

Embarque no trem da história



**Surge o transporte
ferroviário no mundo**

**Barão de Mauá implantou
a ferrovia no Brasil**

**A Estrada de Ferro Ytuana trouxe
progresso para a região**

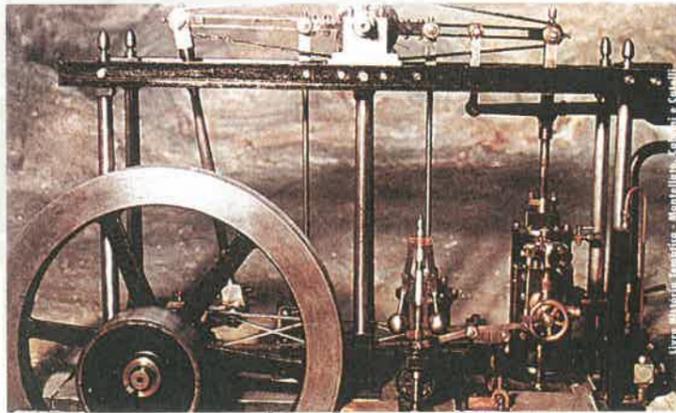
**Companhia União Sorocabana e Ytuana
foi um marco na ferrovia paulista**

**As novas perspectivas da
ferrovia no Brasil**

[III F 2338]

O delírio da ferrovia

O mundo se delumbrou com os benefícios trazidos pelas locomotivas



Máquina industrial a vapor aperfeiçoada por James Watt na Inglaterra

O transporte sobre trilhos não era uma novidade no século 19. Na antiguidade, os gregos já utilizavam trilhos de madeira para apoiarem as rodas de suas viaturas.

A Revolução Industrial, que teve início na Inglaterra, no século 19, resultou do emprego da máquina na produção de mercadorias. Numerosos inventos alavancaram o progresso, como o tear mecânico e a máquina a

vapor, dentre outros. De nada adiantaria aumentar o volume da produção se não houvesse meios de fazê-la chegar com rapidez aos mercados consumidores em expansão.

Foi o inglês George Stephenson, o criador da primeira locomotiva a vapor do mundo. Filho de um trabalhador que operava a bomba de vapor numa mina de carvão, teve uma infância pobre, o que o levou a trabalhar desde cedo, aprendendo o



Obra do pintor Debret retrata transporte de carga em lombo de mulas

ofício com o pai. Inspirado num modelo de locomotiva construído por John Blenkinsop, Stephenson amadureceu a idéia de criar um meio de transporte movido a vapor, que se deslocasse sobre trilhos. Assim surgiu em 1814 a *Blucher*. Durante os anos seguintes, construiu por encomenda várias máquinas aperfeiçoadas.

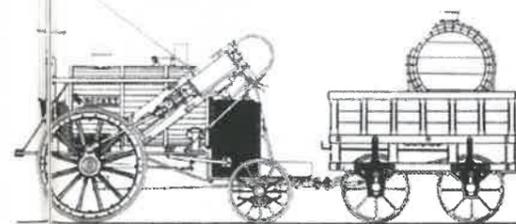
Junto com Robert, seu filho, Stephenson fundou, em 1823, a primeira fábrica de locomotivas, além de ser o responsável pela pioneira estrada de ferro. Onze anos depois, o primeiro trem de passageiros da história — o *Locomotion* — transportava 600 ocupantes, junto com 21 vagões com 60 toneladas de carga. O percurso de 61 quilômetros foi percorrido entre as cidades de *Stockton e Darlington* e durou sete horas, contando as paradas.

Stephenson também criou a *Rocket*, que utilizou, pela primeira vez a caldeira tubular e o escapamento do vapor pela chaminé, o que equilibrava o consumo e a produção de vapor. Em setembro de 1839, foi inaugurada a primeira linha para o transporte regular de passageiros, entre Liverpool e Manchester. O trecho com 63 quilômetros, abrangia um grande viaduto

e o primeiro túnel ferroviário do mundo. Reconhecido como pioneiro e maior especialista do novo e revolucionário meio de transporte, o inventor participou da construção das principais linhas britânicas e de outros países.

Antes de Stephenson, muitos mecânicos construíram veículos que se assemelhavam a locomotivas, mas sem resultados práticos. O mais famoso deles foi Richard Trevithick que, em 1803, construiu um veículo que pesava cinco toneladas e desenvolvia a velocidade de cinco quilômetros por hora.

O que começou por necessidade tornou-se indispensável. Era impossível acompanhar os novos tempos sem a locomotiva. Nos Estados Unidos, o primeiro trem para passageiros circulou em dezembro de 1839.



O inglês Stephenson criou a *Rocket*, primeira locomotiva do mundo

Era uma locomotiva importada da Inglaterra. Entre 1850 e 1860, o melhor negócio da América era o de construir e explorar estradas de ferro. Surgiram as fábricas de locomotivas e fabulosas somas de dinheiro foram empregadas na compra de ações de ferrovias, promovendo um rápido desenvolvimento do setor.

Nomes como John Stevens, Peter Cooper e Mathias William Baldwin, se tornaram famosos. Baldwin foi o responsável pela *Ironsides*, que circulou em 1838, e pela série *Mikado*, desenvolvida para as ferrovias japonesas. O Brasil recebeu sua primeira locomotiva *Baldwin* em 1862.

Mais de cinco mil quilômetros de estradas de ferro foram inaugurados nos Estados Unidos, em 1869. Era a linha transcontinental, que ligava Nova York, no Atlântico, a São Francisco da Califórnia, no Pacífico.

Durante a realização da Exposição industrial de Berlim, em 1879, circulou pela primeira vez uma locomotiva elétrica, criada pelo engenheiro alemão Werner Von Siemens. Os trilhos de ferro utilizados tinham um desgaste muito grande e foram substituídos pelos de aço. A França já dispunha do novo meio de transporte desde 1830, e, no final do século, fez circular uma locomotiva acionada por acumuladores.

Com o passar do tempo, novas tecnologias foram introduzidas na produção de locomotivas, popularizando o transporte ferroviário em todo o mundo. O motor a diesel foi empregado pela primeira vez nas ferrovias, em 1925, numa locomotiva de manobras da *Central Railroad*, de Nova Jersey. Nove anos depois, foi utilizado no novo trem de passageiros *Zephyr* e, em 1941, no transporte de cargas na Ferrovia Santa Fé, EUA. Após a Segunda Guerra Mundial, as locomotivas diesel e diesel-elétricas começaram a substituir as locomotivas a vapor, embora a maioria delas permanecesse na ativa até 1965.

Os carros para passageiros também evoluíram para proporcionar mais conforto e segurança. Carros dormitórios e pos-

tal, surgiram nos Estados Unidos e na Inglaterra, respectivamente, nas primeiras décadas do século 19. O carro-dormitório completo foi desenvolvido pelo norte-americano George Pullmann, em 1859. As inovações proporcionavam viagens muito mais agradáveis.

A crescente demanda de transporte para os mais variados tipos de cargas e a necessidade de atender a movimentação de passageiros fez com que a ferrovia se tornasse o principal meio de transporte em todos os países.

KATIA AUVRAY



Uma das locomotivas *Baldwin* encontra-se preservada em Jaguariúna/SP



Alarques Monitorados 24h
4024-4114

Sports Wear

20 ANOS

alongue-se ACADEMIA

Rua Domingos Fernandes nº 250 - Centro - Itu - SP - Fone (11) 4022-5017
e-mail: alongue-se@uol.com.br COM ESTACIONAMENTO PRÓPRIO

ANTIQUÁRIO LILA

Agora também com móveis em madeira para piscina e jardim

aberto de terça a domingo das 9h às 18h

Rua Paula Souza nº 607 - Centro - Itu/SP
Fone (11) 4022-0288 - Fax 4022-1080

Armaço

Sua obra começa aqui

Seja para uma pequena reforma ou grande construção, a Armaço oferece cal, cimento e argamassas pelo melhor preço do mercado.

ARMARÇO PAULISTA
Comércio de Materiais para Construção

Vendas no atacado e varejo

MATRIZ: Av. Dr. Paulo de Moraes nº 777 - Chácara Nazareth - Piracicaba - Fone (19) 3433-7922
FILIAL I: Av. Paraguai nº 282 - Bairro Barcelona - Sorocaba - Fone (15) 227-1214
FILIAL II: Av. da Saudade nº 217 - V. S. Francisco - Itu - site: www.armaco.com.br

Cavalo de Aço

Do lombo de mulas para os trilhos, a modernidade chegou ao País a bordo das locomotivas

Velozmente como rodas sobre trilhos, o mundo modificou sua fisionomia nos últimos 150 anos, com a chegada da ferrovia, ou do "cavalo de aço", na linguagem dos matutos que habitavam os vilarejos. O transporte em lombos de mulas, utilizado desde meados do século 18, não resistiu ao aumento das distâncias e do volume da safra que se multiplicava. O novo meio de transporte já provocava sucesso na Europa e não demorou para chegar ao Brasil.

Jamais tanta gente se movimentou percorrendo distâncias até então nunca sonhadas. Era possível visitar parentes e conhecer novas localidades. A ferrovia precisava de estações, que deram origem a inúmeras cidades. Toneladas de carga atingiam seu destino com segurança, aumentando a rapidez dos lucros. As correspondências, que até então levavam meses para chegar, eram recebidas diariamente.

No início do século 19, o incremento do comércio e a necessidade de aproveitar os recursos existentes exigiam a implantação definitiva das estradas de ferro.

A primeira tentativa feita em 1835, no governo Feijó, não trouxe resultados concretos. A Lei Feijó propunha ligar o Rio de Janeiro às capitais de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia. O projeto ambicioso e as revoltas do período regencial inviabilizaram os sonhos ferroviários. Em 1839, o empreendedor Thomas Cockrane investiu em novos empreendimentos, que também fracassaram.

