

CENTRO UNIVERSITÁRIO DE SÃO JOÃO DA BOA VISTA – UNIFAE
CURSO DE COMUNICAÇÃO SOCIAL – JORNALISMO

NOS TRILHOS DA HISTÓRIA

SÃO JOÃO DA BOA VISTA
2005

ANA AMÉLIA FRANCO

ELAINE GARCIA DE OLIVEIRA

ELIANDRA INÊS MATIAS BARBOSA

JULIANO ALVES DE MORAES BORGES

KARINA CRISTINA DE FÁTIMA SMARGIASSI

NOS TRILHOS DA HISTÓRIA

Relatório de fundamentação do projeto experimental, modalidade vídeo-reportagem, apresentado como exigência final para obtenção do título de bacharel do curso de Comunicação Social – Jornalismo, sob orientação do professor Camilo Antônio de Assis Barbosa.

**SÃO JOÃO DA BOA VISTA
2005**

Dedicamos este trabalho a todos os mestres que contribuíram para a nossa formação profissional

Agradecemos à Associação Brasileira de Preservação Ferroviária e a todos aqueles que contribuíram de alguma forma no desenvolvimento deste trabalho.

*Desembestar colina de emoções
Tremar as bitolas da paixão
Escancarar a boca do apito
Good-bye, fria razão.*

Xidon Soares

RESUMO

(Palavras-chave: ferrovias, Mogiana)

O presente trabalho intitulado Nos Trilhos da História tem como objetivo resgatar a história da Estrada de Ferro Mogiana, nos trechos de São João da Boa Vista, SP, a Poços de Caldas, MG. Pretende-se, a partir de pesquisas, entrevistas e visitas às estações, chegar à compreensão da importância que este meio de transporte adquiriu nestas cidades. O vídeo conta a história da construção do ramal de Caldas, em 1886, passando pelo seu apogeu, nas décadas seguintes, até a decadência, na década de 60, com o início das construções das rodovias. Em 1975 as linhas de passageiros foram desativadas, restando apenas o transporte de cargas. Para isso, o grupo colheu depoimentos de historiadores e pessoas que lembram desta época ou que fizeram parte dela. O público-alvo são os pesquisadores, historiadores, políticos, escolas, pessoas ligadas a cultura e os que se interessam pela história das estradas de ferro da região.

O trabalho foi dividido em oito partes principais. Na primeira, na fundamentação histórica, procura-se introduzir o assunto de uma maneira geral, mostrando como surgiram as primeiras locomotivas no Brasil e no mundo, seus criadores e o início deste meio de transporte no país.

A segunda parte tem o objetivo de contar a história da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro. Além disso, explica-se a origem da FEPASA e FCA (concessionárias do ramal) e também das associações ferroviárias como a ABPF.

A história do ramal de Caldas, bem como sua construção, inauguração e a vinda de algumas famílias para a região devido ao surgimento desta linha são mostrados na terceira parte.

Na quarta, quinta, sexta e sétima partes fala-se a respeito do progresso que os trens trouxeram para a região, os motivos que o levaram a decadência e os

investimentos existentes atualmente para a recuperação das ferrovias. Nas partes sete e oito, apresenta-se a conclusão e as curiosidades do trabalho.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	09	
 PARTE I		
1) FUNDAMENTAÇÃO HISTÓRICA		
1.1) A invenção da Locomotiva.....	11	
1.2) O início das ferrovias no Brasil.....	12	
1.3) Barão de Mauá.....	14	
 PARTE II		
2) COMPANHIA MOGIANA.....		15
2.1) FEPASA – Ferrovias Paulista S/A	17	
2.2) Ferrovias Centro-Atlântica FCA.....	19	
2.3) Associação Brasileira de Preservação Ferroviária.....	20	
 PARTE III		
3) O RAMAL DE CALDAS.....		22
3.1) Construção do ramal de Caldas.....	23	
3.2) A Inauguração do ramal de Caldas.....	26	
3.3) Família Rehder.....	29	
 PARTE IV		
4) PROGRESSO.....		31
 PARTE V		
5) DECADÊNCIA.....		34
5.1) São João atualmente.....	35	
5.2) A mineração no planalto de Poços de Caldas.....	36	
5.3) A origem da Bauxita.....	38	

PARTE VI

6) INVESTIMENTO.....39

6.1) Recuperação das ferrovias.....40

PARTE VII

7) CURIOSIDADES.....42

7.1) Apito: Um acessório indispensável.....42

PARTE VIII

8) CRONOGRAMA TÉCNICO.....44

PARTE IX

9) CONCLUSÃO.....45

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....46

ROTEIRO.....50

GLOSSÁRIO.....63

ANEXOS.....64

INTRODUÇÃO

A Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, criada em 1872, teve seu primeiro ramal concluído em três de maio daquele ano e ligava Campinas a Jaguari (atualmente Jaguariúna). Três meses depois a estrada se estendeu até Mogi Mirim. Neste mesmo ano, inaugurou-se o ramal de Amparo e, em janeiro de 1878, a estrada chegava até Casa Branca.

Em 1882, a Mogiana conseguiu a concessão para estender sua linha até o sul de Minas Gerais. Com isso, ela iniciou a construção do trecho que levaria os trilhos até Poços de Caldas. O ramal de Caldas, que ligava São João a Poços de Caldas, foi concluído em 1886. Porém, com o declínio da produção de café, que era o principal produto transportado pelos trens na época, e os problemas econômicos originados pela 2ª Guerra Mundial, a Mogiana entra em dificuldades financeiras. A partir daí, passou a ser controlada pelo governo do estado de São Paulo, em 1952.

Hoje, os trilhos funcionam apenas para transportar a bauxita extraída de Poços de Caldas. O minério é levado através dos vagões da Ferrovia Centro Atlântica (FCA), atual concessionária da linha, até a cidade Alumínio (SP). Muitas tentativas de recuperação dos trens e investimentos em infra-estrutura são anunciados, como a modernização de novas estradas e recuperação das ferrovias, mas ainda são apenas projetos.

Buscando apresentar a importância das Estradas de Ferro, principalmente entre os trechos de São João da Boa Vista e Poços de Caldas, este trabalho procura resgatar a história da ferrovia Mogiana e o progresso que ela trouxe para estas cidades. Nos Trilhos da História quer mostrar como era a região antes da construção das estações e da chegada dos trens. Além disso, o vídeo retrata a época em que os trens eram a solução

tanto no transporte de passageiros, como no de mercadorias. Mais rápido que outros veículos da época e com o luxo que possuía, a era dos trens guarda boas lembranças na memória daqueles que puderam apreciar sua contribuição para o desenvolvimento da região. Porém, com as crises econômicas e a construção das rodovias, as estradas de ferro vão sendo esquecidas. O transporte de passageiros, como mostra o trabalho, quase já não existe mais.

Ampla pesquisa foi efetuada objetivando resgatar todos os dados possíveis para a elaboração de um trabalho que pudesse conter as três fases, a construção, o sucesso e a decadência, pelas quais as estações ferroviárias da região passaram. Essas três etapas foram itens principais na realização de um projeto que conta, passo a passo, uma história ainda viva na memória de pessoas que puderam se aproveitar das facilidades que os trens proporcionavam.

PARTE I

1. FUNDAMENTAÇÃO HISTÓRICA

1.1 A invenção da Locomotiva

Durante a revolução industrial na Europa, no século XIX, houve um aumento na produção de mercadorias, principalmente na Inglaterra. Com esse crescimento, houve a necessidade de transportar os produtos com mais rapidez. Em vista disso, os empresários ingleses apoiaram George Stephenson que, em 1814, criou a primeira locomotiva. Depois de resultados positivos com os trens a vapor, Stephenson e seu filho Robert Stephenson fundaram, em 1823, uma fábrica de locomotivas e estradas de ferro. Em 1825, o invento do inglês começou a funcionar. A composição viajou de Stockton a Darlington, num percurso de 15 quilômetros, a cerca de 20 quilômetros por hora.

Conforme estudo no site do DNIT “ao iniciar-se a segunda metade do século XIX, a invenção de Stephenson já se desenvolvia na Europa e na América do Norte. Pelo menos 3.000 quilômetros de via férrea estendia-se no Velho Continente e 5.000 nos Estados Unidos”.¹

¹Trecho retirado do site www.dnit.gov.br/ferrovias/historico.asp

1.2 O início das ferrovias no Brasil

No Brasil, a primeira ferrovia, a Estrada de Ferro Mauá, foi inaugurada por Dom Pedro II, em 30 de abril de 1854 e tinha 14,5 Km. A primeira locomotiva foi a Baronesa, construída em 1852 na Inglaterra. Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá, foi o responsável pelo primeiro trecho da ferrovia no país, que ligava a Baía de Guanabara, no Rio de Janeiro, à Petrópolis. Os trilhos se estendiam através de vários obstáculos como desertos, montanhas e rios. Para a passagem das locomotivas, foram construídos túneis e pontes. Em 1858, a primeira ponte surge no Recife, na região de Afogados.

O imperador D. Pedro II apoiou Barão de Mauá na construção das ferrovias que, de 1854 a 1884, tiveram novas linhas. Mas, no anseio do crescimento ferroviário não houve uma padronização dos trechos. As bitolas – larguras entre os trilhos – eram diferentes e algumas linhas chegaram a ficar isoladas. Em 1884 eram 6.116 Km de linhas ferroviárias em funcionamento. Em 1922 as linhas chegavam a 29.000 Km de extensão.

A implantação da ferrovia em nosso país buscava a integração territorial e econômica através do transporte do café paulista. Para isso, eram utilizados burros, que levavam os grãos até o Porto de Santos. A viagem era longa e o processo caro.

Em 1867 foi inaugurada a ferrovia Santos-Jundiaí. Essa estrada de ferro era conhecida como A Inglesa, pois o Barão de Mauá se associou aos ingleses para tal construção. Essa linha dava acesso exclusivo ao litoral paulista e era chamada de São Paulo Railway.

Para atender as necessidades surgiram outros pequenos trechos, que levavam o café de pontos mais distantes até o Porto de Santos, onde era exportado. Fazendeiros e comerciantes fundaram a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, que trouxe ao país o

trem de passageiros, inclusive com vagões dormitório. Os passageiros eram, na sua maioria, imigrantes, trabalhadores de fazendas, caixeiros e mascates. Os políticos viajavam de trem para fazerem campanhas onde vários comícios aconteciam nas estações. A segunda ferrovia do país foi inaugurada em 09 de fevereiro de 1858, de Recife a São Francisco. Já em 29 de março de 1858 foi inaugurada a Estrada de Ferro D. Pedro, que ligava o Campo da Aclamação a Queimados – RJ, e tinha 48 Km de extensão. Contava com 10 locomotivas, 40 carros de 1ª classe e 100 vagões diversificados.

O governo de Getúlio Vargas foi responsável pelo começo da implantação dos trens de energia elétrica substituindo o sistema a vapor. Em 1957 foi criada a Rede Ferroviária Federal S/A, depois do processo de unificação administrativa que ocorreu em 1950.

1.3 Barão de Mauá

Irineu Evangelista de Sousa nasceu no dia 28 de dezembro de 1813, em Arroio Grande, município de Jaguarão-RS. Em 1823, viajou para o Rio de Janeiro, na época capital do Brasil, onde conseguiu, como caixeiro, seu primeiro emprego em um estabelecimento comercial. Em 1836 tornou-se sócio de onde trabalhava, a loja Carruthers & Cia.

Aos 33 anos Irineu adquiriu uma pequena fábrica de navios na Ponta de Areia-RJ, onde iniciou a indústria naval brasileira. Além da construção naval, que era a principal atividade, também se fabricavam guindastes, encanamentos de água, prensas, engenhos de açúcar e caldeiras para máquinas a vapor. Em um ano já eram mil operários trabalhando na fábrica.

Com a fabricação destas máquinas, surgiu a idéia de trazer trens a vapor ao Brasil, já que as ferrovias já eram utilizadas com sucesso na Europa. Assim, no dia 30 de abril de 1854 foi inaugurada a primeira estrada de ferro do Brasil, puxados pela locomotiva Baronesa, que fazia o trajeto de Petrópolis ao Rio de Janeiro.

Com a implantação da ferrovia Irineu recebeu de D. Pedro II e do Ministro do Império, Visconde Bom Retiro, o título de Barão de Mauá. Durante toda sua vida Mauá ajudou a construir cinco ferrovias pelo país. Além disso, era dono de bancos, empresas de comércio exterior, fazendas de gado, companhias de navegação, mineradoras e usinas de gás. Com tantas idéias progressivas o Barão recebe o título de Visconde de Mauá, em 1874.

PARTE II

2- COMPANHIA MOGIANA

A Companhia Mogiana de Estrada de Ferro e Navegação, que recebeu esta denominação por também realizar o serviço de navegação fluvial pelo Rio Grande, serviu à zona noroeste do Estado de São Paulo, ao Triângulo Mineiro e a uma pequena parte do Sul de Minas.

