maioria das estações terminais: um bloco principal ligado a duas alas coloca-se entre as linhas férreas e ao final delas, caracterizando certa inversão do tipo anterior, onde os trilhos são ladeados

²²¹ Ver capítulo 3- parte introdutória, desta pesquisa.

²²² PEVSNER, Nikolaus. *Historia de las tipologias arquitectonicas*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili S.A., 1980 / p.273.

²²³ PEVSNER, op.cit., p.272.

²²⁴ PEVSNER, op.cit.; pp.271-282.

por duas edificações. Um exemplo inicial deste terceiro tipo seria a estação londrina *Nine Elms*, de Tite, construída em 1837-1838.

Carroll MEEKS²²⁵, em 1956, referiu-se a estes três tipos de edifícios para estações, mais frequentes no período pioneiro das construções ferroviárias: *one-sided*, *two-sided*, and *head*; e, lembrando o arquiteto e engenheiro francês Léonce REYNAUD ressalta as qualidades dos dois últimos tipos:

*... the advantages of the head station are that the building is clearly visible, the entrances are clearly marked, the buildings are concentrated, the same vestibule may be used for arrival and departure, the concentrated services require less personnel, and the areas at the sides are free for expansion, while the principal merit of the two-sided station is that passengers and baggage move shorter distances without cross circulation.*²²⁶

Detida análise tipológica de estações é explicada por CLOQUET²²⁷ [1901], tomando por base características inerentes à dinâmica dos trilhos e formas de implantação dos edifícios. Classifica-as preliminarmente como estações terminais e estações de passagem, cujas definições estão contidas na própria terminologia aplicada: as terminais referem-se àquelas localizadas nos pontos extremos das linhas férreas e as de passagem encontram-se entre os extremos previamente definidos. Estas, por sua vez, recebem também a denominação de estações intermediárias, diferenciando-se entre si por apelos da movimentação dos trens e exigências do traçado imposto no leito ferroviário.

Assim, da intensidade das paradas de trens resultam pelo menos três categorias distintas de edifícios, sobressaindo-se a primeira, privilegiada com a parada de todos os trens de carreira, diferentemente das outras duas, contempladas com menos linhas de serviço; e, do estudo das pausas no trajeto férreo decorrem algumas possibilidades de implantação dos edifícios nos terrenos, em função do desenho dos trilhos e da condição básica de ser a estação terminal ou de passagem:²²⁸

Tipos básicos de estações:
a- de passagem / b- terminais / c- rebroussement

²²⁵ MEEKS, Carroll L.V.. *The Railroad Station na Architectural History*. Yale University Press. 1964 [1^a ed.1956], p.59.

²²⁶ MEEKS citando Léonce REYNAUD: *Traité d'architecture*. Paris, 1850

²²⁷ CLOQUET, Louis. *Traité d'Architecture*. Paris: Baudry, 1898-1901. 5 volumes.

²²⁸ CLOQUET, op.cit., citado por KÜHL, op.cit., 1996, p.174; croquis da autora sobre a obra de Kühl.

Estações de passagem-

- combinação de linhas:

a/ b- entroncamento

c- contato

d- cruzamento

- junção de linhas:

a- lateral a 2 vias / b- bilateral

c- em ilha / d- bilateral em trecho comum às duas linhas

Estações de passagem e terminais:

a- lateral / b- bilateral / c- transversal

d- em L / e- em U

De notável valor, o trabalho de CLOQUET [1901] esclarece itens básicos ao definir o que é uma estação ferroviária e qual seu comportamento como edifício de transporte. Contribui para oferecer uma perspectiva tipológica dos edifícios de estações ferroviárias, juntamente com os estudos gerais propostos por MEEKS [1956] e PEVSNER [1976], iniciados com exemplos de estações inglesas e estendidos principalmente a países europeus e aos EUA. Leitura semelhante, referenciada em PEVSNER e elaborada por Edgar GRAEFF [1986],

resume também fundamentos para um entendimento da matéria. Das obras mencionadas procura-se relacionar aspectos de interesse ao desenvolvimento da presente pesquisa, valendo lembrar a influência dos ingleses na disseminação do conhecimento para a sedimentação da ferrovia brasileira, sendo eles, portanto, responsáveis pela introdução de um saber fazer arquitetônico ligado às estações ferroviárias.

Uma reflexão sobre os pontos levantados, como exercício introdutório às bases definidoras de tipos de estações brasileiras, em especial das paulistas, faz notar um destaque para as variações estilísticas, pois os edifícios não mostraram profundas alterações funcionais ao longo do tempo. Os programas específicos, formulados por completo desde o início, contemplaram direta e claramente a natureza do serviço a ser imediatamente atendido no ponto geográfico privilegiado do percurso ferroviário.

O grande exemplo internacional referente aos inícios dos estudos de significação estilística das estações é o projeto de Philip Hardwick²²⁹ para a *Euston Station*, construída em Londres, entre 1835-1839, com o monumental pórtico de beleza clássica, definido pelas linhas do frontão e das colunas dóricas; demolido em 1962. Referência grandiosa na paisagem urbana, ao pórtico coube anteceder os espaços dos trilhos, símbolo indiscutível do progresso, e permitir a passagem de pedestres e veículos; à estação, distinta da grandiloquente entrada, o papel ditado pela característica funcional.

Euston Station, Londres- Philip Hardwick, 1835-1839

/ Barman²³⁰

Número razoável de outras obras são arroladas nos estudos citados, permitindo observar variações inseridas no repertório eclético em voga na época: inspiradas na tradição

²²⁹ Nikolaus PEVSNER aponta Philip Hardwick como autor da *Euston Station*, op.cit., p.274; e Edgar GRAEFF menciona a co-autoria de R.Stephenson, in *Edifício*. São Paulo: Projeto Editores Associados Ltda. Coleção Cadernos Brasileiros de Arquitetura, vol.7. 1986, p.123.

²³⁰ BARMAN, Christian Barman. *An Introduction to Railway Architecture*. London: Art and Technics, 1950, p.103.

clássica, mostrando colunas dóricas ou jônicas [*Curzon Station*- na linha Londres-Birmingham; estações de Amsterdam-Willemspoort- 1843; Huddersfield- de J.P.Pritchett y Monkwearmouth- de John Dobson, 1848]; transparecendo valores paladianos [*Döpersberg*- de Wuppertal, 1850]; aproximando-se do paleocristão ou chegando ao quatrocento [Munich- Friedrich Bürklein, 1842; Providence, Rhode Island- Thomas Tefft, 1848- 1ª grande estação dos EUA; Kassel- Gottlob Engelhardt, 1852-1861]; e lembrando até feições egípcias, chinesas ou árabes [*Old Pearl Street Depot*- Massachusetts, de New Bedford, 1840, de inspiração egípcia; New Haven- Henry Austin, 1848-1849, de ares chineses- demolida; *Plaza de Armas*- Sevilla, de José Santos Silva, 1898-1901, aspecto árabe]. Edifícios em estilo medievalista, menos frequentes segundo PEVSNER, são exemplificados pela *Temple Meads*, em Bristol [Isambard Kingdom Brunel; 1839], e por estações norte-americanas construídas na virada para o século 20 [*Michigan Central*- Detroit, de C.L.W.Eidlitz, 1882-1883; *Grand Central*- Chicago, 1888-1890; *Union*- Saint Louis, 1891-1896].

A estação ferroviária de Sevilla [José Santos Silva, 1898-1901] mostra recurso interessante no enfrentamento dos problemas relacionados com a construção de uma estação ferroviária do tipo terminal: ao lado das saliências trabalhadas na parede, a fachada principal propõe uma grande rosácea centralizada, determinante indiscutível da importância do edifício. Outra solução, anterior, faz uso das arcadas contidas entre duas torres, muito apreciada na Alemanha dos anos 1840-1847. Supõe-se como primeiro exemplo no emprego de largos arcos de meias rosáceas em fachada de estação ferroviária, a *Gare de l'Est*, em Paris, de François Duquesney, construída nos anos de 1847-1852. A *Gare de Montparnasse*, de Victor Lenoir [1850-1852], também em Paris, e a *King Cross*, projeto de Lewis Cubitt para Londres [1851-1852], são grandes exemplos do uso de arcos e torres na arquitetura de estações. A *King Cross*, prenúncio das linhas modernas, resume com firmeza a questão funcional do edifício, alcançando feliz coerência estética demonstrada na resolução da cobertura proposta para a gare, definidora de toda a concepção do espaço arquitetônico e cúmplice da especificidade do programa de necessidades.

Gare de l'Est, Paris- François Duquesney, 1847-1852 / Pevsner ²³¹

²³¹ PEVSNER, op.cit., p.275.

King Cross, Londres- Lewis Cubitt, 1851-1852 / Pevsner²³²

King's Cross Station

/ F. Baumgart²³³

Dos avisos do modernismo, merece também lembrança a referência de GRAEFF sobre a estação *Karplatz*, de Otto Wagner, construída, em 1894, para o metropolitano de Viena:

*... os ornamentos metálicos, ainda conservadores, não chegam a desmerecer as formas limpas dos muros revestidos de finas placas de mármore, formas que prenunciam a arquitetura nova.*²³⁴

²³² PEVSNER, op.cit., p. 276.

²³³ BAUMGART, Fritz. *Uma Breve História da Arte*. São Paulo: Martins Fontes, 1994, p. 295.

²³⁴ GRAEFF, op.cit., p.125.

Mas, nos começos dos modernos tempos da arquitetura, edifícios de estações ainda mostraram feições tradicionalistas, principalmente nos EUA [*Grand Central II*- New York, de Read & Stern y Warren & Wetmore, 1903-1913; *Union Station*- Washington, de D.H.Burhnham & Co. 1903-1907]. A partir da Exposição de Chicago, realizada em 1893, o hangar, sempre privilegiado nos projetos para estações, cede importância aos espaços internos de recepção dos usuários, revelando traços efetivos de uma linguagem moderna em busca de uma unidade arquitetônica na concepção do edifício [Karlsruhe- de August Stürzenacker, 1906-1913; Leipzig- de Lossow & Kühne, 1906-1915; Helsinki- de Eliel Saarinen, 1910-1920, de arrojo e composição assimétrica marcada pela torre; Stuttgart- de Bonatz & Scholer, construção de 1928; *Badischer Bahnhof*- Basilea, de Curjel & Moser, 1912-1913].

Karlsruhe- August Stürzenacker

Pevsner²³⁵

Helsinki- Eliel Saarinen

No histórico das construções ferroviárias, como nos demais equipamentos urbanos, nota-se o resistente engajamento da arquitetura ao moderno estilo internacional. Do período de entre guerras, destaca-se a *Stazione di Firenze* [arquiteto G.Michelucci, e N.Baroni, P.N.Berardi, I.Gamberini, S.Guarnieri, L.Lussana, 1934-1936] e poucos outros exemplos [Reims- de Le Marec & Limousin, 1930-1934; Versailles-Chantiers- do arquiteto André Ventre, 1931-1933; Düsseldorf- de Krüger & Behnes, 1931-1934], devendo menção especial à estação *Termini di Roma* [primeira ala: arquiteto E.Montuori, engenheiro Leo Calini, M.Castellazzi, V.Fadigati, A.Pintonello e A.Vitellazzi, 1950]; e segunda ala: dos arquitetos A.Mazzoni e E.Montuori, projeto de 1938, modificado e concluído em 1951]. Os momentos do pós-guerra permitiram intervenções em inúmeros edifícios ferroviários, onde predominaram recuperações segundo novas regras estabelecidas pelo modernismo e com frequência marcando a fachada principal através de longos panos lisos, sem adornos, às vezes cegos, assemelhando-se aos prédios destinados à oficinas [Central de Rotterdam- de S.van Ravenstijn, 1956-1957; Munich- de Heinrich Gerbel, 1955-1963; Saarbrücken- de Friedrich Reutler, 1963-1971; Montparnasse- Paris, de Beaudoin, Cassan, De Marien y Saubot, 1958-1969; Heidelberg- de Corradi & Dutschmann, 1953-1955; Solingen- de B.Humpert, 1956-1957; Eindhoven- de Van der Gaast, 1956].

Nos dias de hoje, edifícios de estações continuam a ser projetados e executados em países beneficiados por sistemas ferroviários ativos e suas feições arquitetônicas seguem o curso evolutivo da história em construção. Entre os projetos mais recentes com repercussão estão os de Chandigarh [de Matthew Nowicki] e de Brasília [de Oscar Niemeyer]. Para efeitos do

²³⁵ PEVSNER, op.cit., pp.280-281.

estudo dirigido nesta pesquisa, além do patrimônio físico existente e daquele registrado apenas em levantamentos documentais, também merecem menção alguns desenhos ou planos não realizados, como os da estação de concreto armado proposta por Tony Garnier para a Cidade Industrial[1901-1904] e os riscos de Sant'Elia [1913] e Erich Mendelson [1914]²³⁶.

* * *

6.2. sobre tipologia das estações paulistas

Algumas observações já foram feitas neste trabalho procurando compreender a questão da arquitetura das estações ferroviárias e aspectos de seu desenvolvimento ao longo dos tempos. Nos começos da história das ferrovias brasileiras, até a década de 1870, predominou a influência dos engenheiros ingleses, principalmente, e americanos, franceses, alemães e belgas, em quase todas as obras relacionadas às estradas de ferro, incluindo-se os prédios das estações. Incumbiam-se estes profissionais dos estudos preliminares e dos projetos arquitetônicos, restando aos brasileiros o acompanhamento da execução e a instalação dos trilhos. Os engenheiros militares brasileiros eram, então, essencialmente competentes para os assuntos topográficos e geodésicos, e despreparados para a plena realização do grande empreendimento nacional representado pela ferrovia. A organização das escolas de engenharia civil²³⁷, após 1870, e a tentativa de adequação dos cursos às necessidades do desenvolvimento do país, vieram contribuir para a qualificação técnica nativa, instrumentalizando também os engenheiros para concorrência no fértil campo dos trabalhos ferroviários e dando início à participação dos brasileiros nos planos gerais das estradas de ferro, inclusive nos desenhos de pontes, pontilhões, túneis e edificações, entre elas as estações. Quase nada se percebe de investimentos na formação de mão de obra especializada e quanto aos materiais construtivos, prolongou-se um pouco mais a dependência do exterior, notadamente da Inglaterra, até cerca dos anos 30 deste século, sendo sua aplicação corrente resultante da apropriação de um saber fazer ainda alheio de certo modo às possibilidades de um ambiente nacional mais auto-suficiente.

Dentro desse contexto, a evolução das construções ferroviárias, estritamente ligadas à questão funcional do novo transporte e assumidas de pronto pela engenharia, prenderam-se fortemente às circunstâncias de aspectos programáticos, resolvidos inicialmente, e via de regra, por engenheiros. Os interesses das ferrovias ditavam a qualidade do equipamento ferroviário a ser instalado nos locais determinados e sua natureza variava desde um simples abrigo previsto para breve parada do trem durante a viagem, às estações de pequeno, médio e grande porte, incrementadas de plataformas, caixas d'água, carvoeiros, giradores, casas de chefes das estações, casas de funcionários, armazéns, abrigos para máquinas paradas e em

²³⁶ GRAEFF, op.cit., 1986, p.125.

²³⁷ A Politécnica do Rio de Janeiro data de 1874; a Escola de Minas de Ouro Preto, de 1876; e a Politécnica de São Paulo, 1894. Vale lembrar a Comissão Geográfica e Geológica do Império, organizada em 1875 e a Comissão Geológica e Geográfica de São Paulo, de 1886.

trânsito, espaços de manobras²³⁸, até as oficinas de manutenção²³⁹ equipadas para os mais diversos serviços de ferraria, fundição, pintura, carpintaria e outros.

* * *

Da consideração do distinto programa ferroviário surge, portanto, uma primeira possibilidade de classificação das estações paulistas, referenciada na função imediatamente determinada ao edifício. Apoiado nos estudos citados atrás, o exercício representa tentativa de entendimento do tema e pretende esclarecer, de modo didático, sobre três tipos comuns de construção, com ressalvas para a imbricação natural corrente entre eles:

- Estações de passagem [ou intermediárias]- posicionadas ao longo do leito ferroviário, entre os extremos da linha. Suas proporções podem variar desde pequenos pontos abrigados para breve parada do trem durante o trajeto, prevendo embarque e desembarque de passageiros, até edificações mais elaboradas. Costumam cumprir um programa básico composto de saguão e bilheteria, área de manipulação de bagagens, sala de espera para senhoras e sanitário reservado, sala de comunicações, sala do chefe da estação e plataforma coberta para a espera do trem, nos casos mais simples, francamente desligada do prédio administrativo. As variações na adoção do programa básico consistem principalmente na sintetização, por vezes máxima, do número de dependências mencionado.
- Estações medianas²⁴⁰- de porte médio em relação às terminais e de passagem, têm posição marcante ao longo do leito ferroviário, entre os extremos da linha. Pontos de posição estratégica, entendidos como medianos do percurso em termos de fluxo e estruturação do programa ferroviário, destacados para pausa mais prolongada, importantes aos cuidados exigidos pelas máquinas e com movimento freqüente de passageiros e mercadorias. O programa contempla um prédio administrativo provido basicamente de saguão com recepção e salas de espera, sanitário, bilheteria, salas de comunicações, correios e chefe da estação, além de plataformas de embarque e desembarque- uma alinhada ao prédio administrativo e uma, ou mais, junto a outro trecho dos trilhos. Requerem mais recursos da infra-estrutura de caixas d'água, desvio de linhas etc.. Geralmente dispõem de pelo menos um armazém para depósito de volumes e algumas propõem espaços mais generosos para conforto dos passageiros,

²³⁸ Como exemplo especial a Rotunda de Cruzeiro, na linha da ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL.

²³⁹ Destaque para a oficina de Engenho de Dentro, da ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II, onde se executavam serviços de montagem e consertos das máquinas, tornearia e carpintaria; e para as oficinas da PAULISTA, aparelhadas para serviços de montagem e consertos de máquinas e ferramentas, fundição e mecânica de peças, caldeiraria e outros.

²⁴⁰ Estação mediana confunde-se com estação de passagem [ou intermediária] pela denominação, pois ambas se posicionam ao longo do percurso ferroviário e entre os pontos extremos dos trilhos. Propõe-se aqui a diferenciação no objetivo de conferir destaque àquelas estações mais aparelhadas por interesse da própria companhia de estrada de ferro ou pelo porte da estação diante do movimento apresentado, e como recurso didático para explicações do tema.

oferecendo por exemplo restaurante. Em alguns casos o armazém é incorporado ao edifício da estação, o mesmo ocorrendo, embora mais raramente, com a casa do chefe.

- Estações terminais- posicionam-se rigorosamente nos pontos extremos de linhas ferroviárias. Estações medianas, por situarem-se em pontos estratégicos do percurso, podem assumir dimensão e características semelhantes às terminais. O prédio administrativo é resolvido conforme o programa conhecido, ressaltando-se a maior oferta de área física e dependências, proporções e preocupações plásticas. As plataformas ou hangares são planejados para trânsito intenso de usuários e bagagens; dispõem de guarda de volumes variados e de edificações próximas destinadas a armazéns diversos e oficinas de manutenção, podendo manter, contudo, uma área para armazém incorporada ao edifício da estação.

Além das estações, os pontos destacados na extensão do leito ferroviário têm, tecnicamente, as seguintes denominações, em uso²⁴¹:

- PE- *ponto de parada, estribo, abrigo*: onde é permitida parada eventual de trens para realização de embarque e desembarque de passageiros.
- PT- *posto telegráfico*
- PS- *posto de visualização*
- PF- *posto telefônico*

* * *

Diretamente relacionada à esta primeira classificação de ordem funcional, aproxima-se outra caracterizada por aspectos históricos, geográficos e político-administrativos, pois a definição de estações de passagem, intermediária e terminal tem ligação natural com o porte dos locais previstos para as respectivas marcações, tomadas como referências principais nos planos dos traçados ferroviários delineados. Análise contextual da implantação e evolução da ferrovia paulista, permite agrupar os edifícios em:

- estação de fazenda
- estação de cidade do interior, com pequeno e médio porte
- estação de centro urbano desenvolvido ou de localidade com potencial de polarização
- estação de capital

No processo de constituição das linhas ferroviárias paulistas as fazendas de café desempenharam papel fundamental e atraíram para si pontos de passagens e paradas de trem, visando facilitar ou tornar viável o escoamento de suas produções. Estas estações, localizadas em terras de ricos fazendeiros de café, revelaram construções simplificadas,

²⁴¹ Conforme observado em anotações de trabalho rotineiro de setor da FEPASA.

voltadas para a atividade primordial de despacho de produtos aos locais de consumo ou exportação. Exemplos do gênero espalharam-se pelo território, articulados por trilhos das várias companhias ferroviárias, principalmente da PAULISTA e MOGIANA. Ocorre, no momento, lembrar o Ramal de Água Vermelha, em linha da PAULISTA, servindo à fazendas da região de São Carlos, como Babilônia e Santa Eudóxia, e também o Ramal de Jaú, com casos semelhantes como as estações Brasília e Alba [antiga América], no município de Piratininga, proximidades de Bauru. As dimensões destes edifícios podem variar desde abrigos muito modestos até afinidades de aparências com simples estações de passagem de cidades de pequeno porte do interior.²⁴²

Estação Brasília e armazém, Cia. PAULISTA [1926]

1998/ bem

As estações de cidades de pequeno e médio porte cumprem, geralmente, um mesmo programa, o de estação de passagem, revelando diferenças de capacidade física e de fisionomia, conforme necessidades locais, recursos construtivos, profissionais envolvidos ou mesmo interesse político, além da recomendação técnica da própria companhia de estrada de ferro. Foram realizadas às centenas pelo território paulista, ao longo de todo o surto ferroviário e como ilustração neste momento podem ser lembrados vários exemplos do RAMAL DE SÃO PAULO da antiga ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II, como Mogi das Cruzes, Caçapava, Pindamonhangaba, Aparecida, Guaratinguetá, Lorena, Piquete ou Moreira César [demolida], cujas localidades encontravam-se em diferentes estágios quando contempladas com equipamentos da ferrovia.²⁴³

²⁴² Ver fichas das estações [Cia.PAULISTA], nesta pesquisa, capítulo *Estações paulistas*- Um patrimônio construído.

²⁴³ Ver fichas das estações [EFCB], nesta pesquisa, capítulo *Estações paulistas*- Um patrimônio construído.

