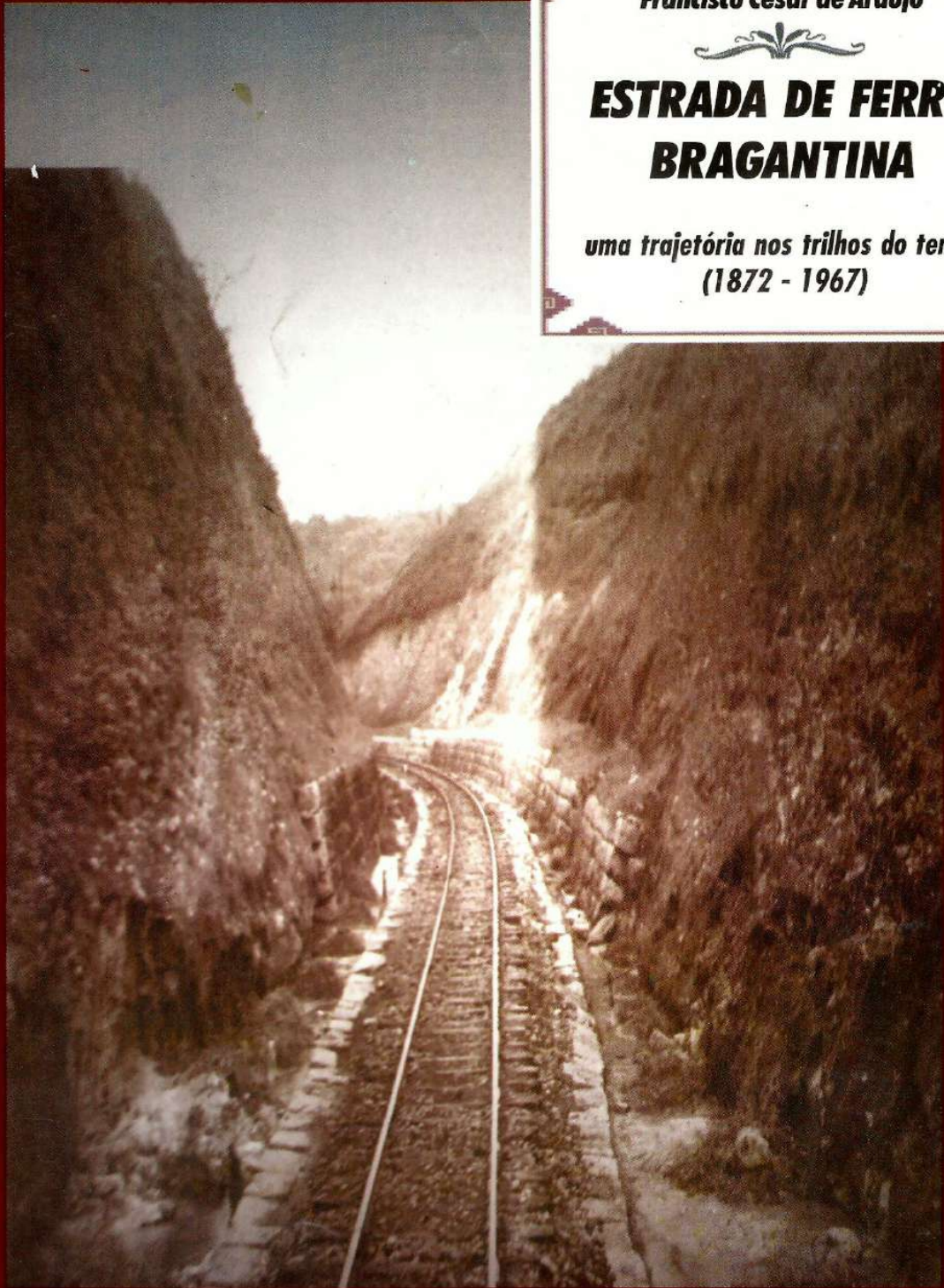


Francisco Cesar de Araujo



ESTRADA DE FERRO BRAGANTINA

*uma trajetória nos trilhos do tempo
(1872 - 1967)*



Prefeitura Municipal de Bragança Paulista
Secretaria Municipal de Cultura, Esportes e Turismo
1998

BRAGANÇA
2000

Francisco Cesar de Araujo



ESTRADA DE FERRO BRAGANTINA

**uma trajetória nos trilhos do tempo
(1872 - 1967)**

**Prefeitura Municipal de Bragança Paulista
Secretaria Municipal de Cultura, Esportes e Turismo
1998**

Pesquisa e texto

Francisco Cesar de Araujo

Fotografias

Antônio Miguel Cestari, Flávio Rodrigues, Francisco Cesar de Araujo

Reprodução do monograma da E. F. B.

Carlos Alberto Romitto de Carvalho

Reproduções fotográficas

Antonio Cubero, Nilce Balieiro

Colaboração

Dorival Colombo, Judith Lenzi Del Roio, Rafael Felice

Capa e diagramação

Rubia Karina Silva

Concepção gráfica

Dados e Imagens Comércio e Serviços Ltda - ME

Impressão

Gráfica Conquista

Gerenciamento editorial

André Aloisio Toledo

Produção

Opera Omnia Assessoria e Consultoria Cultural - operaomni@zipmail.com.br

Realização

Prefeitura Municipal de Bragança Paulista - Secretaria de Cultura, Esportes e Turismo

HOME PAGE E.F.B. : <http://efb.cjb.net>

Apresentação

As ferrovias desempenharam um formidável papel no desenvolvimento, integração e interiorização de nosso país, particularmente no final do século XIX e primeira metade do século XX. Esse fato tem sido ignorado pela historiografia ou relegado à um segundo plano, talvez devido à nossa opção rodoviária cada vez mais radical, ocasionando em consequência o sucateamento de nosso parque ferroviário.

Não foi diferente o que aconteceu com a estrada de ferro bragantina (EFB). Pouco lembrada, com equipamentos destruídos, mal cuidados ou espalhados por diversos municípios em mãos de colecionadores particulares, produzem um quadro de ausência de estudos significativos da sua importância e do seu significado para o desenvolvimento regional, afetando a memória coletiva da população bragantina e que vai diminuindo as informações para as novas gerações.

Foi pensando na necessidade de redescobrir o manto de silêncio que cobre o desaparecimento da estrada de ferro que foi produzida essa publicação que pretende ser o marco inicial de desenvolvimento de estudos acerca da ferrovia, objetivando a concretização de um Museu Ferroviário que reúna todo o material que resta da gloriosa bragantina.

Esta publicação é a primeira de uma série que procura resgatar a memória da cidade de Bragança Paulista para as novas gerações objetivando fortalecer a identidade da população com as tradições e a história do município.

A tiragem é limitada e deverá atingir os formadores de opinião locais como: professores, jornalistas, lideranças comunitárias e políticas, escolas e universidades. Esperamos dessa forma a reprodução das informações aqui expostas contribuindo para a formação de uma massa crítica que compreenda a importância do resgate da memória histórica e, conseqüentemente, engrossar as fileiras daqueles que defenderão a necessidade da existência de um Museu Ferroviário em Bragança Paulista.

Este material não poderia ser produzido sem a participação do historiador Francisco Cesar de Araujo, bragantino de coração e apaixonado pela história da E.F.B. que juntamente com André Toledo produziram este belo trabalho. As linhas ao longo do texto revelam a sensibilidade de pessoas que compreendem a importância da história na formação de um caráter nacional voltado para a valorização daqueles que construíram o nosso presente e que muitas vezes são esquecidos.

A todos aqueles que de uma forma ou de outra estão ligados à estrada de Ferro Bragantina particularmente aos antigos ferroviários este trabalho é dedicado.

Reinaldo Dias

Secretário Municipal de Cultura Esportes e Turismo
Prefeitura Municipal de Bragança Paulista
Administração José de Lima



Vista geral do Taboão, *circa* 1940. À esquerda, depósito das locomotivas. Foto Parodi, por gentileza de Judith Lenzi Del Roio. Reprodução de Antonio Cubero.

As Ferrovias e o Imaginário

Existem certos produtos do engenho humano que, por sua presença continuada, importância, alcance social ou motivo similar, acabam por se encaixar no imaginário cultural das comunidades. Ao se falar em Idade Média, o ícone mais provável que nos vem à mente é o castelo. A caravela desliza de pronto no mar da imaginação quando se toca em Grandes Navegações — e observem que nenhum de nós teve contato com alguma pessoalmente. Se alguém se lembra do faroeste norteamericano, o *saloon* é um dos espaços mais óbvios a referenciar a lembrança. E assim por diante.

Na época contemporânea, a estrada de ferro é um desses fetiches do imaginário. Mais especialmente se tracionada a vapor.

Ha tempos efetuei um ensaio descompromissado junto a professoras de pré-escola — sugeri que estimulassem seus aluninhos a desenhar um trem, meio de transporte que quase todos só conheciam através de brinquedos, filmes na TV ou por ouvir falar.



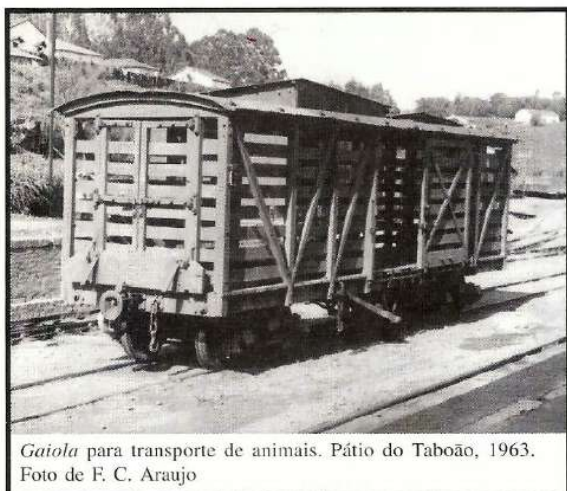
Crianças do Parque Infantil da E.F.B. Taboão, 1967.
Foto de A. M. Cestari.

O resultado foi mais ou menos o esperado — de cada dez garatujas, aproximadamente oito eram de “maria-fumaça”. E observem: a ferrovia atualmente tem peso reduzido nas atividades econômicas do país e a tração a vapor foi erradicada há mais de trinta anos. Quais as razões da persistência desta imagem?

Inúmeras, mas valem alguns destaques.

As estradas de ferro foram implantadas no Brasil na segunda metade do século XIX — no Estado de São Paulo, basicamente em função do transporte do café. No país essencialmente agrícola de então, foram importadas pelo sistema de “pacote fechado”, ou

LEI PROVINCIAL Nº 36, DE 6 DE ABRIL DE 1872

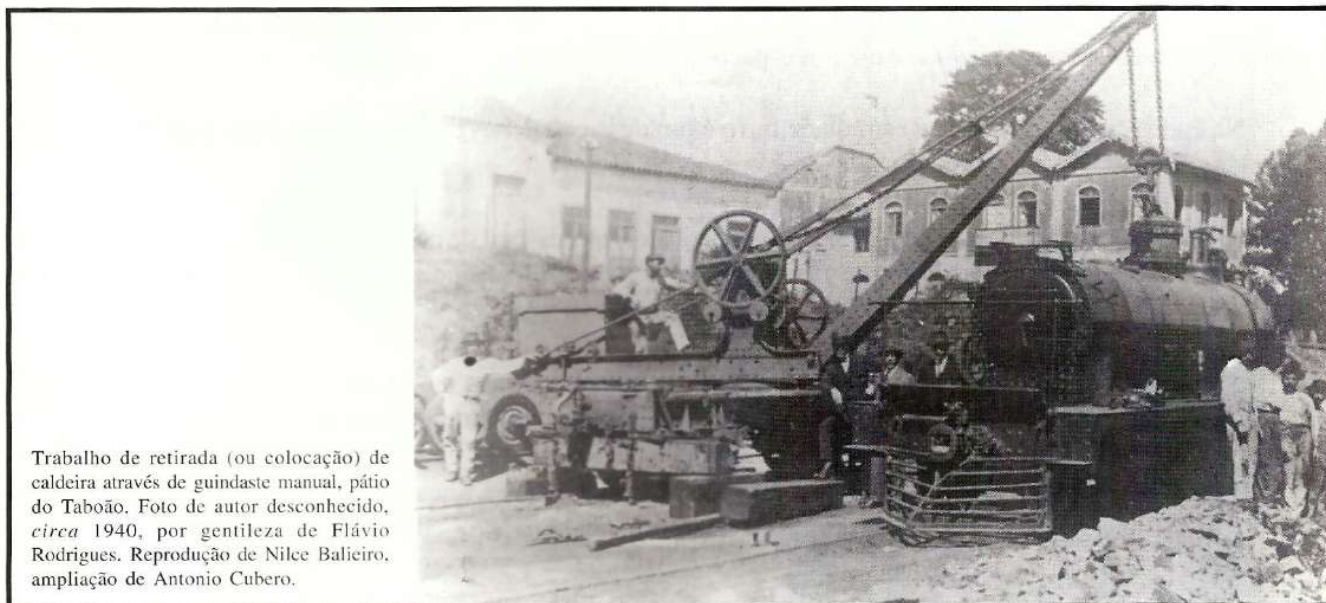


Gaiola para transporte de animais. Pátio do Taboão, 1963.
Foto de F. C. Araujo

O governo contractará com o coronel Luiz Manoel da Silva Leme e outros a construção de uma estrada de ferro de bitola estreita, a qual, partindo do ponto mais conveniente da linha ferrea de Santos a Jundiahy, dirija-se á cidade de Bragança e raias da provincia de Minas Geraes, com privilegio exclusivo por noventa annos, e garantia de juros de 7 por cento sobre o capital de 1.400:000\$000 até a referida cidade, e sobre o de 400:000\$000 para o prolongamento até as raias da dita provincia.