De acordo com o livro *O Vapor nas Ferrovias do Brasil*, a empresa começou a funcionar em junho de 1873, celebrando contrato com o governo da Província, em 19 de junho do mesmo ano.

“Em 03 de maio de 1875, a ferrovia abriu ao tráfego seu primeiro trecho, de 34 quilômetros, ligando Campinas a Jaguari. Mas quando a linha chegou a Mogi-Mirim, totalizando 41 quilômetros, acabou tendo outra inauguração, desta vez, em agosto de 1875, com a presença do Imperador Dom Pedro II”. (GUIMARÃES, 1993)

A publicação revela que, em 1882, após vencer oposição da Companhia paulista de Estradas de Ferro, a Mogiana conseguiu a concessão para estender sua linha de Ribeirão Preto às margens do Rio Grande, com um ramal para Caldas (MG).

“A partir daí, evoluiu rapidamente estimulada pela crescente cultura cafeeira. Em pouco tempo transpôs a divisa do Estado e estendeu seus trilhos ao território mineiro, fazendo conexão com a Viação Férrea Centro oeste”. (1993)

O livro relata ainda que, com o declínio da produção de café na região de sua influência, a Companhia passou a registrar déficits na década de 50, o que levou o governo de São Paulo, através da lei nº 1.598, de junho de 1952, a adquirir 90,5% de suas ações, iniciando um amplo programa de reformulação elaborado pela Comissão Mista Brasil-Estados Unidos. “Em 1967, por força do decreto nº 48.02, a Mogiana passou a administrar a Estrada de Ferro São Paulo-Minas”. (1993)

A Mogiana foi incorporada à Ferrovia Paulista S.A. (Fepasa), em 1971, que contava com 1.445 quilômetros de linhas, com terminais nas cidades mineiras de Araguari, Jaguará, Passos, Poços de Caldas e Sapucaí.

2.1 Fepasa – Ferrovia Paulista S/A

A Fepasa (Ferrovia Paulista S/A) foi criada em 1971 pelo Governo do Estado de São Paulo com a fusão e centralização de cinco ferrovias do Estado em apenas uma. São elas: Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, Companhia Paulista de Estradas de Ferro, Estrada de Ferro Araraquara, Estrada de Ferro São Paulo-Minas e Estrada de Ferro Sorocabana.

Além de levar cargas, a Fepasa possuía também o transporte de passageiros com equipamento bastante moderno para a época, se comparado com as outras ferrovias do país.

Era a mais importante e maior linha férrea do Estado (4.000 quilômetros de linhas). Várias locomotivas passavam pelas linhas da Fepasa para chegar ao Porto de Santos, inclusive as máquinas da RFFSA (Rede Ferroviária Federal S/A). Para ter acesso às regiões norte e sul do país os vagões passavam pela Fepasa por não haver outra linha férrea na época.

Os trens de passageiros da Ferrovia Paulista S/A eram confortáveis e divididos da seguinte forma: dormitório, pullman, poltrona-leito, restaurante, primeira classe e segunda classe.

Mas, mesmo com toda a estrutura que a empresa oferecia a seus clientes, os transportes rodoviários começaram a ganhar espaço. A crescente dificuldade de novos investimentos, por parte do poder público, levou a Fepasa a uma redução cada vez maior de sua participação no transporte de cargas e passageiros. Em 1998, como parte da renegociação de dívidas entre o Governo Federal e o de São Paulo, a ferrovia foi transferida para o controle da Rede Ferroviária Federal S/A. Desta forma, as linhas da Fepasa passaram a constituir a Malha Paulista da RFFSA. Em 10 de novembro daquele

ano, após um leilão de desestatização da Malha Paulista, a Ferroban – Ferrovias Bandeirantes S/A, vencedora do leilão, iniciou suas atividades a partir de 01 de janeiro de 1999.

Em abril de 2001 foi autorizada, pelo Ministério dos Transportes, a transferência dos trechos entre Botucatu, Ourinhos e Presidente Epitácio e entre Iperó e Pinhalzinho para a ALL – América Latina Logística S/A. No final do mesmo ano, foi transferido também o trecho entre Araguari, MG, e São João da Boa Vista para a FCA – Ferrovia Centro-Atlântica S/A. Todas as transferências faziam parte de um processo de reestruturação acionária e operacional da Ferroban. Até que a Fepasa fosse privatizada possuía em seu acervo: 420 locomotivas, 589 carros de passageiros e 13.831 vagões.

2.2 Ferrovia Centro-Atlântica - FCA

De acordo com o site da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA)², a empresa cobre extensa área do território brasileiro e é a principal ligação ferroviária da Região Sudeste com as regiões Nordeste e Centro-Oeste do país. Ela se originou no processo de privatização da Rede Ferroviária Federal S.A., que levou a leilão a Malha Centro - Leste em 14 de junho de 1996, integrando o Programa Nacional de Desestatização.

A FCA é uma firma de transporte ferroviário de cargas, com sede em Belo Horizonte – MG, e abrange vários estados no país: Minas Gerais, Espírito Santo, Rio de Janeiro, Sergipe, Goiás, Bahia, São Paulo e Distrito Federal.

Sendo a maior ferrovia em extensão do país é responsável pela operação de uma malha com 7.840 KM de linhas. Sua frota atual é composta por cerca de 11.000 vagões e 450 locomotivas, todas monitoradas via satélite.

Os principais produtos transportados pela concessionária são: álcool e derivados de petróleo, calcário, produtos siderúrgicos, soja, farelo de soja, cimento, bauxita, ferro gusa, clínquer (material formado por processo químico para a fabricação do cimento), fosfato, cal e produtos petroquímicos.

A empresa conta hoje com 4.332 funcionários sendo 83 no Ramal de Caldas. Por dia, são transportados neste ramal uma média de 56 vagões carregados de bauxita, com destino à cidade de Sorocaba, SP. A FCA não possui concessão para fazer transporte de passageiros, apenas de cargas, e faz parte do Departamento de Logística da Companhia Vale do Rio Doce.

² Dados extraídos do site www.centro-atlantica.com.br

2.3 Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF)

A Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF foi fundada em 1977 pelo francês Patrick Henri Ferdinand Dollinger, e reúne interessados na preservação e divulgação da história da ferrovia brasileira. Apaixonado por locomotivas a vapor e por ferrovias, Patrick chegou ao Brasil em 1966 e, preocupado com o abandono da história ferroviária brasileira, resolveu criar uma entidade de preservação, nos moldes das existentes na Europa e Estados Unidos.

Para contatar pessoas interessadas em unir-se a ele, em fevereiro de 1977, publicou um pequeno anúncio no jornal O Estado de São Paulo, que dizia o seguinte:

"Locomotivas a vapor: Com a finalidade de iniciar uma associação, tendo como interesse principal a preservação, restauração e operação de locomotivas a vapor e assuntos ferroviários em geral, procuro pessoas interessadas neste *hobby* muito popular na Europa e nos Estados Unidos. Escrever para Patrick Dollinger CP 2778, CEP 01000, São Paulo, ou telefone 32-0579 noite 853-4728". (O Estado de São Paulo, 1977).

Apenas duas pessoas responderam neste momento: Sérgio José Romano e Juarez Spaletta. Os três passaram, então, a fazer contatos com pessoas de mesmo ideal. No dia 4 de setembro de 1977 foi possível realizar a assembléia de fundação da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária. Nesta assembléia havia somente 14 pessoas. Estava, portanto, criada a ABPF.

A primeira ação da ABPF foi instituir uma campanha nacional para impedir o sucateamento de locomotivas a vapor. Com isto, a entidade conseguiu sensibilizar a administração da Rede Ferroviária Federal S. A. da época, como também obteve seu apoio. De uma só vez, a RFFSA cedeu a ABPF 13 locomotivas a vapor desativadas.

A segunda grande missão foi conseguir um ramal desativado para colocar este material. Depois de um levantamento de trechos desativados no Estado de São Paulo,

Patrick optou pela antiga linha tronco da Cia. Mogiana, entre Anhumas (Campinas) e Jaguariúna.

Em 1979, a FEPASA – Ferrovias Paulistas S/A – atendeu ao apelo da ABPF e cedeu, em comodato, este trecho 24 quilômetros. Ali, foi realizado um trabalho árduo de recuperação de locomotivas a vapor, carro de passageiros, vagões, estações e via permanente. Em setembro de 1984 era criado o Museu Ferroviário, com 24 quilômetros de extensão, chamado de Viação Férrea Campinas – Jaguariúna - VFCJ.

Infelizmente, Patrick Dollinger não viu seu sonho ser realizado por completo. No dia 17 de julho de 1986 faleceu nos Estados Unidos, vítima de um acidente automobilístico.

Com sede localizada na cidade de Campinas, a ABPF é composta de uma Diretoria Nacional e Divisões Regionais e Núcleos, espalhados pelo país.

PARTE III

3. O RAMAL DE CALDAS

A cidade de São João da Boa Vista foi fundada em 1.821. Mas esta data é contestada por alguns pesquisadores, que alegam que o Município foi fundado em 1.824. Segundo o historiador João Baptista Scannapieco³, para as duas versões, não existem documentos que comprovem as afirmações. “Estamos esperando novos documentos, para que realmente possamos saber qual é o ano exato do surgimento de São João, mas pode ser que nem surjam”.

A cidade foi formada, inicialmente, por agricultores mineiros que se interessaram pela fertilidade do solo e clima. Até a chegada da estrada de ferro, São João era um lugarejo muito simples, com poucos habitantes, sem progresso e comunicação com os grandes centros urbanos. De acordo com o historiador sanjoanense, Antônio Carlos Lorette⁴, o café, nesta época, demorava cerca de 90 dias para ser transportado da região de São João da Boa Vista até o porto de Santos. “Grande parte da mercadoria estragava e, como as chuvas eram constantes, os carros de boi atolavam”.

Em 1878 a Companhia Mogiana inaugurou uma estação em terras do município de São João, já que nas cidades de Campinas, Mogi Mirim, Casa Branca e Franca, os trilhos já funcionavam normalmente. A estação de São João recebeu o nome de Estação de Caldas. Com a conclusão do ramal férreo, esta estação mudou de nome e passou a se chamar Engenheiro Mendes, em homenagem a Manuel da Silva Mendes, chefe da primeira divisão da Mogiana.

³ SCANNAPIECO, João Baptista. É historiador e concedeu entrevista ao grupo em abril de 2005.

⁴ LORETTE, Antônio Carlos. É historiador e concedeu entrevista ao grupo em abril de 2005.

3.1 Construção do Ramal de Caldas

O fazendeiro de Poços de Caldas, José Osório de Oliveira mandou um ofício ao presidente da Província de São Paulo, sugerindo a construção de uma estrada até a fronteira de Minas e se comprometeu a prosseguir até a Vila de Poços. Mas faleceu em 1881, cinco anos antes de ter seu desejo realizado.

Dando continuidade à proposta, Joaquim José de Oliveira, em São João, pediu a interseção de seu amigo Martinho Prado Junior junto à Assembléia Provincial. Depois de várias correspondências o pedido foi aceito e a execução da obra foi entregue ao empreiteiro alemão Nicolau Rehder, que sub-empregou aos engenheiros Brodowsky e Paula Souza.

Ao começar a construção em 1883, o ponto de partida foi a estação Engenheiro Mendes. Mas houve desentendimentos entre o proprietário do terreno, Capitão Joaquim José dos Reis e o chefe dos serviços de construção, engenheiro Lisboa. A partir daí, os trabalhos foram suspensos e iniciados novamente no ramal de Cascavel (Aguai).

De acordo com Jaime Splettstoser Junior, no livro *Alemães, Suecos, Dinamarqueses e Austríacos em SJBV*, “a Mogiana contratou o engenheiro polonês Alexander Brodowsky, formado em 1877 pela Escola Politécnica Federal de Zurique”. (SPLETTSTOSER JUNIOR, 2003, p.82). De acordo com Jaime, o engenheiro ficou famoso por ter resolvido o problema da ascensão da via férrea na serra de Poços de Caldas, sendo seu nome dado a uma estação da Mogiana, perto de Ribeirão Preto, que deu origem à Brodosque.

Jaime diz que o trecho da serra de Poços de Caldas foi o mais difícil construído pela Mogiana. “Não existiam pontes sobre os rios e as serras tiveram que ser contornadas ou perfuradas. Numa das entradas do túnel, existentes até hoje, pode-se observar as iniciais de Nicolau Rehder, gravadas no cimento”. (2003, p.82).

Segundo o autor, os construtores erguiam acampamentos em lugares estratégicos e ficavam instalados durante meses e até anos em determinados trechos. “A obra demorou vários anos e as esposas acompanhavam os maridos, residindo em acampamentos ao longo da ferrovia, que iam mudando conforme avançava a construção”. (2003, p.81)

O historiador João Scannapieco ⁵ revela que os cortes feitos para a passagem dos trilhos da Mogiana custaram caro.