Estação de Pindamonhangaba, EFCB

1996/ bem

Estação de Pindamonhangaba, EFCB

1996/ bem

Destaque foi dado pelas companhias férreas às instalações previstas em centros urbanos desenvolvidos ou localidades com potencial de polarização de interesses regionais, fator determinante para configuração de edifícios como estações de porte intermediário ou terminal. Bom exemplo é a atual cidade de Cachoeira Paulista, nas proximidades das divisas com o estado do Rio de Janeiro, tímido povoado por ocasião da construção da primeira estação ferroviária às margens do rio Paraíba. Sua posição estratégica garantiu-lhe ponto privilegiado no percurso idealizado para a ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II e conheceu nova dinâmica com a chegada dos trilhos estendidos da capital do Império até Lorena, cidade a quem Cachoeira pertencia administrativamente. O ritmo de desenvolvimento do povoado acentuou-se de fato com a concretização do RAMAL DE SÃO PAULO, quando se efetivou a ligação há muito desejada pelos paulistas para escoamento da produção do Vale do Paraíba e para os contatos diretos com a Corte. Como estação terminal da antiga ESTRADA DO NORTE, porém mediana no trajeto até a cidade do Rio de Janeiro, Cachoeira transformou-se em importante centro de armazenamento de mercadorias e cruzamento de passageiros, transportados pela linha férrea; de pequeno núcleo tornou-se polo comercial e centro ferroviário, atraindo atenções de todo tipo. A nova característica impôs à estação ferroviária um programa mais complexo e substituiu-se o primitivo e modesto edifício, construído pela D. PEDRO II, pelo imponente e atual, planejado para comportar os serviços básicos de administração, com comunicações e bilheteria, trânsito e acomodação de passageiros e bagagens, recepção e remessa de volumosas cargas e até alojamento para eventuais passageiros, usuários da ferrovia. Além do prédio da estação, volume retangular de longas plataformas laterais, implantado como ilha entre as linhas oriundas de São Paulo e do Rio, o conjunto ferroviário era composto de grandes armazéns, isolados e incorporados ao edifícios, casa do chefe da estação, caixas d'água, pátio de manobras, girador, carvoeira, área de tráfego e manobras e os trilhos de passagem.

Estação de Cachoeira Paulista- vista p/ cidade 1996/ bem

Exemplo significativo é também a estação ferroviária de Campinas, da COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO. Em meados do século 19, a vila de São Carlos conheceu grande desenvolvimento com a prosperidade da cultura cafeeira e tornou-se cidade de Campinas. Nos momentos de organização da COMPANHIA PAULISTA [1867] era conhecida como 'capital agrícola' e apontava relevâncias de centro cultural em franca projeção. Com a inauguração da estação [1872], ligou-se pelos trilhos até Jundiaí, selando contato com o porto de Santos e estabelecendo vínculo definitivo com o desenvolvimento em curso no estado, pois logo os trilhos partiriam dali para inúmeras outras cidades do interior, tornando-a um nó de comunicações de profunda repercussão para a economia paulista. O edifício hoje conhecido, de ares ingleses, data de 1884 e foi erigido sobre a demolição da primitiva estação, através de três etapas importantes de intervenção [1884; 1910-1915; 1922], sendo a complexidade do programa digna de uma estação do tipo terminal, equipada, inclusive, com túnel de passagem de pedestres e vila ferroviária destinada aos funcionários, ressaltando-se ainda o fato de ser a cidade a sede dos escritórios da Companhia com as instalações do Centro de Administração Técnica.

Estação de Campinas, Cia. PAULISTA 1903/ A.A.Pinto ²⁴⁴

²⁴⁴ PINTO, op.cit., 1903, p.209.

Estação de Campinas, Cia. PAULISTA cartão postal, s.d.²⁴⁵

Estação de Campinas, Cia . PAULISTA 1998/ bem

²⁴⁵ Cartão postal, s.d., coleção Anne Marie De Raeffray Barbosa.

Estação de Campinas, Cia. PAULISTA 1998/ bem

As estações erigidas na capital desfrutaram da condição especial de posicionarem-se na passagem obrigatória das linhas rumo ao porto de Santos, revelando-se como destacadas estações medianas ou, como estações terminais, nos casos do RAMAL DE SÃO PAULO e da SOROCABANA, situadas nos extremos dos trilhos de ligação com o Rio de Janeiro e Sorocaba. Algumas se distinguiram pela concentração de equipamentos importantes da ferrovia, outras assemelharam-se em porte àquelas construídas pelo interior. O primeiro destaque será sempre reservado à Estação de São Paulo, a famosa Estação da Luz, no percurso da INGLESA ou SANTOS- JUNDIAÍ. Três construções serviram de abrigo a esta estação, desde sua origem- a primeira, mais modesta, com pequenas dimensões [1866]; outra resolvida em dois pavimentos, com as instalações iniciais ampliadas [1880]; e a existente, erguida quase no mesmo local, de proporções muito maiores e mais sofisticada [1897-1901; obras 1946], com um programa básico bastante incrementado, com sala de espera de senhoras, salão de estar, bilheterias, sala de telégrafo, correios, sala do chefe da estação, sala do diretor de tráfego, sanitários para funcionários e usuários, armazéns de bagagens, escritórios de bagagens com elevadores. A Estação de São Paulo mereceu desde cedo posição de destaque na linha férrea promovendo pausa importante do percurso Santos-Jundiaí e na condição, portanto, de uma estação mediana. As alterações de porte ao longo da segunda metade do século passado, decorreram do crescimento e valorização dos negócios ferroviários e imprimiram à estação substanciais ampliações de dependências administrativas e incremento da estrutura física para as atividades específicas da ferrovia, tornando a Estação da Luz, por suas características de implantação e desenho, um forte elemento de composição da paisagem urbana.

Estação da Luz, *São Paulo Railway*, capital-

1901/ Museu da Cia. Paulista²⁴⁶

²⁴⁶ In Revista Horizonte Geográfico. São Paulo: Globo Cochrane Gráfica. Ano 11, n.57, mai/jun 1998, p.63.

Estação Júlio Prestes, E.F. SOROCABANA

Arquivo Fepasa

A Júlio Prestes, da SOROCABANA, situada logo adiante da Luz, no sentido para Santos, caracteriza-se como estação terminal e passou também por três instalações desde os inícios de funcionamento da linha. O primitivo edifício da estação da ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, modesto no programa e dimensões, e com suporte de alguns armazéns, situou-se na rua Mauá, nas proximidades dos terrenos onde hoje se vê a Júlio Prestes. Foi substituído por outro, vizinho, de maior porte, localizado no Largo General Osório, onde funcionou até recentemente o conhecido DOPS. As obras da Júlio Prestes concluíram-se no ano de 1938.

Outro exemplo relevante, já desaparecido, é a estação do Norte, ponto inicial da antiga SÃO PAULO- RIO DE JANEIRO. Planejada como estação terminal, cumpria o programa específico previsto para atendimento e acomodação de passageiros e bagagens, e dispunha de pelo menos três tipos de armazéns- de encomendas, importação e baldeação, além de depósito de locomoção e oficinas.²⁴⁷

* * *

Outra possibilidade de leitura das estações está associada às fisionomias assumidas pelos edifícios, aqui entendida como a mais promissora no debate sobre as soluções arquitetônicas apresentadas no enfrentamento do problema colocado pelo transporte ferroviário. Os padrões programáticos sofreram pouca variação ao longo do tempo e, como qualidade de qualquer programa em potencial, poderiam receber incontáveis respostas através da ordenação de espaços arquitetônicos, implantação nos terrenos e composição formal. Os edifícios conhecidos, em desenhos ou construções, foram os que ocorreram e definiram um quadro da arquitetura ferroviária paulista. Conclui-se, portanto, sobre dois modos básicos de caracterização da estação ferroviária:

- quanto ao aspecto funcional
- e quanto às alterações estilísticas verificadas no curso da história.

²⁴⁷ PESSÔA, op.cit., v.II, pp. 404-405.

Com efeito, um auxílio na estruturação de um quadro desta arquitetura realizada é o método histórico relativo ao surgimento cronológico das construções. Entretanto, este recurso é embaralhado pelo grande número de exemplares plantados por todos os cantos do vasto território paulista, sem falar nas incursões dos trilhos por estados vizinhos²⁴⁸, e agravado pela ausência de um inventário geral, recheado dos dados ilustrativos das qualidades básicas desse patrimônio ferroviário construído, cujo problema esta pesquisa pretende atenuar.

Somam-se outros fatores atuantes nesses tempos de implantação e fortalecimento da ferrovia e dentre eles, talvez o mais eloqüente, para os efeitos da arquitetura e do urbanismo retratado, seja o clima vivido pelas artes em geral e seu rebatimento no estado paulista, propulsor de um desenvolvimento sócio-econômico sem igual no país. Eram tempos do ecletismo, no princípio mais discreto, depois espalhando com desenvoltura todas as maneiras de expressar a arquitetura, observados alguns cuidados básicos com a composição geral. Momentos em que o arquiteto

*estava preso, debatendo-se dentro da herança eclética. O que poderia um homem fazer? Poderia torcer um estilo para uma linguagem pessoal, poderia jogar os estilos uns contra os outros, ou poderia através da compilação e abstração realizar um estilo próprio, mas era ainda um estilo. O resultado geral poderia ser visto como o caos.*²⁴⁹

Assim, nas feições arquitetônicas dos edifícios ferroviários foram impressas, além das qualidades inerentes à especificidade do programa, aquelas decorrentes dos materiais e das técnicas construtivas, dos momentos de concepção dos projetos e, sobretudo, das características de seus autores e executores.

O conjunto de edifícios projetados e construídos demonstra a complexidade do diálogo travado em busca da compreensão do tema, do seu arranjo funcional e espacial e de sua comunicação com as respectivas localidades. Soluções estéticas e funcionais denunciaram dificuldades de adequação do estranho programa a uma unidade de linguagem arquitetônica. O ineditismo do tema e a simplificação programática favorecia investigações da técnica, diversificação de materiais e inovações arquitetônicas, no entanto, prevaleceu uma insistente configuração caracterizada pelo simples acostamento de duas partes básicas do edifício, visivelmente dissociadas e antagônicas, inúmeras vezes exibindo técnicas construtivas completamente distintas. Sequer a potencialidade do ferro era explorada a contento na extensão da obra, restringindo-se aos espaços das máquinas e, mesmo assim só atingindo extremos nas propostas de amplas coberturas das gares, pois, nas coberturas apostas ao prédio administrativo o ferro geralmente substituíra outros materiais tradicionais e marcava presença como elemento mais decorativo e menos estrutural ou de peso relevante na definição do espaço arquitetônico. Por seu lado, o corpo administrativo erguia-se nos moldes convencionais e ao gosto eclético do lugar para onde se voltava e ao qual desejava estar ligado, revelando-se, contudo, um representante absoluto do mais novo

²⁴⁸ Como é o caso da MOGIANA, penetrando em dois pontos o solo mineiro, onde patrocinou a construção das estações (ver capítulo referente ao histórico da ferrovia).

²⁴⁹ SUMMERSON, John. *A linguagem clássica da arquitetura*. São Paulo: Martins Fontes, 1982.

meio de transporte a impregnar a sociedade com os vapores das transformações e da modernidade.

Mas, os tratamentos diferenciados aos espaços construídos nem sempre significaram conflitos e, em meio a todo o antagonismo evidente protagonizado pelas estações, surgiram belíssimos exemplos da arquitetura ferroviária, de grande qualidade formal e pacífica convivência entre as partes do conjunto.

As estações ferroviárias conheceram intimamente o ecletismo e com rara e notável exceção, a estação de Mairinque, só vieram experimentar os traços de um modernismo mais vigoroso após a terceira década deste século. Uma leitura arquitetônica das estações paulistas privilegiando a questão estilística, situa-se inicialmente no contexto do ecletismo. Na diversidade de fatores condicionantes das fisionomias arquitetônicas, esse entendimento favorece o esboço de um agrupamento de edifícios em cinco situações principais, observadas à luz do período de construção, da linha ferroviária e da origem do projeto:

- de tradição clássica / e dualidade de soluções: classicizantes no prédio administrativo e novas tendências nas gares
- de feições historicistas / e dualidade de soluções: historicismo no prédio administrativo e novas tendências nas gares
- de marcantes feições ecléticas / e dualidade de soluções: ecletismo no prédio administrativo e novas tendências nas gares
- resultados diretos do emprego de materiais e técnica construtiva
- de caráter inovador ou de tendências modernas.

A primeira ferrovia paulista inaugurada foi a SÃO PAULO RAILWAY [1867] com o percurso Santos- São Paulo- Jundiaí e nos seus primeiros momentos as estações do percurso eram em geral modestos alpendres providos de plataforma e apoiados em pilares de madeira ou do mesmo ferro dos trilhos, exemplificados pela antiga Estação Belém, atual Francisco Morato. Com o desenvolvimento da ferrovia ganharam importância e o direito de organizar-se segundo o programa básico da estação de passagem, dispondo de área para administração e atenções com usuários e para a plataforma coberta de embarque e desembarque, onde se utilizou o ferro ornamentado como suportes e em detalhes de acabamento. Os projetos, importados dos ingleses, têm semelhantes concepções, e também as construções foram realizadas em grande parte com material importado. Empregou-se vedações em madeira e em alvenaria de tijolos aparentes com cobertura em telhas cerâmicas; o ferro fundido apareceu em colunas, vigas e alguns acabamentos; lambrequins de madeira foram aplicados; caixas d'água, passarelas de pedestres em ferro treliçado, bancos e aparelhos sanitários contribuíram para definir a composição ornamentada e de ares ingleses. A preocupação estética é demonstrada no emprego dos materiais, na qualidade de execução da obra, e sem dúvidas na adoção do partido arquitetônico, revelando edifícios compostos de duas unidades construtivas, perceptíveis em maior ou menor grau: o prédio administrativo, em tijolos, onde se prende outra relativa ao espaço da plataforma, coberto com telhas metálicas, sustentado e adornado basicamente com ferro.

Estação de Paranapiacaba, *São Paulo Railway*

Museu da Cia. Paulista²⁵⁰

Vale comentar a estação mediana de Paranapiacaba, antiga Alto da Serra [1867], pelo destaque merecido no trajeto férreo em virtude de sua posição estratégica. O edifício existente é recente [1977] e a primeira estação apresentou como curiosidade construtiva um edifício misto de peças pré-fabricadas de ferro na estrutura e peças pré-fabricadas de madeira nas vedações, todas importadas. Contou com um pátio ferroviário importante e foi contemplada com plataforma muito ampla e uma torre de relógio [1899], acento do aspecto londrino local. Atingido por um incêndio [1981], o velho edifício, já então desativado, deteriorado e em processo de demolição, sofreu prejuízos maiores com conseqüências para o rico conjunto arquitetônico representado pela Vila de Paranapiacaba [1907], desenvolvida em torno da antiga estação e enfatizando o marco histórico do Alto de Paranapiacaba. O núcleo urbano organizou-se em função dos interesses de manutenção e operação da estrada de ferro, retratando, portanto, um exemplo de núcleo-estação ou de vila ferroviária dos áureos tempos da ferrovia paulista, singularizada pela adoção de materiais, técnicas e padrões construtivos importados dos ingleses. Com o declínio dos negócios ferroviários perdeu a essência de seu significado e possibilidades de desenvolvimento, iniciando um processo de estagnação trazido até estes dias.

A estação inicial da linha INGLESA, em Santos [1865], privilegiada pelo *status* da cidade portuária, desde cedo evidenciou preocupações estéticas nas linhas de tradição clássica, de

²⁵⁰ In Revista Horizonte Geográfico. São Paulo: Globo Cochrane Gráfica. Ano 11, n.57, mai/jun 1998, p.56.

certa semelhança àquelas adotadas mais tarde na estação do Norte [1875], ponto inicial da São Paulo- Rio de Janeiro. Reformada [1899], tomou o aspecto atual. Planejada como estação terminal apresenta o modelo de edifício implantado perpendicularmente aos trilhos, ao lado de um conjunto ferroviário de porte, abastecido com armazéns de grandes proporções.

Estação de Santos, *São Paulo Railway*

1998/ bem

Nítida participação inglesa é também visível nas construções da antiga ESTRADA DE FERRO BRAGANTINA [1877-1878] com registros da firma Walter MacFarlane, de Glasgow, no emprego de materiais construtivos de ferro importado. Gomes Silva²⁵¹ refere-se à raridades observadas em antigas estações da linha, como alguns pavilhões de ferro destinados a sanitários públicos, executados com estrutura de ferro, telhas cerâmicas e painéis de vedação em ferro fundido. A BRAGANTINA visava a ligação da estação de Campo Limpo, da SÃO PAULO RAILWAY, até a cidade de Bragança, buscando atingir as divisas de Minas Gerais. O primeiro trecho referiu-se ao trajeto Campo Limpo- Atibaia [1884] e no mesmo ano chegou à Bragança.

A Estação da Luz é um grande exemplo brasileiro da estação inglesa. Conforme registrado atrás, o edifício atual é a terceira versão da estação de São Paulo, ou talvez a quarta se contadas as obras realizadas após o incêndio de meados deste século:

²⁵¹ SILVA, Geraldo Gomes da. *Arquitetura do Ferro no Brasil*. 2ª ed.. São Paulo: Nobel, 1987, pp.125-126.

- a primitiva [1866], mais assemelhada a uma construção residencial, mostrava um edifício singelo com um pavimento, marcado pelas linhas e ritmo das janelas e portas e estendido ao longo da plataforma descoberta. Construído em alvenaria de tijolos, possuía cobertura desenhada em quatro águas, telhas de barro, concluída em estreita platibanda; possuiu dois corpos laterais, de menor valor, talvez não contemporâneos da inauguração da estação, a julgar pelo aspecto de antiga foto.

1º edifício da Estação da Luz 1866/ s.id.

- na versão seguinte [c.1880] o edifício, reconstruído, definia-se como um bloco retangular em dois pavimentos acrescido de dois pequenos corpos laterais de único piso. Construído em alvenaria de tijolos, mostrava linhas sóbrias, reveladas também nos vãos das fachadas. A cobertura era contida nas platibandas enfatizadas e havia ampla plataforma alongada junto à face para os trilhos, protegida por cobertura arrematada em lambrequins. Seu aspecto lembra referências de Pevsner²⁵² ao modelo de estação amplamente difundido na Inglaterra em seus primeiros anos de ferrovia, ilustrado pela *Crown Street*, de Liverpool [1830], diferenciando-se dela, contudo, pela ausência da extensa cobertura da gare, em duas águas, colada à plataforma, e pela presença dos corpos laterais.

2º edifício da Estação da Luz 1880/ *São Paulo Antigo São Paulo Moderno*, 1905²⁵³

²⁵² PEVSNER, op.cit., 1976.

²⁵³ Reproduzido In COSTA, op.cit., p.104.

2º edif. da Estação da Luz , 1898 / s.id.

2º edif. da Estação da Luz, c.1900 / s.id.

- por fim, a terceira versão [1897-1901], erigida poucos metros adiante no sentido Santos²⁵⁴, fez resplandecer um edifício sofisticado, de um ecletismo classicizante, todo importado da Inglaterra, do projeto aos materiais: excetuadas algumas telhas e os tijolos empregados²⁵⁵, veio o *kit* completo com peças de madeira, elementos estruturais de ferro e aço previstos para execução de duas passarelas internas e dos arcos da gare, chapas, pregos, rebites, parafusos, aparelhos compressores para a iluminação a gás etc, e os desenhos. Para o fornecimento do material construtivo concorreram algumas firmas estrangeiras, como Walter MacFarlane; Earl of Dudley; Hayward Brothers Borough, London's; Dorman & Co. Ltd.; A.M. Kerrow, Westminster; e Frederick Braby & Co. Ltd., Engineers and Constructors, London²⁵⁶. A estação mediana de São Paulo tomou ares de terminal ferroviário e exibiu programa refinado para recepção e acomodação dos usuários, ganhou uma bela gare, de excelente traço e proporções e esmerado acabamento. A grande cobertura, sustentada por uma série de extensos arcos, cobre um vão de trinta e nove metros sobre as plataformas, posicionadas frente a frente para servir às seis linhas férreas assentadas no trecho da estação. De execução primorosa, a gare da Luz evidencia o feito tecnológico da época, mostrando a qualidade e o potencial técnico dos materiais empregados. A esbelta e transparente estrutura de ferro, ajusta-se com muito cuidado ao edifício de alvenaria de tijolos que ampara suas longas laterais e trata da ligação com o exterior da estação. O conjunto demonstra também a peculiaridade de implantação da obra ferroviária nos terrenos e sua relação física com a cidade. Situada defronte ao Jardim da Luz, configura-se como uma grande quadra retangular, franqueada por acessos através das duas longas fachadas e integrada com naturalidade ao traçado das ruas próximas, principalmente no encontro da avenida Tiradentes com as ruas Mauá, Florêncio de Abreu e São Caetano, onde propõe com extrema clareza, a passagem do leito ferroviário sob o cruzamento importante sem promover a interrupção do trânsito de veículos e pedestres na cota natural da área urbana. A Estação da Luz tornou-se a grande referência urbana e o símbolo do

²⁵⁴ O edifício anterior ocupava os chãos da mesma quadra da estação da Luz, em ponto defronte à saída atual do Metrô Luz para a rua Mauá.

²⁵⁵ LEMOS, *Alvenaria Burguesa*, 1985.

²⁵⁶ MOTTA, Flávio L., op.cit., p.473; e Gomes SILVA, op.cit., p.120.

desenvolvimento e progresso impulsionado pela ferrovia. Em meados do século [1946] um incêndio causou prejuízos sérios em arquivos e documentações e também à elegante construção. As obras realizadas na sequência procuraram recuperar as características originais do prédio, porém, aproveitou-se a oportunidade para uma intervenção de peso: a inserção de novo pavimento sobre os quatro existentes do projeto original. A reforma alterou-lhe a composição, porém, logo assimilada, não lhe arrancou o aspecto imponente e marcante da arquitetura vitoriana. Estudos recentes²⁵⁷ reúnem fundamentos importantes para atribuição definitiva da autoria do projeto ao arquiteto inglês Charles Henry Driver [1832-1900].

Estação da Luz, vista p/ o Jardim da Luz

1993/ bem

Estação da Luz, vista interna

1993/ bem

²⁵⁷ KUHLE, Beatriz. *A preservação da arquitetura do ferro em São Paulo*. São Paulo: FAUUSP, tese de doutoramento, 1996.

Um contraponto de semelhante linguagem arquitetônica no interior é a estação ferroviária de Guaratinguetá [1914], marca da importância da ferrovia na época e da extensão dos padrões culturais ingleses na sociedade paulista.