A viação férrea brasileira começou a existir de fato em 1852, quando

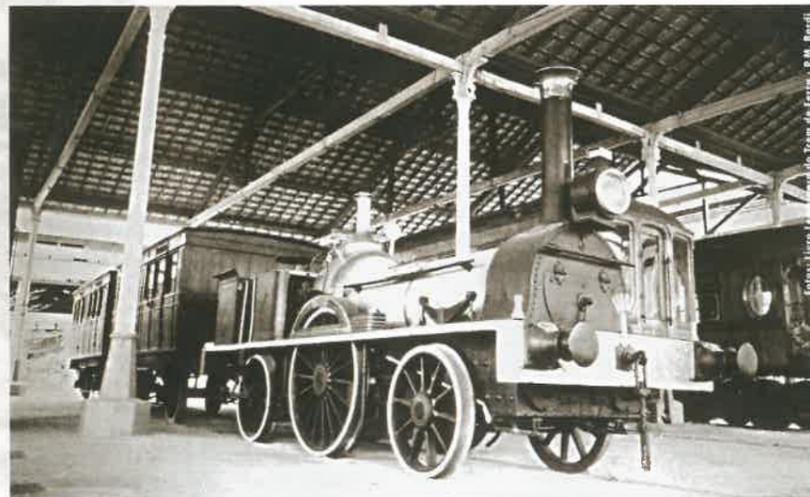
Irineu Evangelista de Souza - mais tarde Barão de Mauá - recebeu o privilégio do Governo Imperial para construir e explorar uma ferrovia entre a Praia da Estrela, na Baía da Guanabara, e a Serra de Petrópolis, no Rio de Janeiro. Inaugurada por D. Pedro II, em 1854, a Estrada de Ferro Mauá (E.F. Petrópolis) deslizou sobre seus 14,5 km de trilhos, a primeira locomotiva a vapor no Brasil - a "Baroneza" - homenagem feita pelo Imperador à esposa de Mauá, Dona Maria Joaquina.

Estrada de Ferro Petrópolis

Foi na Inglaterra, em 1840, que o fu-



Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá



"Baroneza" foi o nome dado à primeira locomotiva brasileira

Monumento Cultural

A "Baroneza" foi a única locomotiva a vapor transformada em monumento cultural pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Foi construída na Inglaterra por William Fair Barin & Sons, em 1852, e circulou pela primeira vez no Brasil em 30 de abril de 1854.

Após servir o Imperador por muitos anos, a "Baroneza" foi retirada de circulação em 1884, voltando ao serviço algum tempo depois, para transportar o rei Alberto, da Bélgica.

O modelo, um dos mais antigos de máquina a vapor conhecido, foi incorporado ao patrimônio nacional em 20 de abril de 1954, data do seu centenário, e desativado em 1957 com o surgimento da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA).

A "Baroneza" tem 7,5 m de comprimento, 2,5 m de largura e pesa cerca de 17 toneladas. Há apenas dois exemplares no mundo, um no Brasil e outro na Inglaterra. Por seu pioneirismo, transformou-se em parte da história do ferroviário mundial.

O empreendedor Irineu Evangelista de Souza, Visconde e Barão de Mauá, é considerado o patrono do Ministério dos Transportes.

(KA)



Vagão preparado para transportar o rei Alberto, da Bélgica

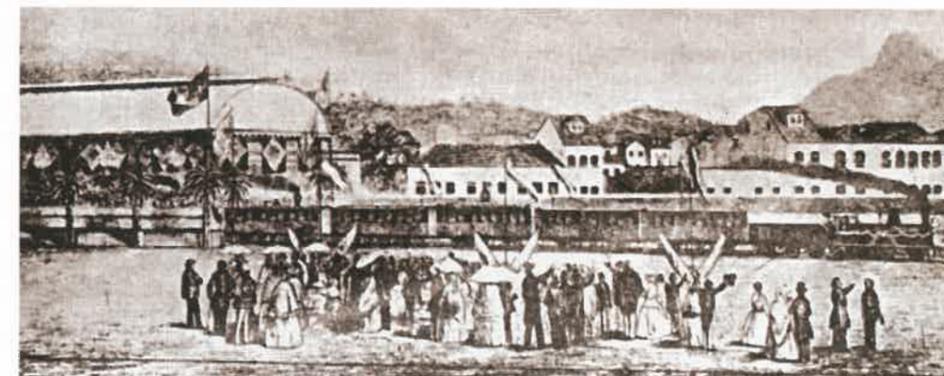
turo Barão de Mauá conheceu os estabelecimentos de fundição de ferro, fábricas e as grandes lojas.

Convencido da importância de acionistas para agilizar o processo de modernização do Brasil, Mauá organizou uma companhia com capitais ingleses, dele próprio e de alguns investidores brasileiros. Com privilégios obtidos do Império válidos por 90 anos, a empresa contratou os serviços da firma Robert Sharp & Sons, de Londres. Em 15 de maio de 1860, entre o Valongo e o Convento de São Francisco -

hoje estação de Santos - teve início a construção da Estrada de Ferro Mauá. Partindo dos arredores da cidade, a ferrovia se aproximaria de São Paulo chegando até a Vila de Jundiá.

Nos primeiros quilômetros, na baixada santista, a obra transcorreu sem dificuldades. A construção do trecho da Serra de Paranapiacaba foi o grande sorvedouro do capital da empresa, que começou a paralisar o repasse de dinheiro.

Para honrar os compromissos com os empreiteiros, Mauá utilizou verbas própri-



Inauguração da Estrada de Ferro D. Pedro II em 1858 no Rio de Janeiro

Leve o Bar do Alemão para sua casa de terça-feira a domingo.

DELIVERY

ITU (11)
4022-4284

CAMPINAS (19)
3254-5544



Eisbein c/ chucrute



Filet à Parmegiana



Frango desossado à moda



Rua Paula Souza, 575 - Centro - Itu/SP
Disk-Alemão 4022.4284

Av. Benjamin Constant nº 1969 - Cambuí
Campinas/SP - Fone (19) 3254-5544

O Melhor em Produtos Cerâmicos



Churrasqueira
Forno caipira
Fogão à lenha

ARGIBASE
PRODUTOS CERÂMICOS

www.argibase.com.br
orcamento@argibase.com.br

Av. Visconde de Indaiatuba, 337 - Indaiatuba
Fone (19) 3894-6062



Comarca de Itu
Estado de São Paulo

Escrituras
Reconhecimento de Firmas
Autenticações • Procurações

Dácio José de Lara Silva
Celso de Lara Silva
Substitutos Designados

Ricardo Silveira
Tabelião Responsável
pelo Expediente

Cássia Regina T. H. Perina
Heidiane Campos Mendes
Márcio José Cuaní
Benedito Ricci
Escritores

Rua Santa Cruz nº 757 - Centro - Itu/SP - Fones (11) 4022-4052 / 4022-4380
Fax (11) 4022-1200 - site: www.notarios.com.br/itu





A São Paulo Railway monopolizava o transporte de cargas para o Porto de Santos

Fotos: Coleção Jamil Abib

São Paulo Railway

Em 1867, a São Paulo Railway ligou o porto de Santos a Jundiá, cidade na boca do interior paulista, a aproximadamente 140 quilômetros do litoral. Era indispensável que a ferrovia continuasse interior adentro, para possibilitar o escoamento de cargas e pessoas, necessários ao progresso do Estado de São Paulo.

Os acionistas ingleses que controlavam a São Paulo Railway não tinham interesse em expandir sua ferrovia, já que monopolizavam o acesso ferroviário ao porto de Santos. A necessidade de escoamento da produção cafeeira do oeste paulista impulsionou a idéia de se fundar uma companhia particular para construir uma estrada de ferro em São Paulo.

A partir de 1895, a São Paulo Railway, iniciou a construção de uma segunda linha com outro sistema funicular (tração por ca-

bos de aço na Serra de Paranapiacaba), com 8 km de extensão.

Denominado "Planos Inclinados", o sistema funcionava da seguinte forma: a tração das locomotivas era feita por máquinas a vapor fixas e cabos de aço ligados ao chamado *Serrabrequê* (carro dotado de freios que em caso de emergência aderiam aos trilhos). Na década de 70, esse sistema foi substituído pelo de cremalheira e aderência. Paranapiacaba foi a primeira cidade ferroviária do País, tendo surgido em 1892, funcionando ativamente até a década de 40.

O percurso entre Santos e Jundiá atenderia a crescente demanda em transportes de cargas embarcadas e desembarcadas em Santos. Ao término da Segunda Guerra, as ferrovias começaram a declinar devido ao grande incentivo governamental e político à implantação das grandes indústrias automobilísticas, de autopeças e subvenção ao transporte rodoviário.

A São Paulo Railway também passava por graves dificuldades financeiras e enfrentava a necessidade de obras de vulto, como eletrificação das linhas e substituição de material rodante. A administração inglesa concordou com a encampação proposta pelo governo federal, o que ocorreu em 1946 com a assinatura do Decreto-

as, o que contribuiu para sua ruína financeira. Os sócios ingleses – donos do maior volume de capital para a conclusão das obras – assumiram o controle da companhia, que passou a se chamar São Paulo Railway Company.

A ganância pelo lucro não media esforços, praticando violentas sabotagens contra o empresário brasileiro, como o incêndio que destruiu seus estaleiros, na Baía de Guanabara.

Outro fator que contribuiu para impedir a consolidação de suas iniciativas, foi a lei Silva Ferraz, em 1860, que reduziu as tarifas alfandegárias para máquinas, ferramentas e ferragens, favorecendo os interesses do capital estrangeiro. Comentava-se na ocasião que a visão emancipacionista de Mauá e sua posição contrária à guerra do Paraguai desagradavam a muitos setores.

Dono de fundição de ferro e bronze – que produzia de canos de ferro, pregos e sinos até navios - serralherias, estaleiros, companhias de bonde e de iluminação, Mauá introduziu o telégrafo submarino (fazendo contato com a Europa), criou o Banco Mauá McGregor & Cia, com filiais em diversos países, além das ferrovias.