“Durante esta construção, surgiu um povoado para abrigar os operários da ferrovia. Este povoado está localizado onde hoje é o Ponto da Cascata, entre Poços de Caldas e Águas da Prata. Estes operários ficavam abrigados para realizar trabalhos como o aterro e colocação de trilhos. Este povoado teve grande importância nesta época. Era um lugar bom, salubre e agradável, que podia ser habitado”.

Em 1885 estavam concluídas as estações de passageiros do Cascavel (Aguai), estação e armazém de São João da Boa Vista e caixas d’água de Cascavel e São João, tendo já assentados o tanque de ferro e a bomba. Um dos trechos do relatório da Companhia Mogiana, de 27 de setembro de 1885, relata o final da construção do trecho da serra de Caldas:

“É com a maior satisfação que informo a V.Ex. que a Companhia Mogiana teve na construção da Serra de Caldas a maior felicidade, visto que toda a plataforma da estrada, se acha no terreno o mais firme possível e todas as obras d’arte assentadas em fundações das mais sólidas que se podiam desejar. É muito provável que este trecho da estrada, torne-se de um custeio facilimo, ao inverso do que em geral acontece em subidas de serra”. (RELATÓRIO DA MOGIANA, 1885).

De acordo com o documento, até esta data, já estavam concluídas as estações de Águas da Prata e Cascata. Além disso, o relatório afirma ainda que foram

⁵ SCANNAPIECO, João Baptista. É historiador e concedeu entrevista ao grupo em abril de 2005.

encomendados na Inglaterra, por intermédio dos agentes da Companhia de Londres, os trilhos de aço e acessórios do mesmo, além de todo o equipamento de telégrafo.

O historiador Lorette⁶ revela que as estradas de ferro foram construídas com uma bitola diferente por questões financeiras. “A Mogiana construiu suas estradas com trilhos mais estreitos para baratear o custo das obras”. De acordo com ele⁷, a economia de material obrigou os trens a terem que realizar baldeação em Campinas (SP), já que a bitola da Companhia Paulista de Estradas de Ferro era mais larga. “Em Campinas havia uma estação de baldeação, onde os passageiros e as mercadorias eram transferidos de um trem para outro”.

A inauguração do ramal de Caldas foi marcada para o dia 22 de outubro de 1886, com a presença, dentre outros, de D. Pedro II e D. Tereza Cristina. As festividades foram compostas de formalidades de estilo, foguetes, banda de música, discursos e saudações aos nobres visitantes. Neste ano, a exploração de produtos agrícolas na cidade de São João da Boa Vista tornou-se mais intensa, sendo de maior consideração o café, vindo depois aguardente, açúcar, fumo, toucinho, batata, cereais, tijolos e telhas, madeiras, queijo, gado para corte e outros produtos. Neste período, a população da cidade de São João era de 9.555 habitantes.

⁶ LORETTE, Antônio Carlos. É historiador e concedeu entrevista ao grupo em abril de 2005.

⁷ Id..

3.2 A inauguração do Ramal de Caldas

De acordo com a historiadora poços-caldense, Nilza Botelho Megale, em seu livro *Memórias Históricas de Poços de Caldas* (2002, p.104), Dom Pedro II e Dona Tereza Cristina saíram do Rio de Janeiro no dia 18 de outubro de 1886 em trem especial, acompanhados do Ministro da Agricultura, Conselheiro Antônio Prado; Camarista e Conselheiro de Estado, Visconde de Paranaguá; Veador (camarista do imperador) e Vice-Almirante, Visconde de Ivinhema; o médico da corte, Barão de Sabóia e de uma dama da imperatriz, dona Maria Cândida. Segundo Nilza (2002, p.104), apesar do ramal de Poços de Caldas já estar funcionando desde o dia 10 de outubro, o Imperador só veio no fim do mês para inaugurá-lo, pois precisava presidir os trabalhos parlamentares, encerrados poucos dias antes de seu embarque, e passar o governo para as mãos de sua filha, a Princesa Isabel, que permaneceu no Rio de Janeiro.

“A comitiva de D. Pedro II passou por Taubaté, São Paulo e Campinas, onde se juntaram o Presidente da Província, Conde de Parnaíba e o da Companhia Mogiana, Dr. João de Ataliba Nogueira. Ao chegarem em São João da Boa Vista, os visitantes subiram de trole para o centro da cidade e foram recebidos por um grupo de republicanos”. (MEGALE, 2002, p. 104).

Segundo João Baptista Scannapieco⁸, o primeiro lugar que o imperador visitou foi a Igreja Catedral.

“O povo subiu junto com a comitiva. Ao chegarem no centro da cidade, D. Pedro II entrou na Catedral. Foi até o altar central, ajoelhou, rezou e fez um donativo em dinheiro para ajudar nas necessidades da igreja. Em seguida, voltaram para o trem e continuaram a viagem até Poços de Caldas”.

⁸ SACANNAPIECO, João Baptista. É historiador e concedeu entrevista ao grupo em abril de 2005.

Além disso, Scannapieco ⁹conta que o trem que transportava o Imperador vinha com uma bandeira imperial na frente e, por onde a locomotiva passava, o apito era acionado. “Ao longo dos trilhos, as pessoas ficavam postadas para ver a comitiva imperial passar. Todos queriam ver D. Pedro. Foi um acontecimento histórico para a cidade de São João”.

Nilza Botelho Megale conta que de Águas da Prata a Poços de Caldas, o Imperador e sua esposa subiram a serra em um elegante *bond* de madeira do país, construído especialmente para esse fim, que foi colocado na frente da locomotiva.

“O trem chegou às seis horas da tarde do dia 22 de outubro na estação de Poços de Caldas, onde os ilustres viajantes foram recebidos por um número grande de pessoas, ao som do Hino Nacional e de uma saudosa demonstração popular”. (MEGALE, 2002, p. 104 e 105).

Ainda de acordo com a obra da historiadora, Dom Pedro II dirigiu-se primeiro à capela do Bom Jesus da Cana Verde (atual Santo Antônio), onde fez suas orações e agradecimentos a Deus pelo sucesso da viagem. Seguiu então para o hotel da empresa e ali se instalou, juntamente com sua comitiva, no pavilhão construído especialmente para eles em estilo diferente do restante do hotel. Depois do jantar, permaneceram até às dez da noite recebendo as homenagens e cumprimentos das pessoas presentes.

“No dia seguinte, após repousar-se, o Imperador tomou banho no Balneário Pedro Botelho, inaugurado a oito de abril daquele ano. Depois, visitou a Fonte Sinhazinha, de água sulfurosa fria, além de uma casa de jóias, a do Xandó, considerada a melhor da vila”. (MEGALE, 2002, p.105).

Ela descreve que o imperador subiu até o morro do Itororó para ver a paisagem, dirigindo-se, em seguida, à Fonte dos Macacos, onde observou o encanamento que

⁹ SCANNAPIECO, João Baptista. É historiador e concedeu entrevista ao grupo em abril de 2005.

levava água para reforçar a captação do Balneário Pedro Botelho. “Sempre interessado na educação dos jovens, D. Pedro II foi à Escola do Mestre Sá e se mostrou satisfeito com a resposta de um aluno a quem argüiu”. (MEGALE, 2002, p. 105).

Na Cascatinha, atual bairro da cidade de Poços de Caldas, Dom Pedro II foi fotografado por Júlio Martin ao lado de sua comitiva e de pessoas que se encontravam no local. Logo depois, foi de trole até a Cascata das Antas, acompanhado pelo Coronel Antônio Teixeira Diniz, futuro Barão de Campo Místico e pelo Visconde de Paranaguá. Dois dias após a inauguração, a comitiva partiu de Poços de Caldas para Ribeirão Preto.

A historiadora revela que, sob uma forte chuva, o casal foi conduzido até a estação da cidade e a comitiva, representantes da imprensa e todos os viajantes tiveram que seguir a pé até o local. Mesmo depois da inauguração do ramal, em outubro de 1886, algumas partes da estrada ainda estavam por concluir.

Nove estações fizeram parte do ramal de Caldas. São elas: Aguai, Girivá, São João da Boa Vista, Bairro Alegre, Águas da Prata, Tajá, Cascata, Bauxita e Poços de Caldas.

3.3 Família Rehder

A construção do Ramal de Caldas trouxe muitas famílias para a cidade de São João da Boa Vista. É o caso da família alemã Rehder, com os irmãos Guilherme, Nicolau e Germano. Guilherme e Nicolau foram os empreiteiros da construção do Ramal de Caldas, pois haviam acumulado bastante capital durante a Guerra do Paraguai (1865-1870) trabalhando com tropas de mulas e transportando alimentos para o exército brasileiro que estava participando da batalha.

Ao concluir a estrada de ferro de Poços, acabou empreitando também a construção da ferrovia de Mogi-Mirim a Espírito Santo do Pinhal, concluída em 1889. Nesta mesma época Nicolau Rehder comprou a fazenda Jaguari e tentou formar uma colônia na sua propriedade. Segundo Jaime Splettstoser, o alemão chegou a divulgar em jornais da cidade um anúncio em que oferecia, a cada colono, 10 alqueires de terra da melhor qualidade, uma casinha de tijolos, duas vacas e dois cavalos. “O preço de cada lote custaria 1.300 réis e o empreendimento pretendia ser um exemplo de colonização. Não encontramos mais informações sobre esta colônia, que provavelmente não chegou a se concretizar”. (SPLETTSTOSER JUNIOR, 2003, p.97).

Nicolau Rehder não era a favor do trabalho escravo e libertou os negros que trabalhavam pra ele, antes da Lei Áurea se concretizar. Mas nem todos aprovaram esta idéia de Nicolau. Para Jaime, “o fato custou-lhe forte represália por parte dos outros fazendeiros da região, os quais teriam contratado bandoleiros para sitiarem sua casa durante vários dias. Auxiliado por seus ex-escravos, conseguiu conter a fúria dos mercenários”. (SPLETTSTOSER JUNIOR, 2003, p.97).

Em 1895, Nicolau se desfez de vários bens que possuía, como a fazenda Jaguari, o sobrado onde morava e uma loja de ferragens e materiais de construção para voltar a

Europa. Sua esposa, Augusta Amália Seiffert Rehder continuou morando em São João, onde faleceu em 1913. Sem muito sucesso nos negócios na Europa, Nicolau retorna ao Brasil e reside no município de Boa Vista das Pedras (atual Itápolis) e convive com Elisabeth Betinhenit com quem teve mais três filhos. Mas sua sorte nos negócios acabou rapidamente. O empreiteiro foi encontrado morto em sua propriedade, na cidade de Boa Vista das Pedras, na fazenda Matão. Foi um homem que participou do crescimento da cidade de São João da Boa Vista como a construção de alguns prédios importantes: o antigo Fórum e a cadeia (1887), a Igreja Matriz (1890) e sua própria residência (1890).

PARTE IV

4. PROGRESSO

De acordo com o suplemento do Jornal O Município de 01 de junho de 1997, o transporte ferroviário trouxe progresso para São João, facilitou o intercâmbio econômico e cultural com cidades mais adiantadas e estreitou o contato entre o interior e o mundo europeu. (LORETTE, 1997, p.15). Novos tipos de mercadorias como máquinas e materiais de construção mais pesados, que seriam impossíveis de transportar em lombo de burro, chegam com facilidade e bem mais barato a essas regiões.

As casas, que antes eram de taipas, ganham novo estilo sendo construídas com tijolos. A sociedade capitalista aumenta com a chegada de carreiros, carroceiros e cocheiros; beneficiadores de café e engenho de serra, empreiteiros, mestres de obras, pedreiros e outros.

O café torna-se a principal lavoura cultivada. A população agrícola aumenta com a chegada de colonos italianos, alemães e portugueses e, também, migrantes mineiros.

A estação de São João da Boa Vista tornou-se o portal de entrada e saída da cidade. A chegada de todos, inclusive ilustres, era na estação. Nesse caso a recepção era solene com a participação da imprensa e banda musical. Foi o caso da visita de Rui Barbosa a Poços de Caldas. Em uma parada rápida em São João, a população se agitou. Todos queriam vê-lo e ouvi-lo.

O historiador sanjoanense João Scannapiecco ¹⁰acredita que a Mogiana teve um papel social muito importante para São João. “A chegada e a saída do trem eram horários marcantes para a cidade. As pessoas ficavam nas janelas e portas das casas da

¹⁰ SCANNAPIECO. João Baptista. É historiador e concedeu entrevista ao grupo em abril de 2005.

rua São João, onde subia quem chegava ou partia de trem”. De acordo com o ele¹¹, todos os hotéis famosos da cidade estavam localizados no largo da estação. “O pátio era livre, não havia o parquinho. Todos os troles ficavam estacionados ali esperando a chegada da composição. Havia também muitos armazéns”.

Scannapieco¹² conta que quando o trem passava pela estação do Girivá, a estação central de São João era avisada pelo telégrafo.