Como ocorreu com a Luz, na capital, outras tantas estações significaram muito mais que a possibilidade concreta e nova do transporte público. Despertaram costumes e foram lugares vivos da cidade, concorridos, apreciados, carregados de simbolismo. Naqueles tempos, quando quase tudo vinha de fora, aceitava-se com tranquilidade e sem questionamento a arquitetura erudita produzida, inspirada nos modelos europeus, muitas vezes literalmente transportados para cá. E assim uma estação ferroviária, de puro sabor vitoriano, chegou à Guaratinguetá, no Vale do Paraíba,

... *localidade grande e bonita, com duas belas igrejas, elegantes casas e bem cuidados jardins.* ²⁵⁸

O edifício existente não foi a primeira estação da cidade e não corresponde àquele conhecido por Koseritz. O antigo território de Guaratinguetá englobava o atual município de Roseira e contava com duas estações ferroviárias [1877]: a primitiva corresponde à estação de Roseira e a segunda foi construída no bairro Capela onde, após sua demolição, ergueu-se [1914] o edifício ainda hoje existente, exemplo também de excelente implantação no desenho urbano, observado no traçado do largo da estação e no assentamento e volumetria do edifício. Apresenta um piso térreo básico, de forma retangular, com piso superior nas extremidades e uma torre central guarnecida de relógio. O corpo da estação é resolvido em estrutura de ferro, importada da Inglaterra, e alvenaria de tijolos autoportantes com acabamentos imitando tijolos aparentes e cantaria; na cobertura foram utilizadas telhas de ardósia, e nas esquadrias, batentes e folhas de vãos empregou-se a madeira. O alpendre em abóbada centralizado na fachada voltada para o largo, marca o acesso principal e é coberto por telhas metálicas onduladas; permite entrada ao saguão, com piso de ladrilho hidráulico, capitéis em volutas nas colunas e estuque no forro. A plataforma, de piso em ladrilho hidráulico e cobertura, através de estrutura de ferro é fixada na fachada longa voltada para os trilhos, e possuiu arremates em lambrequins. Outra plataforma, independente e defronte da primeira, mostra o piso elevado, com cobertura de telhas francesas sobre armação de ferro e madeira. O edifício mostra rica decoração externa e interna, com caprichosos acabamentos e muitos elementos metálicos desenhados no gradil da torre do relógio, mãos francesas, leões de captação de águas e archotes. O projeto arquitetônico é do engenheiro André Gustavo Paulo de Frontim, também responsável pela construção. A antiga estação, há muito desativada e sem uso, permanecia íntegra até recentemente, embora carente de alguns serviços de recuperação, especialmente

²⁵⁸ KOSERITZ, Carl von. *Imagens do Brasil*. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1980 / p.248. Natural da Alemanha, Koseritz (1830-1890) viveu no Brasil os tempos do declínio do Império. Chegou em 1851 e radicou-se no Rio Grande do Sul, tornando-se respeitado jornalista e político. O pequeno trecho referente à cidade de Guaratinguetá é parte de relato de sua viagem [1883] de regresso com a família para o Rio Grande do Sul, após longa estada na cidade do Rio de Janeiro. Percorreu o trecho Rio de Janeiro- São Paulo nos trilhos da ESTRADA DO NORTE DE SÃO PAULO. Além de peculiaridades dos lugares e dos homens daqueles anos, generosamente transmitidos, sua narrativa ilustra o itinerário do trem, pontuando cidades e estações, entre as quais podem ser destacadas aquelas localizadas no território paulista: Cruzeiro, Cachoeira (hoje Cachoeira Paulista), Lorena, Guaratinguetá, Aparecida, Roseira, Pindamonhangaba, Taubaté, Caçapava, São José (São José dos Campos), Jacareí, Guararema, Mogi das Cruzes, Lageado, Penha e estação do Norte, em São Paulo.

concentrados na estrutura e cobertura. O conjunto da estação mediana exibe ainda o velho edifício, plataformas, armazém, casa do chefe, e uma ponte metálica nas proximidades, além dos trilhos, por onde ainda correm os trens utilizados no transporte de cargas.

Estação de Guaratinguetá 1996/ bem

Estação de Guaratinguetá 1996/ bem

Estação de Guaratinguetá 1996/ bem

Estação de Guaratinguetá 1996/ bem

Além dos exemplos singulares de estrangeirismo acentuado, há aqueles de outro porte e feições, espalhados por todo o interior e reveladores também de uma face da tradição clássica na arquitetura paulista. Na mesma linha da antiga ESTRADA DO NORTE DE SÃO PAULO, estações ferroviárias como as de Taubaté [1876], de São José dos Campos [1876], Pindamonhangaba [1877], Cruzeiro [1878] e até mesmo a de Cachoeira Paulista [1877], mencionada atrás, constituem amostra de um conjunto variado onde os edifícios, aproximando-se em maior ou menor grau das evidências culturais européias, mostram, a sua maneira, a clareza de composição definida nas linhas do volume, modenatura e detalhes decorativos, inseridos num arranjo transparente de heranças difíceis de serem abandonadas.

No extremo desta sintética listagem mencionada, a estação de Cachoeira Paulista [1877] destaca-se mais pelos valores históricos incorporados ao edifício desde sua participação no desenvolvimento sócio-econômico da região, que por suas qualidades arquitetônicas. Causam impacto suas proporções exageradas, mas sobre os traços básicos tradicionais, a arquitetura, bem comportada, cumpriu as exigências impostas pelos padrões ecléticos da época. À pedra, aos tijolos e ao pinho de Riga, foram misturados elementos decorativos para deleite da sociedade contemporânea de sua construção. Planejado e construído pelo engenheiro Newton Bennaton, também autor e executor de construções residenciais na mesma cidade, o longo edifício pousa sobre terrenos estreitos, às margens do rio Paraíba, evocando aspectos de uma grande sede de fazenda do interior. É marcado pela organização

de volumes salientes numa composição em que a horizontalidade é quebrada por pisos superiores nas extremidades e por dois pavimentos acrescidos ao centro, determinantes de um eixo de equilíbrio e simetria responsável pela estabilidade e solidez do conjunto, guarnecido de ameias e torreões.

Para resolver questões programáticas, áreas de armazém foram incorporadas ao edifício, contribuindo para avantajá-lo as dimensões. Nas plataformas vê-se nitidamente a incongruência das soluções adotadas na concepção das estações ferroviárias, proveniente das dificuldades de compreensão do programa e de conciliação entre sensibilidade e conhecimentos arquitetônicos aos recursos tecnológicos disponíveis na época. Na estação de Cachoeira as plataformas não passam de tímida continuidade dos chãos internos, em suficiente medida para o alcance do trem; de fato, são coberturas laterais muito estreitas e compridas, fixadas e estendidas ao longo das fachadas e desproporcionais em relação ao edifício. Pensadas para atendimento estrito da função de proteção das atividades de embarque e desembarque, são elementos apostos e hoje acentuam o aspecto monótono da velha e solitária estação.

De sua implantação entre as águas do Paraíba e o núcleo urbano resultou uma conformação urbanística também peculiar: o acesso de pedestres ao edifício. Investida num modelo de estação-ilha, os trilhos margeiam as suas duas longas fachadas e a ligação direta com o traçado de ruas, ou seja, com a cidade, é dificultada pela necessidade de transposição da linha férrea e por pequeno muro com gradil em extensão ainda maior que o edifício, pois pretende separar toda a área reservada aos equipamentos da ferrovia. A separação é agravada pela carência de tratamento mais apropriado na determinação dos espaços de recepção e acomodação dos usuários, fator de prejuízo para os efeitos de transição entre exterior e interior e responsável por um sentido de incompletude da obra. Complexidades do programa, características locais e a autoria do projeto definiram a estação de Cachoeira, privilegiando-lhe o caráter funcional, despreocupado de intenções plásticas mais sérias e do desejo de explorações de possibilidades da engenharia e da arquitetura.

Estação de Cachoeira Paulista 1996/ bem

Estação de Cachoeira Paulista 1996/ bem

Estação de Cachoeira Paulista 1996/ bem

Estação de Cachoeira Paulista 1996/ bem

Estação de Cachoeira Paulista 1996/ bem

Estação de Cachoeira Paulista 1996/ bem

O exemplo mais generoso da linguagem de tradição clássica aplicada na arquitetura das estações ferroviárias paulistas talvez seja o da estação do Norte [1875], da COMPANHIA SÃO PAULO- RIO DE JANEIRO, a velha ESTRADA DO NORTE DE SÃO PAULO, tornado depois o RAMAL DE SÃO PAULO DA ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL. Há muito demolido, o edifício situou-se no bairro do Brás, na capital, e foi um digno representante de um estilo neoclássico paulista, embora singelo nas suas proporções. No volume harmonioso e equilibrado, de simetria evidente, conseguiu-se suave unidade na definição da fachada principal através do recuo de uma parte centralizada em relação a dois volumes laterais pouco salientes, todos marcados pelas linhas de cimalha e frontões, enfatizados por cunhais e com vãos de portas e janelas frisados com simplicidade. A parte reentrante centralizada projeta para o exterior um alpendre com estrutura e arremates em ferro, útil à proteção do acesso público e definidor de um piso superior circundado por um guarda corpo de delicado rendilhado. O primeiro edifício da estação de Santos [1865], da SÃO PAULO RAILWAY lembra com rusticidade as linhas da estação do Norte.

Estação do Norte, 1912

1903/ A.A.Pinto ²⁵⁹

²⁵⁹ PINTO, op.ci.t, 1903, p.181.

Estação do Norte, em 1912

Arquivo DPH/ SMC

Situação curiosa com relação à concepções de estações paulistas e de conteúdo para o estudo das variações estilísticas desenvolvidas, ocorre na leitura arquitetônica dos edifícios da antiga estação de Mogi das Cruzes [1877], já demolida, e da estação de Bananal [1889], hoje abrigo da estação rodoviária da histórica cidade e pertencentes ambas à **ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL**.²⁶⁰ A de Bananal ligou-se originalmente à **COMPANHIA ESTRADA DE FERRO BANANAL**, pequena estrada executada por interesse de ricos fazendeiros de café das redondezas, para escoamento de seus produtos.

Um novo edifício em concreto [1989], revestido de linóleo, substituiu a primitiva estação de Mogi das Cruzes, então em bom estado de conservação e com poucas descaracterizações, sob alegação de necessidades de ampliação e conforto das antigas acomodações e satisfação de crescentes exigências do transporte de passageiros na linha dos trens de subúrbios da região metropolitana. O novo prédio tem partido simples e atual, é elevado sobre pilotis e demonstra a marcação dos dois pavimentos existentes através de largas vigas de concreto armado estendidas pelas fachadas; uma passarela de pedestres ocupa a vista de trecho da elevação principal e oferece passagem alta sobre os trilhos. Do conjunto original a CBTU²⁶¹ conservou o prédio do armazém, a casa do chefe da estação e uma residência de funcionário, além da revisão verificada nos trilhos.

²⁶⁰ Ensaio comparativo a partir de referências de arquivos do Condephaat- guichê n.195/87 e processo n.25.627/87- ref. estudos de tombamento da estação de Mogi das Cruzes; tombamento não efetivado; e processo n.15.465/69- ref. estudos de tombamento da estação ferroviária de Bananal; tombamento efetivado, conforme Inscrição n.84, no Livro do Tombo Histórico n.1, p.9, em 24-7-1974.

²⁶¹ CBTU- Companhia Brasileira de Trens Urbanos.

Mas, neste momento, interessa lembrar o primeiro edifício da estação de Mogi das Cruzes e estabelecer algumas comparações fisionômicas com a estação de Bananal. Os processos construtivos empregados nos dois edifícios afastam de antemão a idéia de um estudo comparativo, no entanto, características de partido arquitetônico na definição da planta e arranjo da composição revelam proximidade da linguagem adotada.

A primeira estação de Mogi das Cruzes era construção de alvenaria de tijolos com cobertura de telhas de barro em quatro águas sobre armação de madeira. O volume de pequenas proporções era encimado por outro piso de dimensões menores executado exatamente ao centro da planta retangular. As paredes externas, marcadas por cunhais e pelo ritmo dos vãos de portas e janelas ligeiramente adornadas. A plataforma estendia-se por uma das fachadas longas e era protegida por superfície de mesma inclinação da cobertura do prédio, porém, de cota pouco inferior, evidenciando a quebra de seqüência dos planos. O volume ao sobrado, no mesmo tom, resolvia-se com cobertura de quatro águas, quase formando um telhado de copiar.

Estação de Mogi das Cruzes

1987/ arquivos STCR-Condephaat ²⁶²

Estação de Mogi das Cruzes

1987/ arquivos STCR- Condephaat ²⁶³

²⁶² Condephaat- *Processo n.25.627/87*, ref. estudos de tombamento da estação ferroviária de Mogi das Cruzes.

²⁶³ *Ibid.*

Num exercício de imaginação pode-se transpor essas características gerais para o edifício existente em Bananal e observar similaridades de partidos e tratamento dos volumes. A estação de Bananal também apresenta planta retangular, de dimensões próximas, um volume ao sobrado e semelhante solução de coberturas, embora a singularidade revelada no ápice. Distinguem-se no ritmo dos vãos em virtude da técnica construtiva, mas, mesmo neste item demonstram manter alguma identidade: em cada fachada estreita existe apenas um vão de porta, correspondendo à paredes cegas ao sobrado; as paredes altas, ao sobrado, desenhadas nas fachadas longas são contempladas com três janelas embandeiradas, se observado o ritmo das envasaduras- em Bananal os vãos centrais aparecem quase unidos favorecendo a percepção de unidade.

Estação de Bananal

1998/ bem

Estação de Bananal

1998/ bem

Estação de Bananal

1998/ bem

Estação de Bananal

1998/ bem

Estação de Bananal

1998/ bem

Estação de Bananal

1998/ bem

Estação de Bananal

1998/ bem

Mogi das Cruzes recebeu primeiro sua estação [1877], desde cedo ponto do percurso idealizado para a ESTRADA DO NORTE DE SÃO PAULO. Há muito desejada pelos paulistas, a estrada foi autorizada por decreto [1872] e organizada através da COMPANHIA SÃO PAULO E RIO DE JANEIRO e, nessa ocasião, Mogi das Cruzes constava como primeiro ponto depois da origem da linha na capital de São Paulo rumo ao Rio de Janeiro. Seguiam-lhe as estações de Jacareí, São José dos Campos, Caçapava, Taubaté, Pindamonhangaba, Guaratinguetá, Lorena e Cachoeira, e a estrada foi inaugurada [1877] juntando-se, em Cachoeira, aos trilhos da ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II, originária da capital do Império.

O percurso não contemplou a passagem pelo velho Norte de São Paulo, e Bananal e cidades vizinhas, como Areias, continuaram na espera da linha férrea para escoamento da farta produção de café. Relatórios de presidentes da Província registram freqüentes intenções de ligação das zonas de café de Bananal e Areias à linha férrea da D. PEDRO II, justificada pelas dificuldades de transposição da serra rumo aos portos fluminenses ou paulistas, impositivas do escasso contato entre planalto e marinha, reduzido a duas ou três ligações na fase inicial da implantação da ferrovia.²⁶⁴ Persistentes, fazendeiros da região conseguiram concessão [1880] para implantação da ligação Bananal- Barra Mansa, logo alterado [1882] para entroncar-se com a D. PEDRO II na estação de Saudade, pouco antes de Barra Mansa. O pequeno ramal levou tempo para ser concluído [1889] e mais tarde foi incorporado à CENTRAL DO BRASIL. Ao que parece, quando da inauguração do trecho ferroviário a estação de Bananal ainda não havia sido montada, porém, já havia chegado a Bananal, vinda do exterior [1888]. Pode-se entender, como reflexão para continuidade da questão levantada, que, tratando-se de uma técnica baseada em processo de pré-fabricação de um projeto possivelmente encomendado, o tempo de montagem fora relativamente curto e a estação pode ser utilizada no mesmo ano de inauguração do pequeno ramal [1889].

Portanto, doze anos separam as estações de Mogi das Cruzes e de Bananal, a contar pelas datas de inauguração dos edifícios. Contudo, os desejos de desfrute do contato férreo com a capital do império são relativamente contemporâneos e padeceram ambas de delongas para concretização dos empreendimentos. Naqueles momentos, observações acerca de qualidades da estação de Mogi das Cruzes teriam sugerido os planos da estação de Bananal?

Uma associação a mais faz lembrar palavras de Gomes Silva para a estação de Bananal, exemplar de rara beleza e técnica construtiva, fundamental para a história da arquitetura ferroviária:

*De fato, esta é uma estação singular no Brasil e, talvez, no mundo. Ainda não foi possível localizar outra edificação com essa mesma função e com a mesma forma. Tudo leva a crer que seja um produto da "FORGES D'AISEAU" belga, que teria projetado esse **edifício sob encomenda**. Aliás, a consulta às fotografias dos edifícios produzidos por esta firma belga, bem como aos projetos, indicou, com clareza, a variedade de programas que visava atender, sem privilégio para nenhum deles.*²⁶⁵ [g.n.]

²⁶⁴ MATOS, op.cit., p.72.

²⁶⁵ Gomes SILVA, op.cit., 1987. p.194.

Como bom exemplar do sistema Danly²⁶⁶ de construções em ferro, o edifício de Bananal é estruturado com perfis de seções reduzidas, solidarizados por meio de parafusos à chapas metálicas almofadadas. O conjunto se ergue sobre base de pedra com paredes duplas e providas de perfis e algumas chapas perfuradas de modo a facilitar maior circulação de ar no seu interior. Além do ferro, comparece a madeira nas esquadrias e no piso do sobrado, em pinho de Riga. As chapas estampadas são usadas por todo o prédio, em paredes, cobertura e forros. O recurso torna a estrutura mais rígida e confere ao edifício uma nota plástica, caracterizada pela sobriedade e lembranças de uma tradição clássica demonstrada desde as origens, na própria impressão do novíssimo produto industrial. As feições da estação de Bananal são apoiadas na técnica e materiais construtivos empregados e por este caminho alia-se às novidades e modernidade trazidas pela efervescência do período. Contudo, a unidade alcançada na construção com a utilização dos mais modernos recursos é realizada sobre um partido arquitetônico então bastante testado e nada inovador, restrito à acomodação de uma cobertura de plataforma a um prédio administrativo convencional em conhecida forma retangular.

Estação de Bananal

1998/ bem

Estação de Bananal

1998/ bem

²⁶⁶ DANLY- ... nome de uma família que se instalara na pequenina vila de Aiseau, próxima a Charleroi e que, desde 1863, dirigira algumas indústrias locais, com destaque para as de produção siderúrgica [...] sistema construtivo, patenteado por Joseph Danly. Gomes SILVA, op.cit., pp.68-69.

Outro edifício a estampar sinais de modernidade é a estação de Mairinque [1906], da ESTRADA DE FERRO UNIÃO SOROCABANA E ITUANA, de autoria de Victor Dubugras.²⁶⁷

Na estação de Mairinque, Dubugras resolve magistralmente questões da arquitetura e do urbanismo. A especial implantação do edifício, com um túnel de passagem sob os trilhos da estrada, qualifica o espaço urbano ligando as partes da cidade seccionadas pela linha férrea. Considerada a primeira construção paulista executada em concreto armado, apresenta uma arquitetura singular, em cujo volume e elevações lê-se com tranquilidade a simetria adotada, o ritmo modular na definição da estrutura, dos cheios, vazios e saliências das fachadas e do sistema de cobertura empregado. A mesma atenção é evidente nas plantas e na configuração dos espaços internos. O saguão cheio de luz e de duplo pé direito articula espaços e possui amplas aberturas para as plataformas. Desta feita, uma estação ferroviária paulista apresenta corpo e plataforma formando um único e integrado edifício. Nasceram juntos, de uma única célula que cresce dos chãos harmoniosamente em forma e volume, coroada pelos quatro torreões. Neste edifício, Dubugras resolve de fato uma estação ferroviária, concilia forma e função, estuda materiais, sistemas e valores estéticos.

Estação de Mairinque, EFS

1997/ bem

Estação de Mairinque 1997/ bem

Estação de Mairinque

1997/ bem

²⁶⁷ Ver capítulo deste trabalho, denominado *Cidade e ferrovia*, no destaque da estação ferroviária de Santa Cruz do Rio Pardo.

Estação de Mairinque, EFS

1997/ bem

Como no caso de Cachoeira [1877], trata-se também de uma estação-ilha, porém é evidente e precisa a sensibilidade do arquiteto de Mairinque na conjugação da ferrovia com a cidade, além da resolução de outros itens do programa ferroviário rebatidos para os espaços arquitetônicos. Dubugras pesquisou muitas soluções de questões estéticas sobre funcionais, aplicou-as em vários temas, e por suas realizações conseguiu merecido respeito na história da arquitetura. Foi capaz de grandes sínteses, como a estação de Mairinque.

Pensou em recursos locais para a construção da estação ferroviária e empregou a mão de obra das oficinas de Sorocaba, transferidas para Mairinque, por ocasião da união das companhias ITUANA e SOROCABANA [1892]. Usou concreto com ferro dos trilhos, *metal déployé* em vedações de paredes, fundações monolíticas, estrutura com ferros dispensados pela ferrovia, e cimento Longuety, areia e pedregulhos de Tietê na dosagem do concreto. ²⁶⁸

Estação de Marinique 1997/ bem

²⁶⁸ TOLEDO, op.cit., 1985, vol.2, p.5.

Questões de escala e forma, associados aos de materiais e técnica construtiva parecem integrados na busca de resolução do programa ferroviário. A plataforma, sempre um elemento apostado ao prédio, agora é envolvente e flui por toda a volta elíptica do corpo central de onde nasce a proteção da cobertura, com cerca de cinco metros de largura, inclinada em direção às paredes, ritmada pelos trilhos estruturais e atirantada por cabos de aço. Os torreões, armados com os mesmos trilhos e resultantes de evidente preocupação estética, são aproveitados de modo inteligente para acomodação de caixas d'água e pontos de visualização e telégrafo, tendo servido aliás para ligação da eletricidade chegada posteriormente.

Estação de Maringue, EFS

1997/ bem

Estação de Maringue, EFS

1997/ bem

Estação de Maringue

1997/ bem

Conclusão importante sobre o edifício baseia-se na adequação do projeto arquitetônico ao programa especificado pela ferrovia: permaneceu eficiente no atendimento à função original e demonstrou capacidade de ajustes às melhorias eventuais, ao longo do tempo, sem graves prejuízos de sua integridade física, apesar daqueles decorrentes de apressados serviços de adaptação e conservação.

Embora Mairinque representasse um entroncamento de vias férreas, com necessidade de suporte de equipamentos ferroviários e previsão de movimento significativo de passageiros e mercadorias, o programa relativo ao prédio administrativo girou em torno dos mesmos itens básicos para recepção e satisfação dos usuários. Quase todas as atividades foram propostas no primeiro piso, restando ao segundo, no eixo transversal dos torreões, uma área para sala de telégrafo e sanitário, e outra para almoxarifado e sala do guarda, alcançadas separadamente por escadas em posição diagonal, sob os torreões. No térreo, nível da plataforma, previu-se a ordenação dos ambientes em torno do saguão, provido de um guichê central para o chefe e atendimento de bilheteria e telégrafo. O mesmo saguão articula-se, de um lado, com a sala de espera de senhoras e um sanitário, e uma área demarcada provavelmente para escritórios, e, de outro lado, com uma recepção de encomendas contígua a um amplo armazém com aberturas para setores da plataforma. O saguão, de pé direito duplo e franqueado por generosos arcos, conduz com objetividade também aos sanitários e às escadas, alternados em linhas diagonais. Os dois amplos arcos dão toque especial ao saguão pelo interior e marcam fortemente a composição pelo exterior; são plenos, têm a transparência dos vidros e com o acento dos torreões contribuem para a definição de um intenso movimento vertical perceptível no conjunto da obra.