(...)

(“ANUARIO DE BRAGANÇA”, 1903, p. 305)



Trabalho de retirada (ou colocação) de caldeira através de guindaste manual, pátio do Taboão. Foto de autor desconhecido, *circa* 1940, por gentileza de Flávio Rodrigues. Reprodução de Nilce Balieiro, ampliação de Antonio Cubero.

seja — com todos os seus itens e acessórios, constituindo um universo tecnológico completo. “De carona” nesta tecnologia do transporte, a de comunicações — o telégrafo. O qual agilizava a troca de informações e possibilitava incremento dos negócios.

No bojo deste complexo, ocorreu a valorização da atividade da engenharia, até então conhecida entre nós quase que somente no Exército. Aliás, as ferrovias deram *status* profissional ao engenheiro dito “civil”, diferenciando-o do já conhecido “militar”.



Carro de passageiros de 1ª classe. Pátio de Campo Limpo, 21 de junho de 1967. Foto de F. C. Araujo.

Nessa medida, as estradas de ferro (tecnologia “de ponta” da época) passaram a se constituir também em símbolo de desenvolvimento, civilização e abundância. Itens emblemáticos de “bons tempos”. Cidade que não contasse com ferrovia entre seus melhoramentos era tida como “atrazada”.

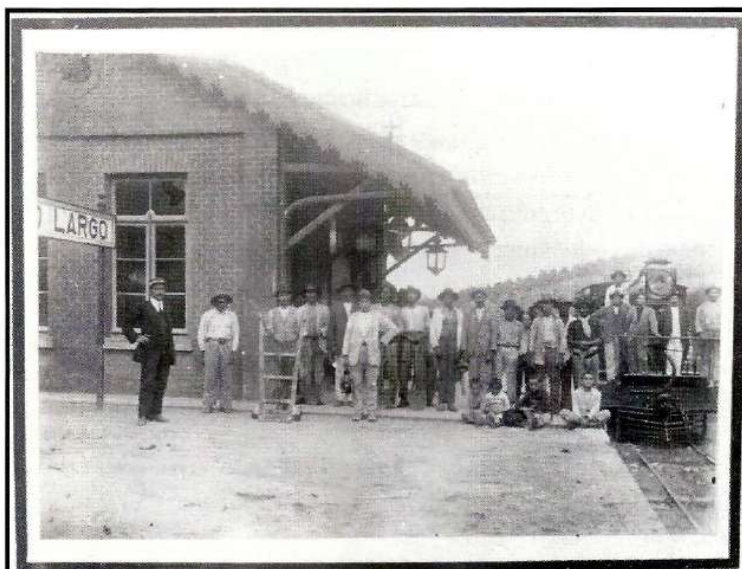
A História rolou, o café deixou de ser o grande produto de exportação, o país se industrializou, as ferrovias passaram a sofrer a concorrência dos automóveis, ônibus e caminhões, tornaram-se obsoletas e muitas desapareceram. Mas o ícone fora encravado fundo demais — permaneceu vivo no imaginário cultural das pessoas.

E Bragança?

Vamos primeiro conhecer um pouco da cidade no início da segunda metade do século XIX.

Núcleo urbano reduzido, ruas de terra (poeirentas ou lamacentas dependendo da estação), à noite mal iluminadas por lampeões de querosene ou óleo de baleia. Atividade econômica centrada na produção cafeeira e no comércio, por ser região de passagem para o Sul de Minas. Duas grande pedras, de aproximadamente três metros de altura cada, eram a baliza de entrada da área urbana — localizavam-se pouco abaixo do atual Jardim Público, no desemboque da Rua Coronel Osório. Foram dinamitadas há coisa de um século, mas sua lembrança se perpetuou no nome do bairro.

ESTRADA DE FERRO BRAGANTINA



*Mehl & Pueller
S. Paulo*

Estação de Campo Largo, *circa* 1940 - Foto de Mehl & Pueller, por gentileza de Flávio Rodrigues. Reprodução de Nilce Balieiro, ampliação de Antonio Cubero.

Chegou antehontem n’esta cidade a grata noticia de ter sido favoravelmente resolvido o intrincado problema de nossa linha ferrea pelo exm.o presidente da provincia,



Depósito do Taboão, *circa* 1950 - Foto de F. Rodrigues, ampliação de Antonio Cubero.

achando-se definitivamente installada a companhia bragantina, e nomeado seu presidente o sr. coronel Francisco Emilio da Silva Leme. A nova foi aqui recebida com vivas demonstrações de praser, havendo á noite regosijo publico, muitos fogos e duas bandas de musica pela ruas, com grande concurso do povo.

O sr. coronel F. Valle offereceu um copo de agua (*) aos da comitiva e outro ao sr. Casa-Grande, fazendo-se nessa occasião diversos brindes, como aos srs. coronel Francisco Leme, coronel Francisco Valle e mais directores, Casa-Grande e outros; terminando o festejo na melhor ordem á 2 ½ h. da madrugada.

(“O GUARIPOCABA”, Nº 70, 12/10/1878)

(*) - Expressão utilizada à época para designar coquetel, recepção social festiva.

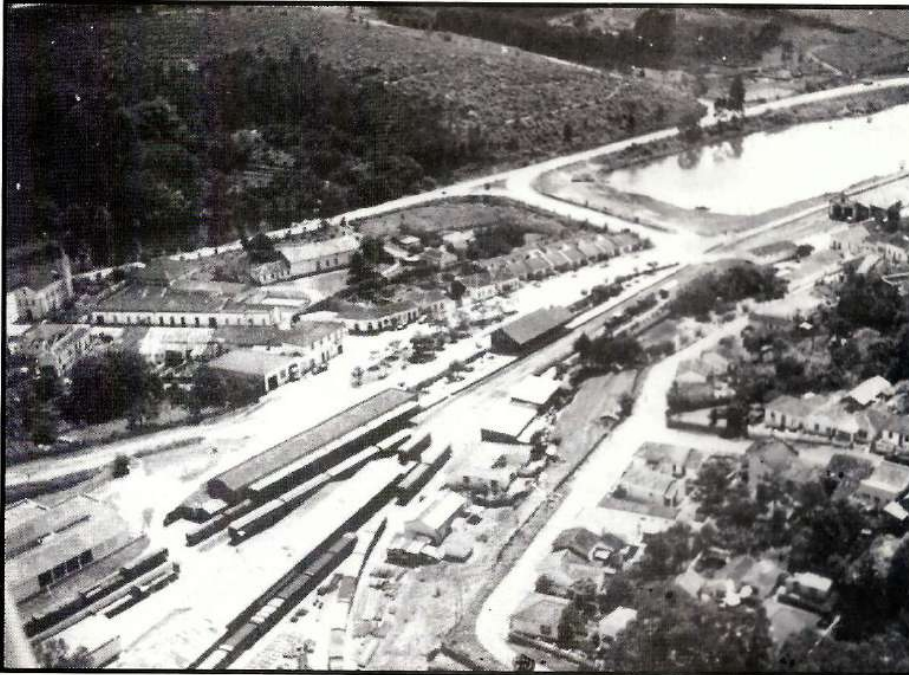
Conforme dito, desde o período colonial a antiga *Conceição do Jaguary* era zona de passagem para o Sul de Minas — o folclore local chegou mesmo a cunhar a expressão — *bragantino é mineiro cansado, a caminho de São Paulo desistiu...* E até o advento do café, a principal atividade da região era a produção de hortaliças, aves e suínos para abastecer o mercado da capital. Não é gratuita a fama das boas lingüiças que a cidade possui até hoje.

O acesso a São Paulo era feito por precárias estradas vicinais, via *Bethlemzinho*, nome da atual Francisco Morato. E evidentemente por tração animal, *trollys* e charretes. As mercadorias circulavam pelas famosas *tropas de muares*.

Os logradouros públicos? Ah sim, com seus nomes populares — o *Largo da Matriz* (atual Praça Raul Leme), a *rua do Commercio* (Cel. João Leme), *do Mercado* (Cel. Teófilo Leme), *dos Porcos* (Prof. Luiz Nardy), *Direita* (Cândico Rodrigues), *da Biquinha* (Liberdade), *ladeira do Canivete* (Riachuelo), *travessa Aurora* (Cel. Ladislau Leme), *rua Alegre* (parte superior da Cel. Teófilo Leme — imaginem porque...)

Transportar é Preciso

O capital externo entreviu boas possibilidades de investir no Brasil, especialmente na área dos transportes, pois a produção do café aumentava rapidamente e as poucas estradas existentes eram precárias, pouco mais que trilhas



Taboão, vista aérea, 1965 - à direita, o lago. Foto de F. C. Araujo.

vicinais a cortar fazendas.

Neste momento os ingleses entram em cena — além de possuírem capitais de vulto e uma sólida estrutura bancária, detinham e dominavam a **tecnologia de ponta** da época no setor de transportes: a ferrovia.

Pelo decreto federal nº 2.499, de 29 de outubro de 1859, obtiveram concessão para construir a primeira estrada de ferro de nosso estado: a *São Paulo Railway Company*, ligando o porto de Santos ao planalto. Mais precisamente a Jundiaí, passando pela capital.

Para vencer as escarpas da Serra do Mar, projetaram e construíram um ousado sistema de tração forçada, o *funicular* — através de planos inclinados e patamares, os trens eram puxados pelas fortes rampas por cabos de aço atrelados a guinchos sepultados sob os trilhos.



Galera para transporte de lastro, de 3 eixos, fabricação Beuthers, 1881. Pátio do Taboão, 1963. Foto de F. C. Araujo.

INDICAÇÃO

(...)

Indicou o Vereador Capitão Valle que convide a Camara a seus municipais residentes dentro da povoação para illuminarem as frentes de suas casas durante a estada do Exmo. Presidente da Provincia n'esta cidade por ocasião da inauguração dos trabalhos da

estrada de ferro bragantina, auctorizando-se o Procurador a gastar com a illuminação

por parte da Camara até a quantia de tresentos mil reis.

Approvada.

(...)

(CÂMARA MUNICIPAL DE
BRAGANÇA, 6a. sessão ordinária, 16/12/1878)



Oficinas do Taboão, plaina limadora, 1967 - Foto de A. M. Cestari.

Esta ferrovia — hoje a Estrada de Ferro Santos a Jundiá — era o *tronco*, via principal por onde o café produzido em São Paulo passou a se escoar rumo ao exterior. A partir deste tronco, várias outras estradas surgiram, quase sempre buscando as regiões cafeeiras — Paulista, Mogiana, Sorocabana, Araraquarense, Ituana e... a Bragantina. Deve-se frisar que *todas* estas estradas de ferro, direta ou indiretamente, desembocavam na S.P.R.

Mais: em sua quase totalidade foram incorporadas com capital nacional, acumulado com os excedentes da produção cafeeira. Isto porque os ingleses somente se interessavam pelo “filé”, ou seja, o tronco principal de exportação, representado pela Santos-Jundiá.

A Vez da Bragantina

A Bragantina não fugiu à regra: foi construída pelos fazendeiros e capitalistas da cidade, em boa medida como *extensão* das respectivas fazendas. Dito de outra forma, o interesse maior dos empreendedores não se localizava na ferrovia *em si* e nos benefícios que traria à região, mas nas facilidades que proporcionaria ao escoamento do café. O que evidentemente permitiria aumentar produção, gerando mais lucros.



Estação do Taboão, 1963. À direita, o prédio da Administração da estrada (ainda existente) e ao fundo o depósito de locomotivas. Foto de F. C. Araujo.