“Eles abriam os trilhos e tocavam a campainha. Desde a estação do Girivá o trem vinha apitando para não haver acidentes. As pessoas que iam para Poços de Caldas se tratar nos balneários ficavam no saguão esperando o trem e, mais tarde, se dirigiam à plataforma aguardar a chegada do trem. O saguão também abrigava pessoas que esperavam familiares vindos de outras cidades”.

Ele se recorda que diferenciação de classes sociais ficava muito clara nos trens. “Na primeira classe havia os carros de passageiros, que possuíam bancos estofados, e o vagão restaurante, com garçons de smoking e mesas com flores. Era muito charmoso”.

Segundo o historiador¹³, os passageiros de classe média iam de segunda classe.

“Na segunda classe os assentos eram de madeira. Me lembro que, quando viajava com minha mãe, não podíamos ir ao carro restaurante. No entanto, um garçom vinha anunciando: ‘coxinhas e empadinhas de galinha!, coxinhas e empadinhas de galinha!’. Minha mãe dizia para eu não olhar, pois não tínhamos dinheiro. Levávamos lanche na sacola e dividíamos com os outros. Éramos todos ‘farofeiros’ ”.

Muita gente se feriu com tamanho movimento na estação. O comboio do trem, que ficaria apenas cinco minutos na cidade teve de esperar Rui Barbosa mais de uma hora e meia para seguir viagem. Os sanjoanenses ficaram tão entusiasmados e satisfeitos

¹¹ SCANNAPIECO, João Baptista. É historiador e concedeu entrevista ao grupo e abril de 2005.

¹² Id.

¹³ Id.

com essa visita que batizaram de Rui Barbosa a praça onde ele discursou, em frente à estação.

Em 1926, 40 anos após a inauguração do ramal, houve um crescimento populacional e econômico em São João. Nesta época a população dobrou para 31.010 habitantes, um crescimento médio de mais de 5% ao ano.

Como a estação continuava a mesma, sem grandes reformas, a imprensa local afirmou, em 1925, que o prédio dava uma impressão desagradável aos visitantes. No ano seguinte uma idéia tida por engenheiros causou agitação em São João, pois queriam transferir o local da estação. Comerciantes, industriais e moradores da cidade reagiram de maneira revoltosa com essa proposta e fizeram um abaixo-assinado à Companhia Mogiana solicitando a nova construção no mesmo local da estação, pois evitaria prejuízos à cidade em geral. Em 1936 foi concluída a construção da nova estação, no mesmo lugar da antiga, com estilo neo-renascentista, ou seja, mais estilizado e moderno na época. O mesmo projeto foi adotado pela Mogiana para reconstrução das estações de Amparo e São José do Rio Pardo.

PARTE V

5. DECADÊNCIA

O historiador sanjoanense João Baptista Scannapieco ¹⁴considera a Mogiana uma estrada bastante interessante e com uma característica muito peculiar, pois possui vários ramais e muitas curvas.

“Esta estrada de ferro foi construída com capital dos produtores de café, que somente aderiam ao projeto se os trilhos passassem em suas terras. Isso fez com que a Mogiana tivesse vários ramais e muitas curvas, tornando-a imprópria para transportar passageiros”.

Segundo o historiador¹⁵, as diversas voltas que os trilhos davam faziam com que as viagens de trem demorassem mais. Para ele, uma das principais conseqüências disso foi rápido abandono que a Mogiana teve com o surgimento das rodovias. “Era demorada uma viagem de trem. Quem saía de trem de São João tinha que ir até Aguai, onde fazia baldeação e seguia até Campinas, realizando nova baldeação”.

Com o tempo, o trem de passageiros foi perdendo sua força por causa do aumento do transporte rodoviário. Em São João o transporte férreo de passageiros foi desativado em 1975, continuando apenas o transporte de minério, das estações de Aguai e Bauxita a Poços de Caldas. O prédio que se tornou um monumento arquitetônico, em alguns de seus espaços alugados para empresas atualmente.

¹⁴ SCANNAPIECO, João Baptista. É historiador e concedeu entrevista ao grupo em abril de 2005.

¹⁵ Id.

5.1 - São João atualmente

Hoje, após 30 anos do fim do transporte de passageiros, São João conta com aproximadamente 1.078 propriedades agrícolas, que cultivam, numa área de 52.700 hectares, entre lavouras permanentes e temporárias de algodão, milho em grão, batata, café, arroz, feijão e cana-de-açúcar. A pecuária varia entre leite, gado de corte e outros (frango de corte e poedeiras).

Na indústria se produz óxido de alumínio, cimento hidráulico, ferro silício, vergalhões de cobre, fios e cabos elétricos e telefônicos, sacos de polipropileno, perfis e chapas de ferro, instrumentos musicais, fios de nylon, aspersores para irrigação, vaporizadores, móveis de madeira, sal refinado, tecidos, lajes pré-fabricadas, vassouras, barbante, tijolos, leite (tipo B e C), produtos laticínios, doces, casas pré-fabricadas de madeira, confecções, refratários e abrasivos. Extrai-se também carvão vegetal e calcário. Totaliza-se o número de 323 estabelecimentos industriais. O comércio varejista e atacadista conta com 2.983 estabelecimentos e os prestadores de serviço com 1.992 estabelecimentos. Estão disponíveis para a população 12 bancos, sendo que cinco deles com atendimento 24 horas.

Segundo o site do IBGE¹⁶, no último censo realizado em 2000, a população de São João estava distribuída da seguinte maneira: 71.751 vivem na área urbana e 5.636 na zona rural – totalizando 77.387 habitantes.

¹⁶ Dados extraídos do site www.ibge.gov.br

5.2- A mineração no planalto de Poços de Caldas

A descoberta do minério em Poços de Caldas foi em 1919 e sua exploração se iniciou a partir de 1935 com a fundação da Companhia Geral de Minas. Dois anos depois foram publicados dois trabalhos técnicos sobre a bauxita de Poços de Caldas, de autoria de Tharcisio de Souza Santos, do Instituto de Pesquisas Tecnológicas – IPT de São Paulo, e de Emilio Teixeira do Departamento Nacional da Produção Mineral – DNPM. Em 1938, Mário da Silva Pinto, também do DNPM, elaborou em relatório de prospecção em jazida de bauxita na Fazenda Recreio.

A lavra da bauxita era manual na Cia. Geral de Minas até 1970, quando se iniciou o seu fornecimento à fábrica da Alcoa Alumínio S/A. Na maioria das vezes, dois braçais trabalhavam juntos: um desmontando com picareta o minério de um barranco e o outro, com pá, colocava a bauxita em um carrinho de mão e a levava até uma pilha. Os trabalhadores se revezavam e era produzido de duas a três toneladas de bauxita por dia e a produção total era de 5.000 a 10.000 toneladas por mês. Nas décadas de 30 e 40 usava-se mula ou cavalo com carrocinha para levar a bauxita por curtas distâncias.

Para ser transportado, o minério ia sendo carregado a mão por ajudantes do motorista do caminhão, que o levava até a Usina de Beneficiamento na Avenida João Pinheiro, onde era embarcado a granel em vagões ferroviários. O maior consumo era na fabricação de sulfato de alumínio, onde a bauxita podia ser usada no tratamento de água para o uso humano, servindo como um tipo de floculante, retendo impurezas físicas na água bruta.

Com a compra das ações da Cia. Geral de Minas pela Alcoa, em 1962, a bauxita continuou sendo lavrada manualmente e beneficiada na Usina. Com uma marca de 160.000 toneladas de minério por ano, a empresa comprou um trator de esteira, uma pá-carregadeira e uma motoniveladora para que o trabalho se tornasse mais fácil. O trator

desmontava o produto em camadas e construía estradas de acesso. A pá mecânica carregava os caminhões basculantes e a motoniveladora fazia a manutenção das estradas. A partir de 1970, com o uso da retroescavadeira, que desmontava o minério e carregava diretamente os caminhões, os braçais e a pá-carregadeira foram abolidos. Atualmente, a retroescavadeira é ainda o equipamento preferido para a lavra de bauxita em todas as empresas de mineração no planalto.

5.3 - A origem da bauxita

A bauxita é uma substância encontrada na natureza e composta de vários minerais, além de possuir uma porcentagem suficientemente alta em óxido de alumínio para ser explorada economicamente.

De acordo com o livro Memorial da Companhia Geral de Minas¹⁷, a cor da bauxita, em Poços de Caldas, pode ser avermelhada, marrom ou amarela. Ela aparece como pedrinhas (pedregulho) em uma massa de barro (argila) ou como um material meio esfarelado e terroso. Além disso, há uma particularidade na bauxita encontrada na cidade: ela ocorre quase na superfície da terra, logo abaixo da camada do solo e tem uma espessura média de 4,5 metros. Se comparados a termos mundiais, os depósitos do minério no planalto de Poços são pequenos, situados nos altos de alguns morros e espigões. Grandes depósitos são encontrados na Austrália, Guiné, Jamaica e na Amazônia brasileira.

¹⁷ Memorial da Companhia Geral de Minas/Subsidiária da Alcoa Alumínio S/A. Poços de Caldas: Edição da Alcoa, p.58.

PARTE VI

6. INVESTIMENTO

De acordo com João Scannapieco¹⁸, o fazendeiro mais rico da região e que mais investiu na estrada de ferro foi o coronel Cristiano Ozório de Oliveira. Segundo ele, o proprietário da fazenda Laje chegou a construir uma estação, onde hoje se localiza o bairro Alegre, para embarcar o café que produzia.

“Neste local, o coronel deixava um vagão particular, decorado com veludo verde, que possuía, inclusive, escritório. Quando viajava a Santos, para vender o café, Cristiano Ozório levava seu copeiro para lhe servir. Quando a composição de trem passava, o vagão dele era atrelado em último lugar”.

Scannapiecco conta ainda que ao chegar na estação anterior a Campinas, um dos funcionários do fazendeiro já o aguardava com o jornal do dia para se informar dos editais de leilão e do valor da saca de café.

¹⁸ SCANNAPIECO, João Baptista. É historiador e concedeu entrevista ao grupo em abril de 2005.

6.1 Recuperação das ferrovias

Segundo o site da cidade de Águas da Prata¹⁹, o BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – criou o projeto de desenvolvimento de fomento ao turismo regional e ao transporte de passageiros, que tem como um dos objetivos reativar a ferrovia Campinas – Poços de Caldas (antiga estrada de ferro Mogiana). A partir dos primeiros resultados de pesquisa encomendada a Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, o BNDES constatou o potencial turístico e de transporte de passageiros em nove dos 64 trechos pesquisados. Destes nove, três foram apontados como de grande atrativo para a iniciativa privada. Entre eles, a Mogiana. Os outros melhores trechos são os que vão de Itatiaia-Volta Redonda e Londrina-Maringá.

O projeto de utilização, que está sendo detalhado pela UFRJ, prevê uma avaliação das condições da linha férrea existente, da perspectiva de movimentação de passageiros e custos para a melhoria das vias existentes. Além disso, os estudos estão contemplando um levantamento de fluxos de movimentação de passageiros entre os municípios, tempo de viagem, tarifas e percursos utilizados. Os recursos destinados a este projeto de transporte ferroviário de passageiros de curta distância ou o trem de vizinhança, como é também conhecido, são de US\$ 269 milhões.

Uma das intenções do projeto seria utilizar as mesmas estações de passageiros da antiga Mogiana: Campinas, Paulínia, Mogi Mirim, Mogi Guaçu, Aguaí, São João da Boa Vista, Águas da Prata e Poços de Caldas. Atualmente, a maioria destas estações está sendo recuperada pelas Prefeituras como, por exemplo, a de Paulínia que mantém em atividade uma Maria Fumaça. Esta faz o percurso até Jaguariúna, onde a estação foi restaurada e transformada em Centro Cultural. Já a cidade de Mogi Mirim mantém a

¹⁹ Dados extraídos do site www.guiaguaasdaprata.com.br

antiga estação funcionando como terminal de transporte urbano e na de Mogi Guaçu foi instalada uma biblioteca. Em Aguai, apesar de conservada, a estação está completamente desativada.

Em São João da Boa Vista e Poços de Caldas a situação é parecida com as das outras cidades. Na primeira, a estação está desativada desde 1975 e abriga o Centro Cultural, o Departamento de Cultura, o Arquivo Municipal, a Academia de Letras, o Banco do Povo e o PAT – Posto de Assistência ao trabalhador. Já em Poços de Caldas, funciona a sede da Guarda Municipal e da Defesa Civil. Ao contrário destes locais, Campinas e Águas da Prata são os únicos lugares onde as antigas estações estão completamente abandonadas.

De acordo com o projeto do BNDES, o transporte de passageiros seria feito pela iniciativa privada, através de processos de licitação pública. O trecho da Mogiana, bem como outras vias ferroviárias do estado de São Paulo, já foi concedido a uma empresa privada: a Ferrobán – Ferrovias Bandeirantes. Esta detém a concessão exclusiva para o transporte de cargas.