A simplicidade do partido adotado e a clareza na ordenação do espaço arquitetônico estão associados à justeza do material construtivo e da técnica empregada na construção, todos concorrentes legítimos para a concepção formal arrojada de um conjunto de rara harmonia entre os exemplares de arquitetura das estações ferroviárias paulistas.

Estação de Mairinque- planta térreo

1908/ Revista Politécnica, op.cit., n.22

Estação de Mairinque- planta superior 1908/ Revista Politécnica, op.cit., n.22

Apenas como exercício de reflexão, e lembrando o fato de Dubugras ter se mantido sempre bem informado das evoluções da arquitetura nos países europeus, vale situar alguns momentos de notável avanço na concepção de estações ferroviárias do tipo terminal, como a *Gare de l'Est* [François Duquesney, 1847-1852], onde provavelmente se utilizou pela primeira vez um arco pleno em fachada de estação; a *estación Plaza de Armas*, de Sevilla [José Santos Silva, 1898-1901], em cuja fachada foi centralizado com largueza o mesmo elemento; a *Gare de Montparnasse*, em Paris [Victor Lenoir, 1859-1862], onde dois grandes arcos revelam a cobertura em abóbadas; e, para concluir este conjunto, a estação londrina de King's Cross [Lewis Cubitt, 1851-1852], prenúncio claro de linhas modernas e capaz de feliz síntese entre função e forma, reveladas na repetição dos arcos abobadados constituintes da gare e responsáveis pela identificação plena da natureza do edifício. Daí por diante, surgem outras também interessantes e adeptas dos grandes arcos nas soluções dos espaços ferroviários, ocorrendo exemplos desde *la Gare du Nord*, em Paris [J.I.Hittorff, 1861-1865], até a bela composição já nos anos 20 da estação de Helsinki [Eliel Saarinen, 1910-1920].

Helsinki, Finlândia, 1910-1920, Eliel Saarinen

Pevsner²⁶⁹

²⁶⁹ PEVSNER, op.cit., 1980, p.281.

Algumas estações paulistas identificadas nesta pesquisa mostram desenhos de arcos contidos em quadros de tradicional desenho clássico e acentuando-lhes nas fachadas a entrada principal, como a de Amparo [1875?], São João da Boa Vista [1886] e a de São José do Rio Pardo [1889], exemplos da COMPANHIA MOGIANA, com feições muito semelhantes e reveladoras da adoção de um mesmo modelo arquitetônico para resolução dos edifícios ferroviários. A de São João presta-se ainda aos serviços de carga da ferrovia; a de São José transformou-se num espaço de lazer da cidade, bem como a de Amparo, recentemente adaptada [c.1995] para funcionamento de pequeno cinema em parte de suas instalações.

Estação de São João da Boa Vista, Cia. MOGIANA

1996/ bem

Estação de Amparo, Cia. MOGIANA 1995/ Condephaat

Estação de SJRio Pardo, Cia.MOGIANA 1998/ bem

Porém, uma arquitetura arrojada, trazendo à lembrança estações européias como a de Helsink [1910-20; Elieel Saarinen], guardadas as devidas proporções, é representada pela estação de Botucatu [1934; Carmargo & Mesquita Engenheiros], na linha da SOROCABANA. Edifício requintado, de firmes linhas arquitetônicas e marcante na paisagem por sua implantação em altos terrenos. Pelo interior, o emprego do grande arco resulta um saguão em abóbada, clareado por vidros trabalhados e valorizado por superfícies elaboradas. Trata-se de uma estação mediana, apoiada por edifícios de armazéns e outros equipamentos impostos pelo programa ferroviário.

Estação de Botucatu, EFS- 1934, Camargo & Mesquita Engenheiros 1998/ bem

Estação de Botucatu, EFS- 1934, Camargo & Mesquita Engenheiros 1998/ bem

Estação de Botucatu, EFS 1998/ bem

Estação de Botucatu 1998/ bem

Estação de Botucatu

1998/ bem

Muitas e muitas estações foram construídas desde o surgimento da ferrovia no solo paulista até recentemente. O período mais fértil foi aquele dos começos da implantação do empreendimento ferroviário e de seu crescimento até a virada para o século 20 e suas primeiras décadas. Incorporações de companhias, alterações de traçados, desativação de linhas e ramais etc., levaram sempre a movimentos de repercussão direta para os edifícios: retiradas de trilhos deixaram muitos ao abandono; adequação ao trânsito de cargas não raro exigiram reformulações importantes; instalação de linhas de subúrbios provocaram demolições e novas construções; e assim foi... A última grande linha a ser executada foi a **ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL** [1906] e os trabalhos estenderam-se por longos anos [até c.1937], oferecendo condições, portanto, para construção de quantidade significativa de estações ferroviárias, residindo aí boa probabilidade de serem encontrados exemplos de interesse ao estudo da arquitetura ferroviária mais recente. O universo de pesquisa sobre as estações é muito amplo e, conforme já anotado, não se conta com um inventário geral sistematizado; as dificuldades oriundas da dispersão das fontes de boas informações sobre as obras alia-se ao vasto território por onde se espalham, tornando mais sérios os empecilhos à extensões e aprofundamentos dos levantamentos básicos necessários.

Na linha da **NOROESTE** pode-se assinalar no momento a estação de Bauru, abrigo das três companhias ferroviárias chegadas àquela localidade: **SOROCABANA** [1905], **NOROESTE DO BRASIL** [1906] e **PAULISTA** [1910]. O edifício existente, chamado Estação Central [1939], reúne os serviços de interesse às três estradas e mostra feições severas de uma arquitetura de linhas modernas. Bauru é exemplo típico de cidade criada pela ferrovia e foi contemplada com um parque férreo de grande peso, do qual ainda há bons remanescentes.

Estação de Bauru, Cia. PAULISTA, SOROCABANA, NOROESTE DO BRASIL

1998/ bem

Após os anos 30 deste século a rodovia atrai a atenção antes dirigida à ferrovia, e na década de 60 esta parece sucumbir à força da concorrente. Mas, mesmo nesses tempos de declínio, edifícios ferroviários são construídos e alguns aproveitam os últimos suspiros e marcam presença. Dentre estes, a estação ferroviária de Casa Branca [1951], na linha da MOGIANA, é um exemplo digno. A composição surpreende de imediato. É moderna! Vê-se no arranjo da composição, nas linhas geométricas, na assimetria do conjunto definida pelo volume da entrada principal, pela torre contígua, a repetir na exata medida a altura do piso térreo e pelo espaço arquitetônico resultante da ordenação dos planos. O desenho é puro, as proporções corretas, o acesso, convidativo: larga porta alteada por meia dúzia de degraus e protegida por uma lâmina de concreto como cobertura; sobre ambos, uma bandeira envidraçada continua a dimensão da porta. A torre acomoda ao alto uma caixa d'água e por três de suas quatro faces os painéis verticais são rasgados na altura por amplos vãos fechados com vidros. A parede cega da torre está voltada para os trilhos e por este lado o edifício aparenta cuidados semelhantes com a linha e volume, porém, o tratamento é simplificado e, aproveitando-se do movimento da fachada oposta, define com regularidade uma parte central e os vãos de portas e janelas. Uma cobertura armada em ferros delgados é fixada à fachada e protege a plataforma de mesmo piso do saguão; defronte, outra plataforma se posiciona entre os leitos ferroviários com uma cobertura peculiar: tem duas águas, como tantas outras, mas a captação centralizada, invertendo a inclinação costumeira dos planos, confere leveza à estrutura. Não foi ainda possível esclarecer a autoria do projeto, todavia o registro lá está e desempenhando funções ferroviárias ligadas ao transporte de cargas. É a segunda estação construída na cidade; a primeira [1878], setenta e três anos mais velha, situa-se na área central e tornou-se a estação inicial do Ramal de Mococa, da ESTRADA DE FERRO MOGIANA.

Estação de Casa Branca, Cia. MOGIANA [1951]

1998/ bem

Estação de Casa Branca, Cia. MOGIANA [1951] 1998/ bem

Estação de Casa Branca, Cia. MOGIANA [1951] 1998/ bem

Estação de Casa Branca, Cia. MOGIANA [1951] 1998/ bem

Estação de Casa Branca 1998/ bem

Os limites desta pesquisa vão até os anos de 1940, com algumas incursões até 1960, e centrando atenções no processo inicial de implantação da ferrovia e momentos subseqüentes de seu desenvolvimento. Porém, para concluir este texto sobre tipologia de estações ferroviárias cabe mencionar um projeto recente [1986] realizado em São Paulo para a Estação do Largo 13, da Fepasa. Trata-se de estação integrada ao sistema de transportes metropolitanos e planejada numa fase de investimentos da Companhia para melhorias do transporte coletivo. Esta se destaca pelo partido adotado na definição do espaço arquitetônico, organizado numa orquestração de materiais e técnicas construtivas, onde se sobressai o aço como elemento fundamental de coesão da composição.

Estação Largo 13- Fepasa

AU- Arquitetura e Urbanismo²⁷⁰

Implantada entre o rio Pinheiros e a Marginal, no bairro de Santo Amaro, a Estação do Largo 13, mostra uma síntese de formulação recente. Compõe-se de três volumes básicos num arranjo simbólico: a gare, como grande vagão a proteger os espaços do trem; a torre com o relógio num referencial histórico; e uma longa passarela ligando de outra parte a estação e a cidade. O conjunto é harmônico, transparente, leve e bem proporcionado; abriga todos os setores indispensáveis ao funcionamento do edifício, articulados com sensibilidade na definição dos materiais e texturas e na percepção do espaço arquitetônico.

A fisionomia é marcada por uma seqüência de pórticos em chapas de aço, responsáveis pela estruturação da gare, cujo programa é cumprido em dois pisos: serviços técnicos e plataformas de embarque e desembarque, no térreo, feito pilotis; e administração, manutenção, sanitários, bilheterias, hall de acesso às plataformas e passarela, no piso superior, definido por um mezanino atirantado à estrutura e vedado pelas laterais por panos de vidro intercalados com coloridos painéis de fibrocimento.

Os painéis são importante elemento na estética do conjunto, inserindo um toque de horizontalidade, permeado por entre os pórticos. O apoio dos pórticos é resolvido com pilares de concreto, pelo lado do rio, e com um muro de arrimo, pelo lado da marginal. Utiliza-se o concreto também nas lajes da passarela e do mezanino. Telhas metálicas de superfícies planas e curvas foram empregadas e também alvenaria de tijolos em alguns trechos, finalizando com perfis para esquadrias, revestimentos de piso e vedações e mobiliário básico, valendo-se de qualidades especiais de diversos tipos de materiais para compor o conjunto arquitetural da estação. O projeto é do arquiteto João Walter Toscano, com colaboração de Odilea Setti Toscano e Massayoshi Kamimura.

²⁷⁰ AU- Arquitetura e Urbanismo, ano 4, fev./mar 1988, n.16, pp.30-31.

Através de rápida retrospectiva nota-se a evolução do emprego de materiais e técnicas ao longo da história da arquitetura ferroviária. Tijolos, ferro, aço, concreto, e então tudo pode ser utilizado, tudo está disponível, a grande questão parece tratar-se da sensibilidade da escolha sintonizada com a compreensão e conhecimento da matéria para alcance da resolução do problema previamente colocado.

Toda a discussão em torno de uma coerência arquitetônica entre os edifícios ferroviários permanece, porque ainda são propostos e porque são possibilidades de se realizar arquitetura. Como outros tantos temas, a estação é edifício, é parte da cidade, pode tornar-se lugar, ser desejada, inserir-se com efeito no meio urbano. Deste modo, esta conversa não tem fim, e sempre se poderá buscar razões ou interpretações a respeito das respostas oferecidas pelos homens no tempo de suas experiências. Mas, ao fim do texto, o foco deve se ajustar e fazer as honras àquele tema que pode ter inaugurado aqui um tempo moderno. E tudo parece ter começado em Mairinque.

Se Mairinque trouxe sinais de um modernismo, então estes vieram pelos trilhos, puxados pela ferrovia. E então a estação ferroviária de fato pode contribuir para transformações importantes no contexto das artes em geral. E, no caso paulista, pode registrar um momento de sensível sintonia, talvez inaugurando um caminho possível e coerente entre o homem moderno e o seu meio. Este caminho, naquela hora, era o de ferro.

Este pensamento é muito reconfortante para um apreciador do tema, pois reflexões sobre o momento cultural experimentado desde meados do século 19 às primeiras décadas do 20, conduzem quase sempre à interpretações sobre incompreensão do programa ferroviário, antagonismos ou conflitos evidentes entre as partes do todo construído, dificuldades de diálogo com o meio urbano, e tantas outras a denunciar a distância com o passo tecnológico e as possibilidades formais. Quanto já não se ouviu ou leu, com justiça, sobre o potencial temático da estação nas circunstâncias de suas origens e crescimento: o programa novo, materiais novos, técnicas novas, e velhas fórmulas de concepção e construção.

Portanto, tem realmente muito mais sabor encerrar por ora esta investigação com a constatação de que, aqui entre os paulistas, a estação ferroviária tanto se esforçou até encontrar um sentido e estabelecer um vínculo verdadeiro e sutil com o mundo moderno. Se deixou de ser a grande porta da cidade, deu-lhe, porém, bilhete de passagem para outra realidade.

5. Cidade e ferrovia

. um estudo de caso: Santa Cruz do Rio Pardo

5.1. preliminares

A determinante presença da ferrovia no processo social de urbanização brasileiro e as preocupações da pesquisa na abordagem do tema, *estações ferroviárias paulistas*, sugerem estudo de um caso de cidade, como exercício de reflexão, mesmo breve, sobre relações da estrada de ferro com as origens ou transformações urbanas, observando circunstâncias da chegada dos trilhos e representações configuradas no desenho espacial e na experiência vivida pela população.

Olhar para Santa Cruz do Rio Pardo, neste momento, significa afastar-se um pouco de exemplos mais divulgados no contexto paulista, porém, pela mesma razão, interessa aos estudos da arquitetura e urbanismo, pois possibilita estender outro passo no rumo dos caminhos tomados pelas ferrovias.

A escolha de Santa Cruz do Rio Pardo, situada na região da Média Sorocabana, deveu-se a sua localização numa linha ferroviária de especial característica dentre as existentes na época. Após a fusão da ITUANA e SOROCABANA [1892-1904], a nova companhia executou dois prolongamentos férreos importantes: partindo de Vitória, os trilhos caminharam no sentido de Agudos, linha de São Manoel, e também no sentido de Avaré, direção do Paranapanema e região da Alta Sorocabana. O caminho de Avaré era a *estrada exploradora*, característica apontada por Odilon Nogueira de Matos²⁷¹, pois, pela primeira vez, os trilhos apresentaram verdadeiramente um caráter desbravador, penetrando os sertões despovoados.

Naqueles anos, Santa Cruz era um patrimônio embrenhado no sertão e, para além de seus restritos limites, e de alguns outros pequenos núcleos de povoamento, estavam

*terras desconhecidas habitadas por índios, conforme se inscrevia nas cartas geográficas.*²⁷²

Com a chegada da ferrovia e o desenvolvimento de atividades agrícolas, transformou-se em importante cidade da região e conheceu grande prosperidade.

Para entender um processo de formação e evolução urbana ocorrido no território paulista por força dos assuntos ferroviários, são levantados alguns aspectos da arquitetura e urbanização de Santa Cruz do Rio Pardo e ensaiada uma reflexão sobre a influência da estrada de ferro na região por onde penetraram os trilhos e na cidade que deles se serviu recebendo os edifícios, como o da estação. Outro aspecto destacado refere-se justamente ao complexo ferroviário construído na cidade, capaz de despertar interesse particular, e cuja autoria de projeto é aqui investigada junto à obra do arquiteto Victor Dubugras.

²⁷¹ MATOS, op.cit.,1974, p.89.

²⁷² Ibidem, p.92.

5.2. breve histórico do município

Mineiros, criadores de gado, foram os primeiros povoadores de Santa Cruz do Rio Pardo, conforme se lê na bibliografia. Além dos estudos de Pierre MONBEIG²⁷³, sobre os plantadores de cidades em terras de São Paulo, há também os de Alfredo ELLIS²⁷⁴, nos quais provavelmente se apoiaram os de C. F. dos Santos SILVA²⁷⁵ para registrar importante momento da formação do povoamento na região.

Dois movimentos de criadores de gado buscaram os campos daqueles sertões: um de paulistas, vindos de Itapetininga, e outro de mineiros, vindos de Botucatu. De Itapetininga, os paulistas alcançaram São Sebastião do Tijucu Preto, atual Piraju, e, a partir de Botucatu, os mineiros caminharam por espigões, atingindo os vales dos rios Pardo e Turvo. Nos espigões, formados entre Bauru e Botucatu, estavam justamente os campos, cobiçados para a realização da atividade preferida pelos desbravadores.

Foi então o norte do Vale do Rio Pardo que primeiro acolheu os povoadores, por oferecer condições favoráveis ao assentamento da atividade econômica, constituindo os primeiros núcleos de povoação: São Pedro do Turvo, fundada em 1842 por José Teodoro de Souza - o mineiro de Pouso Alegre; Santa Bárbara do Rio Pardo, freguesia em 1858; e Santa Cruz do Rio Pardo, fundada em 1870 por Manoel Francisco Soares e Joaquim²⁷⁶ Manoel de Andrade.

Até fins do século 19, as áreas realmente povoadas da região concentravam-se ainda no norte e em torno dos primitivos núcleos, como observa Santos SILVA²⁷⁷, baseando-se em dados apontados por Teodoro Sampaio. Durante este período, as comunicações e o escoamento da produção agropecuária foram realizados através da ligação pioneira, por meio dos espigões. O primeiro ponto do percurso era Lençóis e a meta, São Paulo.

* * *

Santa Cruz do Rio Pardo nasceu no local chamado *região do chafariz*, junto à confluência das águas do rio Pardo e do ribeirão São Domingos, num dia de São Sebastião, a 20 de janeiro de 1870, e em terras doadas por Manoel Francisco Soares para construção da primeira capela - a de Santa Cruz.²⁷⁸

Em 20 de abril de 1872 tornou-se freguesia²⁷⁹, desmembrando-se de Lençóis, atual Lençóis Paulista. Elevou-se à paróquia em 13 de janeiro de 1873, três anos após a implantação da

²⁷³ MONBEIG, Pierre, *Pionniers et Planteurs de São Paulo*.

²⁷⁴ ELLIS, Alfredo. *O Café e a Paulistânia*.

²⁷⁵ SILVA, C. F. dos Santos. *A Ferrovia e a evolução da média Sorocabana*.

²⁷⁶ Para o mesmo personagem há registros dos nomes Joaquim Manoel de Andrade e Pedro Manoel de Andrade. Uma das ruas centrais da cidade leva hoje o nome de Joaquim Manoel de Andrade, aqui compreendido como o mais correto.

²⁷⁷ SILVA, C. F. dos Santos, op.cit..

²⁷⁸ ZANONI, Maria José Corrêa de Oliveira. *Santa Cruz do Rio Pardo - nossa terra, nossa gente*. Prefácio de C. F. dos Santos Silva. 1977. S.id.; pp.55-56.

²⁷⁹ Através da Lei n.71.

primeira capela. O primeiro vigário, padre Domingos Figueira, chegou no ano de 1877 e seus restos mortais foram depositados, ao lado dos de Joaquim Manoel de Andrade, sob o chão da primeira Igreja Matriz de São Sebastião, erigida em 1907, no local da antiga capela.²⁸⁰

A denominação de vila de Santa Cruz do Rio Pardo data de 11 de maio de 1877, quando lhe estabeleceram as seguintes divisas:

*Da barra do Rio Pardo no Paranapanema e por aquele acima até a barra do rio Turvo, por este acima até a barra do Alambarí por este acima, compreendendo todas as vertentes de ambos os lados, até a barra do Ribeirão das Antas, deste ponto quebrando para o lado direito, a rumo à barra do Ribeirão de Santa Clara, por este acima até sua última cabeceira, desta a rumo a barra grande na Fazenda do capitão Mattozinho, pelo ribeirão Barra Grande acima, até a barra do Ribeirão do Óleo, compreendendo todas as suas vertentes, daí a esquerda pelo espigão, seguindo as divisas da freguesia de São Sebastião até frontear a barra do rio Itararé no Paranapanema e por este abaixo até a barra do Rio Pardo ...*²⁸¹

Aos 3 de janeiro de 1889 tornou-se comarca, posição concretizada apenas em 1º de março de 1890²⁸² e, finalmente, a partir de 7 de março de 1896, passou à denominação de cidade de Santa Cruz do Rio Pardo²⁸³.

Em 1958, com uma área de 1.325km², seus limites eram os municípios de São Pedro do Turvo, Ubirajara, Lucianópolis, Cabrália Paulista, Agudos, Santa Bárbara do Rio Pardo, Óleo, Bernardino de Campos, Ipaussu, Chavantes e Ourinhos, e possuía os distritos de Clarínia, Rio Turvo e Sodrélia.²⁸⁴

O quadro abaixo informa o movimento da população no município, desde os tempos de sua fundação até 1960, período em que efetivamente conviveu com os serviços ferroviários²⁸⁵:

Ano / população:

1872	1886	1920	1936	1940	1950	1954	1960
Freguesia	vila	Município					
	9.655	32.456	29.428	45.023	32.158	34.180	56.000
População rural					22.982	24.427	41.500
População urbana					9.176	9.753	14.500

²⁸⁰ ZANONI, op.cit., 1977.

²⁸¹ Ibidem, p.57-60, citando a Lei n.51, registrada em *Leis da Província de São Paulo, 1879-1976*.

A *Enciclopédia dos Municípios Brasileiros*, XXX vol., publicada no Rio de Janeiro pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, em 1958, registra a data de 24 de fevereiro de 1876, p.94.

²⁸² ZANONI, op.cit., 1977, p.59.

²⁸³ *Enciclopédia dos Municípios Brasileiros*, op.cit., p.94.

²⁸⁴ Ibidem, p.94-95.

²⁸⁵ Fontes dos índices referentes à população: SILVA, op.cit.; *Enciclopédia dos Municípios Brasileiros*, op.cit.; e documentos s.id., do acervo da Biblioteca Municipal Professor Abílio Fontes, no município de Santa Cruz do Rio Pardo.

Economicamente o município dividiu-se em duas zonas de trabalho, em virtude de características físico-geográficas: ao norte, a pecuária, primeira atividade econômica; ao sul, a agricultura, centrada no café e intensificada com a chegada da ferrovia.

Dados obtidos destacam o café como o produto mais importante na economia, dentre todos os cultivados entre os anos de 1920 e 1936, superado depois pelo milho e arroz, por volta do ano de 1954:²⁸⁶

Produto / ano	1920	1936	c. 1954	Valor moeda
Café	68.320	318.140	76.000	121.600
Arroz			137.500	55.000
Milho			276.000	41.400
Alfafa			17.280	31.104
Batata-inglesa			13.000	3.250
	em arrobas		em sacos	Cr\$
Obs.- Em torno de 1954, embora a produção do café revelasse quantidade menor que as do arroz e milho, seu valor em cruzeiros era superior em duas vezes e meia ao primeiro e em três vezes ao segundo.				