Depósito do Taboão, 1967. Ao centro, auto-linha nº 3 e jardineira J-4. Foto de A. M. Cestari.

Notem que quando digo *capitalistas* estou me referindo a uma classe de indivíduos que possuíam um bom montante de capital e efetuavam empréstimos, auferindo renda através dos juros cobrados. Isso pode parecer óbvio, mas é bom lembrar que a estrutura bancária da época era ainda incipiente, incapaz de atender as demandas de crédito. Os capitalistas, de uma certa forma supriam essa lacuna — hoje, tal atividade está enquadrada entre os crimes de agiotagem...

E aqui cabe um destaque: Bragança teve uma classe dirigente (composta basicamente por fazendeiros, comerciantes e capitalistas) bastante empreendedora, especialmente no

período que vai de 1870 a 1910. Várias realizações pioneiras e de porte ocorreram na cidade, tornando-a uma das mais prósperas do Estado. Em termos de população e riquezas, neste período chegou a se emparelhar com Campinas.

SINISTRO NA LINHA BRAGANTINA

Deu-se no domingo passado um desastre na empreitada do Sr. Justo Nogueira, que a *Provincia de S. Paulo* assim descreve:

“A 15, pela manhã, nas obras da linha ferrea bragantina, corte nº 102, empreitada de Justo Nogueira de Azambuja, deu-se, em uma mina, inesperada explosão (de dynamite ao que consta) produzindo a morte de tres trabalhadores: Jose Flores, Claudio Duarte e Sebastião escravo este do Tene. cred. João de Almeida Mello Freire.”

(“O GUARIPOCABA”, nº 176, 19/02/1880)

Além da Companhia Bragantina, merecem menção a Textil Santa Basilissa, a primeira Fábrica de Lâmpadas do país, uma grande Fábrica de Fósforos, a Empresa Elétrica, a Companhia Telephonica Bragantina (pioneira na instalação de telefonia domiciliar no país), etc., além de inúmeros outros estabelecimentos menores. Isto no campo da produção — na área da cultura, o Theatro Carlos Gomes encantava a alta-roda local com suas récitas líricas.

Mas a partir da primeira década deste século, o surto de progresso se estanca, a cidade entra em processo de estagnação.



Vagão fechado para cargas em geral. Pátio de Campo Limpo, 1967. Foto de F. C. Araujo.

Por que Parou?



Pessoal do depósito do Taboão, 1967 - ao fundo, locomotiva e jardineira J-4. Foto de A. M. Cestari.

Vários fatores interferiram, mas um deles foi justamente a *estrada de ferro*. Curiosamente, embora fosse ela um dos marcos da vitalidade da classe dirigente local, *por sua localização, foi um dos fatores responsáveis pela estagnação da cidade e da região*.

Para se entender como isso ocorreu, lembremo-nos que o interesse de seus acionistas *não se localizava na estrada como tal, mas no fato dela se constituir, de uma certa forma, num complemento das fazendas e casas de negócio. Facilitava o transporte e a circulação de mercadorias e barateava o escoamento do café, estimulando a produção e gerando mais lucros*.

A Bragantina foi aberta ao tráfego em 1884, após inúmeras dificuldades. Os poucos balanços que pude examinar geralmente indicam déficit — em (raros) casos de lucro, este era destinado a saldar empréstimos contraídos.

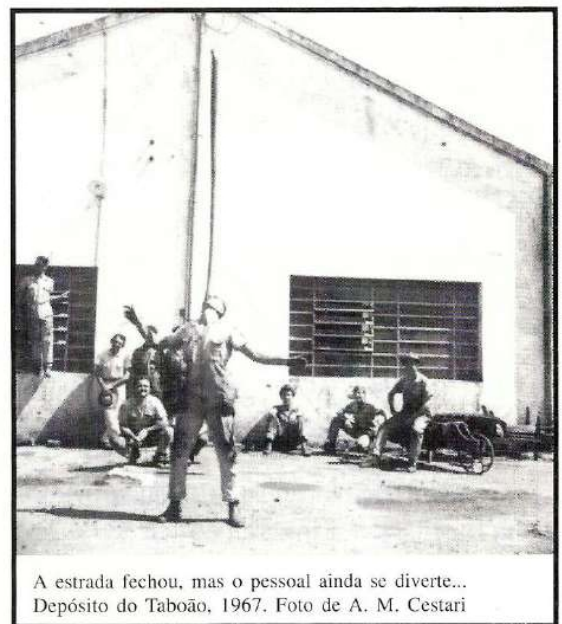
INAUGURAÇÃO

(...)

Os festejos de inauguração estiveram muito concorridos e tão pomposos quanto o permittio a escassêz do tempo de que a respectiva comissão dispôs para os necessarios preparativos.

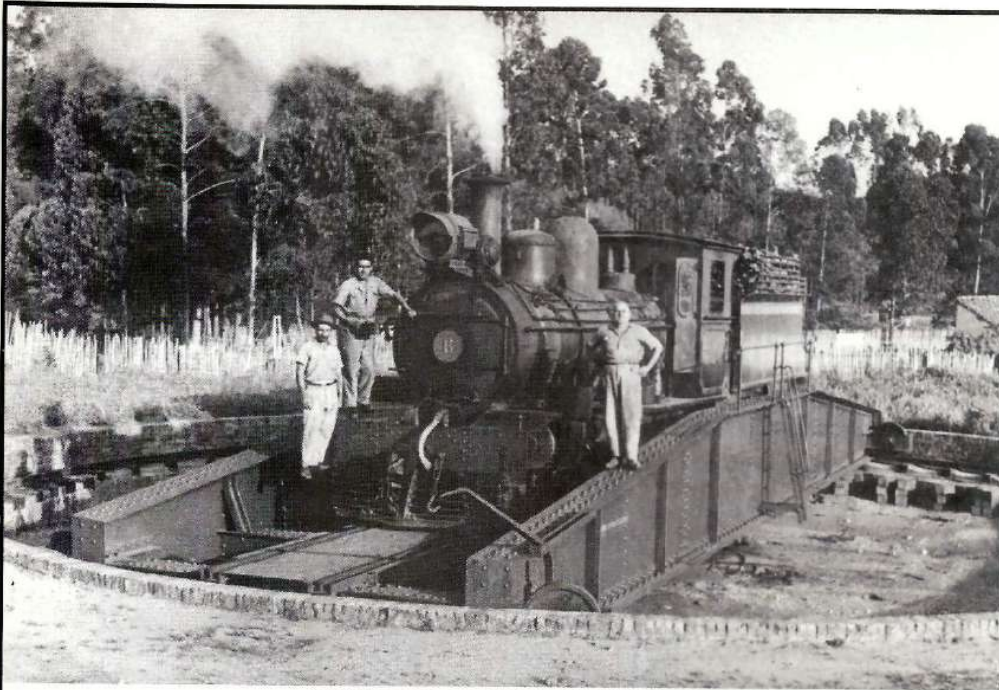
Ao acto assistiram o exmo. vice-presidente da provincia, conde de Tres-Rios, exmo. prelado diocesano, alguns sacerdotes e conegos da sé episcopal de S. Paulo, muitas pessoas gradas da capital e de outros logares, funcionarios publicos, representantes da imprensa e extraordinaria massa popular. Tres bandas de musica tocavam alternadamente, houve arcos, illuminação á noite e muitos fogos, achando-se a cidade festivamente adornada e embandeirada. Os festejos foram puramente populares, havendo grande manifestação de prazer e contentamento publico.

(...)

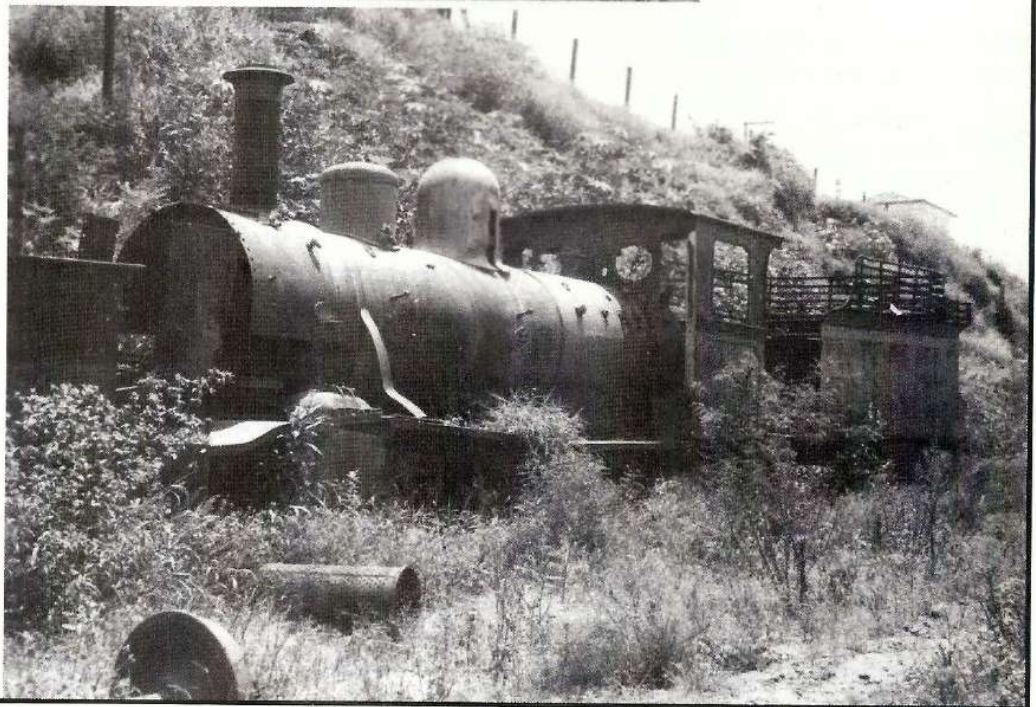


A estrada fechou, mas o pessoal ainda se diverte... Depósito do Taboão, 1967. Foto de A. M. Cestari

(“O GUARIPOCABA”, nº 479, 17/09/1885)



Locomotiva nº 6, tipo *Ten Wheels* (Classe de Whyte 4-6-0), fabricação Beyer Peacock (Manchester, Inglaterra), no girador de Caetubá, em 1963.

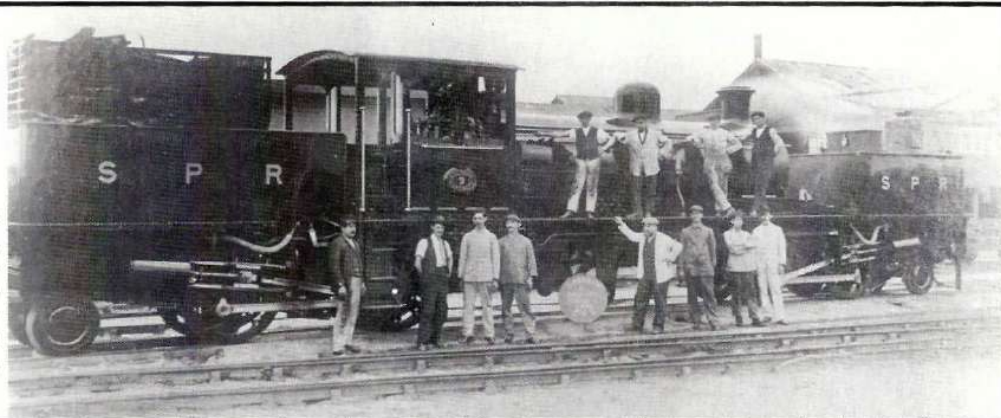


A mesma locomotiva na "fila da morte". Pátio do Taboão, 1967. Fotos de F. C. Araújo.

Onze anos após a abertura ao tráfego (1895), suas ações foram adquiridas por um grupo capitalista de São Paulo, liderado pelo Dr. Luiz de Oliveira Lins de Vasconcellos. E a estrada *continuava a apresentar problemas financeiros nesta época*. Levanto então a questão: *por que* pessoas que vivem dos lucros de seu dinheiro investem em algo que — na melhor das hipóteses — empata receitas com despesas? Em 1898, até a liquidação forçada da empresa chegou a ser requerida...

Não pude obter informações precisas, mas como se verá mais adiante, o Dr. Lins de Vasconcellos e seus parceiros efetuaram um bom negócio oito anos após a aquisição da estrada. Pois esse período foi marcado por um jogo de interesses envolvendo a São Paulo Railway e a Mogiana, esta com o quilômetro zero de seus trilhos em Campinas.

Locomotiva nº 9, tipo Beyer-Garrat (Classe de Whyte 2-4+4-2), fabricada pela S.P.R. nas oficinas da Lapa, em São Paulo, em 1919. Foto D'Angelo, por gentileza de Flávio Rodrigues. Reprodução de Nilce Balieiro, ampliação de Antonio Cubero.