PARTE VII

7. CURIOSIDADES

7.1 Apito: Um acessório indispensável

Quando se fala em trem, uma das primeiras coisas lembradas é o apito. Fabricado de bronze, metal, aço ou cobre era montado em cima da caldeira, recebendo vapor seco.

Para cada situação, um tipo de som. Existiam três tipos: o apito de ferro fundido tinha um som fanhoso, o sanfoninha era um pouco estridente e o apito liso tinha três vozes: grossa, média e fina. Os sons eram emitidos para comunicação entre áreas de linha, tração e tráfego. Era comandado por uma corda e era trabalho do foguista.

Em casos de socorro, como tombamento e descarrilamento, emitiam-se três sinais longos. Se a turma do auxílio da via permanente não atendesse, repetia-se o som mais duas vezes, com pequenas pausas. Quando tinha vítimas fatais, eram emitidos nove longos sinais com intervalo de cinco minutos a cada três sinais.

Para alertar as pessoas, sinais eram dados 300 metros antes dos locais de travessia. Também havia quatro sinais curtos para espantar animais ou pedestres. Assim, alertavam os trabalhadores que o trem estava próximo.

Para pedir ao guarda-freio auxílio no freio manual, eram utilizados dois sinais curtos. A ajuda era necessária quando o freio automático não era suficiente nas descidas da serra, havendo pouca segurança para os trens de ferro.

Os manobreiros, em serviço nos pátios das estações, se comunicavam com dois sinais curtos para parar o trem e três mais longos para chamar alguma locomotiva que estava mais longe.

No caso de embarque ou desembarque, era dado um apito longo a 500 metros da estação para avisar aos passageiros que o trem estava chegando. Ao partir, era dado um apito antes do deslocamento do trem. O maquinista dava um sinal longo e outro curto 30 segundos depois do primeiro apito, alertando passageiros e funcionários que o trem estava partindo.

A cerca de 300 metros das entradas de pontes, viadutos e túneis eram dados um apito forte. Mas o maquinista que queria se despedir de seus familiares dava um apito longo na saída das estações, partindo assim para alertar longas viagens.

PARTE VIII

8. CRONOGRAMA TÉCNICO

Para a realização do vídeo-documentário “Nos Trilhos da História” a equipe percorreu 1.200 quilômetros entre as cidades de São João da Boa Vista, Aguaí, Águas da Prata, Poços de Caldas, Jundiaí, Campinas com o objetivo de fazer pesquisas de campo, gravações do ramal de Caldas e entrevistas. O trabalho teve a duração de nove meses e foram necessárias 40 horas de gravação e 80 para edição do vídeo. Além disso, o grupo realizou pesquisa em 11 livros e 32 sites que falavam sobre ferrovias no Brasil e no mundo. O documentário foi baseado principalmente em depoimentos de conhecedores da história da estrada de ferro Mogiana, pois os alunos tiveram dificuldades em encontrar bibliografias específicas sobre o assunto. A equipe também visitou diversos museus da região de São João da Boa Vista e Campinas em busca de material que desse subsídio para o desempenho do trabalho. Entre eles, o museu de Jundiaí. Para que o documentário fosse concluído foram feitas 23 entrevistas com historiadores, representantes da atual concessionária, a Ferrovia Centro Atlântica (FCA), ex-ferroviários e pessoas ligadas à história das cidades de São João da Boa Vista e Poços de Caldas, já que o trabalho tem a intenção de mostrar como foi a construção, decadência e como se encontra hoje o trecho desta estrada de ferro que liga as duas cidades.

PARTE IX

9. CONCLUSÃO

Durante as entrevistas, pesquisas e visitas às estações para o vídeo documentário, a equipe se surpreendeu com a importância que as ferrovias tiveram para o país e, principalmente, para a região de São João da Boa Vista e Poços de Caldas. A cada curiosidade levantada os integrantes do grupo concluíam que, desde a sua invenção, os trens representaram um avanço na vida do homem. Os depoimentos reforçam os levantamentos históricos que pretendem mostrar como eram as construções dos ramais, a rotina das pessoas que embarcavam nos vagões, o glamour das viagens e a tristeza do fim do transporte de passageiros.

O vídeo tem a missão de contar a história da Estrada de Ferro Mogiana, bem como as fases de progresso e decadência da mesma. A proposta de Nos Trilhos da História é mostrar que antes mesmo do carro e do avião, existiu um meio de transporte, que contribuiu para o crescimento de muitas cidades.

O grupo espera que este documentário possa servir de ajuda a outros trabalhos sobre ferrovias e que, aqueles que fizeram parte daquela época, possam lembrar com saudade o tempo em que os trens eram parte de suas vidas.

REFERÊNCIAS

Livros

COMPARATO, Doc. *Da Criação ao Roteiro*. Artemídia Rocco

ANDRADE, Theóphilo de. *Subsídios à História de São João da Boa Vista*. São Paulo: Empresa Gráfica da Revista dos Tribunais S/A, 1976.

CALDEIRA, Jorge. *Mauá Empresário do Império*. Companhia das Letras, 1995.

CARRAZZONI, Maria Elisa. *Primeiro Centenário da Estrada Oeste de Minas*.

FARIA, Sérgio Fraga Santos. *Fragmentos da História dos Transportes*, 2001.

GUIA DE POÇOS DE CALDAS. 1948-1955.

SPLETTSTOSER JUNIOR, Jaime. *Alemães, Suecos, Dinamarqueses e Austríacos em São João da Boa Vista*. São João da Boa Vista: Graph Company Editora, 2003.

MEGALE, Nilza Botelho. *Memórias Históricas de Poços de Caldas*. Rio de Janeiro: Sindicato Nacional dos Editores de Livros, 2002.

MEMORIAL DA COMPANHIA GERAL DE MINAS / SUBSÍDIARIA DA ALCOA ALUMÍNIO S/A. Edição da Alcoa.

OTTONI, Homero Benedicto. *Poços de Caldas*. Anhambi, 1960.

RELATÓRIO DA DIRETORIA DA MOGIANA. São Paulo, 27 de setembro de 1885.

SILVA, Maria Leonor Alvarez. *História de São João da Boa Vista*. São Paulo: Empresa Gráfica da Revista dos Tribunais S/A, 1976.

Jornais

LORETTE, Antônio Carlos. Nos Trilhos do tempo. Jornal O Município. São João da Boa Vista, 01 jun. 1997. Suplemento, p. 15.

Sites

ALTO RIO PRETO. <http://www.altoriopreto.com.br/epx/artigos/tremeletrico.txt>. Acesso em 21/03/2005.

APITOS DE TRENS. <http://www.vfco.com.br/vapor/79apito.htm>. Acesso em 30/03/2005.

ARROIO GRANDE. http://www.arroiogrande.pop.com.br/baraodemaua_02.htm. Acesso em 15/04/2005.

BANCARIOS. <http://spbancarios.com.br/rb73/rb6.htm>. Acesso em 05/04/2005.

CONHECIMENTOS GERAIS. <http://www.conhecimentosgerais.com.br/historia-do-brasil/crise-na-primeira-republica.html>. Acesso em 15/04/2005.

DNIT. <http://www.dnit.gov.br/download/histórico%20das%20ferrovias%20no%20brasil.doc>. Acesso em 15/04/2005.

DNIT. http://www.dnit.gov.br/ferrovias/hist_cap1.htm. Acesso em 15/04/2005.

DNIT. http://www.dnit.gov.br/ferrovias/hist_cap2.htm. Acesso em 15/04/2005.

DNIT. http://www.dnit.gov.br/ferrovias/hist_cap3.htm. Acesso em 15/04/2005.

ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS. <http://www.estacoesferroviarias.com.br/g/geriva.htm>. Acesso em 15/04/2005.

ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS. <http://www.estacoesferroviarias.com.br/b/ba> Acesso em 15/04/2005.

ESTACOES FERROVIÁRIAS. <http://www.estacoesferroviarias.com.br/c/cascata.htm>. Acesso em 15/04/2005.

ESTACOES FERROVIÁRIAS. <http://www.estacoesferroviarias.com.br/b/bauxita.htm>. Acesso em 15/04/2005.

ESTUDANTE NET. <http://www.estudentenet.hpg.ig-com.br/ecn-cafee.htm>. Acesso em 15/04/2005.

ESTACOES FERROVIÁRIAS. <http://www.estacoesferroviarias.com.br/p/pcaldas.htm>. Acesso em 05/04/2005.

ESTACOES FERROVIÁRIAS
<http://www.estacoesferroviarias.com.br/s/sjoaobvista.htm>. Acesso em 05/04/2005.

ESTACOES

<http://www.estacoesferroviarias.com.br/a/aguasprata.htm>. Acesso em 05/04/2005.

FERROVIÁRIAS

FCA. <http://www.centro-atlantica.com.br>. Acesso em 20/04/2005.

FEPASA. <http://www.cpef.hpg.ig.com.br/fe pasa.htm>. Acesso em 20/04/2005.

FERROBAN. <http://www.antf.org.br/2/ferroban.htm>. Acesso em 20/04/2005.

FERROBAN. http://www.antf.org.br/2/ferroban_historia.htm. Acesso em 20/04/2005.

FERROVIAS

[.http://www.tropiologia.org.br/conferencia/1983ferrovia_transporte.html](http://www.tropiologia.org.br/conferencia/1983ferrovia_transporte.html). Acesso em 20/03/2005.

IBGE. <http://www.ibge.gov.br>. Acesso em 30/03/2005.

MEMORIAL DO IMIGRANTE. <http://www.memorialdoimigrante.sp.gov.br/realizad/fe>
Acesso em 15/04/2005.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. <http://www.ministeriodostransportes.com.br>.
Acesso em 20/03/2005.

MODERNA. <http://www.moderna.com.br/moderna/arte/icones/gil/comunic>. Acesso em 05/04/2005.

PLANETA

TERRA. <http://www.planeta.terra.com.br/servicos/maca/trabalhos/historia.htm>. Acesso em 05/04/2005.

PORTAL DO ARCHOTE. http://www.portaldoarchote.com/maria_fumaca.htm. Acesso em 30/03/2005.

REVISTA FERROVIÁRIA. <http://www.revistaferroviaria.com.br>. Acesso em 20/03/2005.

TRENS.

http://www.cade.dir.yahoo.com/lazer/viagens_e_turismo/trens_e_ferrovias.htm. Acesso em 30/03/2005.

TRENS. <http://www.gamemachine.com.br/trens.htm>. Acesso em 20/03/2005

TRENS. http://www.trem_campinas.vilabol.uol.com.br. Acesso em 20/03/2005.

Fotos

LORETTE, Antônio Carlos. Arquivo pessoal.

MORAIS, Décio Alves. Arquivo pessoal.

TEREZIANO, Roberto. Arquivo pessoal. Imagens de vídeo da década de 30.

ROTEIRO

DATA	EDITOR	VÍDEO	ASSUNTO	TEMPO
SET/2005	Juliano Borges	Nos Trilhos da História	Trem	15 minutos
VÍDEO			ÁUDIO	
<p>{{IMAGEM EM PRETO E BRANCO. CLOSE DO SINO APARECE LENTAMENTE//IMAGEM É SOBREPOSTA PELO CLOSE DA PLACA “PARE/ OLHE/ ESCUTE”// SOBRE ELA SURGE CLOSE DAS RODAS ANDANDO SOBRE OS TRILHOS DO TREM// CORTE SECO PARA A IMAGEM DO TREM CHEGANDO EM PLANO GERAL// IMAGEM CONGELA E SE TORNA ESFUMAÇADA// SOBRE ELA APARECE A CLAQUETE COM OS DIZERES “NOS TRILHOS DA HISTÓRIA”}}</p> <p>GC: NOS TRILHOS DO HISTÓRIA</p>			<p>{{SOBE BG: SINO DO TREM}}</p> <p>{{SOBE BG: APITO DO TREM}}</p> <p>{{DESCE BG: APITO DO TREM}}</p>	
<p>{{IMAGENS ANTIGA DO TREM CHEGANDO/ PESSOAS DESCENDO DO TREM NA ESTAÇÃO}}</p> <p>GC:IMAGENS ACERVO – ROBERTO TEREZIANO</p>		OFF 1 39”	<p>OS TRENS REPRESENTARAM UM GRANDE AVANÇO PARA O HOMEM// ELES POSSIBILITARAM QUE O TRANSPORTE DE PESSOAS E MERCADORIAS FOSSE FEITO EM MENOR TEMPO//</p>	
<p>{{IMAGENS DE FOTOS DA PRIMEIRA LOCOMOTIVA E DE GEORGE STEPHENSON / ENGENHEIRO}}</p> <p>GC:GEORGE STEPHENSON</p>			<p>OS PRIMEIROS RESULTADOS CONCRETOS COM LOCOMOTIVAS À VAPOR FORAM OBTIDOS EM MIL OITOCENTOS E QUATORZE PELO ENGENHEIRO INGLÊS GEORGE STEPHENSON// O TREM REALIZOU A PRIMEIRA VIAGEM ONZE ANOS DEPOIS DE SER CRIADO// A LOCOMOTIVA PERCORREU UMA DISTÂNCIA DE QUINZE QUILOMETROS A UMA VELOCIDADE MÉDIA DE VINTE QUILOMETROS POR HORA// EM POUCO TEMPO A CRIAÇÃO DOS INGLESES SE ESPALHOU PELO RESTO DO MUNDO//</p> <p>{{SOBE BG}}</p> <p>{{DESCE BG}}</p>	
<p>{{IMAGEM ANTIGA DOS TRILHOS EM MOVIMENTO// IMAGEM ANTIGA EM PLANO GERAL/ DA ESTAÇÃO DE POÇOS DE CALDAS}}</p>				
<p>{IMAGENS DE FOTOS DA PRIMEIRA ESTRADA DE FERRO DO BRASIL// FOTOS DA PRIMEIRA LOCOMOTIVA// FOTO DO EMPRESÁRIO IRINEU EVANGELISTA DE SOUSA/ BARÃO DE MAUÁ}}</p> <p>GC:IRINEU EVANGELISTA DE SOUSA BARÃO DE MAUÁ</p> <p>{{FOTOS DA PRIMEIRA LOCOMOTIVA}}</p>		OFF 2 20”	<p>NO BRASIL/ A PRIMEIRA ESTRADA DE FERRO CHEGOU EM ABRIL DE MIL OITOCENTOS E CINQUENTA// A LINHA FOI FINANCIADA PELO EMPRESÁRIO IRINEU EVANGELISTA DE SOUSA/ O BARÃO DE MAUÁ// O PERCURSO DA FERROVIA ERA DE APENAS QUATORZE QUILOMETROS ENTRE O RIO DE JANEIRO E PETRÓPOLIS//</p> <p>{{DESCE BG}}</p>	