* * *

²⁸⁶ Fontes para os índices relativos à produção agrícola: SILVA, op.cit.; *Enciclopédia dos Municípios Brasileiros*, op.cit..

5.3. aspectos da arquitetura e do urbanismo

Nas proximidades das margens do rio Pardo e do ribeirão São Domingos, onde se levantou a Capela de Santa Cruz, ergueram-se também as primeiras construções do pequeno povoamento, erigidas por mineiros que trouxeram consigo a técnica construtiva que conheciam e realizavam muito bem: a taipa de mão, também chamada de taipa de sebe, de sopapo ou pau-a-pique.

De fácil e rápida execução, esta técnica apresenta uma estrutura de madeira, previamente executada e montada e, portanto, independente do restante da construção. A estrutura autônoma de madeira forma um conjunto perfeitamente travejado e equilibrado de sustentação da cobertura e das paredes, geralmente feitas em barro, adobe, tijolos, e mais raramente, em tábuas. Constituem as 'gaiolas', assim chamadas em razão do peculiar aspecto do sistema construtivo.²⁸⁷

Em tempos posteriores àqueles das atividades minerárias, o povo da região das Minas Gerais aventurou-se por outras terras em busca de novas possibilidades e carregou um jeito de viver característico desenvolvido na região com a grande participação do elemento português. Espalhou costumes e definiu atividades, como criação de porcos e gado, feitura de queijo, preparo do toucinho, e um modo de construir e ocupar terrenos baseado na técnica construtiva da taipa de mão. Sua influência percorreu grandes distâncias e chegou também até Santa Cruz.

As qualidades e vantagens da técnica de taipa de mão são grandes, porém, exige mais que outras cuidados básicos e freqüentes de conservação, pois as dificuldades de recuperação arquitetônica residem especialmente no grau de deterioração dos elementos de madeira componentes do sistema estrutural, responsáveis pelo equilíbrio do conjunto da construção. Desta perspectiva, são construções relativamente frágeis, logo passíveis de substituição, delas restando atualmente poucos exemplares, e como ocorreu a grande maioria, também os de Santa Cruz não sobreviveram.

* * *

O traçado urbano, desde cedo em xadrez, dispôs as quadras paralelamente aos cursos d'água, no interior do vale por eles formado. Os desenhos mostram a conformação atual da cidade e permitem visualizar três momentos do fenômeno ocorrido com a expansão urbana:

²⁸⁷ Sobre a técnica da taipa de mão, suas origens, elementos construtivos, modo de execução e amostragem de exemplares levantados no território paulista, ver BEM, Sueli de. *GAÍOLAS da arquitetura tradicional paulista*. São Paulo: USP, 1994. Trabalho de aproveitamento de disciplina para o curso de Pós-Graduação; prof. Dr. Carlos Lemos.

Extensão do perímetro urbano de Santa Cruz do Rio Pardo e delimitação da área central, mais antiga. Em destaque, as duas primeiras zonas de comércio e o novo centro comercial; e, bem ao meio deles, o local da primitiva capela. Legenda dos momentos de expansão: 1ª fase- *vermelho*; 2ª fase- *amarelo*; 3ª fase- *verde claro*; eixo da avenida Tiradentes- *rosa*. / sobre planta reduzida, fornecida pela Prefeitura Municipal.

Área central de Santa Cruz do Rio Pardo e relação com os terrenos da estação ferroviária, separados pelo rio Pardo e pela rodovia SP-225. Ao centro, a praça menor, à direita, foi o ponto original para assentamento da primitiva capela de Santa Cruz. / sobre planta reduzida fornecida pela Prefeitura Municipal.

A *região do chafariz*, onde se assentaram as primeiras construções de pau-a-pique, foi o núcleo original da povoação, para onde convergiam os tropeiros com seus burros e carros de boi. O comércio então distribuía-se pelas atuais ruas Saldanha Marinho, Emídio Piedade e Visconde de Pelotas, em seus trechos próximos às águas do rio Pardo.

Em 1880, a povoação mostrou um primeiro movimento de expansão em direção ao planalto, no sentido do espigão. Por estes tempos, configurou-se no núcleo um quarteirão comercial, ampliando a zona de comércio para os lados do rio Pardo e das atuais ruas

Euzébio de Queiróz e Conselheiro Dantas. Esta última era a porta da cidade no caminho de São Pedro do Turvo e Campos Novos.

Por várias décadas, este foi o trecho realmente denso do povoamento e somente nos fins dos anos de 1920, esboçou-se nova expansão no sentido do mesmo espigão.

Data de 1896 a construção mais antiga existente na cidade, situada na *região do chafariz*, a três quadras do ponto onde esteve a primeira capela, de Santa Cruz. Em 1907, nos terrenos da primitiva capela o padroeiro da cidade, São Sebastião, ganhou seu templo, cuja construção resistiu até perto de 1976, quando, por infortúnio, substituíram-na pela atual Igreja Matriz de São Sebastião.

1993/ bem

1993/ bem

Residência, 1896- rua Saldanha Marinho 169 e 173

SCRio Pardo: vista da área central- destaca-se, ao fundo, o volume claro e pesado da atual igreja Matriz postal/ s.d.

postal/ s.d.

Assimilando efeitos do fenômeno em curso por todo o estado, relativo ao trinômio café, ferrovia e imigração européia, a região prosperava e o progresso passava a ser espelhado na arquitetura, sendo o tijolo logo empregado nas construções. A cultura do café trouxe modificações importantes à cidade e estimulou a construção de inúmeras residências urbanas para as famílias dos fazendeiros locais, no princípio ocupadas apenas em ocasiões especiais, como na semana santa, ou nos períodos de eleições, geradores de intensa movimentação política.

Santa Cruz conheceu um desenvolvimento lento, intensificado com a chegada da ferrovia, na virada do século passado. A construção da estação ferroviária, incentivada pelo deputado Francisco Paulo de Abreu Sodré e pelo presidente do estado Jorge Tibiriçá, data dos primeiros anos de 1900 e ocupou terrenos situados além do núcleo original, isolando-se na margem oposta do rio Pardo. O trem de ferro parou oficialmente na estação aos 6 de agosto de 1908.

1993/ bem

1988/ bem

Os bons ventos, fomentados também pela Primeira República, abriram novas perspectivas e o município registrou importante crescimento, recebeu grandes melhoramentos e passou a viver um fértil período, de intenso dinamismo nas transformações urbanas. Expandiu-se o comércio, proliferaram construções para habitação e instalações comerciais, surgiram igrejas, praças, o Grupo Escolar, e alguns serviços de infra-estrutura foram implementados. A cidade tornou-se mais complexa e mais equipada para a vida urbana.

Importantes edificações destes áureos tempos estão representados em variada tipologia, registradas pela autora nos anos de 1988, 1993 e 1998, e entre as quais se destacam o Solar dos Nelli, a antiga Câmara Municipal, alguns edifícios residenciais e o Grupo Escolar.

1988/ bem

1993/ bem

Rua Conselheiro Antonio Prado, esquina com travessa Manoel Herculano, na praça Leônidas Camarinha
Edifício de 3 pisos e Solar dos Neli, defronte

Edifício de 3 pisos e Solar dos Neli

1993/ bem

Solar dos Neli

1993/ bem

1988/ bem

1993/ bem

Câmara Municipal- 1ª edifício da Prefeitura- rua Conselheiro Antonio Prado, construção de 1910

1988/ bem

Residência de 1910- rua Coronel Emídio Piedade 238

1988/ bem

Residência de 1911- rua Catarina Etsuco Umezo 209

Grupo Escolar, 1913- rua Benjamin Constant, entre as ruas marechal Bitencourt e dr. Ciro de M. Camarinha
/ foto cedida pela Prefeitura Municipal

Grupo Escolar, 1913

1988/ bem

Impulsionada pelo crescente desenvolvimento a cidade estendeu seus chãos em torno dos anos 20 e 40 e avançou um pouco mais, buscando sempre as terras altas do espigão, onde se desenhou uma zona residencial. A estação ferroviária continuou isolada, não se misturando na trama urbana em configuração. De trechos da área original do povoamento, pode-se ainda avistar a antiga estação, destacando-se na paisagem acima da margem oposta do rio Pardo.

As transformações urbanas ocorridas fizeram deslocar o ponto central para as ruas Conselheiro Dantas e Euclides da Cunha que, francamente abertas às comunicações com as cidades de Espírito Santo do Turvo, Clarínea, Duartina e Bauru, passaram a formar um importante foco comercial de Santa Cruz.

Cerca de quinze anos adiante são sentidos os resultados de uma ocupação ainda mais veloz dos terrenos urbanos. Rasgaram-se ruas e avenidas, como a Avenida Tiradentes, aberta no início da década de 40, e as vilas residenciais começaram a integrar o cenário urbano. As primeiras de que se tem notícia, pelas estórias dos habitantes, são a Vila Saul, a Fabiano, a Vila dos Oitenta e a Santa Aureliana. Ampliou-se significativamente a rede urbana, favorecendo ainda mais as possibilidades de comunicação com a região, já então acontecendo através das rodovias. Conta-se, entre antigos moradores, ter sido Santa Cruz a primeira cidade do interior do estado a empregar o asfalto como revestimento de ruas.

1988/ bem

Edifício dos Correios e Telégrafos- rua farmacêutico Alziro de Souza Santos 267, praça Leônidas Camarinha

Posto de Gasolina e Câmara Municipal, ao fundo
1998/ bem

Posto de Gasolina

1998/ bem

Por volta de 1976, foi aberto o loteamento Parque das Nações, localizado na estrada de Ipaussu- Bauru. Relevantes modificações nas feições urbanas parecem ter se concretizado nesta época. Construiu-se a nova Igreja Matriz de São Sebastião e realizaram-se profundas alterações no desenho da praça César Sampaio, ponto inicial da povoação, local da antiga capela de Santa Cruz.

Só muito recentemente os moradores cruzaram o rio Pardo para ocupar os terrenos altos onde persiste, embora desarticulado da vida urbana, o conjunto ferroviário construído nos primeiros anos do século, composto pelos edifícios da estação, casa do chefe e armazém.

* * *

5.4. a chegada da ferrovia

Fundada por Luís Mateus Maylasky, a COMPANHIA DE ESTRADA DE FERRO SOROCABANA deu início à implantação de seus trilhos no ano de 1872, chegando à cidade de Sorocaba em 1875. No período de 1892-1904 ocorreu a fusão das COMPANHIA ITUANA e SOROCABANA e dois relevantes prolongamentos férreos foram realizados: a partir de Vitória a estrada buscou Agudos, na linha de São Manoel, e Avaré, rumo ao Paranapanema, região da Alta Sorocabana.²⁸⁸

Embrenhar-se por Avaré significava à companhia penetrar terras desconhecidas e enfrentar a execução de uma estrada de característica bem diversa de todas já executadas. Desbravando sertões despovoados, os trilhos encontrariam apenas alguns pequenos núcleos de povoação, ou patrimônios, como Santa Cruz do Rio Pardo e Rio Preto.

Enquanto os trilhos não vinham, Santa Cruz transformava-se de vila em cidade, animada pela atividade de pecuária que conheceu por origem, e alguma agricultura. Suas atenções voltavam-se para Lençóis, por onde escoava sua produção, fazendo o caminho de volta daqueles pioneiros que um dia a escolheram para morada:

*Santa Cruz - São Pedro do Turvo, pelos caminhos dos espigões demandavam Lençóis e daí a São Paulo pela linha da antiga Ituana ou da de Rio Claro.*²⁸⁹

A chegada da ferrovia, na primeira década deste século, alterou-lhe profundamente a posição no contexto regional. A zona sul da cidade, mais apropriada para o trabalho agrícola, assumiu enorme importância e nela prosperaram grandes fazendas de café. Cruzadas as águas do rio Pardo, nas suas margens do lado sul, a estação ferroviária abriu nova e fundamental porta para Santa Cruz do Rio Pardo. Através dela a cidade estaria articulada direta e rapidamente com a vizinhança e a capital.

²⁸⁸ MATOS, op.cit., 1974, p.89.

²⁸⁹ SILVA, C. F. dos Santos, op.cit., p.5.

Santa Cruz viveu então um período de grande fartura, estendido até meados deste século, consequência das oportunidades geradas pela ferrovia e pela produção cafeeira, associadas às significativas mudanças conjunturais de ordens sócio-econômicas e tecnológicas. A grande porta representada pela estação ferroviária fez Santa Cruz prosperar e a zona da Média Sorocabana, integrada por outras cidades como Avaré, Cequeira César, Bernardino de Campos, Ipaussú, Chavantes, Ourinhos, Santa Bárbara do Rio Pardo e São Pedro do Turvo, conheceu nova dinâmica.

Nos planos originais de implantação da estrada de ferro os trilhos chegariam até Santa Cruz pelo lado norte, caminho natural e velho conhecido, sempre utilizado nas comunicações da região com a capital. Mas, modificações de projeto desviaram o leito ferroviário para o sul, praticamente desconhecido, e o assentamento da estrada criou uma situação inusitada: antigas cidades, entre elas Santa Cruz do Rio Pardo, vivendo basicamente da atividade pecuária e voltadas para o norte, viraram-se repentinamente para o lado sul, iniciando ou intensificando a agricultura, representada pelo café.

O movimento verificado favoreceu a exploração das terras roxas, até então inativas dentro do contexto econômico regional. Porém, outro efeito foi logo sentido: o novo polo de atração, definido pelo eixo ferroviário de comunicações, desviou consigo o interesse do lado norte por cidades já estabelecidas, como Santa Cruz do Rio Pardo, das mais importantes do trecho até a invasão dos trilhos pela banda do Paranapanema. Santa Cruz abriu grande porta ao sul, dando as costas às vizinhas do antigo caminho, permanecidas na velha orientação para o norte. Embora todo o desenvolvimento gerado e estimulado pela ferrovia, o gráfico referente à população de Santa Cruz, atrás registrado, mostra um decréscimo de habitantes no período de 1920-1936, atribuído por Santos SILVA à desmembramentos de terras do município e à diminuição de sua influência comercial junto ao lado norte, provocados pela nova ordem econômica.

Segundo o mesmo autor, o desenvolvimento econômico da zona da Média Sorocabana terminou circunscrito aos municípios servidos pela ferrovia, dado os limites impostos por aspectos físico-geográficos e políticos: o norte já estava configurado e não se vinculou aos serviços da estrada de ferro, e o sul logo atingiria as divisas do estado com todas as consequências de natureza econômica. Cidades antigas não contempladas com os trilhos sofreram um processo de involução, como São Pedro do Turvo, Santa Bárbara do Rio Pardo e Espírito Santo do Turvo, transformado em distrito de Santa Cruz do Rio Pardo. Esta, mais equipada, privilegiada com um ramal prolongado a partir de Bernardino de Campos, alcançou significativo desenvolvimento, apesar do brilho um pouco ofuscado por cidades como Piraju, meia distância entre Avaré e Santa Cruz.

5.5. o conjunto arquitetônico ferroviário

O conjunto ferroviário da cidade compõe-se do edifício da estação, da casa do chefe e do armazém, alinhados junto a trecho do curso do rio Pardo, corrente logo abaixo dos terrenos. A estação ocupa um ponto geográfico privilegiado, relativamente central, guardando alguma distância dos outros dois edifícios.

A rodovia SP-225 estende-se ao lado do conjunto arquitetônico e há muito não compete com os trilhos, desativados na década de 60. O tempo parou na estação, apeou e fez morada; o trem foi embora e nunca mais voltou. O conjunto, nos altos, viveu solitário por muitos anos, enquanto a cidade acontecia do outro lado das águas do rio Pardo. Hoje, a velha estação permanece muda, à espera de uso e cuidados, aguardando oportunidade para novamente inserir-se na dinâmica urbana, de alguma maneira. A área onde se encontra, chamada *bairro da estação*, mostra uma ocupação recente com população de renda baixa, notando-se tendência de expansão do solo urbano pelos arredores dos edifícios ferroviários.

O conjunto arquitetônico revela qualidades importantes e, especialmente a estação, representa singular e belo exemplar de arquitetura ferroviária, com excelentes proporções, volumetria e linhas arquitetônicas contribuindo, com graça e harmonia, para a definição e valorização do espaço projetado e construído. A planta, ou a composição geral espacial, organiza-se com elegância, de modo agradável e fluido, surpreendendo o olhar no percurso do edifício. Também a casa do chefe da estação é de solução bastante feliz, funcional e plasticamente. Até mesmo o armazém, de planta retangular e dimensões moduladas é bem executado e propõe semelhanças com os outros edifícios no tocante à textura das fachadas.

A difícil investigação para reconhecimento da autoria do projeto ainda não propiciou dados concretos para uma afirmação definitiva. Contudo, diante do instigante fato arquitetônico, e mesmo sem o endosso de eventuais documentos comprobatórios, não localizados, arrisca-se uma reflexão e análise dos edifícios para atribuir o feito ao arquiteto Victor Dubugras, considerando características especiais da obra, o período de tempo compreendido entre a elaboração e execução do projeto, e o momento experimentado pela arquitetura e urbanismo no curso da evolução histórica, onde a presença do arquiteto é de grande relevância.

* * *

De origem francesa (La Fleche, Sarthe;1868), Victor Dubugras viveu na Argentina, da infância até pouco após seu casamento. Em Buenos Aires formou-se em arquitetura, em 1890, e iniciou-se na profissão através do ateliê do arquiteto italiano Francisco Tamburini, cuja obra, impregnada do estilo renascentista, marcava significativamente os ares argentinos desde 1884. Dubugras chegou ao Brasil, em São Paulo, no ano de 1891, e na capital paulista logo estabeleceu seu escritório. Realizou alguns trabalhos com o arquiteto Ramos de Azevedo, de quem aceitou convite para ocupar

um cargo de professor na recém constituída Escola Politécnica²⁹⁰. Dubugras deixou a Politécnica só em 1928, quando se aposentou; no entanto, sua colaboração com o escritório de Ramos de Azevedo durou apenas até seu ingresso na Secretaria dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas de São Paulo, em 1895. Embora as amplas possibilidades de atuação num período de muita atividade estimulado pelo momento político-econômico, Dubugras deixou a Superintendência de Obras Públicas no ano de 1898, permanecendo independente até o final de sua produtiva e muito criativa carreira de arquiteto, encerrada com sua morte em 1933, no Rio de Janeiro. Seu escritório em São Paulo funcionou na rua São Bento n. 59, no Edifício da Bolsa de Mercadorias.

A vigorosa produção arquitetônica, conhecida através de edifícios sobreviventes ou de registros em preciosos trabalhos de documentação, e também os ensinamentos transmitidos no curso de arquitetura da Escola Politécnica, de sensível influência na formação de estudantes paulistanos da época, garantiram ao arquiteto Victor Dubugras um destacado lugar na história da arquitetura brasileira e sobre seu trabalho há consistente bibliografia²⁹¹. Entretanto, não é descabido supor a existência de prédios por ele projetados e ainda desconhecidos. Sabe-se, por outro lado, da existência de algumas construções executadas posteriormente pelo interior paulista com base em projetos de sua autoria, e ainda outras de grande parentesco por visível inspiração em seus trabalhos. Dubugras atuou com temas variados, desde residência, capela, escola, cadeia e fórum, estação ferroviária, teatro, entre outros, e realizou obras como as da Escola de Medicina da Bahia, dos monumentos no Caminho do Mar e a Ladeira da Memória, na capital paulista. Ao que parece, circulou relativamente pouco pelo Brasil - esteve na Bahia, no Rio de Janeiro, mas marcou mesmo sua presença no território de São Paulo.

Os anos vividos como funcionário público, nos inícios da carreira, foram de intensas pesquisas para Victor Dubugras no campo da arquitetura; investigou e experimentou possibilidades formais e funcionais de ainda hoje incontáveis edifícios que pode projetar e construir na capital e por grande parte do interior paulista. Em tempos de incentivo do estado na implementação de obras de infra-estrutura urbana, quando a ordem impunha a necessidade de construção dos muitos edifícios para acomodação dos grupos escolares e das cadeias e fóruns, Dubugras praticamente inaugurou seu ingresso na Superintendência, trabalhando nos projetos arquitetônicos para as escolas públicas das cidades de Botucatu, Piracicaba e Espírito Santo do Pinhal. Nesses projetos, inspirados na escola anteriormente executada em Campinas, de autoria do arquiteto Ramos de Azevedo²⁹², Dubugras imprimiu sua marca nas variações de fachadas, inserindo novidades nos arranjos compositivos e explorando o repertório medieval muito em voga na Europa do século 19. No ano seguinte,

²⁹⁰ Impulsionada por projeto de lei do então deputado e engenheiro Antonio Francisco de Paula Souza, foi fundada por Bernardino de Campos, em 1894.

Na Politécnica, Dubugras lecionou desenho arquitetônico, desenho do natural, desenho de perspectiva e aquarela. Cf. TOLEDO, Benedito Lima de. *VICTOR DUBUGRAS e as atitudes de inovação em seu tempo*. São Paulo: FAUUSP. Tese de Livre-Docência, 1985 / vol.I / p.28-29.

²⁹¹ Sobre o arquiteto, sua obra e influências para a história brasileira da arquitetura ver TOLEDO, op.cit.; MOTTA; *Revista Polytechnica de São Paulo*; BRUAND; REIS FILHO; LEMOS; WOLFF, citados na bibliografia.

²⁹² WOLFF, Silvia F. S. *Espaço e Educação Os primeiros passos da arquitetura das escolas públicas paulistas*. São Paulo: FAUUSP. Dissertação de Mestrado, 1992 / p.166.

1896, elaborou inteiramente o projeto para as escolas de Mogi Mirim e São Manoel e, então, concentrando-se no cumprimento do programa, mergulhou na descoberta e resolução de questões estéticas e funcionais.

Dubugras pertenceu ao turbulento século 19; nele nasceu, cresceu e formou-se arquiteto, e dele carregou para sempre certa inquietação de espírito, responsável por um determinismo evidente na busca de soluções arquitetônicas para os problemas com os quais se defrontava. Nessa busca, prendeu-se especialmente ao conhecimento da matéria, à perfeita sintonia com as possibilidades tecnológicas da sua época, a uma imensa capacidade de compreender e conceber o espaço, a um domínio técnico exato da construção, e a uma sensibilidade ímpar para interferir no meio urbano. No seu percurso de arquiteto conheceu a disciplina rigorosa do mestre Tamburini, o ideal estético de Ramos de Azevedo, conviveu proximamente com os acadêmicos atuantes na época, e remexeu com perspicácia no velho baú historicista, encontrando aí elementos para exprimir sua própria arquitetura. Hábil e simultaneamente trabalhou com os vínculos do passado e as necessidades do seu tempo e sem o saber preparou bases para uma reformulação moderna, que estava por vir. O medievalismo²⁹³ aparente nas suas obras vai além da pesquisa com o repertório neo-gótico ou neo-românico e propõe real vinculação com o presente, explorando possibilidades do homem, das técnicas e dos materiais do seu tempo, numa síntese primorosa e singular dentro da história da arquitetura.