E agora é necessário assinalar o seguinte: as estradas de ferro nesta época eram construídas pela iniciativa privada, a qual obtinha dos poderes públicos *concessões*, em regime de monopólio. Em outras palavras, era garantido ao concessionário que não seria autorizada nenhuma outra estrada paralela dentro de sua área de influência. Mais: *para uma ferrovia cruzar outra, teria de contar com a anuência da construída anteriormente.*

Conforme dito, as ferrovias paulistas eram tributárias da São Paulo Railway — tanto cargas como passageiros tinham de fazer baldeações nas estações de entroncamento, inclusive por diferenças de bitola. A S.P.R. e a Paulista eram de bitola larga (1,60 m). Muitas outras (inclusive a Mogiana e a Bragantina) foram assentadas em bitola estreita (1,00 m) — haviam mesmo algumas, mais econômicas, construídas na bitola reduzida de 0,60 m.

O PROLONGAMENTO DA BRAGANTINA

A Companhia da estrada de ferro Bragantina requereu ao Governo o prolongamento de suas linhas de Bragança a Socorro

(...)

Ha mais tempo deveriam os dignos directores de nossa Estrada de Ferro tratar do importante melhoramento de que actualmente se occupam.

A Bragantina, cujos titulos chegaram a não ter cotação, tem sem duvida elementos para viver folgadamente, até com uma relativa prosperidade. De certo tempo para cá tem ella se esforçado para vencer o descredito que a envolveu, e, justiça seja feita a seus dignos directores, seus esforços tem sido coroados de resultados.

O prolongamento ora projectado, si chegar a realisar-se, parece-nos que collocará a estrada numa posição definitivamente propicia.

(...)

(“CIDADE DE BRAGANÇA”,
nº 729, 06/11/1902)



Cabina com listel denominativo da locomotiva nº 2, de fabricação Kitson & Co., Leeds, Escóssia, 1881. Tipo *Mogul* (Classe de Whyte 2-6-0). Pátio do Taboão, 1963. Foto de F. C. Araujo.

Para o que nos interessa, em fins do século passado a Mogiana efetuou um estudo para levar suas linhas ao litoral, mais precisamente ao porto de São Sebastião, fora da área de concessão da S.P.R. Para tanto, teria de construir novo tronco — o qual, partindo de Amparo (ou Monte Alegre do Sul), *passaria por Bragança*, seguiria grosseiramente o traçado da atual Rodovia D. Pedro I, ultrapassaria o Vale do Paraíba e daí chegaria ao mar.



Auto-linha nº 3, de fabricação britânica, motor à gasolina. Era utilizado em serviços de inspeção. Pátio do Taboão 1967. Foto de A. M. Cestari.

O primeiro “obstáculo” de ordem legal seria obter a concordância da Companhia Bragantina para cruzar sua linha — em princípio e dependendo do acordo efetuado, esta certamente tiraria vantagens. No Vale do Paraíba a Mogiana enfrentaria problema similar com a Estrada de Ferro D. Pedro II (atual Central do Brasil), a qual também lucraria com o empreendimento.

Não pude apurar as circunstâncias que envolveram a aquisição do controle acionário da E.F.B. pelo Dr. Lins de Vasconcellos e seus parceiros, mas as negociações deste grupo com a Mogiana foram morosas. Avento aqui duas hipóteses: pela primeira, este entreviu a possibilidade de oferecer a estrada simultaneamente aos ingleses e à Mogiana, numa espécie de leilão. A segunda é de que o capitalista seria simplesmente “testa de ferro” dos interesses britânicos.

O fato é que o projeto da Mogiana contrariava frontalmente os interesses da S.P.R., pois esta perderia o monopólio do transporte para o litoral.

Jogo Pesado

A Mogiana (detentora de invejável patrimônio) tenta um financiamento junto a bancos londrinos para a construção desta nova linha. Relatórios de seus diretores aos acionistas, elaborados em fins do século XIX dão conta, com amargura, que os empréstimos haviam sido negados, apesar das garantias oferecidas e do evidente sucesso so empreendimento.

SECÇÃO LIVRE SÃO PAULO RAILWAY COMPANY ESTRADA DE FERRO BRAGANTINA

A São Paulo Railway Company faz sciente a quem interessar possa que, por escriptura publica lavrada hontem nas notas do 2º tabelião



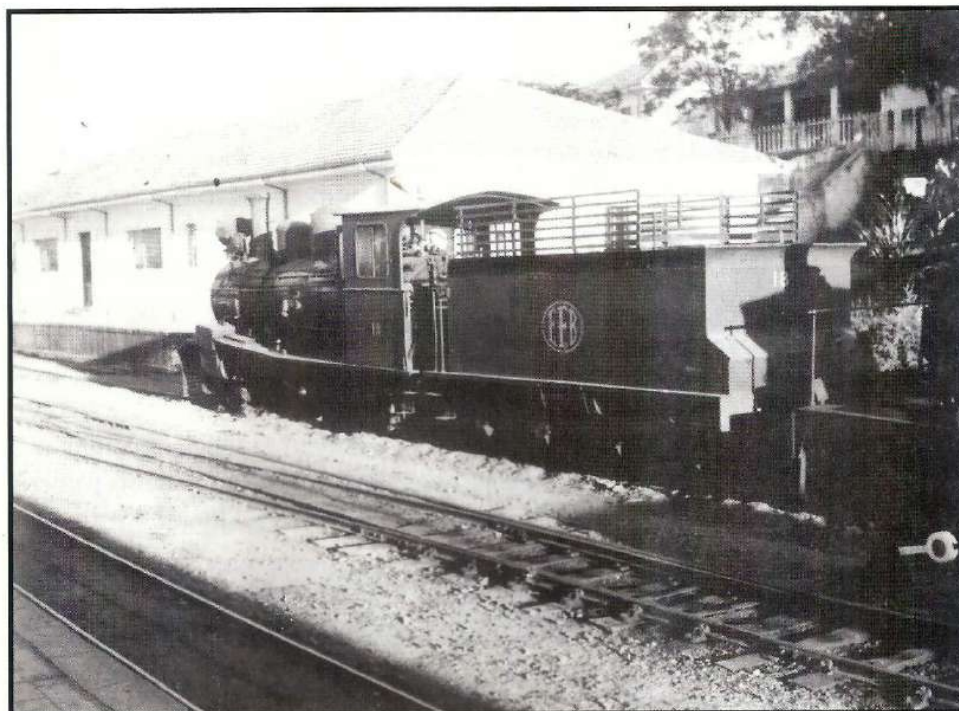
Locotrator diesel-hidráulico classe B, utilizado para manobras. Fabricação Whitcomb, U.S.A. e cedido pela Sorocabana. Pátio de Campo Limpo, 21 de junho de 1967. Nojargão dos ferroviários era conhecido como “Chimbica”. Foto de F. C. Araujo.

desta capital, adquiriu por compra a estrada de ferro Bragantina, livre e desembaraçada de todo e qualquer ônus, tendo assumido em data de hoje a posse e administração da referida Estrada de Ferro.

S. Paulo, 21 de agosto de 1903.

William Speers
Superintendente

(“CIDADE DE BRAGANÇA”, Nº 809, 23/08/1903)



Locomotiva nº 18, do mesmo tipo e fabricação da nº 6. Pátio do Taboão, 1967. Foto de F. C. Araujo.

A questão se arrasta e finalmente a São Paulo Railway adquire do Dr. Lins de Vasconcellos as ações da Companhia Bragantina em 1903, trancando definitivamente as pretensões da Mogiana de chegar a São Sebastião. Com essa manobra, Bragança perde a oportunidade de se constituir em entroncamento ferroviário mais importante que o de Campinas, além de contar com acesso direto ao litoral.

Imaginar *como* a cidade e a região seriam nos dias de hoje *se* a Mogiana concretizasse seu projeto é mero jogo especulativo, mas assinalo que na corrida para o desenvolvimento, Bragança ficou bem atrás de localidades à época bem menos importantes.

Período S.P.R.

A companhia inglesa tratou de consolidar sua posição, garantindo-se de que a possibilidade de ligação com o litoral através da Região Bragantina fosse *efetivamente* descartada.



Trem misto, 1963 - Foto de F. C. Araujo.

A "SÃO PAULO RAILWAY"

Disse o *Estado*, de 9 do corrente, constar que a S. Paulo Railway propoz à companhia Mogyana que desista de prolongar a sua linha a Santos (*).

Como compensação a Companhia Inglesa não prolongaria a linha Bragantina, de sua propriedade até Socorro, pagaria um premio de 10% sobre a importancia total dos fretes por ella cobrados pelo transporte em

sua estrada das mercadorias procedentes da Mogyana e vice-versa e ainda favoreceria a esta ultima com tarifas especiaes.

Parece que a Mogyana não acceitará esta proposta.

(...)

("CIDADE DE BRAGANÇA", n° 1289, 12/04/1908

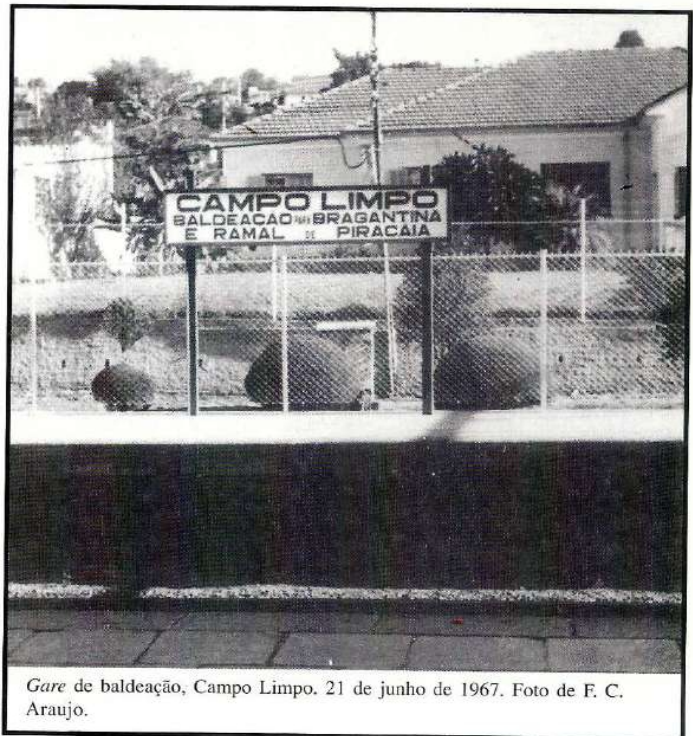
(*) - Na realidade, São Sebastião.

Perdida a oportunidade de desenvolver o projeto de ligação a São Sebastião, a Mogiana intenta levar seus trilhos de Monte Alegre do Sul a Socorro — possivelmente mais além (Vargem?), o que poderia *ainda* representar ameaça à S.P.R. Esta então efetua estudo similar, concluído em 1907, e reclama ao Governo do Estado seus direitos de concessão — a construção da linha é autorizada, *porém em regime de livre concorrência com a Mogiana*.

A São Paulo Railway desiste então e muda o alvo, estendendo o tronco a Vargem e assentando um ramal de Atibaia (Caetetuba) a Piracaia.

Os serviços foram iniciados em julho de 1911 e concluídos a 01 de janeiro de 1913. A abertura ao tráfego do tronco foi autorizada pelo decreto n° 2331, de 8 do mesmo mês e ano, e ocorreu sem solenidades. A antiga estação de Bragança passou a se chamar Taboão e é aberta outra, na várzea do Lavapés, com o nome de Bragança.

Esta mudança provocou polêmica na cidade, refletida pela imprensa local, pois os moradores e comerciantes estabelecidos no Taboão sentiram-se prejudicados. Já os do Lavapés alegavam que, por ser



Gare de baldeação, Campo Limpo. 21 de junho de 1967. Foto de F. C. Araujo.

mais populoso e próximo ao centro, o bairro tinha o direito de possuir uma estação com o nome de Bragança...

Logo após são iniciadas as obras de construção do ramal de Piracaia.

Neste período a S.P.R., prevendo um incremento do tráfego devido às novas localidades servidas, efetua uma série de melhoramentos técnicos na estrada. Adita novas unidades de tração, carros e vagões e reforma a via permanente, substituindo os antigos trilhos de 18 kg/m (período Companhia Bragantina) por 24,8 kg/m. Também constrói as estações de Maracanã (km. 22,190), Curitibaanos (km. 61,220), Guaripocaba (Km. 68,720) e Vargem (km. 76,570), estas no tronco; Guaxinduva (km. 38,811), Canedos (km. 47,264), Arpuí (km.56,300) e Piracaia (km. 60,033), no ramal.