Planos inclinados da São Paulo Railway na Serra do Mar



Estação ferroviária de Paranapiacaba foi a primeira cidade ferroviária do País

Lei nº 8969. A ferrovia passou a se chamar Estrada de Ferro Santos a Jundiá. Já deficitária, a Santos-Jundiá integrou, em 1957, a Rede Ferroviária Federal.

Estrada de Ferro D. Pedro II

A segunda ferrovia brasileira foi a Recife-São Francisco, com capital inglês, inaugurada em 1858, seguida pela Estrada de Ferro D. Pedro II, no mesmo ano, que fazia o percurso entre o Campo da Aclamação e Queimados, na Província do Rio de Janeiro. As dez locomotivas, 40 carros de primeira classe para passageiros e os 100 vagões de diversos tipos, provocavam espanto e euforia na população.

Construída por Cristiano Benedito Ottoni – também primeiro diretor - e impulsionada pelos Teixeira Leite, a D. Pedro percorria 221 km de linhas. Passados 15 anos, já havia mais nove ferrovias em funcionamento no País.

A implantação da Estrada de Ferro D. Pedro II fez parte de um processo de desenvolvimento econômico-social da Província do Rio de Janeiro. A lavoura de café evoluía com as grandes plantações em Valença, Vassouras, São João Marcos e outras localidades. No perímetro urbano, surgiram os bancos, casas comerciais, indústrias e pequenas manufaturas. A chegada de imigrantes em busca de trabalho aumentou consideravelmente a população urbana e a ferrovia se transformou no pólo

de atração para os núcleos populacionais que se instalavam ao longo de seus trilhos.

Após a Proclamação da República, em 15 de novembro de 1889, a D. Pedro II passou a se chamar Estrada de Ferro Central do Brasil, um dos principais eixos de desenvolvimento do País. A ferrovia que deu origem a Estrada de Ferro Central do Brasil foi a Estrada de Ferro São Paulo-Rio, fundada em 1872. Partindo de São Paulo, do Bairro do Brás, chegava ao Vale do Paraíba. Na cidade de Cachoeira era feita a trasevia do rio Paraíba por meio de balsa e posteriormente ocorria baldeação para atingir o Rio de Janeiro.

Em Minas Gerais

Em 1871 uma lei da Província de Minas Gerais autorizava o governo a conceder subvenção quilométrica ou garantia de juros sobre o capital à companhia que se organizasse para construir uma estrada de ferro entre Porto Novo do Cunha, às margens do Rio Paraíba do Sul, onde já haviam chegado os trilhos da Estrada de Ferro D. Pedro II e a cidade de Leopoldina.

A empresa organizada com capitais brasileiro e inglês, sob a denominação de Companhia Estrada de Ferro Leopoldina, iniciou os trabalhos de explo-

ração no ano seguinte. A falta de um plano geral de viação gerou uma concorrência ruinosa entre as ferrovias, o que levou a Leopoldina a adquirir direitos e obrigações de empresas que exploravam concessões, dentre elas a Estrada de Ferro Mauá.

Na atual região metropolitana do Rio de Janeiro, a Leopoldina teve um papel muito importante: interligou diversos núcleos urbanos já existentes, que tiveram um desenvolvimento acelerado.

Em 1897, a queda dos preços do café no mercado internacional levou a empresa à liquidação por falência. No mesmo ano foi organizada em Londres a *The Leopoldina Railway Company Ltd.*, autorizada a funcionar no Brasil. O governo brasileiro remodelou linhas e reorganizou serviços e antigas instalações. Em 1949, assumiu os encargos financeiros, administrando-a de maneira compartilhada. No ano seguinte, encampou definitivamente a empresa, que recebeu o nome de Estrada de Ferro Leopoldina.

O declínio das plantações de café e conseqüente empobrecimento das zonas atravessadas pela ferrovia levaram, em pouco tempo à sua desativação.

KATIA AUVRAY



Funcionários da São Paulo Railway realizam trabalho de emenda de cabos



4024-4114

CASA DO

PERFIS E ESQUÁDRIAS EM GERAL

- Box para banheiro
- Portas sanfonadas
- Vitrines
- Balcões
- Tela Mosquiteira
- Fechamento de pia
- Portas para sauna
- Esquadrias em geral

Rua José Rodrigues de Moraes nº 519
Jd. São José - Itu
Telefax (11) 4022.5531

mesas toalhas
pratos copos
talheres

Casa de Aluguel e Eventos

Buffet
Coquetéis
Almoços
Jantares

Rua Dr. José de Paula Leite de Barros nº 191
Centro - Itu/SP
Fone (11) 4013-1501

INDÚSTRIA E COMÉRCIO DE TRATAMENTO DE MADEIRAS LTDA.

Avenida Engº Gianni Palenga nº 191 - Parque Industrial - Itu/SP
Fone: (11) 4024-2611 - Fax: (11) 4023-0269
www.icotema.com.br / icotema@zaz.com.br

Marcas de qualidade para um mercado exigente

Sítio Santa Matilde Santa Cruz

Novo século

O século 20 consolidou o casamento entre a produção cafeeira e as ferrovias



O café foi responsável pelo desenvolvimento das estradas de Ferro em São Paulo

ram decorrência natural das exportações agrícolas. Foi a partir de meados do século 20 que as ferrovias paulistas formaram uma verdadeira rede de captação do café, em direção ao Porto de Santos. Serviam de ramais de captação de cargas para as grandes e médias companhias, as Estrada de Ferro Sorocabana, Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, Companhia Paulista de Estradas de Ferro, Estrada de Ferro Araraquara e a São Paulo Railway, que até a década de 1930 era a única ligação ferroviária do planalto paulista ao Porto de Santos. O alto preço do carvão começou a preocupar as administrações das ferrovias nacionais. O aumento da produção cafeeira exigia maior quantidade de combustível, que não podia mais vir nos mesmos navios que buscavam produtos de exportação brasileiros. Tornou-se necessário contratar navios especialmente para transportá-lo.

A deflagração da I Guerra Mundial piorou ainda mais o quadro, pois o carvão era necessário ao esforço de guerra, além da redução do número de navios mercantes. A solução foi substituir o carvão pela lenha – até então abundante no País.



Estação da Estrada de Ferro Paulista, em Rio Claro/SP, inaugurada em 1876

As primeiras décadas do século 20 trouxeram grandes dificuldades, especialmente para os setores exportadores, como a cafeeira paulista, mergulhada em uma crise de superprodução. O Estado interveio a seu favor pelo "Convênio de Taubaté", em 1906, além de retomar a alternativa da imigração e da colonização a partir do ano seguinte.

As grandes cidades foram remodeladas. O Rio de Janeiro – capital da República – passou por um vigoroso processo de saneamento e urbanização, e, em São Paulo, foi incentivada a imigração japonesa. Diversos núcleos coloniais foram criados nas regiões sul e sudeste, tudo para atrair capitais e mão-de-obra para o País.

Em São Paulo, as estradas de ferro fo-

A longo prazo, a medida promoveu um desastre ambiental. Os progressivos desmatamentos obrigavam as ferrovias a buscar a lenha em pontos cada vez mais distantes, encarecendo o custo do combustível e mobilizando material rodante para seu transporte.

Para complicar a situação, o poder calorífico da lenha era menor que o do carvão, exigindo maior volume de combustível para a mesma demanda. A criação de Hortos Florestais, como o criado pela Companhia Paulista em Rio Claro, não resolveu o problema, que só foi superado anos mais tarde com o uso da tração elétrica e, posteriormente, com as locomotivas a diesel – chegadas em 1939 – para a Central do Brasil e a E. F. Santos-Jundiaí.

O crack da Bolsa de Valores de Nova York, em 1929 e a grave crise econômica que afetou o mundo nos anos seguintes, abalou profundamente a cultura cafeeira. A brutal contração da demanda resultou numa enorme superprodução de café, que era queimado pelo governo em fogueiras, para que seu preço fosse mantido. Para evitar a falência, grande parte dos fazendeiros abandonaram a produção e diversificaram suas culturas.

Em 1957 foi criada a Rede Ferroviária Federal S. A., que congregou no início, 18 estradas de ferro que serviam quatro das cinco regiões brasileiras, estendendo-se do Maranhão ao Rio Grande do Sul e do Rio de Janeiro a Mato Grosso. A R. F. F. S. A. interligou também com a Bolívia, Argentina e Uruguai.

Em 1971, todas as ferrovias pertencentes ao Estado de São Paulo, inclusive a Companhia Paulista, foram unidas numa única companhia, a Ferrovia Paulista S.A. - FEPASA. A crise do petróleo de 1973, quando a OPEP aplicou brutal aumento no



Trem Bandeirantes, da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro



Locomotivas a diesel substituíram as antigas, movidas a vapor

preço desse insumo e ameaçou boicotar o seu fornecimento conforme seus humores políticos, alertou o País para os riscos da dependência de combustíveis importados.

Após 1985, o preço do petróleo abaxou e se estabilizou no mercado internacional, desmotivando ainda mais o uso da tração elétrica nas ferrovias brasileiras.

Durante o governo Quéricia (1987-1991) houve uma tentativa para se revitalizar o transporte de passageiros a

longa distância, o que incluiu a reforma de diversos carros e implantação de novos horários de trens de passageiros. Apesar dos esforços, a mudança no panorama político mundial com a derrocada do comunismo e a vitória da globalização no final dos anos 80 inverteu a tendência à estatização que se verificava no Brasil desde a década de 50. A nova conjuntura dos anos 90 propunha a privatização da maioria das companhias estatais, incluindo a FEPASA. O enorme grau de endividamento do Banco do Estado de São Paulo - BA-

NESPA - em 95 forçou o novo governo do Estado de São Paulo, recém empossado, a entregar parte de seu patrimônio ao Governo Federal para evitar sua falência. A FEPASA foi então transferida para a RFFSA, recebendo então o nome de Malha Paulista.