* * *

As preocupações com a implantação de equipamentos urbanos alcançaram Santa Cruz do Rio Pardo nos começos deste século, quando a cidade dava os primeiros passos na aceleração do desenvolvimento econômico. Naqueles momentos ocorreram transformações importantes no espaço físico, representadas em edificações de grande referência para a composição do cenário urbano, dado seu significado contundente na formação da memória coletiva: construiu-se o edifício da cadeia, ao sabor medieval [1895-1901]; demoliu-se a primitiva capela e ergueu-se no local uma igreja de inspiração medieval [1907]; instalou-se a estação, com a casa do chefe e o armazém ferroviário, exibindo herança artística semelhante [1908]; e, por fim, implantou-se o grupo escolar para meninos e meninas, numa linguagem de tradição clássica sem exageros de ornamentação [1913].

Desde o primeiro contato com o conjunto ferroviário de Santa Cruz, no desenrolar desta pesquisa sobre as estações paulistas, surgiu a curiosidade no esclarecimento da autoria do projeto, pois o edifício transmite especial singularidade diante de outros exemplares ferroviários e despertou de imediato o sentimento de penetrar um espaço ordenado por Victor Dubugras. Naquele momento, a impressão era o único dado no complexo conjunto de elementos capazes de elucidar a questão. Na breve pesquisa realizada em seguida, como exercício de reflexão, estabeleceu-se comparação entre os edifícios do antigo fórum da cidade de Araras e da antiga estação ferroviária de Santa Cruz, destacando-se algumas semelhanças na linguagem arquitetônica, traduzidas em termos do equilíbrio de composição, elegância de formas, organização de volumes e funcionalidade no atendimento dos respectivos programas. Foi lembrado no contexto o fórum realizado na cidade de

²⁹³ Termo utilizado por TOLEDO [op. cit., v.I, p.39] na denominação das manifestações neo-românicas e neo-góticas observadas ao tempo do arquiteto Victor Dubugras.

Avaré, também de Dubugras, de características muito semelhantes ao de Araras, e plantado no caminho da ferrovia, rumo à cidade de Santa Cruz do Rio Pardo, pelos anos de 1897.

À rápida análise preliminar juntou-se a informação de que o arquiteto estivera ligado às obras do estado na virada para o século 20, quando teria se responsabilizado pelo projeto e construção de inúmeros edifícios de cadeias e fóruns e escolas públicas pelo interior paulista. Então, além dos fóruns de Araras e Avaré, registrava-se também os grupos escolares de Botucatu e São Manoel, marcando, portanto, a presença do arquiteto nas proximidades da região por onde caminharam os trilhos da SOROCABANA e ITUANA.

Da leitura de *Café e Ferrovias*²⁹⁴ lembrou-se que por ocasião da fusão dessas companhias de estrada de ferro, duas linhas de articulação foram executadas, e uma delas era a de Itú-Mairinque, implantada nos últimos anos do século passado, sendo em tese contemporânea dos trabalhos do conjunto ferroviário de Santa Cruz. A estação de Mairinque era a esplêndida obra de arquitetura dos inícios deste século realizada pelo arquiteto Victor Dubugras, fato então suficiente para demonstrar sua atuação em obras de interesse público no período privilegiado e seu envolvimento, inclusive, com a resolução de programas e construção de edifícios de estações ferroviárias.

Só mais tarde foi possível retomar a questão da autoria do projeto relativo ao conjunto ferroviário de Santa Cruz do Rio Pardo. A investigação empreendida não forneceu ainda provas concretas e definitivas, contudo, maiores informações foram colecionadas referentes à cidade, à vida e obra de Dubugras, e sobre o trabalho de alguns arquitetos seguidores, de algum modo, de suas idéias de estética de projeto, como, por exemplo, Manuel Sabater, de grandes qualidades compositivas. E a teimosia no esclarecimento da autoria do projeto continua.

* * *

Organizando cronologicamente os dados disponíveis, tem-se:

- Victor Dubugras chega a São Paulo em 1891. Logo conhece o influente arquiteto Ramos de Azevedo, a quem presta serviços de arquitetura e de quem aceita proposta para lecionar na Escola Politécnica. Permanece na Politécnica mas deixa o trabalho direto com Ramos de Azevedo para assumir posição junto à Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas de São Paulo, mais exatamente na Superintendência de Obras Públicas.
- No período de 1895-1898 trabalha como funcionário do estado, na Superintendência, onde eram tratados temas variados como, entre outros, cadeia, fórum, escola, quartel, posto policial e pontes. O grande número de obras propostas e realizadas no interior certamente permitiram ao arquiteto o contato com inúmeras cidades paulistas, ocasiões em que pode provavelmente observar conformações e necessidades de programas urbanos e eventualmente conhecer instâncias administrativas.

²⁹⁴ MATOS, op.cit., 1974, p.89.

- Em 1895 trabalha nos projetos das escolas públicas de Botucatu, Piracicaba e Espírito Santo do Pinhal, de concepção geral do arquiteto Ramos de Azevedo, pois baseava-se na escola realizada pouco antes para a cidade de Campinas [1880]. Dubugras, porém, debruça-se sobre a questão estética e propõe variações de fachadas para cada um dos edifícios.²⁹⁵
- Prossegue com os projetos de escolas públicas nos anos de 1895-1896, ampliando suas incursões arquitetônicas: interfere nos projetos 'modelos' ²⁹⁶ existentes propondo variações de ordem estética e também funcional. Realiza com autonomia os projetos para Itapira e São Manuel, e também para Mogi Mirim e Amparo. Em cada situação, Dubugras parece ponderar sobre novas possibilidades de composição, guardando, porém, as características de um vocabulário medievalista peculiar, em que emprega sempre os mesmos elementos: *arcos ogivados nos vãos de maior evidência, rosáceas e pináculos nos vértices dos frontões.* ²⁹⁷

Grupo Escolar de Mogi Mirim [Dubugras, 1895] / Wolff²⁹⁸

- No mesmo período, ao lado dos projetos de escolas, Dubugras realiza também projetos para cadeias, dispondo do mesmo vocabulário e imbuído do mesmo espírito de pesquisador incessante das formas e funções da arquitetura. Os primeiros registros conhecidos referiram-se à cadeia de Avaré, construída em 1897 e de grandes semelhanças com aquelas executadas em Araras [1901], Franca e SANTA CRUZ DO RIO PARDO [1895; já demolido] ²⁹⁹.

²⁹⁵ WOLFF, op.cit., 1992, op.cit.

²⁹⁶ Naqueles anos, justiça e educação eram metas importantes do governo republicano, que cuidou de equipar as cidades com cadeias, fóruns e escolas públicas. Confirmando aspectos do programa e desenvolvimento dos edifícios, a cadeia transformou-se em fórum, na terminologia oficial. A quantidade de obras e a homogeneidade de programas favorecia a repetição de soluções e a criação de modelos possíveis de serem aplicados rapidamente em vários lugares.

²⁹⁷ WOLFF, op.cit., p.173.

²⁹⁸ Ibid., p.174.

²⁹⁹ Em desenho do arquiteto para a fachada do edifício presume-se a leitura do ano 1895- a dificuldade de conclusão refere-se ao número 8, os demais são claramente percebidos.

Cadeia de Santa Cruz do Rio Pardo [Dubugras, 1895]

/ Toledo³⁰⁰

Cadeia de Santa Cruz do Rio Pardo [Dubugras, 1895]

/ Toledo³⁰¹

³⁰⁰ Reproduzido de TOLEDO, op.cit., 1985, vol.1, p.10.

³⁰¹ Ibid.

Cadeia de Santa Cruz do Rio Pardo [Dubugras, 1895]

/ Toledo³⁰²

³⁰² Reproduzido de TOLEDO, op.cit., 1985, vol.1, p.69.

- Considerando o contexto cultural da época, não é impossível que na ausência de parâmetros para inícios de um projeto de estação ferroviária tenha ocorrido ao seu autor inspirar-se em outro tipo de construção já experimentada e de comprovada eficiência. Então, por que não num fórum, se ambos têm como afinidade um conteúdo simbólico e um destino comum voltado ao atendimento da população em geral, pertencendo, portanto, a uma mesma categoria de edifícios públicos com responsabilidades referenciais nas relações urbanas.

Cadeia de Avaré, 1897, Dubugras 1998/ bem

Cadeia de Avaré, 1897, Dubugras 1998/ bem

Cadeia de Avaré, 1897, Dubugras 1998/ bem

Cadeia de Avaré croqui/ bem
plantas: térreo/ superior

Cadeia de Avaré, 1897, Dubugras 1998/ bem

Cadeia de Avaré, 1897, Dubugras 1998/ bem

- Nesses anos Santa Cruz conhece algumas transformações urbanas significativas para a cidade de porte ainda pequeno. Conforme registrado atrás: construiu-se o edifício da cadeia, de gosto medieval [1895-1901]; demoliu-se a primitiva capela e ergueu-se no local uma igreja de inspiração medieval [1907]; instalou-se a estação, com a casa do chefe e o armazém ferroviário, exibindo herança artística semelhante [1908]; e, por fim, implantou-se o grupo escolar para meninos e meninas, numa linguagem de tradição clássica sem exageros de ornamentação [1913].
- A COMPANHIA UNIÃO SOROCABANA E ITUANA [criada com a fusão das duas companhias de estrada de ferro, 1904], executa dois prolongamentos de trilhos: partindo de Vitória, rumo à Agudos, na linha de São Manoel; e Avaré, rumo ao Paranapanema, região da Alta Sorocabana.³⁰³ No caminho de Avaré estava Santa Cruz do Rio Pardo; e na Itú-Mairinque, outra importante linha de articulação executada pela companhia, estava a estação de Mairinque, de Victor Dubugras [1906]. O arquiteto então já se desligara da Superintendência e entre suas novas realizações havia o projeto e execução da estação ferroviária de Mairinque para a COMPANHIA UNIÃO SOROCABANA E ITUANA [neste anos sob administração da União: 1902-1907], a mesma responsável pela linha férrea até Santa Cruz do Rio Pardo.³⁰⁴
- As duas estações são projetadas e construídas no mesmo período como parte dos planos da UNIÃO SOROCABANA E ITUANA, em franca fase de expansão e, portanto, com previsão de construção de inúmeras estações ferroviárias para implantação das linhas prolongadas. E Victor Dubugras era um arquiteto em cena nessa peça.
- Ainda sobre o tema, vale menção, Dubugras elaborou *Estudos da nova Estação da Luz da S. Paulo Railway*, conforme sua própria informação em antigo texto publicado para divulgação de seu escritório de arquitetura.³⁰⁵

³⁰³ MATOS, op.cit., 1977, p.89.

³⁰⁴ Como notícia sobre arquitetos ligados ao tema das ferrovias, vale lembrar a participação de Ramos de Azevedo junto à ESTRADA DE FERRO MOGIANA e a COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO.

³⁰⁵ O arquiteto faz publicar na *Revista do Brasil*, s.d., um texto informativo sobre os profissionais integrantes do seu escritório: Victor Dubugras- arquiteto, e seus filhos Annita Mackay Dubugras Marx- engenheiro g. industrial e Ernesto Mackay Dubugras- engenheiro civil; fornece o endereço: rua São Bento n.59, no Edifício da Bolsa de Mercadorias, em São Paulo; menciona sucintamente seu currículo e algumas premiações, e relaciona alguns projetos e estudos realizados na área de arquitetura; dentre eles, estão anotados a *Estação de Mayrink* e os *Estudos de Nova Estação da Luz de S. Paulo Railway*; [cf. cópia do documento transcrito em TOLEDO, op.cit., vol.1, p.30].
Sabe-se que 1897-1901 foi o período de construção do atual edifício da Estação da Luz e, portanto, se Dubugras desenvolveu planos para sua construção, o fez em momentos anteriores a esse. Sabe-se também que o 1º edifício da Estação de Mairinque, de autoria e feições não conhecidas nesta pesquisa, data de 1897, e o 2º, de autoria de Dubugras, foi inaugurado em 1906. Então, naqueles anos de virada do século, Dubugras deparou-se, mais de uma vez com a resolução dos problemas arquitetônicos relacionados com estações ferroviárias e, apenas como lembrança de datas, sabe-se que em 1908 inaugurou-se a estação de Santa Cruz do Rio Pardo. Não foi possível, ainda, localizar registros dos *Estudos ... da Luz*, preparados pelo arquiteto.

- A analogia entre os edifícios de Mairinque e Santa Cruz não se faz pelos elementos arquitetônicos, mas vale observar a utilização de arco pleno para marcação de fachadas e seu aproveitamento como qualidade do espaço interior planejado, embora notados os arranjos e dimensões completamente diversos. A visível distinção de soluções, porém, não deve afastar apressadamente os dois edifícios, pois, uma característica do inquieto arquiteto era sobretudo a capacidade de explorar novas possibilidades a cada problema enfrentado, o que permite não estranhar as diferenças reconhecidas de pronto, pousadas na escala, forma, materiais de construção e em especial no programa ferroviário, pois a estação-ilha de Mairinque foi concebida para atender ao entroncamento de linhas das estradas SOROCABANA e ITUANA e situou-se num ponto estratégico de movimento de carga e passageiros com porte distinto daquele representado por Santa Cruz do Rio Pardo, quase nos limites do estado e de contatos restritos ao seu entorno imediato.
- Em Mairinque, Dubugras enfrenta com coragem problemas arquitetônicos e urbanísticos. Aproveitando a luz natural, desenha um túnel de passagem sob a estrada de ferro para acesso de pedestres aos terrenos mais altos, onde faz crescer a estação ferroviária olhando a cidade pelos dois lados da linha. Inaugura o emprego do concreto na arquitetura paulista e apresenta características singulares, com graça, ritmo estrutural e de envasaduras e soluções excepcionais como o emprego de trilhos para perfis e o sistema de cobertura. O espaço arquitetônico se desenvolve com facilidade sobre a planta organizada: uma área central de recepção, com alto pé direito, articula as atividades do prédio e recebe com fartura a luz do exterior através dos grandes arcos transparentes. Neste edifício Dubugras resolve com precisão uma estação ferroviária, concilia programa e forma e demonstra claramente suas intenções plásticas.
- É possível que na abordagem deste tema- a estação ferroviária-, um arquiteto como Dubugras encontrasse eco maior para sua necessidade constante de experimentação, considerando o programa específico e inédito e a não obrigatoriedade, sempre relativa, de atrelar-se administrativamente a modelos existentes e a relações de trabalho mais complexas, como talvez possa ter ocorrido junto à Superintendência de Obras Públicas.
- No caso de Santa Cruz do Rio Pardo percebe-se também o cuidado na implantação dos edifícios ferroviários. A sutileza da solução está presente desde a inserção do conjunto arquitetônico na cidade e sua organização nos terrenos: volta-se com elegância para a área urbana adensada, justamente o núcleo original do povoamento, e obedece uma notada hierarquia na localização geográfica das três edificações junto ao caminho dos trilhos. Correm abaixo desses terrenos as águas do rio Pardo, impondo limites no espaço urbano: as terras baixas, entre rios, onde se desenvolveu a cidade, e as terras altas, ao sul, despovoada à época, onde se fixaram os trilhos e ergueu-se o conjunto ferroviário.
- Composto pelo edifício da estação, da casa do chefe e do armazém, o conjunto estende-se ao longo de trecho da linha férrea. A estação, posicionada entre os dois outros edifícios, olha do alto para a cidade, mostrando a plasticidade da fachada de recepção dos usuários para o serviço do trem. É referência urbana, sendo avistada ainda hoje de alguns pontos da 'parte velha'. Dos três é, sem dúvida, o mais importante- pela função, situação no conjunto e tratamento arquitetônico. Tem movimento, graça, equilíbrio de

formas, volumes, linhas precisas, arrançados em certo tom medievalista presente também nos arcos desenhados em vãos de portas e janelas, nos óculos quase sempre cegos marcando frontões apenas insinuados e nos discretos arremates da cobertura. A fachada corrida junto à plataforma [c.25.00m], hoje descoberta, tem horizontalidade acentuada pelas linhas da cobertura e ritmada pelas aberturas com vergas retas, presentes apenas nessa face; um ambiente ao sobrado quebra as linhas horizontais do volume retangular determinando o eixo de equilíbrio da construção assimétrica. A fachada oposta, de linhas movimentadas, mostra volumes salientes, reflexos da ordenação desenvolvida do espaço interno. O acesso principal, decididamente marcado, exhibe o maior vão, arrematado em arco emoldurado, e promove a ligação exterior-interior através de pequena escada de desenho suave, levemente sinuoso. A construção, de tijolos, é pouco elevada do chão e pousa sobre baixo porão regulador do seu perfeito assentamento nos terrenos, perceptível apenas na fachada voltada para a cidade. Pelo interior, o programa é cumprido com simplicidade e muita coerência. Equilibra funcionalidade de planta e plasticidade de ambientes, traduzindo uma especial configuração do espaço arquitetônico, sem similaridade com outros exemplares do gênero. A plataforma e o breve hall de recepção, do lado oposto, são unidos por circulação única, de boas dimensões, cujos vãos de acesso, generosos no contexto, incumbem-se de trazer farta luz natural e dar vistas à cidade defronte. Comunica-se por um lado com um salão de pé direito duplo, destinado à espera e estendido a um reservado de senhoras e respectivo sanitário; e, por outro lado, com uma sala provavelmente utilizada para manuseio de bagagens e mercadorias, articulada a dois outros cômodos menores abertos diretamente para o exterior. Até recentemente existia pequena construção retangular situada ao lado do edifício, conectada à plataforma e provavelmente destinada aos sanitários; não aparentava, entretanto, tratar-se de parte original do projeto da estação. Do salão com alto pé-direito e por trás da pequena bilheteria, parte esbelta escada em L rumo a um pequeno piso superior, provavelmente pensado para as atividades administrativas do chefe da estação. O edifício apresenta dimensões discreta, em justa medida, com os ambientes necessários elegantemente resolvidos, denotando, de parte de seu autor, profundo conhecimento do espaço, matéria prima da arquitetura.

Estação de Sta.Cruz do Rio Pardo [1908] 1998/ bem

Estação de Sta.Cruz do Rio Pardo 1998/ bem

1988/ bem

SCRio Pardo- vista para a cidade

1988/ bem

destaque- acesso da cidade

Destaque- vista para a cidade
1998/ bem

Lateral da estação: E- plataforma; D- acesso da cidade
1998/ bem

trecho fachada- vista para a cidade 1988/ bem

SRC Rio Pardo- vista para a cidade 1998/ bem

Estação de SRC Rio Pardo 1988/ bem

Estação de SRC Rio Pardo 1998/ bem

Estação de SRC Rio Pardo 1998/ bem

Estação de SRC Rio Pardo 1998/ bem

Estação de SRC Rio Pardo 1998/ bem

1988/ bem

Estação de SRC Rio Pardo

1988/ bem

1998/ bem

1998/ bem

1988/ bem

Estação de SCRio Pardo

Estação de SCRio Pardo

1988/ bem

Estação de SCRio Pardo

1998/ bem

1998/ bem

1998/ bem

1998/ bem

Estação de SCRio Pardo- vista para a cidade

Estação de SCRio Pardo

1993/ bem

Estação de SCRio Pardo

1993/ bem

1998/ bem

Estação de SCRio Pardo

1993/ bem

Estação de SCRio Pardo

1993/ bem

1998/ bem

-ao fundo, a marca da escada retirada

1993/ bem

1993/ bem

SCRio Pardo- planta da estação

croqui/ bem

. comprimento da fachada longa voltada para os trilhos= c. 25,00m

- A casa do chefe da estação é parte visível do conjunto, porém, recebe tratamento diferenciado. Sem preferir o jogo de volumes, resulta uma composição clara e sintética, semelhante a um cubo articulado, se rebatido o volume à planta organizada. De feições simples, mostra por todas as faces grandes janelas de vergas retas. A entrada principal é marcada pela fachada discretamente trabalhada, onde um plano é recuado para o acesso principal, realizado por meio de pequena escada encostada lateralmente à parede, e outro, ao qual se juntam as linhas laterais da escada, levemente projetado e merecedor de poucos adornos: uma inclinação suave esboça um frontão, de cujos vértices crescem justos pináculos num conjunto arrematado por pequena platibanda de proteção da cobertura. No acesso de serviço a solução de planta e volume se repetem, porém, sem o mesmo tratamento de fachada, evidenciando sua condição secundária dentro da hierarquia dos espaços da residência. O edifício despretenso, de forma e planta muito simples, recebeu algumas modificações ao longo do tempo, incapazes, contudo, de perturbar a compreensão geral do projeto original.

1993/ bem

SCRio Pardo- casa do chefe da estação

1993/ bem

SCRio Pardo- casa do chefe da estação 1998/ bem

planta
croqui/ bem

SCRio Pardo- casa do chefe da estação

1998/ bem

- Dos três edifícios, o armazém é o mais despojado e de fisionomia mais próxima aos parentes de mesmo programa. A planta é retangular, modulada, de comprimento igual a quatro vezes a largura, aproximadamente, e mostra o sistema estrutural desenhado nas quatro elevações e na cobertura de telha vã. Estão presentes, de modo simplificado, o frontão, óculos cegos e os pináculos marcando os vértices do triângulo nas fachadas estreitas; nas longas, a cobertura se escorrega sobre as plataformas protegendo os acessos alinhados e coincidentes, unificados pelo interior do 'galpão'.

1988/ bem

SCRio Pardo- armazém

1993/ bem

SCRio Pardo- planta do armazém

. dimensões do retângulo: 32.80m x 8.80m

croqui/ bem

- Nas proximidades da cidade há a estação ferroviária de Sodrélia, distrito de Santa Cruz do Rio Pardo. O edifício data também de 1908 e possui semelhanças discretas com os de Santa Cruz no tocante aos elementos decorativos das fachadas, especialmente na marcação das linhas estruturais que se elevam para formar o triângulo definidor dos planos da cobertura e recebem os mesmos discretos adornos.

1988/ bem

Estação de Sodrélia, 1908

1988/ bem

Construiu-se, assim, um raciocínio sobre a possibilidade de ter sido o arquiteto Victor Dubugras o autor do projeto arquitetônico para a estação ferroviária de Santa Cruz do Rio Pardo. É possível também que algum contemporâneo seu, apreciador ou seguidor de suas preocupações arquitetônicas e urbanísticas, o tenha concebido. Há muito a descobrir desse período recente da arquitetura, quando ela ainda carecia de reconhecer sua própria identidade como profissão. Por outro lado, é possível também que a hipótese não esteja corretamente estruturada, então, a contribuição deste texto estará limitada aos levantamentos de dados e a questão formulada deverá ser melhor investigada noutra oportunidade, ou por outros interessados no prosseguimento da grande pesquisa com o patrimônio plantado pela ferrovia no chão de São Paulo. Ainda assim, o esforço terá valido por destacar exemplar tão especial no contexto das estações ferroviárias construídas e, com certeza, pelo prazer proporcionado na construção da hipótese e nas tentativas de seu esclarecimento.