GREVE

Quinta feira á tarde os trabalhadores da estrada de ferro em prolongamento da Bragantina às raias do estado de Minas, declararam-se em greve, reclamando aumento de salarios e fazendo outras reclamações inclusive a de constantes remoções de turmas.

Tendo sido attendidos, em parte, alguns dos grevistas no dia seguinte, compareceram ao trabalho retirando-se outros desta cidade.

E o administrador de serviços Eduardo Fragalli que recusa admittir hermistas ao trabalho a quem attribuirá a greve?

A hermistas ou a civilistas?

(*"A COMARCA"*, Nº 35, 17/12/1911)

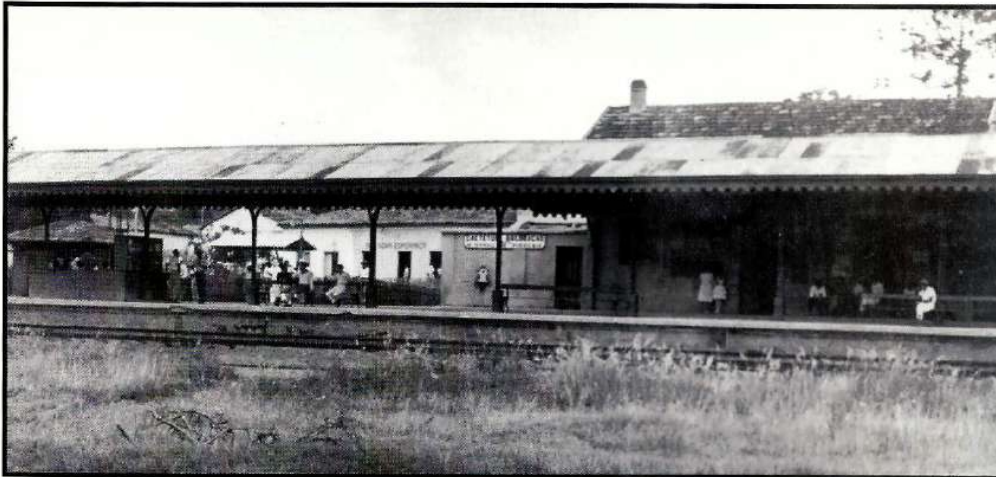
Além disso, as antigas estações da Companhia Bragantina são substituídas por outras no padrão inglês da S.P.R. As características mais marcantes destas edificações são os tijolos à vista e os beirais das empenas decorados com rendilhado de chapa metálica galvanizada. Também são dignos de menção os sanitários pré-fabricados para uso do público, construídos em ferro fundido ornamentado.



Litorina "IV CENTENÁRIO", antiga Walker Car do período da S.P.R. Pátio do Taboão, 1963. Foto de F. C. Araujo.



Estação de Bragança, no Lavapés, vista aérea, 1965. Foto de F. C. Araujo.



Gare de Caetetuba, entroncamento do Ramal de Piracaia, 1963. - Foto de F. C. Araujo.

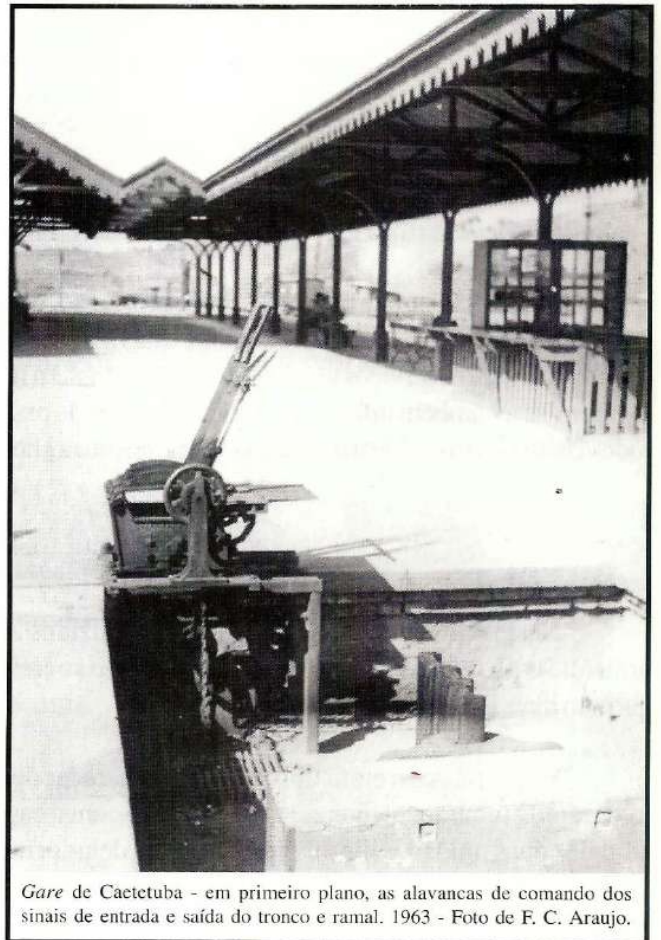
Derrocada

O ano de 1929 é marcado pelo *crack* da Bolsa de Valores de Nova York. As exportações de café caem verticalmente, registram-se falências em massa, especialmente de cafeicultores. Com a ascensão de Getúlio Vargas ao poder em 1930, a já debilitada classe dos produtores rurais de São Paulo perde definitivamente a hegemonia política exercida desde o Império. O vazio político é ocupado pela burguesia urbana, de base econômica centrada na indústria.

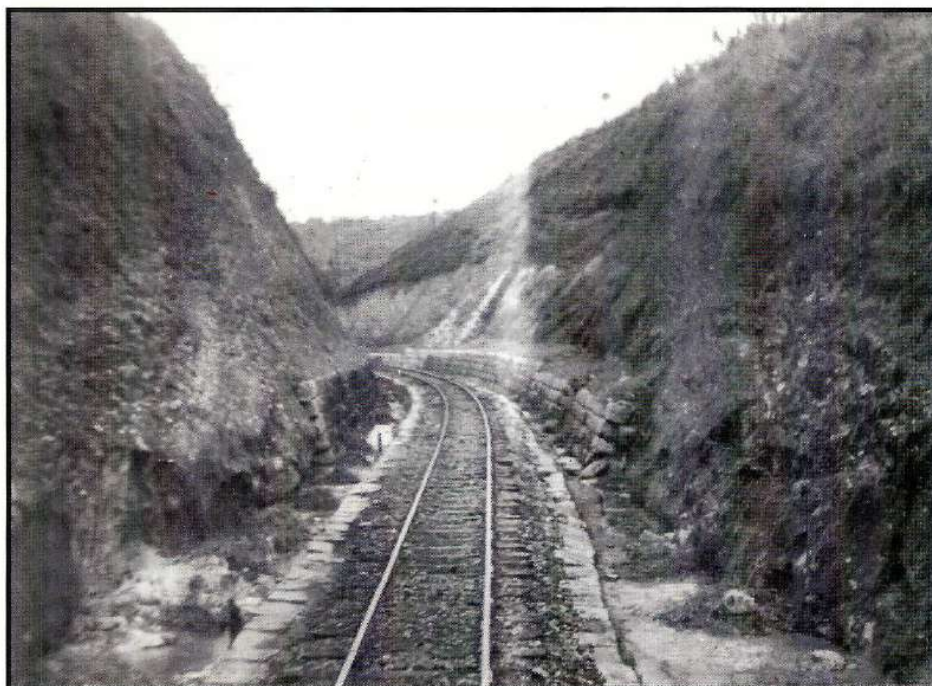
Por sua natureza, a ferrovia é um meio de transporte pouco flexível, pois depende de via permanente, instalações, tração e veículos próprios, sinalização e comunicações específicas, etc. Assim, não “muda de rumo”, como ocorre com o transporte rodoviário, onde um caminhão tanto pode transportar cargas para o norte como para o sul — este não se encontra institucionalmente vinculado à estrada. Em outras palavras, a implantação de uma estrada de ferro é muito mais cara que a de uma rodovia. É vantajosa somente a médio e longo prazos, pois o custo da tonelada-quilômetro é bastante inferior ao do transporte rodoviário.

A observação acima encaminha para a seguinte constatação: a malha ferroviária paulista, construída em função do escoamento do café, não tem condições a curto prazo de acompanhar as transformações econômicas pelas quais passa o país pós 1930. E para mais agravar o quadro, a rede rodoviária do estado se amplia velozmente e os trens passam a sofrer a concorrência dos automóveis e caminhões.

Muitas das empresas ferroviárias (entre as quais a S.P.R.), já com os prazos de concessão expirando, desinteressam-se em continuar na área — entregam as linhas ao poder público, lançando os prejuízos na conta



Gare de Caetetuba - em primeiro plano, as alavancas de comando dos sinais de entrada e saída do tronco e ramal. 1963 - Foto de F. C. Araujo.



Trecho do leito com valetas de escoamento, reforçadas com muretas de pedra - 1963. Foto de F. C. Araujo.

social do país.

Pelo decreto-lei nº 9.869, de 13 de setembro de 1946, o tronco da S.P.R. passa à União, passando a denominar-se oficialmente Estrada de Ferro Santos a Jundiá. Posteriormente irá ser uma das integrantes da Rede Ferroviária Federal.

Os ingleses incluem a Bragantina no “pacote” — por ser de concessão estadual (e reconhecidamente deficitária) é recusada, e a S.P.R. faz doação da mesma ao Estado de São Paulo. De início, este ato ocorre através de acordo provisório firmado em junho de 1949, referendado posteriormente pela Lei nº 541, de 29 de dezembro do mesmo ano — em 16 de fevereiro de 1950 a “novela” tem desfecho através da respectiva escritura pública.

A E.F.B. ficou subordinada à Secretaria Estadual dos Transportes, sob a administração da Sorocabana, mantendo entretanto personalidade própria. Aliás, esta ligação se manteve estreita até a extinção. Os quadros de engenharia, materiais diversos, serviços técnicos que demandassem infraestrutura mais sofisticada, etc., eram fornecidos pela E.F.S. Incluem-se aí também unidades de tração e carros de passageiros, bem como a instalação e manutenção de um serviço rodoviário para maior flexibilidade no atendimento a clientes.

O Tempo da Sorocabana

Neste último período (E.F.S.) são introduzidos alguns melhoramentos — o leito do tronco foi lastreado com brita (até então a linha era assentada diretamente sobre o terreno) e a Sorocabana cedeu algumas unidades de tração que não mais lhe interessavam.

Em 1958 ocorreram dois eventos a merecer destaque: é aberta ao tráfego a rodovia Fernão Dias, tornando mais rápida (embora menos segura) a ligação com a capital. No contraponto, ao parque de tração da Bragantina são aditadas duas unidades diesel-elétricas, uma delas oriunda da própria Sorocabana e outra da Mogiana. As viagens tornam-se então mais “limpas” de fagulhas, mas a velocidade das composições não se altera substancialmente devido não só ao traçado desfavorável (rampas pronunciadas e curvas de pequeno raio) como também à insuficiência da via



Taboão, oficina de manutenção de carros e vagões, 1963. O barracão à esquerda pertence hoje ao Ferroviários A. C. - Foto de F. C. Araujo.

permanente, assentada com trilhos leves.

A “FERROVELHARIA” (*) VAI MELHORAR

Tração Diesel-Elétrica para a Estrada de Ferro Bragantina

Conforme comunicação, enviada ao governador Janio Quadros, pelo engenheiro Cassio Penteado Serra, administrador da E.F. Bragantina, a nossa via férrea será dotada, dentro de pouco tempo, de duas locomotivas Diesel-Elétricas, que serão entregues pela Estrada de Ferro Sorocabana (**).

As referidas locomotivas, que não estão mais em uso pela Sorocabana, uma vez que aquela Companhia vem renovando todo o seu equipamento, deverão ser transferidas para a nossa cidade em abril.

Essa importante resolução virá beneficiar grandemente a população local, que se vê obrigada a utilizar-se das atuais locomotivas à vapor, tipo “Far-West”.

Esperamos que o referido melhoramento se concretize na data determinada, para que os passageiros da tão cognominada “Ferrovilharia” Bragantina, possam ter uma condução mais condizente com a nossa civilização.

Finalmente viajaremos livres de brasas, faíscas e da indolência, que são características das máquinas, atualmente em uso.

(“A VOZ DE BRAGANÇA”, nº 535, 05/02/1958)

(*) - O saudoso Dorival Monteiro, à época diretor do periódico diocesano “A Voz de Bragança”, dava largas à sua verve satírica... (**) - Na realidade, destas duas unidades, somente uma era procedente da Sorocabana (a de nº 3.116, posteriormente convertida para nº 9). A outra (nº 8) foi repassada pela Mogiana. Ambas do tipo *Cooper*



Vagão de carga convertido para carro-correio. Pátio do Taboão, 1963. Foto de F. C. Araujo.