KATIA AUVRAY



CAVIFER
FERRO E AÇO

- Ferragens sob medida
- Vergalhões
- Malhas POP
- Pregos e arames

Preço - Qualidade - Confiança
Tels.: 4023-3107 - 4022-6211 - 4022-2836
Av. das Araras, 151 - Jd. Paraíso I - vendas@caviferdeitu.com.br

FAZENDA CAPOAVA
Turismo com estilo brasileiro.

Escritório/Reservas
Fone (55 11) 4023-0903
reservas@fazendacapoava.com.br
www.fazendacapoava.com.br

Fazenda - Bairro Pedregulho
Fone (55 11) 4897-9939 / 4027-4030

ITUPETRO

- Óleo Diesel • Querosene
- Óleo Combustível para caldeiras e fornos
- Instalação de equipamentos em comodato
- Revendedor Shell

Rua Aquilino Limongi nº 439 - Jd. Mayard - Itu/SP
Tel.: (11) 4023.1300 - Fax: (11) 4022.3660 - Central de Atendimento Tel.: 0800-111-182

Romântica e eficiente

Com ampla rede de trilhos, a Paulista atendia à região central do Estado

Em dezembro de 1867, um grupo de fazendeiros e negociantes de café reuniu-se com o conselheiro Joaquim Saldanha Marinho, presidente da província de São Paulo, e decidiu criar a Companhia Paulista de Estrada de Ferro. Fundada em 1868 pelo Decreto Imperial número 4.238, ligava, numa primeira etapa, Jundiá a Campinas. Cinco anos se passaram para que o trem inaugural chegasse lá, com festas e bandas. Em pouco tempo o desenvolvimento da cultura cafeeira possibilitou a expansão de seus trilhos rumo ao interior paulista: Rio Claro, Limeira, Santa Bárbara, Cordeirópolis (Cordeiro), Araras, Leme, Pirassununga, Porto Ferreira e Descalvado, já em 1880.

O incentivo à substituição do escravo pela mão-de-obra assalariada, permitiu a São Paulo sofrer menos do que as outras províncias brasileiras, a crise provocada pela abolição. Enquanto os barões do café do Vale do Paraíba sofriam os revezes do movimento anti-escravagista, os paulistas do Oeste produziam com braços livres de imigrantes italianos - que deram início ao surgimento da classe média nas cidades do interior.

Além disso, a Companhia Paulista incorporou diversas ferrovias menores, criando uma ampla rede que atendia à região central do Estado de São Paulo, destacando-se a E.F. Douradense e E.F. São Paulo-Goyaz. Também operava em conjunto com outras ferrovias como a Companhia

Mogiana de Estradas de Ferro, em Campinas, e E.F. Noroeste do Brasil, em Bauru. A exemplo de outras ferrovias, essa última também teve grande importância no povoamento na região noroeste do Estado de São Paulo e do Estado do Mato Grosso. Os trilhos da Noroeste atingiram a cidade de Pon-



Saldanha Marinho, então presidente da província de São Paulo, possibilitou a criação da Paulista



Imponente locomotiva da Companhia Paulista

ta Porã na década de 20, às margens do rio Paraguai. Anos mais tarde, iria se ligar a uma ferrovia boliviana, proporcionando transporte ferroviário transcontinental.

Foi a Paulista a primeira ferrovia a eletrificar suas linhas, ainda na década de 20 - num trabalho do engenheiro Francisco de Monlevade. A implantação de um sistema tão sofisticado exigia, além da compra e instalação de equipamentos, o treinamento de maquinistas e empregados. Passados 30 anos da sua implantação, em 1954, o sistema atingiu sua extensão máxima, alcançando Cabrália Paulista, na linha de Bauru.

Era possível acertar o relógio com a passagem de seus trens que nunca atrasavam. O famoso monograma entrelaçado - "C" e "P" - símbolo emprestado do Conde de Pinhal, de São Carlos - era saudado com alegria por todos que utilizavam os trens de luxo azuis, com carros *Pullman Standard*, e as locomotivas elétricas, em especial a imponente V-8. O apelido surgiu devido a semelhança do formato do friso que se alargava nas regiões frontais para acomodar o logotipo, que lembrava um decote feminino da década de 40, conhecido como V-8. Na ocasião, 22 unidades foram adquiridas e o modelo se transformou em símbolo das ferrovias brasileiras.

Em 1946 o governo da URSS encomendou 20 das mais poderosas locomotivas elétricas construídas pela General Electric americana. Quando as máquinas ficaram prontas, em 1948, os antigos aliados já não mais se entendiam e o governo americano cancelou a exportação. As máquinas foram oferecidas como negócio de ocasião a diversas ferrovias americanas e também para a Paulista, que as adquiriu. A chegada das "Russas" e a extensão da eletrificação, marcaram o auge do programa de eletrificação da Companhia Paulista, quase 30 anos após sua inauguração.

A partir de então começou uma lenta decadência que culminou com o sucateamento do sistema no início do ano 2000.

A primeira causa do declínio foi a che-



Vagão de inspeção e funcionários responsáveis pelo trabalho

gada das locomotivas diesel-elétricas à Companhia Paulista, além da opção pelo rodoviário feita pelo governo Juscelino Kubitschek (1956-1960). A ameaça rodoviária já vinha desde os anos 20. O País tinha evoluído muito em termos industriais desde então: já possuía refinarias de petróleo e siderúrgicas no final dos anos 1940. Foram promulgados incentivos fiscais para a instalação de montadoras, pesados investimentos em infra-estrutura para sua operação e construída uma enorme rede de rodovias com investimentos a fundo perdido, quase que totalmente custeada pelo governo. Por outro lado, os investimentos nas ferrovias minguaram.

Outro fator que contribuiu para o seu sucateamento, foi o subsídio do governo para as companhias de transportes, que na época não pagavam nada para transitar enquanto as ferrovias gastavam para desapropriar o terreno, construir a linha e mantê-la. Para complicar ainda mais a situação, a segunda metade da década de 50 foi marcada por uma contínua e acentuada elevação da taxa de inflação, decorrente dos enormes gastos públicos do governo Kubitschek. Na época ainda não havia correção monetária, ferramenta que surgiu para minorar os efeitos da corrosão da



Sofisticado interior do vagão restaurante

moeda somente no final dos anos 60.

Em 1971, a Ferrovia Paulista - FEPASA - absorveu a Companhia Paulista. Em 95, a empresa concluiu que a manutenção da eletrificação era inviável, pois o sistema estava obsoleto. Apesar disso a eletrificação voltou a funcionar em 1996, em caráter precário.

Com a privatização da FEPASA em 99, o novo concessionário - Ferrovias Bandeirantes - FERROBAN - não se interessou em manter a tração elétrica. O sucateamento da rede elétrica se deu em seguida. Um triste final para uma grande conquista.

KATIA ALUVRAY

Cerâmica Nossa Senhora da Candelária

40 anos produzindo com qualidade

Telhas desenvolvidas e testadas para servir o mais exigente mercado

Av. Laroy Starrett s/nº
Bº Rancho Grande - Itu/SP
Fones (11) 4024-3663 e 4024-2527
Fax 4024-2526
e-mail: ceramicacandelaria@terra.com.br

Clínica Ituana

- Radiologia Geral
- Fisioterapia • Medicina do Trabalho
- Ortopedia e Traumatologia
- Assessoria e Exames de Saúde Ocupacional

Dr. Washington C. Matsushigue
Dr. Luiz Carlos da Silva Júnior
Dr. Roberto Silveira Arruda
Dr. Carlos A. Camargo
Dr. Roberto Cassani

ATENDIMENTO E CONVÊNIO

- Apas • Plantel • Geap
- Interclínicas • Ituclicínicas
- JP • Sind. Com. Varejista
- Cassi • Fusex • Cabesp • Sinam
- Unimed • Assitalia • Cemil
- Saúde Bradesco • Marítima Saúde

Rua Joaquim Borges nº 399 - Itu - SP
Fones (11) 4022.2624 / 4022.8720 / 4023.5162

Sistemas para conversão de combustíveis

- Gasolina para álcool
- Gasolina / Álcool para gás natural

Redutor para gás Cilindros Turbinas Pastilhas de Freios Escapamentos

LORENZON 53 Anos 1958-2011

Pra você, tudo de bom!

Av. Dr. Octaviano Pereira Mendes nº 1243/1253/1265 - Telefax: (11) 4023.0605 - Itu/SP - e-mail: adm@grupolorenzon.com.br

PROTELY
SISTEMA DE SEGURANÇA

Alarmes Monitorados 24h

4024-4114

Ferrovias do Diabo

A Madeira-Mamoré foi o fracasso mais retumbante da história ferroviária brasileira



Fotos: Livro Lembranças do Trem de Ferro - P. M. Baroli

Construção da ferrovia Madeira-Mamoré

Razões de ordem estratégica, desejo de enriquecer e delírios ufanistas, levaram milhares de pessoas a entregarem suas vidas em busca do "Eldorado". A construção da ferrovia Madeira-Mamoré atraiu, além de capital nacional, empresas americanas e inglesas que acreditavam num futuro próspero em pleno coração da floresta Amazônica. Gigantescas somas de recursos governamentais nacionais, estrangeiros e privados foram injetados no empreendimento que ruiu fragorosamente, deixando como saldo mortes, dívidas e reputações destruídas.

A Estrada de Ferro Madeira Mamoré é uma das menos conhecidas ferrovias nacionais, cercada por lendas que envolvem homens corajosos que levaram o progresso a uma região até então inexplorada. O empreendimento ganhou expressões como "Ferrovia Amaldiçoada", "Estrada dos trilhos de ouro", "Estrada onde morreu uma pessoa para cada dormente colocado" e, por último, "A Ferrovia do Diabo".