DATA	EDITOR	VÍDEO	ASSUNTO	TEMPO
SET/2005	Juliano Borges	Nos Trilhos da História	Trem	15 minutos
VÍDEO		ÁUDIO		
GC:ANTÔNIO CARLOS LORETTE HISTORIADOR		34"		<i>A FERROVIA É UMA VIA DE COMUNICAÇÃO DE TODO O INTERIOR DO PAÍS// É UMA FORMA DE VOCÊ CONQUISTAR ESTE TERRITÓRIO/ DIMINUIR A DISTÂNCIA/ DO COMÉRCIO/ DA ECONOMIA/ DA POLÍTICA E DA PRÓPRIA TROCA DE INFORMAÇÕES// A FERROVIA VEIO PARA CONSAGRAR ESSA SITUAÇÃO// ELA VAI DIMINUIR O TEMPO/ A VELOCIDADE DAS CONVERSAS/ DA COMUNICAÇÃO</i>
{{IMAGEM DOS VAGÕES CHEGANDO NA ESTAÇÃO DE AGUAÍ}}				{{SOBE BG}}
{{IMAGENS DE FOTOS DA FERROVIA SANTOS-JUNDIAÍ/ FOTOS DO PORTO DE SANTOS}}		OFF 3		UMA FERROVIA QUE TEVE GRANDE IMPORTÂNCIA PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DO PAÍS FOI A SANTOS-JUNDIAÍ// A ESTRADA DE FERRO FOI INAUGURADA EM MIL OITOCENTOS E SESENTA E SETE E FACILITOU O ACESSO ATÉ O PRINCIPAL PORTO DO BRASIL/ EM SANTOS//
		19"		{{SOBE BG}} {{DESCE BG}}
{{IMAGEM DO TREM PASSANDO SOBRE O PONTILHÃO EM POÇOS NA DÉCADA DE TRINTA// FOTOS DE UM GRUPO DE CAFEICULTORES// CLOSE DAS RODAS ANDANDO SOBRE OS TRILHOS}}		OFF 4		CONFIANDO NO AVANÇO FERROVIÁRIO E NA NECESSIDADE DE SE FAZER COM QUE O CAFÉ CHEGASSE COM MAIOR RAPIDEZ ATÉ O PORTO SANTISTA/ UM GRUPO DE CAFEICULTORES DE SÃO PAULO/ APOIADO PELO GOVERNO DO ESTADO/ CONSTRUIU UMA NOVA ESTRADA LIGANDO CAMPINAS A JUNDIAÍ// A FERROVIA FOI INAUGURADA EM MIL OITOCENTOS E SETENTA E DOIS//
		23"		{{SOBE BG}} {{DESCE BG}}
{{IMAGEM DE FOTO DE SACOS DE CAFÉ SENDO EMPILHADOS// FOTO DE DIRIGENTES DA COMPANHIA MOGIANA SOBRE UM DOS TRENS// FOTO DA SEDE DA COMPANHIA MOGIANA// FOTO DA OFICINA DA COMPANHIA MOGIANA}}		OFF 5		UM ANO MAIS TARDE/ DEVIDO A IMPORTÂNCIA DA ECONOMIA DAS CIDADES DE MOGI MIRIM E AMPARO/ OS FAZENDEIROS DESTA REGIÃO SE UNIRAM PARA CRIAR A COMPANHIA MOGIANA DE ESTRADA DE FERRO E NAVEGAÇÃO// FUNDADA EM MIL OITOCENTOS E SETENTA E TRÊS A EMPRESA POSSIBILITOU O CRESCIMENTO DAS LINHAS FÉRREAS PARA O INTERIOR DE SÃO PAULO//
		23"		{{DESCE BG}}

DATA	EDITOR	VÍDEO	ASSUNTO	TEMPO
SET/2005	Juliano Borges	Nos Trilhos da História	Trem	15 minutos
VÍDEO			ÁUDIO	
GC:JOÃO BAPTISTA SCANNAPIECCH HISTORIADOR	20"		<p><i>O TRAÇADO DA MOGIANA/ FOI UM TRAÇADO ENTÃO VICIADO/ PORQUE O FAZENDEIRO QUE DAVA DINHEIRO PRA CONSTRUIR A FERROVIA QUERIA QUE A FERROVIA PASSASSE PRÓXIMA DA SUA FAZENDA/ NAS SUAS TERRAS// ENTÃO ELA FOI TRAÇADA CHEIA DE CURVAS//</i></p> <p>{{SOBE BG}}</p>	
<p>{{IMAGEM DE FOTO DA ANTIGA ESTAÇÃO DE CAMPINAS// FOTO DA ESTAÇÃO JAGUARI// FOTO DE UM TREM DA MOGIANA PASSANDO SOBRE UMA PONTE}}</p>	OFF 6 19"		<p>O PRIMEIRO TRECHO DA MOGIANA LIGAVA CAMPINAS A JAGUARI/ ATUAL JAGUARIÚNA// AO LONGO DOS ANOS/ A FERROVIA SE ESTENDEU INTERLIGANDO CIDADES E TRAZENDO O DESENVOLVIMENTO// EM MIL OITOCENTOS E SETENTA E OITO/ OS TRILHOS DA COMPANHIA CHEGARAM A CIDADE DE CASA BRANCA//</p>	
<p>{{IMAGEM DE FOTO DA ESTAÇÃO DE CASA BRANCA// FOTO DA ESTAÇÃO ENGENHEIRO MENDES/ EM CASA BRANCA// FOTO DA OFICINA DA COMPANHIA MOGIANA// IMAGENS EM PLANO GERAL DA CIDADE DE POÇOS DE CALDAS}}</p>	19"		<p>QUATRO ANOS MAIS TARDE/ A MOGIANA VENCE A CONCORRÊNCIA PARA ESTENDER AS LINHAS PARA POÇOS DE CALDAS/ NA ÉPOCA DISTRITO DE CALDAS// A EXPANSÃO ERA UM DESEJO ANTIGO DE FAZENDEIROS E HABITANTES DAQUELA REGIÃO//</p>	
<p>{{IMAGEM DOS TRILHOS NA ESTAÇÃO DE AGUAÍ/ EM PLANO GERAL// IMAGEM EM PLANO GERAL DO TREM E DA CIDADE DE AGUAÍ}}</p>	12"		<p>OS TRILHOS DA MOGIANA CHEGARIAM ATÉ POÇOS DE CALDAS A PARTIR DE AGUAÍ// A CONSTRUÇÃO TEVE INÍCIO EM MIL OITOCENTOS E OITENTA E TRÊS//</p> <p>{{DESCE BG}}</p>	
GC:ROBERTO TEREZIANO HISTORIADOR	28"		<p><i>A FERROVIA ERA A PORTA DE ENTRADA DE TUDO O QUE HAVIA DE NOVIDADE PARA POÇOS DE CALDAS. ELA CHEGA EM UM MOMENTO QUE O VILAREJO TEM DUZENTAS CASAS E UMA POPULAÇÃO REALMENTE MUITO PEQUENA E/ A PARTIR DE ENTÃO/ TUDO VAI ACONTECER// VAI CHEGAR A COMUNIDADE ITALIANA// VAI CHEGAR MÁQUINA// VAI CHEGAR O DESENVOLVIMENTO PARA O TURISMO// ENTÃO ELA TEVE UMA IMPORTÂNCIA NÃO SÓ EM POÇOS DE CALDAS/ MAS PARA TODO O LUGAR ONDE A FERROVIA CHEGOU O PROGRESSO TAMBÉM CHEGOU MAIS CEDO//</i></p> <p>{{SOBE BG}}</p>	

DATA	EDITOR	VÍDEO	ASSUNTO	TEMPO
SET/2005	Juliano Borges	Nos Trilhos da História	Trem	15 minutos
VÍDEO			ÁUDIO	
<p>{{IMAGEM DE FOTO DE FAZENDEIROS DE SÃO JOÃO DA BOA VISTA// IMAGEM DE FOTO DOS TRILHOS CRUZANDO UMA RUA}}</p> <p>GC:ANTÔNIO CARLOS RODRIGUES LORETTE</p> <p>GC:JOAQUIM JOSÉ DE OLIVEIRA/ FAZENDEIRO</p> <p>GC:MARTINICO PRADO</p>		<p>OFF 7 09"</p> <p>54"</p>	<p>A INFLUÊNCIA DE FAZENDEIROS DE SÃO JOÃO DA BOA VISTA FEZ COM QUE O RAMAL DE CALDAS PASSASSE NA CIDADE//</p> <p><i>TEVE UM FAZENDEIRO EM SÃO JOÃO DA BOA VISTA QUE (...) CONSEGUIU ATRAVÉS DE SUA DIPLOMACIA/ A DIPLOMACIA DELE ERA MUITO NATURAL/ FAZER COM QUE ESSA ESTRADA CHEGASSE/ PASSASSE DE FORMA BEM CLARA DENTRO DA CIDADE DE SÃO JOÃO DA BOA VISTA// FOI JOAQUIM JOSÉ DE OLIVEIRA// E MARTINICO PRADO MUITO AMIGO E INTERESSADO/ CONSEGUE/ COMO ACIONISTA TAMBÉM DA MOGIANA A DAR UMA DESVIADA/ AGRADANDO TAMBÉM TODOS QUE IAM ACESSAR CALDAS/ MAS PASSANDO OBRIGATORIAMENTE POR SÃO JOÃO DA BOA VISTA//</i></p>	
<p>{{IMAGEM DE FOTO DE SÃO JOÃO DA BOA VISTA NO INÍCIO DO SÉCULO XX// FOTO DA ESTAÇÃO ANTIGA DE SÃO JOÃO// FOTO DE TRABALHADORES NA COLHEITA DE CAFÉ}}</p> <p>GC:JOSÉ REZENDE LOPES/ HISTORIADOR</p>		<p>OFF 8 15"</p> <p>11"</p>	<p>EM SÃO JOÃO DA BOA VISTA/ OS FAZENDEIROS SE BENEFICIARIAM COM A CHEGADA DA ESTRADA DE FERRO// A LINHA FACILITARIA O TRANSPORTE DE MERCADORIAS/ MOVIMENTANDO A ECONOMIA REGIONAL//</p> <p>{{DESCE BG}}</p> <p><i>(...)ERA UMA DIFICULDADE IMENSA OS CARROS DE BOI GASTAVAM TRÊS MESES/ NOVENTA DIAS DE VIAGEM/ PARA LEVAR O CAFÉ DE SÃO JOÃO DA BOA VISTA A SANTOS//</i></p> <p>{{SOBE BG}}</p> <p>{{DESCE BG}}</p>	
<p>{{IMAGEM DE FOTO DE TRABALHADORES NA SUBIDA DA SERRA// FOTO DE UM PONTILHÃO// FOTO DO TREM SOBRE O PONTILHÃO// FOTO DO TREM PASSANDO AO LADO DO PAREDÃO DE PEDRAS}}</p>		<p>OFF 9 19"</p>	<p>AS OBRAS DAS FERROVIAS ERAM DEMORADAS E DE DIFÍCIL REALIZAÇÃO// O TRAJETO DA SUBIDA DA SERRA/ QUE VAI DE ÁGUAS DA PRATA ATÉ O VILAREJO DA CASCATA/ PRÓXIMO À DIVISA COM O ESTADO DE MINAS/ POR EXEMPLO/ FOI UM DOS MAIS CAROS CONSTRUÍDOS PELA COMPANHIA MOGIANA//</p>	