Bessemer, classe C+C (seis eixos motrizes), de 600 HP de potência.

Estes melhoramentos foram importantes, mas chegaram tarde — com a concorrência da Fernão Dias, a ferrovia passa a apresentar déficits crescentes. Mesmo um projeto (antigo e jamais realizado) do Ministério dos Transportes de incorporá-la ao T-10, conservado-a para uma ligação futura com Pouso Alegre evitou a desativação.

Esta ocorreu por etapas. A 6 de janeiro de 1967 cessaram de funcionar o Ramal de Piracaia e o segmento do tronco que unia Bragança a Vargem. A derradeira composição regular circulou pelo tronco a 21 de junho do mesmo ano.

E.F.B. - Reflexos e Influência

A importância da Bragantina no contexto da cidade e da região é inegável, tanto no que concerne ao seu desenvolvimento como no que toca à estagnação anotada anteriormente.

Para a cidade como tal, até meados ou fins da segunda década deste século, é o grande fetiche de sua pujança econômica — isto pode ser avaliado através da constante presença que faz nas páginas dos órgãos da imprensa local. Folheando-se as coleções desses mesmos jornais, percebe-se que, a partir deste período, as reclamações aparecem com mais frequência que as notas bombásticas e laudatórias.

A partir da década de 20 torna-se patente que a tão sonhada ligação com o Sul de Minas (de grande interesse para o comércio local) não mais ocupa espaço entre as preocupações da S.P.R. A Bragantina gradativamente perde



Locomotiva diesel-elétrica n° 8, cedida pela Mogiana. Tipo *Cooper Bessemer* (classe C + C), tracionando o derradeiro trem da Bragantina. Pátio de Campo Limpo, 21 de junho de 1967. Foto de F. C. Araujo.

seu lugar emblemático de índice de progresso, até mesmo porque este já pertence ao passado. A classe dirigente local atua mais no sentido de consolidar as posições conquistadas que propriamente em buscar soluções alternativas para o desenvolvimento da cidade.

A transferência da estrada da S.P.R. para o Estado, no que tange à opinião pública local, é meramente um trâmite burocrático, em nada contribui para a modificação do *status quo*. A ferrovia é *mais uma* das coisas do cotidiano da vida cidadina, juntamente com os apitos regulares da da Santa Basilissa, a água da Biquinha, o *footing* na Praça Raul Leme e as cartas pastorais do Bispo D. José Maurício da Rocha.

Em termos de atuação comunitária, seu último período (pós 1950) foi o mais rico. Pois neste período os poderes públicos exerciam uma atuação social mais efetiva, através de seus diversos setores. Vale anotar que manteve um ambulatório médico para os funcionários, o qual contava com um vagão adaptado especialmente para atendimento



Estação de Lara, 1963. Num dos governos de Adhemar de Barros chegou a se chamar "Leonor de Barros", mas a mudança não "colou"... Foto de F. C. Araujo.



Estação de Vargem, logo após a erradicação dos trilhos, 1970. Foto de F. C. Araujo.

ambulatorial ao longo da linha, sendo que os medicamentos eram fornecidos gratuitamente. Também merecem menção o Armazém de Abastecimento para os ferroviários e a instalação de um parque infantil no Taboão, em 1961. Em 1962 foi criado o Serviço Florestal, com produção agro-pecuária destinada às famílias dos ferroviários e institucionalizada a formação profissional para aprendizes, com aulas suplementares de português e matemática, além de programas de alfabetização de adultos.

FIM DE LINHA PARA A BRAGANTINA

Um ar de despedida quando o trem partiu para a viagem das 14,18 horas da estação de Bragança. Gente demais nos vagões, gente demais na plataforma em volta do chefe do trem, que apitou duas vezes para anunciar a última saída do comboio da Bragantina.

Crianças que nunca viajaram de trem olhavam com ar estranho a movimentação e



Pátio de Vargem, 1970. Lavador de gaiolas e valeta de manutenção, logo após a retirada dos trilhos. Foto de F. C. Araujo.

não entendiam bem os comentários. Nem sabiam bem porque os grandes insistiram tanto para levá-las ontem à tarde até Campo Limpo. Mas isso não tinha importância. Era preciso passear de trem. Pena que agora isso não pudesse acontecer mais.

(...)

Os que já tinham se acostumado com o trem, que viveram com a Bragantina, sentiam um pedaço da infância, onde o trem desempenhou papel importante pelos horizontes desconhecidos e sempre imaginados que abria. Os quatro apitos diários faziam parte da vida de Bragança.

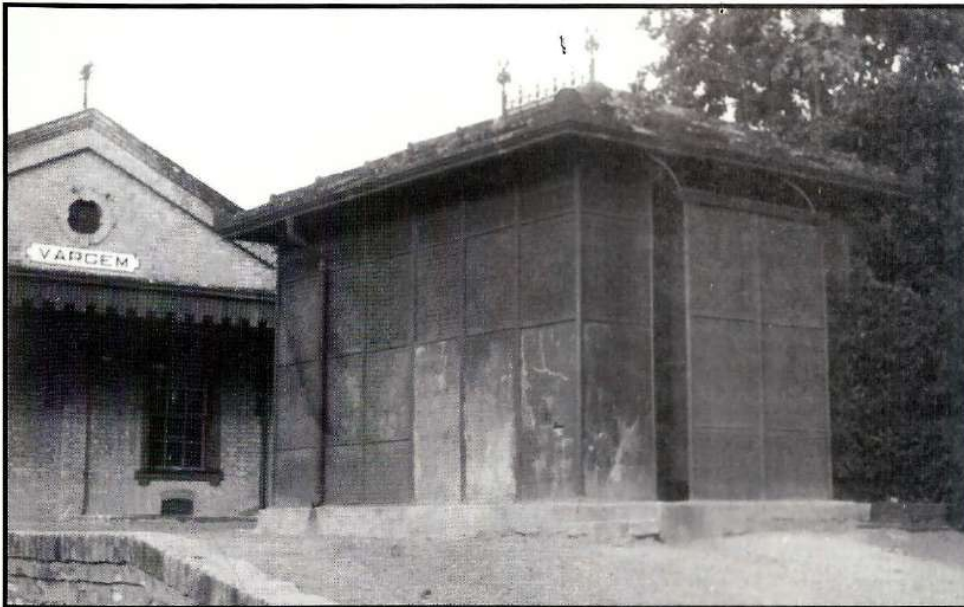
(...)

(“DIÁRIO DA NOITE”, nº 12.809, 22/06/1967)

O bairro do Taboão, antigo *Canivete*, surgido em função da Bragantina, segue o destino da estrada — torna-se simplesmente local de passagem para quem vai a São Paulo. Somente irá conhecer novo surto de desenvolvimento com a Universidade São Francisco, a partir do final da década de 70.

Folclore

Entre os próprios ferroviários (especialmente funcionários do depósito do Taboão) surgiu interessante anedotário, do qual recolhi e selecionei alguns tópicos mais interessantes ou engraçados.



Sanitário pré-fabricado, estrutura de ferro fundido com ornamentos, destinado aos usuários da estrada. Importado da Inglaterra no período da S.P.R. Vargem, 1970. Foto de F. C. Araujo.

Um deles diz respeito... à medicina popular. Quando as locomotivas ainda queimavam coque nas fornalhas (provavelmente no período da S.P.R.), era costume as mães levarem seus filhinhos para aspirar a fumaça das máquinas, considerada um bom remédio para o combate à bronquite.

DECRETO Nº 48.157, DE 28 DE JUNHO DE 1967

Regula a utilização do acervo, pessoal, recursos e bens patrimoniais da Estrada de Ferro Bragantina e dá outras providências (*)

Roberto Costa de Abreu Sodré, Governador do estado de São Paulo, no uso de suas atribuições,

(...)

DECRETA:

Artigo 1º — Fica transferido para a Estrada de Ferro Sorocabana, até que se efetive o disposto nos artigos 2º e 3º o quadro de pessoal efetivo da Estrada de Ferro Bragantina, respeitados os direitos adquiridos até então.

(...)

Artigo 6º — Fica sob a responsabilidade da Estrada de Ferro Sorocabana a administração e guarda de todo o patrimônio da Estrada de Ferro Bragantina.

(...)

Artigo 8º — Fica a Estrada de Ferro Sorocabana obrigada à prestação de contas de todos os seus atos, praticados em decorrência ao estabelecido neste decreto, à Comissão de Tomada de Contas das Estradas de Ferro e administração estadual.

(...)

Roberto Costa de Abreu Sodré

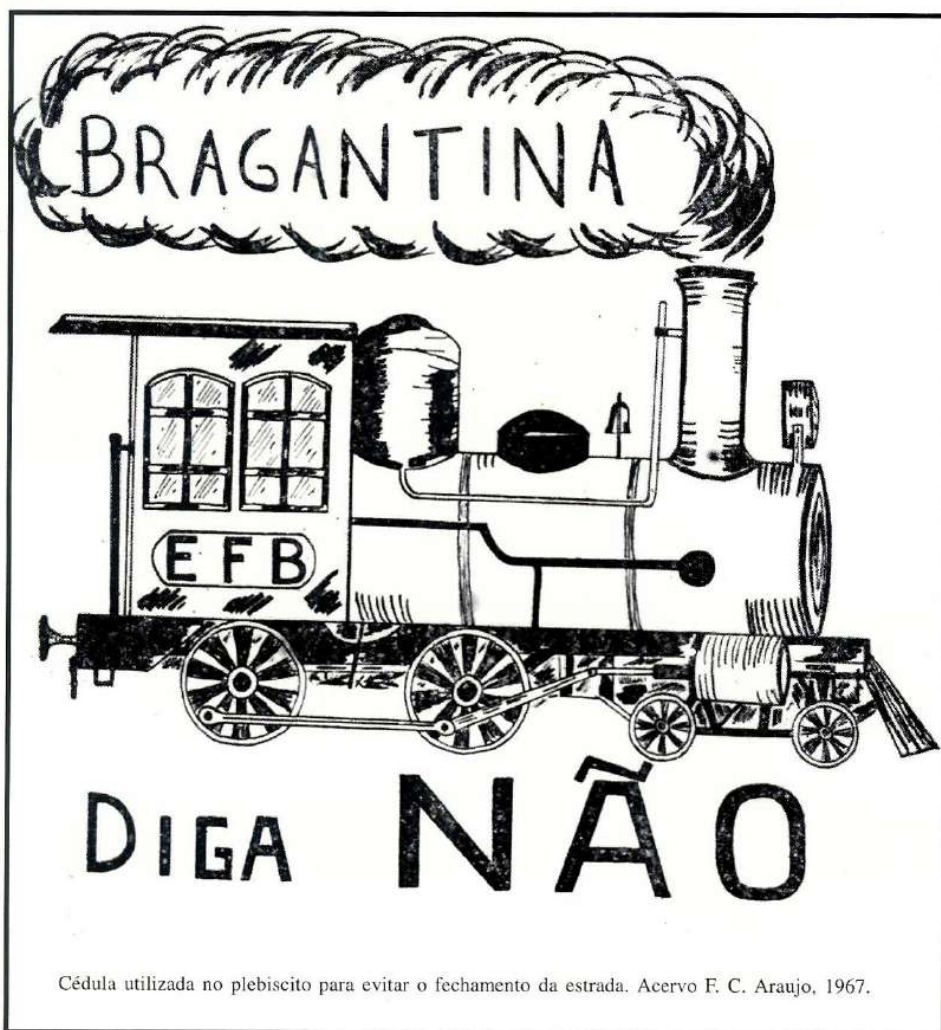
Firmino Rocha de Freitas
Luiz Arrobas Martins

Publicado na Diretoria Geral da Secretaria de Estado dos Negócios dos Transportes,
aos 28 de junho de 1967.