Em 1846, 21 anos após a Bolívia ter se tornado um país independente,



As frequentes chuvas provocavam perigosos deslizamentos de terra

o engenheiro José Augustin Palacios retomou um antigo sonho para viabilizar a idéia de ligar seu país ao Atlântico, através do Amazonas. O desenvolvimento econômico da Bolívia arrastava-se há anos, devido às dificuldades para exportar e importar produtos.

Antes de se tornarem independentes, Bolívia e Peru compunham o território de Charcas ou Alto Peru. Após a separação, os caminhos que levavam ao mar ficaram em território peruano, atingidos através do

lago Titicaca, em embarcações, ou contornando-o por uma estrada de terra até Puno, onde desciam as vertentes dos Andes para atingir os portos. Toda a parte terrestre era feita em lombos de mulas, o que inviabilizava o transporte de cargas grandes e pesadas.

Embora o território boliviano chegasse até o mar era difícil construir um porto próprio devido às dificuldades da travessia do deserto de Atacama. A comunicação da Bolívia com a Europa e costa atlân-



Trabalhadores da construção da ferrovia utilizavam acampamentos precários



Trecho da ferrovia Madeira-Mamoré em Porto Velho (RO)

tica dos Estados Unidos também encarecia os produtos. Não havia naquela época o Canal do Panamá, e os navios contornavam o extremo Sul do continente pelo estreito de Magalhães.

As dificuldades - internas e externas - para as exportações seriam atenuadas solucionando-se as questões relativas ao transporte.

Teoricamente era mais fácil descer para a planície oriental e atingir os rios navegáveis, afluentes do Amazonas ou do Prata, saindo no Atlântico. O interior da Bolívia se ligaria ao oceano em Belém do

Pará, pelos rios Mamoré e Beni, afluentes do Madeira.

O problema eram as cachoeiras, corredeiras e saltos do Madeira. Palacios fez a viagem e publicou um relatório no qual dizia que tudo seria facilmente resolvido, contornado-se as cachoeiras através de uma estrada. É claro que, despencando rio abaixo em embarcações leves e sem carga, o engenheiro pouco deve ter visto das margens. Ainda assim, afirmou que não havia pântanos e que seria fácil construir a obra.

Poucos anos depois, brasileiros, ame-

ricanos e franceses se dedicaram a estudar as cachoeiras e solucionar a perigosa navegação naquele trecho. Foi Quentin Quevedo, general boliviano, quem teve, em 1861, a idéia de canalizar o rio no trecho perigoso e construir uma estrada de ferro, paralelamente a ele, que fizesse a ligação entre os rios Madeira e Mamoré. A necessidade de resolver o problema da navegação no Madeira era reconhecida tanto por bolivianos, quanto por brasileiros e estrangeiros, e, naquela época, já se construíam estradas de ferro no Brasil.

A Guerra do Paraguai demonstrou

PROTELT
SISTEMAS DE SEGURANÇA
9 ANOS
Alarques Monitorados 24h
4024-4114

Um novo conceito para a sua Saúde.



- ✓ Avaliação Física, postural e nutricional
- ✓ RPG
- ✓ Iso-Stretching
- ✓ Hidroginástica
- ✓ Hidroterapia
- ✓ Personal-trainer
- ✓ Fisioterapia estética



Rua Floriano Peixoto, 1495
Tel.: 11 4013-4446.

Cerâmica Artesanal SÃO CAMILO

Massas Cerâmicas para Artesanatos

Pó para Quadras Esportivas



www.scamilo.com.br
sacamilo@uol.com.br

Rod. do Açúcar Km 27 - Bairro Itaim - Fone (11) 4022-2579
Entrada - Estrada Municipal do Jacuhú s/nº - Itu - SP

Abra seu portão com **QUALIDADE...**
e feche um bom negócio para a **SEGURANÇA** de sua família



Linha residencial e industrial



Agora você pode "acionar" também a equipe técnica da Boff Portões para assessorá-lo na hora de optar pelo melhor tipo de portão para sua residência ou empresa.



O seu portão definitivo

Os portões Boff são projetados e executados sob encomenda na medida das necessidades de sua residência ou empresa. Garantia de 5 anos e assistência técnica permanente

Rua Dom Manuel da Silveira D'Elboux nº 276 e 324 - Novo Itu - Itu/SP
Fone/Fax (11) 4023-2814 / 4023-3077
boffportoes@terra.com.br

mais uma vez a necessidade de se interligar o Mato Grosso, que se mantinha isolado do resto do País. Assinado pelo Imperador D. Pedro II, surgiu o Tratado de Amizade, Limites, Navegação, Comércio e Extradicação, em 27 de março de 1867, com a Bolívia. Os custos do empreendimento eram elevados e a Bolívia tratou de conseguir empréstimos junto aos países estrangeiros.

A idéia de canalizar o rio foi posta de lado e permaneceu o projeto da construção da ferrovia em território brasileiro. Foi criada a *Madeira and Mamoré Railway Co. Ltda.*

No dia 6 de julho de 1872, um grupo de 25 engenheiros ingleses chegou a Santo Antonio, na ocasião, apenas um ponto de parada dos que subiam e desciam as cachoeiras. As dificuldades começaram a surgir: isolamento do mundo, insalubridade da região, falta de mão-de-obra e perda de equipamentos pesados e caros, arrastados pelas corredeiras. As doenças grassavam: febres, malária, varíola além dos ataques indígenas. A corrupção e os imprevistos topográficos requeriam cada vez mais capitais. Também se constatou que a extensão a ser percorrida pela ferrovia era muito maior do que inicialmente se supôs. Os colonos europeus desertaram e os técnicos estavam contaminados pela peste, dois anos antes do prazo final da entrega da ferrovia.

O governo brasileiro e diversas firmas estrangeiras entraram com os recursos necessários e as obras prosseguiram. Trabalhadores de todas as nacionalidades fizeram parte de sua história. Não se sabe ao certo, quantos homens morreram ao longo de sua construção, nem o tamanho das dificuldades que encontraram.

Em 1º de agosto de 1912, inaugurou-se o último trecho da Madeira-Mamoré, em Guajará-Mirim, acompanhado do escândalo provocado pelos relatórios de irregularidades na gestão do dinheiro.

A crise da borracha ocorrida no



Com trecho já em funcionamento, a ferrovia atravessava a selva Amazônica

mesmo ano teve sérias conseqüências para a estrada de ferro que então levava o produto de Guajará-Mirim a Porto Velho. A incrível conclusão era que os lucros obtidos com a venda do produto eram consumidos nos fretes ferroviários. Os produtores resolveram não embarcar a borracha e ignoraram a estrada de ferro. Os fretes não diminuíram e os produtores resolveram destruir a ferrovia, chegando a danificá-la. Os valor do frete caiu e acalmou os ânimos.

Nos anos seguintes, as companhias estrangeiras pressionavam para receber a conta devida pelas obras. Paixões políticas se desencadearam. Durante os anos da Primeira Grande Guerra, os países europeus cancelaram os empréstimos, o que piorou a situação da ferrovia.

Em 1943, o Governo brasileiro criou, entre outros, o território federal de Rondônia e toda a estrada de ferro Madeira-Mamoré ficava dentro desse território, bem como Santo Antonio, então uma cidade, e Porto Velho. Os territórios seriam livremente administrados por governadores nomeados pelo Presidente da República. Novas tecnologias chegaram, trazendo a rodovia Cuiabá-Porto Velho, além de



A ferrovia atendeu a demanda por exportação de borracha

outras, interligando diversos Estados brasileiros.

Em 1971, a ferrovia foi desativada e trilhos, máquinas e instrumentos, vendidos como sucata para a Siderúrgica Anhangüera, em Guarulhos (SP).

Em dez de julho de 1972, o que restava da Madeira-Mamoré foi desativado oficialmente. O apito do trem que percorria 339 quilômetros e ligava a capital do território de Rondônia a Guajará-Mirim, na fronteira com a Bolívia, silenciou. Cinco anos depois, foi criada em São Paulo Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF). Posteriormente a ferrovia foi tombada como patrimônio histórico e um trecho reativado com objetivos turísticos.

KATIA AUVRAY

Capital Ituano

A força econômica de Itu (SP) fez nascer, no final do século 19, a Cia Estrada de Ferro Ytuana

Um dia antes da realização da Convenção Republicana de Itu foi inaugurada na cidade a Estrada de Ferro Ytuana, com "Y" mesmo, conforme era escrito na época. Os ituanos envolvidos com a organização da estrada buscavam uma forma mais viável de ligar Itu à capital da província, no que se refere ao tempo e à segurança.

Naquela época, por meio da *Estrada de Ferro São Paulo Railway*, Jundiá estava ligada à província. Portanto, entre Itu e São Paulo, existiam duas possibilidades de comunicação: pela estrada que passava por Parnaíba e pela então chamada de estrada nova passando por Jundiá.

Como Itu possuía extensas áreas cultivadas e também estava se desenvolvendo no setor industrial através da Fábrica de Tecidos São Luís, inaugurada em 1869, os principais capitalistas, fazendeiros, comerciantes e industriais da cidade vislumbraram a necessidade de organizar uma companhia que se encarregasse de construir uma estrada de ferro.

Eles sabiam que assim poderiam ligar Itu a Jundiá e chegar a São Paulo e ao litoral paulista, por meio da *São Paulo Railway*, transportando bens de produção

e de consumo. Essa ferrovia iria, sem dúvida, facilitar os transportes de mercadorias importadas e a exportação da produção local e da região, que ainda eram realizadas por meio de tropas de animais e carros de boi, enfrentando caminhos quase intransitáveis.

Exemplo dessas dificuldades foi o transporte do maquinário da Fábrica de Tecidos São Luís. Pesando 75 mil quilos, seu transporte foi efetuado em carros de boi, de Jundiá a Itu.

A companhia

Para colocar em prática a idéia de José Elias Pacheco Jordão e fundar a Companhia Ytuana de Estrada de Ferro, no dia 20 de janeiro de 1870, na sala da Câmara Municipal de Itu, reuniram-se empreendedores locais e de cidades vizinhas que seriam beneficiadas pela ferrovia, a fim de levantar recursos através de doações para que a construção fosse possível.