DATA	EDITOR	VÍDEO	ASSUNTO	TEMPO
SET/2005	Juliano Borges	Nos Trilhos da História	Trem	15 minutos
VÍDEO			ÁUDIO	
GC:ANTÔNIO CARLOS RODRIGUES LORETTE/ HISTORIADOR		31"	<p>{{DESCE BG}}</p> <p>VOCÊ TEM SITUAÇÕES COMPLICADÍSSIMAS PARA RESOLVER/ VOCÊ TEM DE CONSTRUIR TÚNEIS// ACHO QUE TEM DOIS TÚNEIS/ TEM UMAS PONTES ALTÍSSIMAS/ TUDO COM SUPORTE DE PEDRA/ ESSAS PEDRAS TÊM DE SER COLOCADAS CORRETAMENTE/ SENÃO VOCÊ TEM DESMORONAMENTO// VOCÊ TEM DE FAZER DESMATAMENTO EM ENCOSTA/ QUE É MUITO MAIS COMPLICADO E É ACIDENTE ATRÁS DE ACIDENTE//</p>	
{{IMAGEM DE PEDRAS AO LADO DE TRILHOS}}				
{{IMAGEM DE FOTO DO TREM NA SUBIDA DA SERRA// FOTO DA CONSTRUÇÃO DO RAMAL DE CALDAS}}		OFF 10	<p>{{SOBE BG}}</p> <p>O TRABALHO DE CONSTRUÇÃO DO RAMAL DE CALDAS PRECISAVA DE MÃO-DE-OBRA ESPECIALIZADA// ISSO FEZ COM QUE OS EMPREITEIROS CONTRATASSEM IMIGRANTES PORTUGUESES/ ESPANHÓIS/ ITALIANOS E ALEMÃES//</p>	
		14"		
{{GC}}JOSÉ REZENDE LOPES HISTORIADOR		24"	<p>{{DESCE BG}}</p> <p>FOI MAIS OU MENOS APROXIMADAMENTE UNS DOIS ANOS TRABALHANDO NESSA CONSTRUÇÃO DA ESTRADA// ERA TUDO RUDIMENTAR/ AS COISAS ERAM DIFÍCEIS E ERAM PESADOS OS TRILHOS PARA CARREGAR// (...) CONFORME IA ABRINDO IA MONTANDO OS TRILHOS E OS TRILHOS IAM VINDO NOS VAGÕES. NÃO ERAM CARREGADO NA MÃO//</p>	
{{IMAGEM DE PEDRAS AO LADO DE TRILHOS DA COMPANHIA MOGIANA}}				
			<p>{{SOBE BG}}</p>	
{{IMAGEM DE FOTO DA ESTAÇÃO ANTIGA DE POÇOS DE CALDAS// FOTO DA ESTAÇÃO ANTIGA DE SÃO JOÃO DA BOA VISTA// FOTO DA COMITIVA DO IMPERADOR D. PEDRO II}}		OFF 11	<p>O RAMAL DE CALDAS FOI INAUGURADO NO DIA VINTE E DOIS DE OUTUBRO DE MIL OITOCENTOS E OITENTA E SEIS/ COM A PRESENÇA DA COMITIVA DO IMPERADOR DOM PEDRO SEGUNDO//</p>	
		11"		
			<p>{{DESCE BG}}</p>	
GC:JOÃO BAPTISTA SCANNAPIECO/ HISTORIADOR		32"	<p>(...) DOM PEDRO CHEGOU EM SÃO JOÃO DA BOA VISTA/ COM O TREM/ UMA LOCOMOTIVA BRILHANDO/ LINDA/ A LOCOMOTIVA NOVA COM A BANDEIRA DO IMPÉRIO USADA NA FRENTE/ O TREM APITANDO E TODAS AS PESSOAS ENTRE SÃO JOÃO E AGUAÍ FICARAM AO LONGO DOS TRILHOS PARA VER O IMPERADOR// AÍ FOI MUITO INTERESSANTE/ ABANANDO A MÃO/ AS CRIANÇAS/ O IMPERADOR ESTÁ AÍ/ A REVERÊNCIA AO IMPERADOR E A ESTAÇÃO AQUI ESTAVA REPLETA// BANDA DE MÚSICA/ FOGUETES//</p>	

DATA	EDITOR	VÍDEO	ASSUNTO	TEMPO
SET/2005	Juliano Borges	Nos Trilhos da História	Trem	15 minutos
		VÍDEO		ÁUDIO
		<p>{{CLOSE DAS RODAS DO TREM PASSANDO PELOS TRILHOS// IMAGEM DA ESTAÇÃO DE AGUAÍ// IMAGEM DE FOTO ANTIGA DA ESTAÇÃO DE GIRIVÁ// IMAGEM DE FOTO ANTIGA DA ESTAÇÃO DE SÃO JOÃO DA BOA VISTA// IMAGEM DA ESTAÇÃO DO BAIRRO ALEGRE// IMAGEM DE FOTO DA ESTAÇÃO ANTIGA DE ÁGUAS DA PRATA// IMAGEM DE FOTO ANTIGA DA ESTAÇÃO DE TAJÁ// IMAGEM DA ESTAÇÃO DE CASCATA// IMAGEM DA ESTAÇÃO DE BAUXITA E DA ESTAÇÃO DE POÇOS DE CALDAS// PLANO GERAL DA ESTAÇÃO ATUAL DE ÁGUAS DA PRATA// PLANO GERAL DAS ESTAÇÕES DE POÇOS DE CALDAS E SÃO JOÃO DA BOA VISTA}}</p>	OFF 12 31"	<p>O RAMAL DE CALDAS TEVE NOVE ESTAÇÕES// AGUAÍ/ GIRIVÁ/ SÃO JOÃO DA BOA VISTA/ BAIRRO ALEGRE/ ÁGUAS DA PRATA/ TAJÁ/ CASCATA/ BAUXITA E POÇOS DE CALDAS// COM O TEMPO/ ALGUMAS FORAM DEMOLIDAS OU REFORMADAS/ ADQUIRINDO NOVAS CARACTERÍSTICAS ARQUITETÔNICAS//</p> <p>{{SOBE BG}} {{DESCE BG}}</p>
		<p>{{IMAGEM DE TRILHOS// IMAGEM DE FOTO DE GETÚLIO VARGAS EM POÇOS DE CALDAS// FOTO DE CARMEM MIRANDA E SÍLVIO CALDAS COM ARTISTAS EM POÇOS DE CALDAS// IMAGEM EM PLANO GERAL DA CIDADE DE POÇOS DE CALDAS// IMAGEM DA FONTE NA PRAÇA DOS MACACOS// CLOSE DAS MÃOS SENDO LAVADAS NAS ÁGUAS SULFUROSAS// IMAGEM DE FOTO DE PESSOAS SE DIVERTINDO NA BOATE DO PALACE CASSINO EM POÇOS DE CALDAS// IMAGEM DE FOTO DE CARMEM MIRANDA E SÍLVIO CALDAS NA RÁDIO CULTURA// IMAGEM DE FOTO DE SANTOS DUMONT// IMAGEM DE FOTO DE RUI BARBOSA NA ESTAÇÃO DE SÃO JOÃO DA BOA VISTA}}</p>	OFF 13 29"	<p>OS TRILHOS DA MOGIANA TROUXERAM AUTORIDADES E ARTISTAS// A MAIORIA DELES IA PARA POÇOS DE CALDAS EM BUSCA DA CURA PROPORCIONADA PELAS ÁGUAS SULFUROSAS/ OU POR CAUSA DA DIVERSÃO OFERECIDA PELOS CASSINOS // ENTRE AS PESSOAS DE RENOME QUE VIAJARAM PELA MOGIANA ESTÃO OS CANTORES SÍLVIO CALDAS E CARMEM MIRANDA/ O PAI DA AVIAÇÃO SANTOS DUMONT E O ESCRITOR RUI BARBOSA//</p> <p>{{SOBE BG}} {{DESCE BG}}</p>
		<p>{{IMAGENS DA ESTAÇÃO DE POÇOS DE CALDAS NA DÉCADA DE 30}}</p>	OFF 14 11"	<p>NAS ESTAÇÕES/ O GLAMOUR E O ROMANCE DAS VIAGENS MARCARAM ÉPOCA// OS PASSAGEIROS CHEGAVAM A SE PREPARAR COM ATÉ UMA SEMANA DE ANTECEDÊNCIA PARA O EMBARQUE//</p> <p>{{DESCE BG}}</p>

DATA	EDITOR	VÍDEO	ASSUNTO	TEMPO
SET/2005	Juliano Borges	Nos Trilhos da História	Trem	15 minutos
VÍDEO			ÁUDIO	
GC:JOÃO BAPTISTA SCANNAPIECO/ HISTORIADOR		53"	<p><i>OS HOMENS USAVAM CHAPÉU NORMAL E AS MULHERES/ CHAPÉU COM REDINHAS NO ROSTO// ERAM OS PASSAGEIROS DE PRIMEIRA CLASSE// (...) A PRIMEIRA CLASSE ERA TODA COM POLTRONAS ENCAPADAS DE BRANCO// O GARÇON VINHA OFERECER SALGADINHO OU UM SUCO// ELE VINHA DE "BLACKTIER"/ LUVAS/ COM BANDEIJAS DE PRATA// ERA UM GLAMOUR VIAJAR NA PRIMEIRA CLASSE// E A SEGUNDA CLASSE ERA PARA AQUELES QUE NÃO TINHAM DINHEIRO PARA COMPRAR UMA PASSAGEM// OS BANCOS ERAM DE MADEIRA/ ERAM BANCOS DUROS E QUE TAMBÉM PASSAVAM-SE OFERECENDO COISAS/ MAS GERALMENTE ESSE PESSOAL/ ALÉM DA MALA/ DA ROUPA PRÓPRIA/ LEVAVA SEU FARNEL/ SEU LANCHE//</i></p> <p>{{SOBE BG}} {{DESCE BG}}</p>	
<p>{{IMAGEM DE FOTO DA ANTIGA ESTAÇÃO DE SÃO JOÃO// IMAGEM DOS EX-FERROVIÁRIOS}}</p>		OFF 15	<p>O TRABALHO DO CHEFE DA ESTAÇÃO COMEÇAVA CEDO// AS ATRIBUIÇÕES E RESPONSABILIDADES ERAM MUITAS//</p>	
GC:ANTÔNIO TORRES EX-CHEFE DE ESTAÇÃO		08"	<p>{{DESCE BG}}</p>	
<p>{{IMAGEM DA ANTIGA ESTAÇÃO DE POÇOS DE CALDAS// IMAGEM DE FOTO DOS COMBATENTES DA REVOLUÇÃO DE TRINTA EM POÇOS DE CALDAS// IMAGEM DE FOTO DE TREM BLINDADO DA COMPANHIA MOGIANA// IMAGEM DE FOTO DE TREM BLINDADO// IMAGEM DE FOTO ANTIGA DE SÃO JOÃO DA BOA VISTA}}</p>		20"	<p><i>A ESTAÇÃO ABRIA ÀS SEIS HORAS DA MANHÃ E FECHAVA ÀS DEZOITO HORAS// O CHEFE DA ESTAÇÃO ERA TUDO// ELE TRABALHAVA NO FATURAMENTO/ ATENDIMENTO AO PÚBLICO/ DEPÓSITO DE DINHEIRO NOS BANCOS//</i></p> <p>{{SOBE BG}} {{DESCE BG}}</p> <p>MAS O NERVOSISMO DAS ESTAÇÕES E O TRABALHO INTENSO SOFREM O IMPACTO DA REVOLUÇÃO DE TRINTA// DURANTE A REVOLUÇÃO/ O RAMAL DE CALDAS FICOU MAIS DE TRÊS MESES PARADO// AS LINHAS FORAM USADAS PELO GOVERNO DE SÃO PAULO PARA LOCOMOVER TRENS BLINDADOS NA GUERRA CIVIL// COM ISSO/ AS CIDADES FICARAM ISOLADAS E COMEÇAM A FALTAR PRODUTOS DE PRIMEIRA NECESSIDADE//</p> <p>{{DESCE BG}}</p>	