(Publicado no *Diário Oficial do Estado de São Paulo* a 29/06/1967)

(“CIDADE DE BRAGANÇA”, Nº 7.243, 05/07/1967)

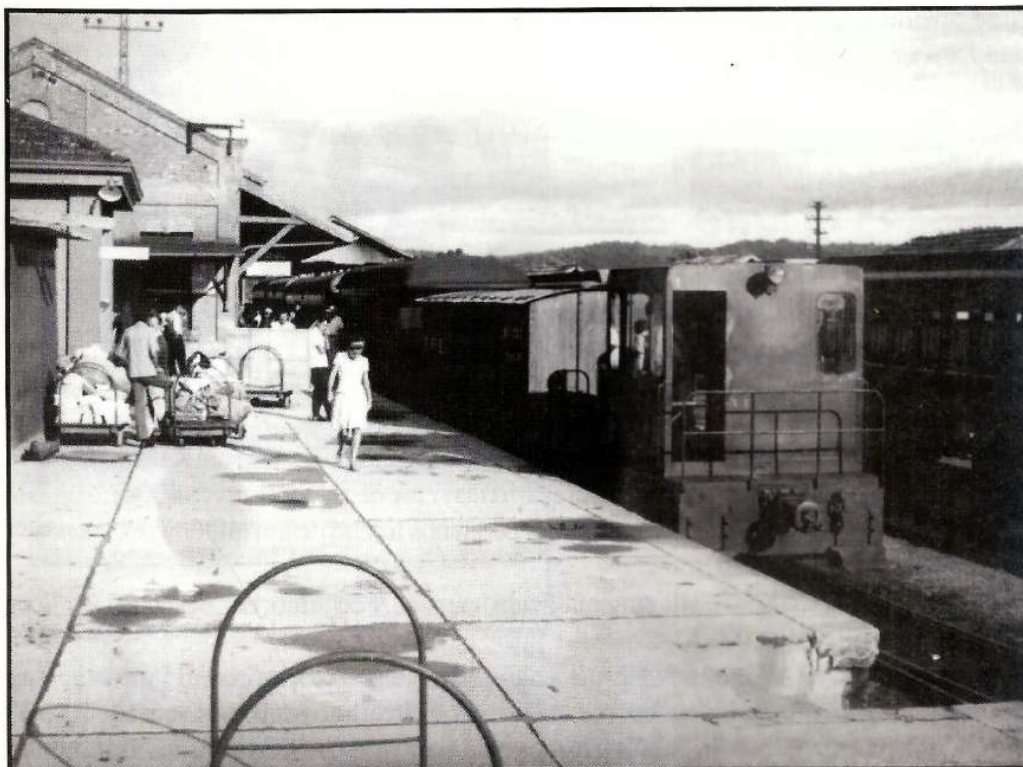
(*) — Quando o presente decreto foi editado, a ditadura militar já se instalara, embora não ainda com o rigor que a caracterizaria a partir de fins do ano seguinte (1968), com a edição do Ato Institucional nº 5. Apesar disso, havia já uma velada censura aos jornais. Nesta época, em conversa reservada, Francisco Payão Netto, gerente do “CIDADE DE BRAGANÇA”, expressou-me, com amargura, haver recebido um “discreto recado” da autoridade policial da cidade para não publicar a matéria que preparara sobre a extinção da Bragantina. Inconformado, limitou-se a transcrever o presente decreto na íntegra (nesta publicação pinçei apenas os tópicos mais significativos). Afinal, tratava-se de documento público oficial, por sua natureza e origem fora do alcance da “tesoura” do Sistema... Aliás, a pressão aqui anotada ao que parece se estendeu também aos outros jornais da cidade, sempre mais vulneráveis que a grande imprensa da Capital.



Cédula utilizada no plebiscito para evitar o fechamento da estrada. Acervo F. C. Araujo, 1967.

Certas “aprontadas” do pessoal ficaram famosas. Eram relativamente comuns, durante os gelados plantões noturnos de inverno, certas “ceias” de origem equívoca. Para ser mais claro, galinhas e leitões eram temperados e assados no borralho das grelhas das locomotivas — até aí, nada de anormal. O interessante do caso é que a “matéria prima” era fornecida “involuntariamente” pelos galinheiros da vizinhança, através de visitas furtivas.

Numa destas vezes, consegui-se um belo frango, já aspirante a rei do terreiro. Devidamente depenado, limpo, temperado e fígado no respectivo espeto, lá se foi para a boca da fomalha da máquina. Mas educação é educação — o proprietário (inocente) do galináceo “expropriado”, por pertencer à confraria, foi incluído entre os convivas. Riu-se a valer da patuscada e



Gare de Campo Limpo, 21 de junho de 1967, manobras para a triagem do último comboio da estrada. Foto de F. C. Araujo.

saboreou sua parte. Terminada a festança, recebeu os agradecimentos dos companheiros pela “contribuição”... Inconformado, reclamou que a maior desconsideração dos companheiros não estava exatamente no fato de haverem visitado à *galega* o galinheiro de seu quintal — aliás, não era mesquinho a ponto de fazer questão de um simples frango, ainda mais para os amigos. O chato mesmo é que *aquela* era seu fiel despertador. Podiam ter levado qualquer outro, mas *aquela* não...

Dia seguinte, ao abrir seu armário, lá topou com um saco de papel cheio de ossinhos e um bilhete: *As peças do seu despertador pra você montar de novo.*

Outro procedimento culinário *sui generis* desse pessoal (o qual cheguei a presenciar uma vez) era comprar um quilo de lingüiça calabreza de boa procedência — coisa fácil em Bragança — e amarrá-la com barbante ao redor da tubulação dos injetores da locomotiva, pouco antes da partida do trem. Com o calor dos tubos, ao chegar em Campo Limpo a *mistura* do almoço já estava no ponto...

O Final

Embora de muito tempo a Bragantina não fosse mais o ícone de pujança da cidade, sua extinção e erradicação provocou polêmica. *Grosso modo* a população ficou dividida — os que achavam que a estrada deveria permanecer e os de opinião contrária, chamados pelos primeiros de *coveiros*.

Presenciei muitas disputas verbais, pelos bares e rodinhas na praça e em outros locais. O argumento principal dos partidários da extinção era a decadência e inutilidade da E.F.B., bem como o fato de haver-se tornado “cabide de empregos”. Na trincheira oposta argumentava-se que a cidade estaria perdendo um patrimônio importante e a ação do poder público deveria ser investir na estrada, pois se a mesma pouco pesava na economia local era justamente por falta de melhoramentos que a tornassem eficiente.

Um plebiscito foi programado, apesar da pressão contrária das autoridades, e o resultado foi o esperado — ganhou o “não” ao fechamento. O que de nada influenciou na decisão final do governo — aliás, trouxe como represália o descomprometimento do Secretário dos Transportes de melhorar a malha rodoviária da região, especialmente nos pontos somente atingidos pela estrada.

O que Restou?

Não muita coisa, pois o comércio de sucata é atividade rendosa e a consciência preservacionista ainda tem muito a caminhar. Mas de qualquer forma, testemunhos significativos, hoje em grande parte dispersos. Vamos aqui tentar um elencamento superficial.

Locomotiva nº 1 — “CONDE DE TRÊS RIOS” — Restaurada e em funcionamento em Atibaia, em área destinada ao turismo e lazer, sob a responsabilidade de um empresário do setor de transportes (Sr. José Augusto Roberto), apaixonado por ferrovias. Trafega em fins de semana em um pequeno trecho de um quilômetro.

Locomotiva nº 2 — “DR. LUIZ LEME” — Monumentalizada na praça 9 de julho, em Bragança Paulista.

Locomotivas nº 4 — “BRAGANÇA” e nº 18, alguns vagões de 3 e 4 eixos, carros de passageiros, guindaste, auto-linha nº 3, um girador não instalado e outros materiais — Instituto Mairiporã, em Mairiporã - SP. À época da extinção da E.F.B., seu proprietário, o Sr. Tomás Cruz, os conseguiu junto à Secretaria dos Transportes. Iniciou o processo de restauro e chegou a assentar um pequeno trecho de 200 metros de via. Ha vários anos os serviços foram paralizados e o barracão provisório que abrigava o material desabou. Não tenho notícias sobre o estado atual do acervo e a continuidade do projeto.



Gare de Campo Limpo, derradeiro trem. 21 de junho de 1967. Foto de F. C. Araujo.



Monograma da São Paulo Railway em bronze fundido, aplicado nas laterais do tender da locomotiva nº 1 - "Conde de Três Rios"- Foto de F. C. Araujo.

Litorina "O BANDEIRANTE" (antiga *Sentinel Coach* no período da S.P.R.) — Cedida pela FEPASA à Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, em Campinas. Tenho notícia de que foi reformada e repassada a um projeto preservacionista da área em Cruzeiro.

Outros materiais — O Museu Ferroviário "Barão de Mauá" (FEPASA, Jundiá) mantém algumas peças. O Museu Municipal "Oswaldo Russomano", de Bragança Paulista, abriga em seu acervo um interessante elenco de diversos itens menores da ferrovia — máquinas de bilhetar, placas de sinalização, lanternas, fotografias, lampeões, etc. Deste conjunto, cabe destaque a um banco de madeira com estrutura de ferro fundido trabalhado. Este banco é dotado de uma proteção circular de madeira em sua parte posterior — era utilizado nos trens de pagamento ao longo do trecho.

Suas dimensões se ajustam na parte dianteira das locomotivas *Mogul*, da primeira série da estrada, sobre a testeira da máquina. A proteção circular evita que o calor da caixa de fumaça atinja os ocupantes.

Segundo informações de antigos ferroviários, este banco era complementado por um parabrisa frontal preso ao guarda-corpos da testeira.

Das edificações da E.F.B. no município, remanescem apenas quatro prédios — o da administração e o barracão de manutenção de carros e vagões, este cedido ao Ferroviários A.C., ambos no bairro do Taboão. Em bom estado de conservação encontram-se também as estações de Curitibaanos e Guaripocaba, a sete quilômetros uma da outra no sentido de Vargem.

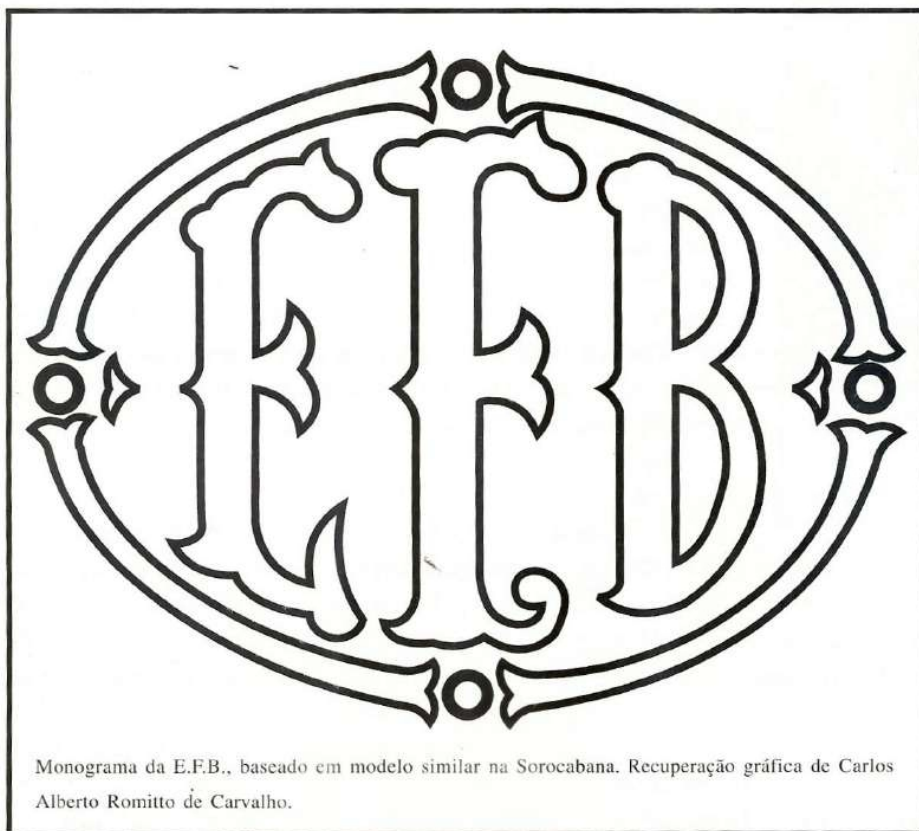
Este Trabalho...

A E.F.B. marcou presença na memória da cidade, seja através dos poucos testemunhos materiais, textuais e iconográficos remanescentes, seja pelas lembranças de seus ferroviários e usuários.

A cidade se transformou, neste processo muitos dos vestígios de seu passado foram destruídos, agredidos ou desfigurados — mesmo os que restaram visíveis carecem ainda de tratamento técnico adequado e articulação que lhes dê sentido maior no contexto da memória cidadina. Para as gerações mais novas, a história da cidade é ainda algo inserido em outro universo, de difícil encaixe no contexto do cotidiano.

Mas nem tudo é composto de mazelas, a demanda de resgate da historicidade local é cada vez mais presente e inúmeras realizações vem sendo efetuadas, tanto pelos Poderes Públicos como nas áreas acadêmicas da cidade. Esta publicação, em boa hora encetada pela Secretaria Municipal de Cultura, Esportes e Turismo, objetiva colaborar para que algumas lacunas do conhecimento histórico de Bragança sejam supridas.