A reunião contou com a

presença do presidente da Província, Antonio Candido da Rocha. Os sorocabanos, representados pelo industrial húngaro Luiz Matheus Maylasky, sugeriram que a linha fosse prolongada até Sorocaba. Como a sugestão não foi aceita, Maylasky retirou-se da sala e organizou, em fevereiro do mesmo ano, a Companhia Sorocabana.



Inauguração da Estrada de Ferro Ytuana foi retratada em azulejos que se encontram no Museu Republicano de Itu



Fachada da estação inicial da Estrada de Ferro União Sorocabana Ytuana em São Paulo

PROTELY
SISTEMA DE SEGURANÇA
Alarmes Monitorados 24h
4024-4114

COOPERATIVA AGRÍCOLA MISTA DE ITU

Adubos
Rações
Medicamentos Veterinários
Ferramentas Agrícolas
Sal Mineral
Sementes
Arreios e Selas

Fones (11) 4023-0397 compras
4023-0396 / 4023-0389 escritório
Fone/Fax 4023-1462 contábil

Rua 7 de Setembro nº 284, 308 e 316 - Itu/SP

DROGARIAS **FARMAIS** CONVENÇÃO

Rua 7 de Setembro nº 35
Centro - Itu/SP

ENTREGA GRATUITA
4022.2960

Rua 7 de Setembro nº 133
Centro - Itu/SP
Fones: 4023.0132 / 4022.0680

DROGARIA CONVENÇÃO
SIMBOLO DE CONFIANÇA

PESQUEIRO Pousada MAEDA
ITU - SP

Pesca, Hospedagem e Refeições com variedade e a qualidade que você e sua família merecem!

Muitas opções de lazer:
Piscinas - Tobaáguas
Teleférico - Pedalinho
Playground - Trenzinho
Bóias e Jet Skys Infantis
Quadríciclo - Mini-Shopping
Passeios a Cavalos, Boi e Charrete.

Exposição de Práticas Agrícolas
VENHA CONHECER !!!

Pesqueiro (11) 4024-3050
4024-1409

Pousada (11) 4024-6633

Site: www.pesqueiromaeda.com.br - E-mail: maeda@pesqueiromaeda.com.br

Os principais fundadores da Companhia Ituana foram os irmãos José Elias Pacheco Jordão, Francisco de Assis Pacheco, João Baptista Pacheco Jordão, Francisca Emilia Pacheco Jordão e Joaquim Elias Pacheco Jordão; Francisco Pereira Mendes; Luís Antonio de Anhaia; Francisco de Paula Souza; Antonio de Queiroz Telles Junior; João Tibiriçá Piratininga; Bento Dias de Almeida Prado; Francisco Paula Leite de Barros; Antonio Corrêa Pacheco e Silva; Maria Antonia Tibiriçá; Diogo Antonio de Barros; Francisco Emílio da Fonseca Pacheco.

Organizada a Companhia, os fundadores adquiriram ações em quantia superior a 1.000 contos. Uma lei provincial de março de 1870 autorizou o Governo a gastar até 40 contos de réis com o levantamento da planta definitiva e orçamento para a construção de uma estrada de ferro ligando Jundiá a Itu. A mesma lei autorizava a garantia de juros de 7% para a construção da ferrovia até o capital de 2.500 contos de réis.

Os irmãos Francisco de Assis Pacheco e José Elias Pacheco Jordão dirigiram os trabalhos da comissão que elaborou os estatutos da Companhia Ytuana, discutidos e aprovados em assembléia geral em junho de 1870, pelos demais fundadores. Os estatutos também foram aprovados pelo Governo Imperial.

Tomando por base a lei provincial de março de 1870, o Governo concedeu à Companhia, por contrato, o privilégio por 90 anos para a construção, uso e custeio da ferrovia de Itu a Jundiá, e zona de 31 quilômetros para cada lado do eixo. Foi fixado que, durante os cinco primeiros anos, poderiam ser transportados gratuitamente mil imigrantes por ano.

Obras

As obras da Estrada de Ferro Ytuana começaram em novembro de 1870. Houve solenidade com a presença do presidente da Província e foi batida a primeira estaca para os ser-



Locomotiva da Companhia União Sorocabana Ytuana



Detalhe de identificação da Companhia União Sorocabana Ytuana em baú de bagagem

viços que ficaram sob direção do engenheiro Aristides Galvão de Queiroz. As obras foram iniciadas em Salto, à época, Salto de Itu. Em maio de 1872, a Companhia obteve autorização para construir um ramal para Constituição (atual município de Piracicaba) por Capivari, e outro de Capivari para Tietê.

Essa autorização não importava concessão de privilégio e nem de garantia de juros. Os direitos de terceiros também não seriam prejudicados com isso.

Inauguração

Aproximadamente dois anos e meio depois do início das obras, em 17 de abril de 1873, era inaugurado o trecho inicial - com 67 quilômetros e meio de extensão - da Estrada de Ferro Ytuana, a partir da estação de Jundiá, sendo percorrido por um trem inaugural.

Nesse trem estava o presidente da província de São Paulo, João Theodoro

Xavier, além de outras autoridades e diretores da nova ferrovia. A recepção na estação de Itu foi calorosa - com direito a banda de música Euterpe Commercial - sendo retratada em painel de azulejos que se encontra assentado nas paredes do saguão do Museu Republicano Convenção de Itu/MP.

Para comemorar, um recinto da estação de cargas foi adornado para recepcionar o público. Uma mesa em formato de "x", com 250 talheres, frutas, doces e bebidas foi preparada. No centro, para enfeitar e combinar com o motivo da festa, havia uma locomotiva feita de coco,

com um vagão semelhante, cheio de frutas de Itu.

Não foi apenas a recepção animada que marcou a inauguração do trecho inicial da Estrada de Ferro Ytuana. Há registro em jornal da época sobre a realização de festividades nos três dias que se seguiram à inauguração. Baile, espetáculos apresentados por Companhia Dramática da capital, queima de fogos de artifício e outro grande baile, no dia 20.

Em 1876, foram entregues 46 quilômetros até Capivari e, em fevereiro de 1879, mais 46 quilômetros até Piracicaba. Em novembro de 1883, a Companhia conseguiu a concessão para o prolongamento de sua linha de Piracicaba a São Pedro.

Navegação

Poucos anos depois, a Companhia Ytuana resolveu adquirir a navegação nos rios Piracicaba e Tietê e planejou a linha férrea de Porto Martins a São Manoel de Botucatu.

Desta forma, a Companhia Ytuana de Estrada de Ferro se preparava - mesmo que insuficientemente - para conquistar a zona de São Manoel e Agudos. Adquiriu, na mesma época, a linha férrea do Engenho Central de Piracicaba.

No rio Piracicaba, a navegação

iria desde o canal torto - ponto extremo da via férrea do Engenho Central - até sua foz no rio Tietê. Já a navegação no Tietê, se prolongaria até ao Salto do Avanhandava.

Com 41 quilômetros, a linha férrea de Porto Martins a São Manoel foi aberta em 1888. Com ela, a extensão total das linhas da Companhia Ytuana passou a ser de 220 quilômetros.

Fusão

Em 1892, ocorreu a fusão da Companhia Ytuana com a Companhia Sorocabana de Estradas de Ferro, dando origem a Companhia União Sorocabana Ytuana. O trecho ligando Itu a Mairinque foi construído, fazendo com que Itu tivesse comunicação com São Paulo por Jundiá e também por Mairinque.

Em 1903, com a crise financeira que ficou conhecida como "encilhamento", a União Sorocabana Ytuana entrou em regime de liquidação forçada. Em novembro do ano seguinte, entre-



Francisco de Assis Pacheco foi um dos fundadores da Companhia Ytuana de Estrada de Ferro

Movimento do café nos anos de 1903 e 1904 na Estação de Itu

ESTACIONES	1903		1904	
	Peso em Milogramas	RECEITA	Peso em Milogramas	RECEITA
Agudos	1.000.000	10.000.000	1.000.000	10.000.000
Alambari	500.000	5.000.000	500.000	5.000.000
Andaraí	2.000.000	20.000.000	2.000.000	20.000.000
Arçê	1.000.000	10.000.000	1.000.000	10.000.000
Barrão	500.000	5.000.000	500.000	5.000.000
Bauritz	1.000.000	10.000.000	1.000.000	10.000.000
Boituva	500.000	5.000.000	500.000	5.000.000
Capivari	1.000.000	10.000.000	1.000.000	10.000.000
Constituição	500.000	5.000.000	500.000	5.000.000
Cordeiro	1.000.000	10.000.000	1.000.000	10.000.000
Itu	2.000.000	20.000.000	2.000.000	20.000.000
Jundiá	1.000.000	10.000.000	1.000.000	10.000.000
Mairinque	500.000	5.000.000	500.000	5.000.000
Porto Martins	1.000.000	10.000.000	1.000.000	10.000.000
São Manoel	500.000	5.000.000	500.000	5.000.000
São Pedro	1.000.000	10.000.000	1.000.000	10.000.000
Sorocaba	2.000.000	20.000.000	2.000.000	20.000.000
Tietê	1.000.000	10.000.000	1.000.000	10.000.000
União	500.000	5.000.000	500.000	5.000.000
Ytuana	1.000.000	10.000.000	1.000.000	10.000.000

gou seu acervo ao Governo Federal. Por 3.250.000 libras esterlinas, o Governo do Estado de São Paulo adquiriu a ferrovia em 1905 e deu-lhe o nome de Estrada de Ferro Sorocabana, mantida até outubro de 1971. Nesse ano foi criada a Ferrovia Paulista S/A (Fepasa), a partir da fusão de cinco estradas de ferro de propriedade do Governo do Estado de São Paulo.