DATA	EDITOR	VÍDEO	ASSUNTO	TEMPO
SET/2005	Juliano Borges	Nos Trilhos da História	Trem	15 minutos
VÍDEO			ÁUDIO	
GC:MANOEL SIMÕES EX-CHEFE DE ESTAÇÃO		10"	<p><i>NÃO TINHA FARINHA/ NÃO TINHA SAL/ NÃO TINHA NADA// TINHAMOS QUE RECORRER A ESTAÇÃO DE MACHADO//</i></p> <p>{{SOBE BG}} {{DESCEBG}}</p>	
<p>{{IMAGEM DE FOTO DE COMBATENTES DA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL// IMAGEM DE AVIÕES NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL}}</p>		OFF 17	COM O FIM DA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL/ EM MIL NOVECENTOS E QUARENTA E CINCO/ OS PRACINHAS DA REGIÃO FORAM RECEBIDOS COM FESTA//	
		10"	<p>{{DESCE BG}} {{SOBE BG}}</p>	
GC:JOÃO BAPTISTA SCANNAPIECO HISTORIADOR		26"	<p><i>(...) AS AUTORIDADES DE SÃO JOÃO FORAM ESPERAR O TREM EM AGUAÍ// E LÁ EM AGUAÍ SAIU A CARAVANA/ ENFEITARAM O TREM COM A BANDEIRA BRASILEIRA E O TREM VEIO APITANDO DE AGUAÍ ATÉ SÃO JOÃO/ DIZENDO QUE ESTAVAM CHEGANDO// E O LARGO DA ESTAÇÃO FERVILHAVA/ COM BANDA DE MÚSICA/ FOGOS/ MÃES CHORANDO VENDO OS FILHOS CHEGANDO DA GUERRA//</i></p> <p>{{SOBE BG}} {{DESCE BG}}</p>	
<p>{{IMAGEM DE FOTO ANTIGA DE SÃO JOÃO DA BOA VISTA// IMAGEM DE FOTO ANTIGA DE ÔNIBUS EM SÃO JOÃO DA BOA VISTA// IMAGEM DE FOTO ANTIGA DE RUA DE SÃO JOÃO DA BOA VISTA// IMAGEM DE FOTO DE UMA RODOVIA// IMAGEM DE FOTO DE RODOVIA/IMAGEM DE FOTO ENVELHECIDA DE TRILHO// IMAGEM DE MOVIMENTO DAS RODOVIAS// IMAGEM DE RODOVIA}}</p>		OFF 18	A PARTIR DA DÉCADA DE CINQUENTA O DECLÍNIO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO COMEÇA A SE TORNAR EVIDENTE // AS POLÍTICAS DO GOVERNO DE JUSCELINO KUBISCHEQUE PRIORIZAM AS RODOVIAS E OS INVESTIMENTOS NA MALHA FERROVIÁRIA COMEÇAM A SER DEIXADOS DE LADO// OS CARROS SE POPULARIZAM/ AS ESTRADAS OFERECEM MAIS CONFORTO E AS VIAGENS SÃO REDUZIDAS EM VÁRIAS HORAS//	
		28"	<p>{{SOBE BG}} {{DESCE BG}}</p>	

DATA	EDITOR	VÍDEO	ASSUNTO	TEMPO
SET/2005	Juliano Borges	Nos Trilhos da História	Trem	15 minutos
		VÍDEO		ÁUDIO
		<p>{{IMAGEM ATUAL DA ESTAÇÃO DE AGUAÍ. IMAGEM DE TREM CHEGANDO NA ESTAÇÃO DE AGUAÍ}}</p> <p>GC:ANTÔNIO CARLOS LORETTE HISTORIADOS</p> <p>{{IMAGEM EM PLANO GERAL DA ESTAÇÃO BAUXITA COM TREM PARADO// IMAGEM DO MINÉRIO DE FERRO NA ESTAÇÃO BAUXITA}}</p> <p>{{IMAGEM DE TRILHO// IMAGEM EM ZOOM OUT DE TRILHOS// IMAGEM DA ATUAL ESTAÇÃO DE POÇOS DE CALDAS/ IMAGEM EM PLANO GERAL DA ESTAÇÃO DE ÁGUAS DA PRATA/ IMAGEM EM PLANO GERAL DE CASAS ANTIGAS DE EX-FERROVIÁRIOS EM ÁGUAS DA PRATA}}</p> <p>{{IMAGEM DE UM VAGÃO E TRILHOS EM ZOOM OUT/ IMAGEM EM PLANO GERAL DE UM TREM SENDO CARREGADO DE MINÉRIO DE FERRO NA ESTAÇÃO BAUXITA/ IMAGEM DE TREM EM MOVIMENTO}}</p>	<p>OFF 19</p> <p>37"</p> <p>OFF 20</p> <p>29"</p> <p>17"</p>	<p>COM AS MUDANÇAS NO SETOR/ O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS É EXTINTO E A COMPANHIA MOGIANA É INCORPORADA À FERROVIA PAULISTA/ A FEPASA//</p> <p>{{DESCE BG}}</p> <p><i>A FERROVIA ENTRA EM UMA SITUAÇÃO COMPLICADA// ELA NÃO CONSEGUE SE MODERNIZAR// O QUE ANTES ERA APENAS UMA INICIATIVA PARTICULAR DE COMPANHIAS/ DE ORGANIZAÇÃO DE CAPITAL DE SOCIEDADE/ ELA COMEÇA A TER PROBLEMAS/ PORQUE É UMA EMPRESA MUITO GRANDE E A MANTENÇÃO MUITO CARA// (...) ACABOU PASSANDO QUE AS RODOVIAS SERIAM MELHOR// O COMBUSTÍVEL ERA MAIS BARATO/ NAQUELE TEMPO A GASOLINA ERA COMPENSADOR//</i></p> <p>{{SOBE BG}}</p> <p>{{DESCE BG}}</p> <p>O ÚNICO TIPO DE CARGA TRANSPORTADA PELA NOVA CONCESSIONÁRIA DA FERROVIA PASSA A SER O MINÉRIO DE FERRO EXTRAÍDO DE POÇOS DE CALDAS//</p> <p>PORÉM/ O TEMPO NÃO APAGOU A NOSTALGIA CAUSADA PELAS VIAGENS DE TREM// NO FINAL DA DÉCADA DE OITENTA// É CRIADA UMA LINHA ESPECIAL LIGANDO POÇOS DE CALDAS A ÁGUAS DA PRATA PARA PASSEIOS TURÍSTICOS// A ATRAÇÃO FOI DESATIVADA EM MEADOS DA DÉCADA DE NOVENTA//</p> <p>HOJE O RAMAL DE CALDAS FUNCIONA EXCLUSIVAMENTE PARA O TRANSPORTE DE BAUXITA// O MINÉRIO DE FERRO É EXTRAÍDO PELA COMPANHIA BRASILEIRA DE ALUMÍNIO/ DE POÇOS DE CALDAS E SEGUE PARA A CIDADE DE ALUMÍNIO/ PRÓXIMO À SOROCABA//</p> <p>{{SOBE BG}}</p> <p>{{DESCE BG}}</p>

DATA	EDITOR	VÍDEO	ASSUNTO	TEMPO
SET/2005	Juliano Borges	Nos Trilhos da História	Trem	15 minutos
VÍDEO			ÁUDIO	
<p>{{IMAGEM DE FOTO DA ESTAÇÃO DE TAJÁ. IMAGEM DA ESTAÇÃO BAUXITA/ IMAGEM DA ESTAÇÃO BAUXITA COM TREM CARREGADO DE MINÉRIO/ IMAGEM EM PLANO GERAL DA ATUAL ESTAÇÃO DE SÃO JOÃO DA BOA VISTA/ IMAGEM EM PLANO GERAL DA ESTAÇÃO DE POÇOS DE CALDAS/ IMAGEM EM ZOOM OUT DA PLACA DO DEPARTAMENTO DE CULTURA DE SÃO JOÃO DA BOA VISTA. IMAGEM DA ATUAL ESTAÇÃO DE POÇOS DE CALDAS}}</p>		OFF 21 19"	<p>DAS NOVE ESTAÇÕES QUE EXISTIRAM NO RAMAL/ TAJÁ E GIRIVÁ FORAM DEMOLIDAS// AS DE AGUAI E BAUXITA FUNCIONAM PARA O TRANSPORTE DE MINÉRIO// AS DE SÃO JOÃO DA BOA VISTA E POÇOS DE CALDAS ABRIGAM REPARTIÇÕES PÚBLICAS E ESPAÇOS CULTURAIS// O RESTANTE ESTÁ FECHADO//</p> <p>{{SOBE BG}} {{DESCE BG}}</p>	
<p>{{ IMAGEM EM ZOOM OUT DA PLACA DESTRUÍDA/ IMAGEM DE RESTOS DE TRILHOS/ IMAGEM DE FIOS DE TELÉGRAFO/ IMAGEM DA ROTATÓRIA EM POÇOS DE CALDAS. IMAGEM EM CLOSE DAS RODAS DO TREM EM MOVIMENTO.}}</p>		OFF 22 15"	<p>HOJE/ EM POÇOS DE CALDAS RESTAM APENAS LEMBRANÇAS.../ TRILHOS ISOLADOS/ FIOS DE TELÉGRAFO/ A ROTATÓRIA USADA NAS MANOBRAS DOS VAGÕES.../ E A ESPERANÇA/ DE QUE UM DIA/ O TREM VOLTE A CIRCULAR/</p> <p>{{DESCE BG}}</p>	
<p>GC:ANTÔNIO CARLOS TORRES EX-CHEFE DE ESTAÇÃO</p>		15"	<p><i>NA HORA QUE EU RECOLHI OS TRENS/ QUE EU DEIXEI OS DOIS CARROS DE PASSAGEIROS/ E QUE EU SOLTEI A LOCOMOTIVA/ EU VI A LOCOMOTIVA FAZENDO A VOLTA/ EU FALEI/ ESSA NUNCA MAIS VOLTA/ E NUNCA MAIS VOLTOU MESMO//</i></p>	
<p>GC:MANOEL SIMÕES/ EX-CHEFE DE ESTAÇÃO</p>		05"	<p><i>A GENTE CHEGA A SONHAR COM O TEMPO QUE TRABALHA//</i></p>	

DATA	EDITOR	VÍDEO	ASSUNTO	TEMPO
SET/2005	Juliano Borges	Nos Trilhos da História	Trem	15 minutos
VÍDEO			ÁUDIO	
AGRADECIMENTOS EQUIPE LABCOM – UNIFAE FCA – FERROVIA CENTRO-ATLÂNTICA MUSEU DE JUNDIAÍ – SP JAIME SPLETTSTOSER ANTÔNIO CARLOS R. LORETTE JOÃO BAPTISTA SCANNAPIECO JOSÉ REZENDE LOPES ROBERTO TEREZIANO DÉCIO ALVES DE MORAIS E A TODOS QUE CONTRIBUÍRAM PARA A REALIZAÇÃO DESSE TRABALHO PESQUISA, ROTEIRO, PRODUÇÃO E EDIÇÃO ANA AMÉLIA FRANCO ELAINE GARCIA ELIANDRA MATIAS BARBOSA JULIANO BORGES KARINA SMARGIASSI LOCUÇÃO KARINA SMARGIASSI CINEGRAFISTA E OPERADOR DE VT LUÍS FLÁVIO DEGANI OPERADOR DE ÁUDIO FABIO VILELA		35”	{{SOBE BG: TRENZINHO CAIPIRA – NEY MATOGROSSO }}	

DATA	EDITOR	VÍDEO	ASSUNTO	TEMPO
SET/2005	Juliano Borges	Nos Trilhos da História	Trem	15 minutos
VÍDEO			ÁUDIO	
<p>TRILHA SONORA</p> <p>CONCERTO IN F FOR 2 HORNS CONCERTO IN D FOR MANDOLIN CONCERTO IN D FOR GUITAR CONCERTO IN C FOR PICCOLO CONCERTO IN A FOR VIOLA D'AMORE CD VIVA VIVALDI</p> <p>TICO TICO NO FUBÁ – EVANDRO DO BANDOLIN E ZEQUINHA DE ABREU CD CHORINHO DE OURO</p> <p>TRENZINHO CAIPIRA – NEY MATOGROSSO</p> <p>ORIENTADOR PROF. CAMILO A. DE ASSIS BARBOSA</p> <p>TRABALHO REALIZADO COMO EXIGÊNCIA DA DISCIPLINA DE PROJETO EXPERIMENTAL/ PARA CONCLUSÃO DO CURSO DE COMUNICAÇÃO SOCIAL – JORNALISMO/ DO CENTRO UNIVERSITÁRIO DAS FACULDADES ASSOCIADAS DE ENSINO – FAE</p> <p>UNIFAE 2005</p> <p>REALIZAÇÃO LABCOM LABORATÓRIO DE COMUNICAÇÃO SOCIAL</p>				
			{{DESCE BG}}	

GLOSSÁRIO

Bitola – Largura do trilho.

Trole ou banguês – Carruagem puxada por quatro ou seis cavalos.

Neo-renascentista – Estilo arquitetônico do século XIX, que utiliza estruturas de ferro, que podem ser aparentes – muitas vezes usadas com o vidro – e ou em combinação com o concreto, dando origem ao concreto armado. Entre as construções destacam-se o Palácio de Cristal (1851), em Londres, Inglaterra, e a Torre Eiffel (1889), em Paris, França.

Léguas – Antiga unidade de medida que corresponde a 6.600 metros.

Pullman - Tipo de trem considerado o mais luxuoso e confortável da época.

ANEXOS