Não foi elaborado com vistas à pesquisa acadêmica formalizada, em muitos momentos passa ao largo do rigor científico — ainda assim, as fontes estão referenciadas e a ortografia original dos textos transcritos mantida, procedimento historiográfico usual.



Destina-se à população da cidade como munção para o exercício da *anamnesis*, termo pelo qual os gregos designavam o ato de recuperar através da memória os eventos passados.

Para sua confecção foi fundamental a colaboração de vários amigos. Dentre estes, destaco os ferroviários Flávio Rodrigues e Antonio Miguel Cestari, os quais cederam e autorizaram o uso de imagens pertencentes a seus respectivos acervos, além de fornecerem importantes informações. Histórias interessantes (especialmente sobre o folclore culinário do Depósito do Taboão) foram-me passadas pelo ferroviário Dorival “Mingau” Colombo. O também ferroviário Rafael Felice, com seu bom papo, deu-me muito do “clima” da última fase da Bragançina.

Antonio Cubero e Nilce Balieiro disponibilizaram seus respectivos laboratórios, possibilitando a reprodução e ampliação de algumas fotografias raras. Judith Lenzi Del Roio cedeu interessante imagem do Taboão e forneceu informações valiosas. Carlos Alberto Romitto de Carvalho a meu pedido redesenhou o monograma da E.F.B.. André Aloisio Toledo, nosso parceiro da Opera Omnia, gerenciou o processo editorial desta publicação.

A todos estes, meus agradecimentos. Extensíveis ao então Engenheiro Superintendente da E.F.B., Dr. Luiz Gonzaga Ribeiro — em 1963 autorizou-me fotografar a ferrovia, trabalho efetuado com uma velha máquina Zeiss de fole, utilizando filme P&B Kodak 127, de 400 ASA — o que havia de melhor à época. Estes filmes e as primeiras ampliações foram processadas pelo Foto Tito.

Mas o crédito maior pertence à Prefeitura Municipal de Bragança Paulista, através do Prof. Reinaldo Dias, Secretário de Cultura, Esportes e Turismo, o qual apostou nesta publicação e a viabilizou.

Pouso Alegre (MG), 25 de setembro de 1998

Francisco Cesar de Araujo



***Cartografia e
Documentação Primária***

ESTRADA DE FERRO BRAGANTINA

Horário dos Trens de Passageiros e Mistos a partir de 1.º de Agosto de 1960

IDA

TRONCO

VOLTA

ESTACÇÕES	P. 1.		S. 1		P. 3		S. 3		P. 5		S. 4		P. 4		S. 6		
	DIÁRIO	DIAS ÚTEIS	DIÁRIO	DIAS ÚTEIS	DIÁRIO	DIAS ÚTEIS	DIÁRIO	DIAS ÚTEIS	DIÁRIO	DIAS ÚTEIS	DIÁRIO	DIAS ÚTEIS	DIÁRIO	DIAS ÚTEIS	DIÁRIO	DIAS ÚTEIS	
Vargem	5,45	10,05	13,40	17,57	18,40	17,57	18,40	17,57	18,40	17,57	18,40	17,57	18,40	17,57	18,40	17,57	18,40
Guariopocaba	5,57	10,17	13,53	18,09	14,07	18,21	14,07	18,21	14,07	18,21	14,07	18,21	14,07	18,21	14,07	18,21	14,07
Curitiba	6,10	10,29	14,07	18,21	14,20	18,31	14,20	18,31	14,20	18,31	14,20	18,31	14,20	18,31	14,20	18,31	14,20
Bragança Paulista	6,21	10,39	14,20	18,31	14,33	18,45	14,33	18,45	14,33	18,45	14,33	18,45	14,33	18,45	14,33	18,45	14,33
Bragança Paulista	6,23	10,39	14,23	18,31	14,23	18,31	14,23	18,31	14,23	18,31	14,23	18,31	14,23	18,31	14,23	18,31	14,23
Taboão	6,28	10,43	14,28	18,35	14,30	18,35	14,30	18,35	14,30	18,35	14,30	18,35	14,30	18,35	14,30	18,35	14,30
Tanque	6,53	10,48	14,53	18,40	14,54	18,40	14,54	18,40	14,54	18,40	14,54	18,40	14,54	18,40	14,54	18,40	14,54
Caetetuba	7,18	10,58	15,18	19,05	15,18	19,05	15,18	19,05	15,18	19,05	15,18	19,05	15,18	19,05	15,18	19,05	15,18
BALDEAÇÃO DO RAMAL DE PIRACAIA																	
Caetetuba	7,21	10,58	15,21	19,08	15,21	19,08	15,21	19,08	15,21	19,08	15,21	19,08	15,21	19,08	15,21	19,08	15,21
Maranã	7,35	11,05	15,35	19,15	15,35	19,15	15,35	19,15	15,35	19,15	15,35	19,15	15,35	19,15	15,35	19,15	15,35
Campo Largo	7,55	11,25	15,55	19,35	15,55	19,35	15,55	19,35	15,55	19,35	15,55	19,35	15,55	19,35	15,55	19,35	15,55
Lara	8,05	11,35	16,05	19,45	16,05	19,45	16,05	19,45	16,05	19,45	16,05	19,45	16,05	19,45	16,05	19,45	16,05
Campo Limpo	8,38	11,58	16,38	19,57	16,38	19,57	16,38	19,57	16,38	19,57	16,38	19,57	16,38	19,57	16,38	19,57	16,38
BALDEAÇÃO PARA A E. F. SANTOS A JUNDIAI																	
Campo Limpo	8,38	11,58	16,38	19,57	16,38	19,57	16,38	19,57	16,38	19,57	16,38	19,57	16,38	19,57	16,38	19,57	16,38
São Paulo	9,40	12,50	17,40	20,20	17,40	20,20	17,40	20,20	17,40	20,20	17,40	20,20	17,40	20,20	17,40	20,20	17,40

IDA

RAMAL DE PIRACAIA

VOLTA

ESTACÇÕES	M. R. 1		M. R. 3		M. R. 5		M. R. 2		M. R. 4		M. R. 6	
	DIÁRIO	DIAS ÚTEIS	DIÁRIO	DIAS ÚTEIS	DIÁRIO	DIAS ÚTEIS	DIÁRIO	DIAS ÚTEIS	DIÁRIO	DIAS ÚTEIS	DIÁRIO	DIAS ÚTEIS
Piracaia	6,15	10,30	14,15	18,45	14,15	18,45	14,15	18,45	14,15	18,45	14,15	18,45
Arpui	6,23	10,39	14,23	18,53	14,23	18,53	14,23	18,53	14,23	18,53	14,23	18,53
Caneões	6,39	10,55	14,39	19,09	14,39	19,09	14,39	19,09	14,39	19,09	14,39	19,09
Guaxinduba	6,54	11,10	14,54	19,24	14,54	19,24	14,54	19,24	14,54	19,24	14,54	19,24
Atibaia	7,05	11,21	15,05	19,35	15,05	19,35	15,05	19,35	15,05	19,35	15,05	19,35
Caetetuba	7,15	11,31	15,15	19,45	15,15	19,45	15,15	19,45	15,15	19,45	15,15	19,45
BALDEAÇÃO DO RAMAL DE PIRACAIA												
Caetetuba	7,21	11,37	15,21	19,51	15,21	19,51	15,21	19,51	15,21	19,51	15,21	19,51
São Paulo	9,40	12,50	17,40	20,20	17,40	20,20	17,40	20,20	17,40	20,20	17,40	20,20

OBSERVAÇÕES: 1*) OS TRENS P. 1, P. 2, P. 3 E P. 4, PARAM NOS QUILOMETROS 1, 44, 64, 85 E 73, QUANDO HOVER PASSAGEIROS PARA EMBARQUE

OU DESEMBARQUE.

2*) OS TRENS P. 5 E P. 6 PARAM NOS QUILOMETROS 7 E 4, QUANDO HOVER PASSAGEIROS PARA EMBARQUE OU DESEMBARQUE.

3*) OS TRENS S. 1, S. 2, S. 3 E S. 4, PARAM NOS QUILOMETROS 64, 85, 72 E NAS ESTACÇÕES INTERMEDIARIAS QUANDO HOVER

PASSAGEIROS PARA EMBARQUE OU DESEMBARQUE.

4*) OS TRENS M. R. 1, M. R. 2, M. R. 3, M. R. 4, M. R. 5 E M. R. 6, PARAM NOS QUILOMETROS 14 E 22, QUANDO HOVER PASSAGEIROS PARA

EMBARQUE OU DESEMBARQUE.

5*) TODOS OS TRENS ENTRE BRAGANÇA PAULISTA E VARGEM SERAO FEITOS COM UNIDADE AUTOMOTRIZ, EXCETO OS DE

PREFOS P. 2 E P. 3 AOS SABADOS, DOMINGOS E SEGUNDAS-FEIRA QUE SERAO FEITOS COM LOCOMOTIVA DIESEL.

Taboão, 21 de julho de 1960

ENGENHEIRO CASSIO PENTEADO SERREIA
Administrador Oficial

ROTHSCHILD LOUREIRO - SAO PAULO

Quadro de horários dos trens, 1960. Exemplar rasurado na própria estrada.



Trajetória pretendida pela Mogiana para atingir o porto de São Sebastião. Croquis de F. C. Araujo.

Bibliografia Básica

- ACCOUNTANT'S REPORT — BRAGANTINA SECTION - 1 METRE GAUGE — (INCLUDING PIRACAIA BRANCH) — 1932/43** — The São Paulo (Brazilian) Railway Company Ltd. — 4 vols., dat.
- ALMANACH BRAGANTINO** (diversos) — Papelaria Almeida (org, e ed.), Bragança, SP, 1914.
- ALMANACH DA PROVINCIA DE SÃO PAULO** — Jorge Seckler ed., São Paulo, SP, 1884.
- CALDEIRA, João Netto — **AS NOSSAS RIQUEZAS, Vol. III** — Empresa Commercial e de Propaganda Brasil, São Paulo, SP, 1920.
- CASAL, Manuel Ayres de — **COROGRAPHIA BRASILICA** — Ed. Cultura, São Paulo, SP, 1945.
- CERQUEIRA LEITE, Beatriz Westin — **REGIÃO BRAGANTINA - ESTUDO ECONÔMICO-SOCIAL (1653-1836)** — Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras - Marília, SP, s/d.
- COLLEÇÃO DAS LEIS E DECRETOS DO ESTADO DE SÃO PAULO** - Volumes diversos, IMESP, São Paulo, SP, de 1890 em diante.
- GUIA FERROVIÁRIO BRASILEIRO** - Ministério dos Transportes/ Departamento Nacional de Estradas de Ferro — Rio de Janeiro, GB, 1971.
- LIMA, José Máximo Pinheiro (org.) — **ANUÁRIO DE BRAGANÇA** — Typographia "CIDADE DE BRAGANÇA", Bragança, SP, 1902.
- MARTINS, Nelson Silveira & LAURITO, Domingos — **BRAGANÇA** — Mario M. Ponzini ed., São Paulo, SP, 1943.
- MATOS, Odilon Nogueira de — **CAFÉ E FERROVIAS** — Arquivo do Estado, col. Monografias nº 3, São Paulo, SP, 1981.
- RELACTORIO QUE A DIRECTORIA DA COMPANHIA DA ESTRADA DE FERRO BRAGANTINA OFFERECE A ASSEMBLÉA GERAL DE ACCIONISTAS NO DIA 5 DE JUNHO DE 1881** - Jorge Seckler ed., São Paulo, SP, 1881.
- REGRAS E REGULAMENTOS PARA USO E GOVERNO DOS EMPREGADOS DAS DIVERSAS REPARTIÇÕES** — São Paulo Railway Company — Typographia Brazil, Rothschild & Co., São Paulo, SP, 1932.
- SILVA LEME, Luiz Gonzaga da — **GENEALOGIA PAULISTANA** — Duprat & Cia. ed., São Paulo, SP, 1904/1905

Periódicos

A COMARCA
A VOZ DE BRAGANÇA
CIDADE DE BRAGANÇA
DIÁRIO DA NOITE (SP)
GAZETA DE BRAGANÇA
O GUARIPOCABA

BRAGANÇA

2000

PREFEITURA MUNICIPAL DE BRAGANÇA PAULISTA
Secretaria Municipal de Cultura, Esportes e Turismo

OPERA OMNIA

assessoria e consultoria cultural

<http://operaomnia.cjb.net>

Fones: (019) 992.5976 / (035) 423.1946