ANGÉLICA ESTRADA

Sorocabana trilhou caminhos difíceis

Desde o início, a existência da Sorocabana foi marcada por dificuldades financeiras



A primeira diretoria da Sorocabana. No detalhe, Luiz Maylasky, fundador da Companhia



Repr. Tucano, acervo Museu de Estrada de Ferro Sorocabana / Arquivo Fredério de A. P. B. (da telha)

Descontente com o resultado da reunião ocorrida em Itu, em janeiro de 1870, para fundar a Companhia Ytuana de Estrada de Ferro, o húngaro Luiz Matheus Maylasky empenhou-se em criar a Companhia Sorocabana. Os sorocabanos queriam que a via férrea planejada pelos ituanos, ligando Jundiá a Itu, fosse estendida a Sorocaba.

Com o pedido negado, Maylasky

reuniu em Sorocaba um grupo de fazendeiros e comerciantes e fundou, em 2 de fevereiro de 1870, a Companhia Sorocabana de Estrada de Ferro, que ligaria Sorocaba a São Paulo. Para construí-la, foram vendidas aproximadamente 4 mil ações.

O governo provincial autorizou a construção, custeio e gozo de uma via férrea da Fábrica de São João do Ipanema a São Paulo, passando por Sorocaba e São Roque. Os estatutos da Companhia foram aprovados em 1871, por decreto do Imperador autorizando o funcionamento.

Os trabalhos de construção da Sorocabana tiveram início em junho de 1872. O presidente da província João Teodoro Xavier de Matos esteve presente, em março de 1874, quando foram percorridos os primeiros cinco quilômetros de linha. Em julho do ano seguinte, houve a corrida do trem inaugural, puxado pela locomotiva Ipanema, onde viajaram Maylasky e outros diretores da Sorocabana.

D. Pedro II esteve em Sorocaba, em julho de 1875, a fim de conhecer a ferrovia. Ele viajou em carro aberto à frente da locomotiva, elogiou a obra e visitou os locais considerados mais importantes. A linha foi aberta ao público, mas a Companhia se viu endividada devido ao alto cus-



Fachada Estação Sorocabana em Itu, onde atualmente funciona o Saac

to das obras. Essas dívidas foram pagas por meio de empréstimos.

Finanças

Isso não abalou Maylasky e, no final do mesmo ano, quando foi inaugurado o trecho entre Sorocaba e Ipanema, ele revelou que pretendia levar a ferrovia até as divisas da província. A Sorocabana teve, nos anos seguintes, mais problemas financeiros, principalmente em função da crise no setor algodoeiro.

O fundador da Sorocabana não se intimidou com os protestos dos acionistas e



Títulos foram vendidos para a implantação da Sorocabana

defendeu a idéia de ampliar a linha. Mas, em 1880, o governo imperial que era o principal credor da Companhia, sugeriu que sua administração fosse transferida para o Rio de Janeiro, podendo assim fiscalizá-la melhor. Maylasky considerou essa proposta como uma mostra de desconfiança à sua atuação e ameaçou pedir demissão.

Os acionistas apoiaram a transferência e ele foi afastado da direção. Desde 1873, Maylasky era alvo de acusações de corrupção, tendo respondido, inclusive, a um processo por estelionato. Mais tarde, no jornal A Gazeta Mercantil, ele negou seu envolvimento no caso.

Com a saída de Maylasky, o banqueiro Francisco de Paula Mayrink passou a presidir a Sorocabana. Comprovou a existência de irregularidades na contabilidade e desfalque de títulos e ações. Mayrink conseguiu cobrir os rombos e retomou os investimentos em infra-estrutura. Prolongou as linhas nas direções Sul e Oeste de São Paulo e depois de um ano como presi-

dente, obteve a concessão para construir um ramal para o litoral, fora da zona de privilégio da São Paulo Railway.

Ainda em sua gestão, no ano de 1892, encampou a Ytuana dando origem à Companhia União Sorocabana Ytuana. No entanto, a Ytuana estava praticamente falida, acarretando mais problemas. Devido a essas dificuldades, Mayrink assinou um contrato com o Banco Construtor - do qual ele era criador e diretor - o que o transformava em financiador e empreendedor das obras.

Expansão

A primeira obra era a linha para o litoral e estudos apontaram que a área mais apropriada para essa construção era a fazenda Cangüera, na linguagem indígena quer dizer cemitério. Dois anos mais tarde, o local passou a se chamar Mayrink, numa homenagem ao seu idealizador), localizada junto ao leito do rio Sorocaba, perto da vila de São Roque. Tiveram início as obras de um entroncamento para unir as li-



Construção de túneis na Ferrovia Mayrink - Santos



Construção da Estrada de Ferro Sorocabana

FABRISTOFADOS
Fabrica-se qualquer tipo de sofá ou poltrona sob encomenda

Ponta de estoque de colchões

APOLO PUMA
com até 50% de desconto

Alvenaria
Linha automotiva
Reformas em geral
Bicamas de casal e solteiro

Rua Prof. Luiz Miguel Christofoletti nº 600
Bº São José - Itu/SP - Fone (11) 4022-2704

GENAU

GENAU INDÚSTRIA E COMÉRCIO DE FREIOS LTDA.

Avenida Caetano Ruggieri nº 3400
Vila São José - Itu - SP
Telefax.: (11) 4023-1311

De bem com a vida.

Plaza SHOPPING

Entretenimento, lazer, conveniência, praça de alimentação e 120 lojas da moda.

FUNDACION FERROVIARIAS ESPANOLAS Santa Isabel, 012 Madr



O prédio da Estação de Mairinque foi um dos primeiros edificadas em concreto armado no mundo



Manutenção em locomotivas e vagões, um serviço essencial na Sorocabana

somente a ligação de Itu a Canguera.

Em 1901, o governo precisou intervir novamente na administração da Sorocabana, pois havia irregularidades como o desvio de dormentes (peça onde se assentam e fixam os trilhos), produtos estocados nos armazéns, equipamentos e lenha. Com tanto prejuízo, o interventor Francisco Casemiro Alberto da Costa propôs a venda da Sorocabana.

O governo, no entanto, manteve a Sorocabana, pois os interessados na compra ofereceram valores abaixo do necessário para quitar as dívidas. O diretor da Estrada de Ferro Central do Brasil, Alfredo Maia, passou a ser seu controlador. Maia tinha que proceder a liquidação forçada, mas sem comprometer os serviços de linha.

Em 1904, a Sorocabana foi a leilão. O governo federal a adquiriu, transferindo-a para o Estado. Foi assim que ganhou fôlego e chegou às barrancas dos rios Pardo e Paranapanema, zona que não havia sido explorada.

Nova administração

Após permanecer sob a administração do governo de São Paulo, em 1907, a Sorocabana foi arrendada por um grupo franco-americano que controlava ferrovias no Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. A com-

pra da ferrovia paulista era importante, possibilitando a criação de uma rede ligando as regiões Sul e Sudeste.

O diretor do grupo, o americano Percival Farquhar, fundou no Sul do Brasil, em 1906, a *Brazil Railway Company*, que controlava a Sorocabana, a Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, a Estrada de Ferro do Paraná, a Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina e a *Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer du Brésil*. Também interferiu na administração de outras ferrovias brasileiras. O fato do grupo concentrar mais da metade do sistema ferroviário brasileiro gerava polêmicas. Havia ainda problemas com o tratamento de seus funcionários, que recebiam baixos salários e denunciavam maus tratos e castigos corporais.

Somavam-se a isso as críticas à qualidade dos serviços prestados pelas consorciadas da *Brazil Railway Company*. O não cumprimento do acordo de arrendamento com o governo de São Paulo foi denunciado em 1912 pelo deputado Júlio Prestes. A Primeira Guerra eclodiu e os capitais que financiavam Farquhar se retraíram.

Dois anos depois, foi decretada sua falência nos Estados Unidos. Para tentar salvar as principais ferrovias, os governos de

São Paulo e Rio Grande do Sul interferiram. Em 1919 foi suspensa a concessão para exploração da Sorocabana que Farquhar possuía. A Companhia voltou para o Estado e foi denominada Estrada de Ferro Sorocabana.

Obras

Comandada pelo engenheiro Arlindo Luz, a diretoria da Sorocabana elaborou um programa de recuperação. Entre outros, estavam previstas a realização do ramal para o litoral, a modernização da frota e a construção de nova estação em São Paulo. Durante os anos 20 foi cumprida a maior parte do cronograma. Faltavam a Mayrink-Santos e a atual estação Júlio Prestes.

Em 1922, a Sorocabana atingiu a atual cidade de Presidente Epitácio, na divisa com o Mato Grosso do Sul. Três anos depois, aumentou sua frota em mais de 60%. Em 1926, construiu oficinas de manutenção em Sorocaba, consideradas as maiores da América Latina (podiam reparar 300 locomotivas por ano).

A Sorocabana investiu em melhorias no final dos anos 30. Os carros de madeira foram trocados por unidades metálicas a partir de 1937 e foram inaugurados os expressos Ouro Branco e Ouro Verde, de São

Paulo a Bauru e Assis, respectivamente. O ano de 1938 foi de suma importância, pois marcou a inauguração das maiores obras da Sorocabana: a estação de São Paulo e a tão anunciada Mayrink-Santos.

A obra foi dividida em 43 trechos pela complexidade do traçado e distribuída a 41 empresas diferentes. Um total de 32 túneis, 18 viadutos e 100 muros de arrimo foram construídos em 262 km. Foram necessários 14 anos para a construção da Mayrink-Santos, que contou com mais de 20 mil operários, conforme publica em seu livro, "Pequeno Histórico da Mayrink a Santos", o ferroviário Antônio Francisco Gaspar.

Em função das linhas da Mayrink-Santos - que até hoje é uma das mais importantes vias férreas do País por integrar o chamado corredor de exportação - em 1938, a Sorocabana foi prestigiada com a visita do então Presidente da República, Getúlio Vargas, e do interventor federal em São Paulo, Adhemar de Barros.