* * *

O conjunto arquitetônico de Santa Cruz do Rio Pardo estava íntegro até 1993, data da segunda visita realizada à cidade; a primeira ocorreu em 1988, por ocasião de solicitação da Prefeitura Municipal ao Condephaat, objetivando a instalação, na velha estação, de um Centro de Convivência dotado do Museu Municipal. Naqueles anos, como arquiteta vinculada ao corpo técnico do STCR- Serviço Técnico de Conservação e Restauo, a autora foi designada para as avaliações necessárias e elaboração da proposta de intervenção nos edifícios, como parte dos planos do Departamento de Museus da Secretaria de Estado da Cultura, pois o conjunto arquitetônico ferroviário não era tombado ou sequer constava dos arquivos do Condephaat. Por circunstâncias de ordem política ou administrativa não se implementou a proposta de reutilização dos prédios, restando confeccionadas as *Diretrizes preliminares para recuperação do conjunto arquitetônico da estação ferroviária de Santa Cruz do Rio Pardo*³⁰⁶, e um processo iniciado para os estudos de tombamento, também não concluído, pois atrelou-se à necessidade legítima e compreensível de um estudo mais amplo sobre a ferrovia no estado. Este, porém, de difícil empreendimento dentro da estrutura do órgão público, até hoje não se efetivou para oferecer as condições importantes ao entendimento de todo o legado ferroviário.

Em 1988 os edifícios estavam ocupados com famílias paupérrimas, em precárias condições de subsistência. Além do problema social estampado, a improvisação e o mau uso das dependências agravavam o estado de conservação dos prédios, especialmente da estação, e colocava em risco qualidades arquitetônicas representadas na construção. Houve remoção das famílias e, em 1993, num novo ímpeto para implementação da proposta, alguns serviços não recomendados foram executados de modo apressado, na boa intenção de preparar o edifício para as obras desejadas; contudo, não lhe prejudicaram a composição e a elegância na ordenação dos espaços. De lá para cá, sem uso e cuidados, a antiga estação chegou a um estado lastimável e encontra-se a um passo da descaracterização ou desaparecimento total. Destelhada em grande parte e extremamente vulnerável às ações depredatórias dos passantes, desocupados ou desabrigados, sofreu agressões importantes nos últimos anos e pede medidas urgentes em favor de sua preservação.

³⁰⁶ Condephaat - *Processo n.26.552/88*.

A última visita recentemente realizada, fez despertar os temores daqueles instantes que antecedem a demolição dos 'obstáculos' ao desenvolvimento das cidades: completamente abandonada, desprotegida, excluída da vida envoltória e ausente das preocupações dos administradores do espaço urbano. O caminho dos trilhos, retirado, há muito deu lugar a um caminho natural, em chão batido, para veículos e pedestres, corrente junto à plataforma da estação. Nesse caminho hoje são vistos alguns postes de iluminação, plantados defronte à casa do chefe e talvez com a péssima idéia de prolongaram-se no sentido da estação, num alinhamento que, se obedecido, deverá se chocar fatalmente com o piso da plataforma, colada ao edifício. Esse 'plano' de eletrificação, partido da própria administração local, poderá desastrosamente servir de argumento para demolição do prédio, ainda com grandes possibilidades de recuperação de suas qualidades arquitetônicas, a despeito do estado atual, e com grande potencial para valorização daquele trecho da cidade de Santa Cruz.

A casa do chefe demonstra certo desgaste em relação à situação verificada em 1993, mas aparenta ainda conservação razoável. No armazém, antes desocupado, passou a funcionar a Associação Grupo da Terceira Idade- GTI- bairro da Estação, responsável pela manutenção do prédio, o único de fato preservado do conjunto ferroviário.

SCRio Pardo- aspecto atual: plataforma da estação e, ao fundo, a casa do chefe. 1998/ bem

* * *

6. Questões de Patrimônio Cultural

- à guisa de conclusão

*Sem projetar o futuro, os homens contemporâneos se tornaram prisioneiros do presente e buscam iluminar o que são por aquilo que já não são. Esse movimento de busca de identidade é responsável pela ânsia de passado que alcança um dos campos de expressão da memória, o patrimônio.*³⁰⁷

Preocupações com a posição dos edifícios das estações ferroviárias paulistas no contexto do patrimônio cultural estão presentes nesta pesquisa, desde os inícios. É matéria complexa e seria gratificante se as informações ora organizadas pudessem trazer-lhe alguma contribuição. Procurou-se pelo caminho investigar o fato arquitetônico a partir do conhecimento básico de suas origens, algumas evoluções e incursões pelo fenômeno da cidade contemporânea. Julgou-se apropriado constatar aspectos de integridade física dos edifícios e de relações sociais mantidas no meio ambiente. Tentou-se também perceber graus de envolvimento da população, de administrações urbanas e instituições oficiais com atribuições de zelar por um patrimônio cultural. A reunião desses elementos, em parte demonstrados, torna possível uma visão panorâmica sobre o tema e induz a abordagem de algumas questões relacionadas com possibilidades de preservação dos edifícios destacados para estudo.

Uma primeira leitura aponta para visível e irrefletida desarticulação de trechos de linhas primitivas e de um complexo de edificações importantes e passíveis de reutilização, reflexo claro da desconexão da ferrovia com as forças do sistema político-econômico vigente no país³⁰⁸. A situação se agrava na ausência de expressão de uma política cultural voltada com eficiência para as questões de preservação e valorização do patrimônio cultural. Desta postura política decorre outro grande complicador: as dificuldades de atuação efetiva dos órgãos públicos em velocidade e intensidade condizente com os resultados do progresso muitas vezes equivocado e sempre almejado por todas as cidades.

O Estado é responsável pela definição de uma política cultural, donde deveria emergir uma política de atuação sobre questões do patrimônio. Declaradas ou não, políticas existem e não têm contribuído com eficácia para valorização e preservação do que poderia representar parte de uma memória social. No panorama de carências do país, a cultura vive ofuscada, com poucos recursos para seus domínios, e nos seus planos, para acentuar, atribui valor menor ao fomento e amparo das questões do patrimônio. É nesse quadro de indefinições gerais que o Estado tem sido, contudo, o promotor dos rumos do patrimônio cultural e sua preservação; através de ações pontuais, às vezes circunstanciais, os fatos vão constituindo uma história.

³⁰⁷ RODRIGUES, Marly. *Alegorias do Passado*. Tese de Doutorado-UNICAMP, 1994, p.16.

³⁰⁸ Dados da Confederação Nacional dos Transportes informam sobre a situação da ferrovia brasileira que transporta, em média, menos de 15% de cargas e de público, enquanto o resto do mundo trabalha em torno do índice de 40%. In *O Estado de São Paulo*, Caderno de Economia, 31-08-1997, p.B10.

Desde as primeiras preocupações oficiais com questões de preservação de um patrimônio cultural no Brasil, as instituições organizadas vêm lutando para encontrar maneiras de identificar, conservar e valorizar os bens culturais definidos em instâncias nacional, estadual e, mais recentemente, municipal.³⁰⁹ No âmbito do estado, o Condephaat, ligado à Secretaria de Estado da Cultura, tem a incumbência de proteger o patrimônio paulista. As dificuldades estruturais do órgão, porém, impedem-no de atacar com extensão e profundidade os problemas concernentes as definições de um quadro coerente e direcional dos bens culturais de interesse à preservação e, no tocante a ferrovia, as ações praticamente se limitaram aos atos de tombamento realizados ao longo do tempo³¹⁰. O tombamento reconhece valores culturais merecedores de permanência, contudo, não basta para caracterizar uma completa ação preservacionista, assim, as medidas institucionais do Estado não puderam ainda contribuir com eficácia para a preservação do patrimônio arquitetônico constituído por exemplares das ferrovias paulistas.

Ao lado do descompasso institucional do Estado, algumas poucas iniciativas para preservação de estações ferroviárias de cidades do interior partiram dos próprios municípios, geralmente mobilizados por pequenos grupos da população, interessados na manutenção de valores culturais locais. Fato semelhante ocorre com outros elementos do patrimônio ambiental demonstrando que, a despeito do restrito prestígio no meio oficial, a sociedade vem, em processo lento, descobrindo referências de identidade e buscando maneiras de registrá-las na contínua construção do seu presente. Este se torna, por ventura, um modo sólido e genuíno de se conhecer parte da história e de sentir a importância da

³⁰⁹ Em 1937, criou-se o SPHAN- Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, que em 1946, passou a chamar-se DPHAN- Departamento do Patrimônio ...; em 1970- recebeu a denominação de IPHAN- Instituto do Patrimônio ...; em 1979, com a reforma do MEC, passou a SPHAN- Subsecretaria do Patrimônio ...; em 1981, com a criação do Ministério da Cultura, volta a ser Secretaria do Patrimônio ..., extinta em 1990, por decreto do Governo Collor, quando se criou o IBPC- Instituto Brasileiro do Patrimônio Cultural; e finalmente, em 1994, voltou a uma antiga denominação: IPHAN. o Condephaat- Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo, foi criado em 1968; e, em 1975, surgiu o DPH- Departamento de Patrimônio Histórico do Município de São Paulo, ligado a um conselho constituído posteriormente, o Conpresp- Conselho de Preservação do Município de São Paulo. Num movimento relativamente recente, vem surgindo pelo interior conselhos municipais de cultura, donde se pode destacar o Condephaac, de Campinas.

³¹⁰ Foram tombadas as estações de Bananal, Cachoeira Paulista, Campinas- Cia.Paulista, Barracão- em Ribeirão Preto, Guaratinguetá, Rio Claro, Descalvado, Santa Rita do Passa Quatro e Mairinque, situadas no interior do estado, e as estações do Brás e da Luz, na capital; a Vila de Paranapiacaba [área natural, edificações e equipamentos ferroviários], além da Rotunda de Cruzeiro e do acervo [instalações e material rodante] da ESTRADA DE FERRO PERUS- PIRAPORA. Os tombamentos não refletem o entendimento do órgão sobre a questão do patrimônio ferroviário, mas representaram quase sempre, atitudes de preservação diante de riscos eminentes de destruição ou descaracterização dos edifícios. É postura compreensível e louvável, considerando a importância dos bens no contexto histórico do desenvolvimento do Estado, no entanto, permanece em aberto a necessidade de compreensão do conjunto e de posicionamento decisivo diante do fato global. Inúmeras estações encontram-se em fase de estudos de tombamento, através de processos ou guichês, nunca levados a termo por incapacidade física da instituição frente ao volume e complexidade, sempre crescentes, de toda sorte de problemas enfrentados cotidianamente. A Estação da Luz, tombada também pelo Conpresp, foi recentemente tombada pelo IPHAN e eleita, portanto, um bem cultural de interesse nacional. A Vila de Paranapiacaba e a ESTRADA DE FERRO PERUS- PIRAPORA estão contemplados pelo patrimônio do município de São Paulo, e a Vila de Paranapiacaba é também motivo de estudos de tombamento pelo IPHAN.

constatação de uma memória compartilhada por muitos. Entretanto, existe a necessidade premente de reflexão, elaboração e implementação de um planejamento cultural abrangente no país. Enquanto não acontece, as instituições, sós e desarticuladas, movidas às vezes por poucos teimosos, resistem e insistem na tentativa de condução de assuntos relativos ao conhecimento e conservação de nosso patrimônio cultural.

* * *

Entendendo o edifício da estação ferroviária como um objeto histórico e, portanto, participante de um processo de transformações sempre em curso, entende-se também que as bases elementares para sua permanência ou reinserção no cotidiano coletivo e na paisagem urbana residem na qualidade das relações estabelecidas na dinâmica da cidade contemporânea.

Percebe-se hoje pelo território paulista um estado geral de marginalização dos edifícios de estações na estrutura das cidades, especialmente naquelas de pequeno e médio porte. Cabe ponderar se não constam do programa de necessidades da sociedade ou dos planos administrativos levados a cabo.³¹¹ Na região metropolitana de São Paulo grande número de estações estão vinculadas ao sistema de transportes coletivos, com a exclusiva preocupação de possibilitar a parada dos trens de subúrbios. Nessa região e por todo o estado, em demonstrações de insensibilidade a aspectos histórico-culturais, edifícios foram demolidos e erigidos outros para abrigo da mesma função, ou reformas substanciais apagaram com pressa vestígios de um momento anterior. De modo generalizado por todo o território, a demonstração de cuidados e inventividade para se manter o edifício incorporado ao presente da população urbana não tem sido a sistemática. Permanecem aqueles ligados ainda a um sistema de transporte, outros poucos desgarrados da função ferroviária e reutilizados para fins diversos, e os remanescentes de desatenções ou completo esquecimento do potencial de participação e até mesmo da simples oferta do espaço físico representados pelo edifício.

* * *

Compreender a participação da estação ferroviária na dinâmica urbana contemporânea exige um estudo da cidade através de relações entre os homens, os lugares, a memória, as obras de arte, os vários edifícios e suas categorias e todos os equipamentos definidores do cenário urbano. Requer, enfim, estreito conhecimento sobre a vida de seus habitantes e visitantes, sempre orientados segundo um especial e particular entendimento do espaço físico.

³¹¹ O declínio dos negócios ferroviários não é privilégio do Brasil. Por toda a Europa, após a Segunda Grande Guerra, verificou-se baixa significativa na utilização do sistema de transporte por ferrovia, devido os altos custos exigidos para seu funcionamento e manutenção e até mesmo a Grã-Bretanha, conhecida como a *pátria dos caminhos de ferro*, cuidou de desativar parcela considerável de seu patrimônio ferroviário, incluindo o fechamento de muitas estações, como explica KUHL, em seu recente estudo sobre a *Preservação da Arquitetura do Ferro em São Paulo*, op.cit., p.320-321: *Dados concernentes à British Rail apontam que, entre 1963 e 1976, 3.539 estações foram fechadas ao tráfego. Delas, 1.570 foram vendidas, com a conseqüente conclusão de que 1.951 estações encontravam-se sem utilização. Na França, estima-se que 300 quilômetros de linhas ferroviárias foram desativados, por ano, desde 1960. Nos Estados Unidos, das cerca de quarenta mil estações construídas desde o século XIX, subsiste aproximadamente a metade, sendo que grande parte delas não é mais utilizada.*

No mundo sensível o edifício da estação é parte de um sistema articulado de elementos independentes e interage nas relações sócio-espaciais através de representação elaborada na mente interpretativa das pessoas. Como tantos outros, é capaz de oferecer uma releitura do universo, envolvendo-se diretamente com o aspecto simultâneo e transitório de todas as coisas. A imagem mental orientadora do percurso urbano, imaginado ou experimentado por cada indivíduo, constrói, portanto, a imagem da cidade, resultante de todos os sentidos e percebida de modo global ou fragmentado. Desta forma, associações de imagem, percepção e conhecimento ambientais concorrem para um entendimento de perspectivas do edifício no sistema urbano, sempre resguardada a realidade contextual, inerente a cada lugar.

As estações se destacam facilmente no tecido da cidade e assumem peso significativo na composição do todo urbano, favorecidas por seu caráter público, feições e pelo decisivo traçado dos trilhos. Percebida como meio de transporte, a estação atende uma função natural, através de dois quesitos básicos: um de ordem funcional e outro, social. Mas, é capaz de incorporar também outra função tão importante quanto a primeira e relacionada a um estágio lúdico, cabendo-lhe a atribuição, portanto, de um valor simbólico, substancial na qualificação do ambiente.

Exemplo relevante é a Estação da Luz, cuja torre com o tão famoso relógio foi sempre referencial importante do espaço paulistano, e o é ainda hoje, mesmo após alterações sociais e intervenções urbanas ocorridas. A Luz, situada em trecho dos mais ricos em termos do patrimônio cultural e atendendo parcela significativa da população, exhibe os feitos tecnológicos dos fins do século 19 e registra o sucesso da cultura cafeeira, simbolizando a riqueza e a industrialização verificada em terras paulistas, com conseqüências para todo o país.³¹²

A Estação da Luz revela a energia de um monumento diante dos valores evocados à memória coletiva. Desperta sensibilidade através de aspectos estéticos, históricos, funcionais e, sem dúvida, das relações sociais travadas no lugar, atentas às qualidades de um cotidiano onde a realidade não se repete simplesmente, mas a todo instante se refaz, tornando o espaço o próprio lugar do sentido e não apenas um suporte físico.

A Luz é exemplo extremo de uma estação viva e articulada com as atividades do homem de hoje, a despeito da carência de adequações, muito bem vindas, ao sistema de transportes e ao próprio edifício e seu entorno. O vínculo duradouro estabelecido com a cidade é verdadeiramente forte e jamais experimentado com tanta largueza e intensidade por outras estações paulistas. Nem mesmo pela vizinha Júlio Prestes, da Cia. SOROCABANA, que certamente e com justiça desfrutou de muito prestígio junto à população paulistana; houve época inclusive de disputas amigáveis entre os usuários ou moradores próximos em favor de uma e outra estação.

³¹² Autores como Kevin Lynch, Gordon Cullen, Rudolf Arnheim, Gaston Bachelard, Milton Santos, Élide Monzeglio, Lucrécia Ferrara e Charles Sanders Peirce contribuem para estudos da compreensão da paisagem urbana e sua representação e ideologia.

Estação da Luz

1993/ bem

Estação Júlio Prestes

/ Fepasa

Entretanto, no universo constituído pelas estações paulistas são poucas aquelas integradas de algum modo à movimentação dos tempos atuais. Perderam a função e não têm tido lugar nos novos planos urbanos, apenas ocupam o espaço físico sem poder contribuir para sua qualificação. O desuso e a pouca criatividade para seu reaproveitamento transformam-nas em abrigos improvisados, para risco de sua integridade e própria permanência, precipitando muitas vezes atos de demolição desnecessários. Ninguém sabe o que fazer com elas; ninguém parece precisar delas; ninguém as quer mais.

De modo geral, aquelas ainda ligadas aos serviços ferroviários, de carga ou de passageiros, encontram-se em melhor estado de conservação e mais inseridas no contexto, justamente por desfrutarem de um lugar no programa coletivo da cidade. Entretanto, dentre essas, muitas só fazem conviver com a movimentação de trens e até de passageiros e não realizam completamente as atividades de atendimento do usuário, pois um sistema corrente de vendas de passagens no interior de vagões retira do edifício atividades inerentes ao programa ferroviário e muitas vezes sem oferecer em contrapartida simples serviços de limpeza e manutenção. Alguns municípios responsabilizaram-se pela administração de estações ferroviárias desativadas e as propostas de uso ou adequação espacial nem sempre

tem favorecido a plena reabilitação do edifício ou mesmo satisfeito boas condições de ocupação do espaço arquitetônico, estendendo-se conseqüências às técnicas e materiais construtivos originais. Geralmente passam a receber seções administrativas do município ou, não raro, transformam-se em centros de cultura local, moda relativamente recente e de efeito semelhante ao conseguido por inúmeros museus histórico-pedagógicos implantados décadas atrás, pelas cidades do interior.

Diante do problema evidenciado no patrimônio constituído pelos edifícios de estações ferroviárias ocorre ponderar sobre dois caminhos básicos: ou os edifícios são capazes de atender à função de transporte, se esta de fato vier a integrar o sistema viário do país e suas cidades, embasados em clara posição política, ou deve-se encarar também com vigor político a possibilidade de sua reutilização. Neste caso, há que perceber sua nova vocação no contexto urbano de que faz parte. E mesmo considerando a possibilidade de reinserção num sistema articulado de transportes, para o qual são perfeitamente capazes de contribuir, muitos edifícios existentes poderão se colocar fora do traçado de interesse, exigindo soluções para reutilização de parte considerável desse histórico conjunto arquitetônico.

Naturalmente um edifício pode melhor manter sua integridade se conservada a função para a qual foi projetado, porém, se esta deixa de ser importante para a população, ao invés de abandono ou demolição, pode-se pensar na hipótese de sua reintegração social. Desta perspectiva torna-se difícil a indicação de um substituto programático único e correto a todo o conjunto de estações ferroviárias e a solução mais apropriada sempre dependerá da análise particular de cada caso. Também torna-se inócua, nesse caso, discussão profunda sobre identificação e seleção de exemplares dignos de serem preservados, pois, em cada pedaço desses chãos foi levantada uma estação e neste lugar ela foi essencial, trouxe o mundo às portas da casa. Então, a rigor, para cada um deles a estação é marca do tempo, é símbolo, é o relógio da Luz, e merece ser preservada.

* * *

O que ocorre hoje com as estações ferroviárias passa pela peculiaridade do programa dos edifícios: são específicos para o atendimento de uma função visivelmente alijada do processo de desenvolvimento político-econômico do país. O programa de um centro de cultura pode apresentar afinidades com o potencial do espaço físico do edifício, entretanto, pode não ir diretamente ao encontro dos anseios da população de todas as cidades possuidoras de uma antiga estação desativada. Quando surgiram, as estações eram parte de um sistema geral de transporte, organizado com a objetividade do momento e eram oferecidas às cidades como equipamento necessário e eficiente. Embora pertencentes à diferentes companhias férreas, eram embaladas pelo mesmo espírito e integravam um programa mais amplo de necessidades coletivas. Se já não há uma estrutura global coordenadora e capaz de articular entre si um número tão grande de edifícios, e estes deixam de ser oferecidos como um equipamento de uso básico e corrente, despem-se então da natureza pública de que estavam investidas e tornam-se prédios comuns, confundidos, esquecidos e contornados na nova rotina estabelecida.

A identificação e reconhecimento das qualidades do patrimônio ambiental urbano devem ser encarados com muito cuidado e não se pode perder de vista que quaisquer intervenções

carecem das bases de um repertório de imagens e de necessidades e desejos do seu público imediato. Assim, só através de postura consciente e calcada em razões advindas do próprio meio ambiente poderão se resolver questões de preservação de valores culturais amparados em suportes os mais variados, sejam estações ferroviárias ou outros companheiros de sorte semelhante.

Sem pensar em modelos para pronta aplicação, feito padrão de reutilização, mas buscando dar mais materialidade às possibilidades de respostas, cabe lembrar discussões atuais das teorias e práticas do patrimônio cultural no tocante às intervenções urbanas realizadas em áreas desativadas, subutilizadas ou debilitadas, lembrando a alta probabilidade de repercussões para trechos urbanos inteiros em decorrência de desatenção a edifícios de estações.