Outra obra importante nessa ferrovia

foi a construção da estação de Mairinque, concluída em 1906, assinada pelo arquiteto Víctor Dubugras. Com arquitetura arrojada e moderna, a estação foi um dos primeiros prédios da América Latina e do mundo a utilizar a tecnologia do concreto armado.

Júlio Prestes

Também inaugurado em 1938, o prédio da estação Júlio Prestes ficou durante 12 anos em construção. A Sorocabana possuía uma modesta estação junto à estação da Luz.

O responsável pela construção da nova estação foi o arquiteto Christiano Stockler das Neves. O projeto foi desenhado em 1925 e era o reflexo da formação conservadora do autor trazida da Escola de Arquitetura da Pensilvânia, avesso aos anos de efervescência cultural do pós-Semana de Arte Moderna.

Também em 1927, as obras foram paralisadas. No ano seguinte, foram impostas modificações ao projeto inicial, o que levou Neves a abandonar definitivamente a supervisão das obras. A ala das plataformas e o *concourse* foram entregues ao público em 1930.

Nova paralisação em função dos reflexos trazidos pela Revolução de 1932, retomando as obras em 1936, com as simplificações do projeto inicial a cargo do arquiteto Bruno Simões Magro.

Últimos anos

Essas inaugurações foram representativas, mas no final dos anos 40, a Sorocabana começou a apresentar saldo negativo e a decair. No ano em que completou o centenário, junto com outras ferrovias do Estado, passou a constituir a Ferrovia Paulista S/A (Fepasa). A nova empresa estabeleceu um plano de investimentos, executou parte desse programa, mas não conseguiu reverter o quadro de deteriorização do transporte ferroviário.

A privatização de toda a rede ferroviária brasileira se deu na década de 90; as concessionárias prometiam a modernização do sistema. Desde 1998, as linhas paulistas estão sendo administradas por um consórcio particular, com reaparelhamento de ramais com maior potencial lucrativo.

Itu

Em Itu, a Sorocabana deixou mais do que trilhos e o prédio de sua estação. Segundo o diretor da seccional Itu do Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias da Zona Sorocabana, Oswaldo de Oliveira, 207 dos 230 aposentados e/ou pensionistas atendidos pelo órgão residem em Itu.

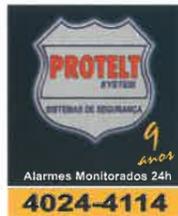
Outra recordação é o Estádio Municipal "Dr. Álvaro de Souza Lima", inaugurado em 1952, pelo então ministro da Viação e Obras Públicas, que emprestou seu nome ao local. Naquela época, o presidente da Associação Atlética Sorocabana era o



Ouro Branco, trem expresso da Sorocabana



Prédio da estação Júlio Prestes, inaugurado em 1938 em São Paulo



Alarmes Monitorados 24h
4024-4114

Cresça sem parar.

English - Español

Crianças • Jovens • Adultos

Travessa do Carmo nº 188 - (11) 4023-0167 - e-mail: pbf.itu@uol.com.br

Polpa & Saúde

Produtos Congelados

DISK-POLPA

4023-3142

Rua Santa Rita (esquina com a Barão do Rio Branco)

Motores Diesel, gasolina e álcool

6X sem juros

Motores à base de troca para sua maior comodidade e rapidez

(11) 4022-4840

RETÍFICA SÃO FRANCISCO DE ITU LTDA
MOTORES DIESEL - GASOLINA - ÁLCOOL

Av. 9 de Julho, 254, Pe. Bento - Itu/SP



Detalhe da fachada da estação da Sorocabana em Sorocaba/SP

ferroviário Manoel Alfredo Ramos, que foi vereador em Itu por duas gestões.

A Associação foi fundada oficialmente em 24 de maio de 1947 pelos funcionários da Sorocabana, mas a primeira equipe de futebol formada por eles chamou-se Ferroviário Futebol Clube e contou com jogadores de qualidade como "Oscarlão Pantera" - pai do ex-goleiro Mão de Onça -, "Mexerica" Lupércio, "Pedrinho Buscapé", entre outros.

Em 1959, a Associação Atlética Sorocabana foi vice-campeã da Terceira Divisão de Futebol, pois disputou na final

com o Legionário de Bragança Paulista (SP). A primeira partida foi realizada no estádio Moisés Lucareli, em Campinas, na qual empataram em 2 a 2. O segundo jogo aconteceu no Parque Antártica, na capital, e a equipe bragantina venceu por 2 a 0.

No Estado de São Paulo a ferrovia propiciou o surgimento de várias outras equipes de futebol: Ferroviária de Araraquara que inclusive disputou a Primeira Divisão do Futebol Paulista; Estrada, em Sorocaba; e Clube Atlético Sorocabana de Mairinque (Casm), entre outras. Na década de 60, sua denominação passou a ser Ferroviário Atlético Ituano (FAI) e, em 1990, Ituano Futebol Clube.

O conselheiro do Ituano, Pedro Zacharias sempre se empenhou em melhorar o "Souza Lima", mesmo não sendo ferroviário. Entregou pessoalmente um ofício ao governador Jânio Quadros, na tentativa de obter recursos para efetuar as obras necessárias.

De acordo com ele, 20 dias depois o material de construção foi entregue. A arquibancada de madeira foi substituída, as dimensões do campo aumentadas, além da construção de novos vestiários, quadra poliesportiva e cancha de bocha.

ANGÉLICA ESTRADA



Ministro Dr. Alvaro de Souza Lima durante inauguração do estádio que leva seu nome

Arquivo pessoal de Maria de Lourdes Camargo Steiner

História dos trilhos

Construído em 1910, o casarão de 300 m² e 12 cômodos que hoje abriga o Museu da Estrada de Ferro Sorocabana, em Sorocaba, foi até o final da década de 60, residência de alguns superintendentes das oficinas da Sorocabana. Em seguida, abrigou os mestres da Companhia.

Em 1997, o solar - em estilo arquitetônico inglês, com tijolos maciços confeccionados na região e telhas originais francesas - foi totalmente restaurado pelo Instituto de Recuperação do Patrimônio Histórico do Estado de São Paulo, em parceria com a Prefeitura de Sorocaba e um conjunto de instituições e empresas. Alguns trilhos antigos foram usados como vergas em portas e janelas, em lugar de materiais convencionais.

O acervo conta com centenas de objetos que estavam em museus de Jundiá, Rio Claro e na estação Júlio Prestes, em São Paulo. Os visitantes podem conferir desde miniaturas de locomotivas elétricas e a vapor, carros de passageiros e vagões, um aparelho telefônico do tipo pé de ferro adquirido por D. Pedro II e até um escafandro importado de Londres, usado na manutenção das pontes metálicas sobre os rios por onde passava a ferrovia.

(AE)

Homens da Sorocabana

A ferrovia foi marcante e deixou saudade para muitos de seus ex-funcionários

Muitos são os ex-funcionários da Estrada de Ferro Sorocabana que têm histórias para contar sobre a época em que trabalhavam com telégrafos, manutenção de linhas, construção de estações, entre outras atividades.

Fernando da Silva Santos aposentou-se em Itu como chefe de estação da Sorocabana. Comenta que o chefe morava na própria estação e, em caso de acidente, deveria estar sempre presente para tomar as devidas providências.

Lembra que o sistema de trabalho na ferrovia era rígido e conta que, estando em férias, certo dia, substituiu o cunhado no trabalho, por motivo de doença, que também era ferroviário. Quando percebeu que por seu engano dois trens iam se chocar, mandou desligar a energia. Isso lhe rendeu 15 dias de suspensão ou 15 dias de gancho como diziam os ferroviários.

Irineu Ricci também foi chefe de estação. Trabalhando na estação de Sete Quedas, na região de Campinas, foi quem entrevistou junto ao então prefeito de Itu Galileu Bicudo, para que fosse feita a ligação da energia elétrica no local. O prefeito encaminhou a solicitação a Jânio Quadros e Ricci foi atendido.

Habitação

A Estrada de Ferro Sorocabana também foi importante na aquisição da casa



Leonel Evaristo da Silva construiu sua casa em sistema de mutirão

própria de muitos ferroviários. Benedito Teixeira, morador do bairro Padre Bento, trabalhava como pedreiro na Sorocabana quando ficou sabendo que um "homem de São Paulo" estava vendendo terrenos.

Ele dava preferência para funcioná-



Fernando da Silva Santos ainda guarda, intacto, seu uniforme de chefe de estação

os da Sorocabana e disse a Teixeira para dar a notícia aos amigos de trabalho. Ele não perdeu tempo, formou um grupo de interessados e voltou a falar com aquele homem. E assim, conseguiu comprar o terreno onde edificou sua casa para criar seus 15 filhos ao lado de sua esposa Olímpia Bernardes de Jesus Teixeira. Alguns dias depois de Teixeira dar entrevista para essa edição ele veio a falecer, aos 84 anos. O ex-ferroviário faleceu no dia cinco de junho.

Leonel Evaristo da Silva, que se aposentou como supervisor de obras, também se recorda do auxílio prestado pela Sorocabana. Ele havia comprado um terreno na Vila Cleto, no início da Rua Cleto Fanchini, e aproveitou a oportunidade oferecida pela Sorocabana para a compra de material de construção.

Naquela época, a Sorocabana fornecia o material de construção para o



Qualidade e bom atendimento

CASA DE CARNES

Sheike

ENTREGAS EM DOMICÍLIO

Alameda Barão do Rio Branco nº 75 - Centro - Itu
Fone/Fax: (11) 4023.0120

Termo Gal

Termo Gal
Tratamento de Superfícies

Galvanoplastia para terceiros

Rua Dom Manoel da Silveira D'Elboux nº 340
Jardim Novo Itu - Itu/SP
Fone (11) 4022.2360 - Fax 4022.0484

senpar

TERRAS DE SÃO JOSÉ

Grupo Senpar-Terras de São José
Pioneiro em Loteamentos Urbanos Fechados no Brasil.

www.terrasdesaojose.com.br