As dificuldades próprias dos transtornos comuns destes tempos atuais, experimentadas de modo generalizado e relacionadas a toda ordem de complicações- econômica, política etc., somadas ao conhecimento histórico acumulado no tratamento das áreas urbanas, têm apontado para as vantagens dos projetos de revitalização de um patrimônio construído e existente, tomando-o como um dado colocado previamente para a implantação de melhorias sócio-culturais. Na idéia de revitalização está embutida a intenção de dar condições a caracterização de um lugar urbano, imprimindo-lhe vida nova a partir de uma posição muito salutar de observação do entorno existente e do potencial de interação do conjunto. Deste ângulo, a intervenção pode favorecer diálogo mais franco e democrático entre os elementos formadores do ambiente, estendendo o conceito de patrimônio a todo um lugar e não só a monumentos eleitos e consagrados, criando mecanismos, portanto, para acionar a memória coletiva.

Ao lado dessa questão vem se firmando como prática de atuação a colaboração entre grupos com afinidades de interesses voltados a execução de importantes projetos de variados temas e diferentes áreas, dos quais muitos bem poderiam relacionar-se aos planos de reutilização de edifícios decadentes no cenário urbano, como, por exemplo, estações de antigas estradas de ferro.

Entretanto, se nesse meio torna-se possível encontrar caminhos para fazer ressurgir um patrimônio ferroviário existente, restaria descobrir qual a sua vocação ou seu papel no novo tempo em que deverá emergir. E então, seria difícil a sustentação de única proposta arquitetônica e urbanística a conjunto tão vasto e diversificado em características físicas e sócio-culturais. Entretanto, uma abordagem conciliatória talvez mereça ser perseguida em compasso com a realização de diagnósticos das áreas, na tentativa de manutenção de alguns aspectos gerais sempre pertinentes ao processo histórico.

Com efeito, o atendimento de alguns procedimentos básicos formulados para intervenções do gênero podem estar inseridos em planos de administrações locais, sem qualquer novidade, visto que o patrimônio ambiental urbano é matéria natural e fundamental na conformação do planejamento da cidade, ou deveria sê-lo. Seria de todo interessante, ainda, que o poder público fosse capaz não só de participar de processos do tipo, mas de garantir a continuidade de sua execução ou desdobramentos futuros. Das etapas, esta talvez seja a menos exequível, considerando a tradição em todas as esferas administrativas de

preocupação quase exclusiva com o tempo exato e próprio a cada gestão, onde todo projeto de médio ou longo prazo estendido para além desses curtos limites corre sérios riscos de interrupção ou abandono.

Quanto à percepção da vocação dos edifícios cabe analisar em cada situação o potencial atrativo local, possível de ser explorado em benefício do contexto urbano, da população envolvida, de administrações e parceiros interessados em investir no desenvolvimento da idéia e na organização para sua implementação. A natureza da obra, portanto, é passível de algumas variações, podendo circular por alguns temas como lazer, cultura, comércio, serviço etc., ou o próprio valor histórico-arquitetônico da obra existente, modalidade apreciada pelo turismo cultural hoje em franca expansão; e pode ainda tratar-se de caráter público ou privado. Importa tentar com afincos detectar o elemento aglutinador das novas forças, procurando inclusive aplicar-lhe certa projeção no tempo no intuito de evitar eventuais prejuízos logo adiante. Em todo processo da espécie a qualidade técnica da proposta e da execução da intervenção física é peça fundamental, pois da sensibilidade de concepção do espaço e definição do projeto arquitetônico e urbanístico depende parcela significativa do sucesso do empreendimento e as chances de sua maior identificação com a população. Conta-se com a sensibilidade e conhecimento técnicos desde os momentos iniciais como o de decisão sobre o grau de interferência a ser proposto a determinados espaços urbanos e grupos de edifícios ferroviários, para os quais podem concorrer inúmeras características e circunstâncias a serem apreciadas, avaliadas e acompanhadas com justa competência.

* * *

Não tem esta pesquisa a pretensão de resolver problema tão complexo como o da preservação do patrimônio arquitetônico ferroviário. Estas notas são parte de reflexões suscitadas no desenrolar dos trabalhos com as estações paulistas e no correr das atividades profissionais da autora. Foram alimentadas pela constatação da existência de vasto conjunto construído, de alta carga funcional, social e simbólica, e com toda possibilidade de ser rearticulado para incremento da dinâmica das cidades atuais. Pretendeu-se, sim, conhecer e tentar compreender aspectos de um tema bastante rico, de período histórico fértil e ainda carente de informações e sistematização, fundamentais a aprofundamentos dos estudos da arquitetura e urbanismo. Espera-se, contudo, poder alertar sobre os riscos evidentes de extinção e maior descaracterização desse patrimônio, ainda em fase propícia às ações de preservação e valorização. Algo merece e precisa ser feito, em favor da qualidade de vida das cidades paulistas e da sua própria história da cultura. Não se pode perder este trem ...

* * *

*O 'horário do trem' se sobrepôs à hora local, solar e relativa, dada pela igreja. As diferenças de minutos passaram a ser importantes e, nas cidades maiores, as torres das estações introduziram relógios marcando a hora exata, conceito até então injustificado. 'Perder o trem' tornou-se expressão de incompetência e ridículo.*³¹³

³¹³ COSTA, op.cit., 1994.

7. Bibliografia

7.1. Referência teórica e metodológica

- ARGAN, Giulio Carlo. *História da Arte como História da Cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1993. Coleção a.
- ARGAN, Giulio Carlo, FAGIOLO, Maurizio. *Guia de História da Arte*. Lisboa: Editorial Estampa, 1992.
- DESCARTES, René. *Discurso sobre o Método*. São Paulo: Hermus Editora Ltda., ed.s.d., tradução Márcio Pugliese e Norberto de Paula Lima [USP].
- LE GOFF, Jacques. *A História Nova*. São Paulo: Martins Fontes, 1993.
- SANTOS, Milton. *O Espaço do Cidadão*. São Paulo: Editora Nobel, 1987.
- . *Por Uma Geografia Nova*. São Paulo: Editora Hucitec, 1978.
- SENNET, Richard. *O Declínio do Homem Público*. São Paulo: Cia. Das Letras, 1988.

7.2. História do Brasil / São Paulo

- DEFFONTAINES, Pierre. *Regiões e Paisagens do Estado de São Paulo: primeiro esboço de divisão regional*. São Paulo: Geografia, 1 (2), 1935.
- ELLIS, Alfredo. *O Café e a Paulistânia*.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Raízes do Brasil*. Rio de Janeiro: Editora José Olympio e Instituto Nacional do Livro- INL-MEC, 1971. (Coleção Documentos Brasileiros)
- KOSERITZ, Carl von. *Imagens do Brasil*. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed.da USP, 1980.
- LEITE, Aureliano. *História da Civilização Paulista – 1502 a 1945*. São Paulo: Livraria Martins Editora, s.d..
- MONBEIG, Pierre, *Pionniers et Planteurs de São Paulo*.
- MOTA, Carlos Guilherme- [org./introd.]. *Corpo e Alma do Brasil – Brasil em Perspectiva*. Editora Bertrand Brasil S.A., 1990, 19^a ed..
- PINTO, Alfredo Moreira. *S. Paulo em 1899*. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1899.
- . *A cidade de São Paulo em 1900*.
- PRADO JR., Caio. *Evolução Política do Brasil e outros estudos*. São Paulo: Brasiliense, 1953. Coleção Grandes Estudos Brasileiros, v.4.
- . *História Econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1953, vol.2.

7.3. Cidades

- AYMONINO, Carlo. *El significado de las ciudades*. Madrid: H.Blume, 1981.
- BEM, Sueli de; BITTENCOURT, Doris; VICTORIO, Evandra. *Recorte da Cidade: São Paulo, bairro da Luz*. São Paulo: FAU-USP, Trabalho disciplinar de pós-graduação, 1993.

- FERREIRA, Jurandir Pires [plan./orient.]. *Enciclopédia dos Municípios Brasileiros*, Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1958. XXX vol..
- LANGENBUCH, Jurgén Richard. *A estruturação da Grande São Paulo: estudo de geografia urbana*. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia, Departamento de Documentação e Divulgação Geográfica e Cartográfica, 1971.
- LEFEBVRE, H.. *O Direito à Cidade*. São Paulo: Ed. Documentos, 1969.
- LYNCH, Kevin. *La imagen de la ciudad*. Buenos Ayres: Editora Infinito, 1974.
- . *?De qué tiempo es este lugar?* Colécion Arquitectura Y Critica, Barcelona: Editorial Gustavo Gili S.A., 1975.
- MAIA, Francisco Prestes. *Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo*. São Paulo: Comp. Melhoramentos de São Paulo, 1930.
- . *Os Melhoramentos de São Paulo*. São Paulo: Gráfica da Prefeitura Municipal, 1942.
- MARIANI, Riccardo. *A Cidade Moderna entre a História e a Cultura*. São Paulo: Instituto Italiano di Cultura di São Paulo, 1986.
- MARX, Murillo. *Cidades brasileiras*. São Paulo: Melhoramentos: Edusp, 1980.
- MONZÉGLIO, Élide. *Mensagens Visuais Integradas: Arquitetura e Cidade*. São Paulo: FAU-USP, 1983.
- MORSE, Richard M.. *A evolução das cidades latino-americanas*. São Paulo: Brasiliense / CEBRAP, 1975.
- MUNFORD, Lewis. *A Cultura das Cidades*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1961.
- . *A Cidade na História*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1965.
- OTTONI, Dácio Araújo Benedicto. *São Paulo, Rio de Janeiro, século XIX-XX; da formação dos seus espaços urbanos*. São Paulo, FAU-USP, 19
- ZANONI, Maria José Corrêa de Oliveira. *Santa Cruz do Rio Pardo - nossa terra, nossa gente*. Prefácio de C. F. dos Santos Silva. 1977. S.id.; p.55-56.

7.4. Ferrovia

- ATHAYDE, José Clóvis de. *Luz Notícias e Reflexões*. Série História dos Bairros de São Paulo, volume 27. São Paulo: Departamento do Patrimônio Histórico, 1988.
- AZEVEDO, Fernando de. *Um trem corre para o Oeste: estudo sobre a Noroeste e seu papel no sistema de viação nacional*. São Paulo: Martins, 1950.
- CALDEIRA, Jorge. *Mauá. Empresário do Império*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.
- CONDEPHAAT- Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo. *Processo n.21.273/80- ref. Estudos de Tombamento da Estrada de Ferro Perus-Pirapora*.
- . Processo n.30.367/92, referente solicitação de tombamento de imóveis localizados na cidade de Bauru.
- . guichê n.195/87 e processo n.25.627/87- ref. estudos de tombamento da estação de Mogi das Cruzes.
- . processo n.15.465/69- ref. estudos de tombamento da estação ferroviária de Bananal.
- . *Processo n.26.552/88*.
- . *Processos* vários, referentes a estudos de tombamentos e intervenções físicas em edifícios de estações ferroviárias.

- CIPOLLARI, Pedro. *O problema ferroviário no Brasil*. São Paulo: FCEA-USP, 1968.
- CONDEPHAAT. *Processos vários, ref. estudos de tombamento e intervenções em estações ferroviárias do estado*.
- CONTI, Laura; LAMERA, Cesare. *O Mundo da Tecnologia – das origens ao ano 2000*. Lisboa/São Paulo: Verbo, 1985.
- CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES- CGT. *Guia Geral das Estradas e Empresas de Transporte com elas articuladas*. G-1. 1960.
- DEBES, Célio S.. *A caminho do Oeste; subsídios para a história da Companhia Paulista de Estradas de Ferro e das ferrovias de São Paulo*. 1ª. parte: 1832 – 1869. São Paulo, 1968.
- DUNCAN, Julian Smith. *Public and Private Operation of Railways in Brazil*. Columbia University Press, New York, 1932, p.8: em citação de SAES, Flávio Azevedo Marques de. *As ferrovias de São Paulo 1870 – 1940*. São Paulo: Editora Hucitec; [Brasília] Instituto Nacional do Livro, 1981.
- FEPASA- Ferrovias Paulistas S.A. *120 anos de ferrovia paulista 1872 - 1992*. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado S.A. IMESP. 1992.
- FIGUEIRA, Manuel Fernandes. *Memória histórica da Estrada de Ferro da Central do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908, p.62: citado por TELLES, op.cit., 1984 / p.197.
- GASPAR, Antonio Francisco. *Histórico do início, fundação, construção e inauguração da Estrada de Ferro Sorocabana*. São Paulo: Gráfico Cupolo, 1969.
- HARDMAN, Francisco Foot. *Trem Fantasma*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.
- KATINSKY, Júlio Roberto. *Ferrovias Nacionais*. In *Tecnologia e Industrialização*. VARGAS, Milton [org.]. São Paulo: Editora da Universidade Paulista: Ceeteps. / cap.1, p.36-65.
- MATOS, Odilon Nogueira de. *Café e Ferrovias: A evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. São Paulo: Editora Alfa-Ômega, Editora Sociologia e Política, 1974.
- . In: *Cadernos de Fotografia-1: Estação da Luz*. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 1977.
- MAUÁ, Visconde de. *Barão de Mauá – Empresário e Político*. Reedição fac-similar da 1ª ed. (1878) do Livro *Exposição do Visconde de Mauá aos Credores de Mauá & C e ao Público*, de Irineu Evangelista de Souza (Visconde de Mauá). Prefácio do Ministro Renato Archer; Ensaio Crítico de Ottatiano de Fiore di Cropani, Arthur João Donato, Paulo Gaudencio, Flávio Azevedo Marques de Saes, Cléber Aquino. São Paulo: Bianchi Editores, 1987.
- MILLIET, Sérgio. *Roteiro do Café e Outros Ensaio*s. São Paulo: Depto. de Cultura, 1939.
- MONBEING, Pierre. *Pioneiros e Fazendeiros de São Paulo*. São Paulo: Hucitec, 1974.
- NAGAMINI, Marilda. *Engenharia e Técnica de construções ferroviárias e portuárias do Império*. In *História da Técnica e da Tecnologia no Brasil*. VARGAS, Milton [org.]. São Paulo: Editora Unesp: CEETEPS, 1994, cap.6, pp.131-161.
- NEVES, Correia das. *História da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil*. Bauru: Tilibra, 1958.
- OTTONI, Cristiano Benedito. *Esboço histórico das estradas de ferro*. 1866.
- . *O futuro das Estradas de Ferro no Brasil*. Prefácio de Pio Benedito Ottoni, 1958.
- PESSÔA, V.A. de Paula. *Guia da Estrada de Ferro Central do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1902, 2 volumes.

- PINTO, Adolpho Augusto. *História da Viação Pública de São Paulo*. São Paulo: Governo do Estado, Coleção Paulística, vol.II, 1977; 2^a ed. [introdução/notas- Célio Debes].
- SAES, Flávio Azevedo Marques de. *As ferrovias de São Paulo, 1870–1940*. São Paulo: Hucitec, 1981.
- SILVA, C. F. dos Santos. *A Ferrovia e a evolução da média Sorocabana*. In: Panorama. Santa Cruz do Rio Pardo, Ano I, n.1, agosto 1954: Centro de Estudos Geográficos Moraes Rego do Instituto de Educação Leônidas do Amaral Vieira, p.4-6; 10-12.
- SNM , EMPLASA , SEMPLA. *Bens Culturais Arquitetônicos no Município e na Região Metropolitana de São Paulo*, 1984.
- TAUNAY, Afonso de E.. *A propagação da cultura cafeeira no Brasil*. Rio de Janeiro: Departamento Nacional do Café, 1934.
- TELLES, Pedro Carlos da Silva. *História da Engenharia no Brasil*. Rio de Janeiro: Editora Livros Técnicos e Científicos, 1984.
- VARGAS, Milton, KATINSKY, Júlio Roberto, NAGAMINI, Marilda. Indústria da Construção e a Tecnologia no Brasil. In *Tecnologia e Industrialização*. VARGAS, Milton [org.]. São Paulo: Editora da Universidade Paulista: Ceeteps. / cap.1, p.29-36.

Periódicos:

- FOLHA DE S.PAULO. *Nova Enciclopédia Ilustrada Folha*. São Paulo, 1996. Vols. I e II. - - - - - edição de 06-01-1997; Caderno Brasil, fl.1-7.
- O ESTADO DE SÃO PAULO. Caderno de Economia, 31-08-1997, p.B10.
- HORIZONTE GEOGRÁFICO, ano 11, n.57.

7.5. História da Arquitetura

- BARMAN, Christian. *An Introduction to Railway Architecture*. London: Art and Technics Ltd., 1950.
- BENEVOLO, Leonardo. *História da arquitetura moderna*. São Paulo: Perspectiva, 1975.
- BOLIS, Bruno. *Edifici per i trasporti*. Itália, Milão: Antonio Vallardi Editore, 1947.
- CAMPANINI, R.. *Documenti di architettura composizione e tecnica moderna*. Itália, Milão: Dalle Collezioni di Antonio Vallardi Editore, 1945.
- CLOQUET, Louis. *Traité d'Architecture*. Paris: Baudry, 1898-1901. 5 vol. / Paris: Béranger, 1900.
- GRAEFF, Edgar Albuquerque. *Edifício*. São Paulo: Projeto Editores Associados Ltda., 1986. Cadernos Brasileiros de Arquitetura, vol.7.
- GREGOTTI, Vittorio. *Território da Arquitetura*. São Paulo: Perspectiva, 1975.
- KÜHL, Beatriz Mugayar. *A Preservação da Arquitetura de Ferro em São Paulo*. São Paulo: FAUUSP, 1996. Tese de doutoramento, pp.172-173, citando: Christiane SCHELLES. *Gares. Ateliers du Voyage 1837-1937*. Paris: REMPART, 1993, pp.16-17.
- MEEKS, Carroll Louis Vanderslice. *The Railroad station An architectural history*. New Haven: Yale University Press, 1964.
- PEVSNER, Nikolaus. *Historia de las tipologias arquitectonicas*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili S.A., 1979.
- SUMMERSON, John. *A linguagem clássica da arquitetura*. São Paulo: Martins Fontes, 1982.

7.6. Arquitetura Brasileira

- BRUAND, Yves. *Arquitetura Contemporânea no Brasil*. São Paulo: Editora Perspectiva S.A., 1991.
- BEM, Sueli de. *GAÍOLAS da arquitetura tradicional paulista*. São Paulo: FAUUSP, Trabalho disciplinar de pós-graduação, 1994.
- . *Estrada de Ferro Central do Brasil. Ramal de São Paulo. Pré-Inventário*. São Paulo: FAUUSP, Trabalho Programado, 1997.
- COSTA, Cacilda Teixeira da. *O Sonho e a Técnica. A arquitetura de ferro no Brasil*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1994.
- KUHL, Beatriz. *A preservação da arquitetura do ferro em São Paulo*. São Paulo: FAUUSP, tese de doutoramento, 1996.
- LEMONS, Carlos A. Cerqueira. *Arquitetura Brasileira*. São Paulo: Melhoramentos, 1979.
- . Ecletismo em São Paulo. In: FABRIS, Annateresa [org.]. *Ecletismo na arquitetura brasileira*. São Paulo: Nobel: Edusp, 1987.
- . *Alvenaria Burguesa*. São Paulo: Nobel, 1985.
- MOTTA, Flávio L. Art Nouveau, modernismo, ecletismo e industrialismo. In: ZANINI, Walter, org. *História Geral da Arte no Brasil*. São Paulo: Instituto Walter Moreira Salles, 1983, volume 1.
- REIS FILHO, Nestor Goulart. *Quadro da Arquitetura no Brasil*. São Paulo: Perspectiva, 1970 (Debates - Arquitetura, 18).
- SILVA, Geraldo Gomes da. *Arquitetura do Ferro no Brasil*. São Paulo: Nobel, 1988, 2ª ed..
- TOLEDO, Benedito Lima de. *Victor Dubugras e as atitudes de inovação em seu tempo*. São Paulo, FAU-USP, Tese de Livre-Docência, 1986.
- WOLFF, Silvia Ferreira Santos. *Espaço e Educação - os primeiros passos da arquitetura das escolas paulistas*. São Paulo: FAUUSP, Dissertação de Mestrado, 1993.

Revistas:

- AU- Arquitetura e Urbanismo. São Paulo: Editora Pini, n.16, fev/mar 1988.
- REVISTA POLYTECHNICA DE SÃO PAULO, 1908, n.22.
- PROJETO- Revista brasileira de Arquitetura, Planejamento, Desenho Industrial, Construção. São Paulo: Projeto Editores Associados Ltda., n.95, jan/1987.

7.7. Patrimônio Cultural

- ANDRADE, Antonio L. Dias de. *Um Estado Completo que pode jamais ter existido*. São Paulo, FAU-USP, Tese de Doutorado, 1993.
- DEL RIO, Vicente. *Desenho Urbano e Revitalização na Área Portuária do Rio de Janeiro: A Contribuição do Estudo da Percepção Ambiental*. São Paulo, 1991. Tese de Doutorado- FAUUSP.
- LEMONS, Carlos A.C.. *O que é Patrimônio Histórico*. São Paulo: Editora Brasiliense S.A., 1981.

- RODRIGUES, Marly. *Alegorias do Passado*. Campinas: UNICAMP, Tese de Doutorado, 1994.
- MENEZES, Ulpiano T. Bezerra de. *Patrimônio Ambiental Urbano*. In: CJ Arquitetura n.19, FC Editora, 1978.

7.8. Anotações de aulas

das Disciplinas cursadas no cumprimento do programa de Mestrado, ministradas pelos professores doutores Carlos A.C. LEMOS, Élide MONZÉGLIO, Lucrécia FERRARA, Nestor G. REIS FILHO, Benedito L. TOLEDO, Celso M. LAMPARELLI, Maria Ruth A. SAMPAIO e Júlio R. KATINSKY; além das observações do Exame de Qualificação, oferecidas pelos professores doutores Dácio A.B. OTTONI, Élide MONZÉGLIO e Carlos A.C. LEMOS; e orientação geral da pesquisa pelo professor doutor Dácio A.B. OTTONI.

7.9. Fontes consultadas

- Biblioteca Municipal Professor Abílio Fontes, Santa Cruz do Rio Pardo, SP.
- Condephaat- Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo, São Paulo, SP.
- CPTM- Companhia Paulista de Transportes Metropolitanos, São Paulo, SP.
- Divisão do Arquivo do Estado. Secretaria do Estado da Cultura, São Paulo, SP.
- DPH- Departamento do Patrimônio Histórico da Prefeitura do Município de São Paulo, São Paulo, SP.
- Fepasa S.A.- Ferrovias Paulistas S.A., São Paulo, SP.
- Prefeitura Municipal de Santa Cruz do Rio Pardo, Santa Cruz do Rio Pardo, SP.
- RFFSA- Rede Ferroviária Federal S.A., São Paulo, SP.
- Uniban- Universidade Bandeirante de São Paulo. Bibliotecas- Campi Maria Cândida, São Paulo; e ABC, São Bernardo do Campo, SP.
- Unip- Universidade Paulista. Biblioteca- Campus Alphaville, SP.
- USP- Universidade de São Paulo. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Bibliotecas- Cidade Universitária e Rua Maranhão, São Paulo, SP.

* Pesquisa de campo / visitas à cidades e edifícios ferroviários.

* * *