

ESTUDO SOBRE OS SELOS DO BRASIL

OS CORREIOS AMBULANTES EM SÃO PAULO E PARANÁ

Mário Celso Rabelo Orsi Júnior
2023

Um Projeto de:



Informações:

Mário Celso Rabelo Orsi Júnior

mcr.orsi@gmail.com

ÍNDICE

APRESENTAÇÃO	4
DEFINIÇÕES	5
O CORREIO AMBULANTE EM SÃO PAULO	7
MAPAS – FINAL DO SÉCULO XIX – INÍCIO DO XX	39
AS ESTRADAS DE FERRO EM SÃO PAULO	44
AS ESTRADAS DE FERRO NO PARANÁ	48
OS CARIMBOS USADOS PELO “CORREIO AMBULANTE”	49
SÃO PAULO COMPANHIA MOGYANA DE ESTRADAS DE FERRO	50
SÃO PAULO ESTRADA DE FERRO BRAGANTINA	54
SÃO PAULO COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO	55
SÃO PAULO SÃO PAULO RAILWAY COMPANY LTD	65
SÃO PAULO COMPANHIA YTUANA ADE ESTRADAS DE FERRO	68
SÃO PAULO ESTRADA DE FERRO SOROCABANA	69
SÃO PAULO ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II	80
SÃO PAULO ESTRADA FERRO CENTRAL DO BRASIL	81
SÃO PAULO ESTRADA DE FERRO CAMPOS DO JORDÃO	88
SÃO PAULO COMPANHIA ESTRADA DE FERRO DO DOURADO	89
SÃO PAULO COMPANHIA ESTRADA DE FERRO SÃO PAULO-GOIAZ	90
SÃO PAULO COMPANHIA ESTRADA DE FERRO ITATIBENSE	91
SÃO PAULO RAMAL FERREO CAMPINEIRO	92
SÃO PAULO ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA	93
SÃO PAULO ESTRADA DE FERRO SÃO PAULO-MINAS	94
SÃO PAULO ESTRADA DE FERRO ITAPURA-CORUMBÁ	98
SÃO PAULO ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL	99
SÃO PAULO ESTRADAS DE FERRO DESCONHECIDAS	101
SÃO PAULO ESTAÇÕES DA ESTRADA DE FERRO	103
PARANÁ ESTRADA DE FERRO PARANÁ	105
REFERÊNCIAS BIBLIOGRAFICAS	107

APRESENTAÇÃO

Dando a continuidade ao Estudo sobre os Selos do Brasil, agora é apresentado os “OS CORREIOS AMBULANTES EM SÃO PAULO E PARANÁ”. Cabe anteriormente ressaltar que a referida obra não procura esgotar o assunto, uma vez que novos estudos possivelmente venham apontar novas descobertas.

Primeiramente devo explicações sobre a base da obra em que este trabalho se alicerçou. Foi graças a obra de Helmuth Ponge¹ da qual partimos, e o mais recentemente o trabalho de Paulo Roberto Novaes de Oliveira².

Muitos são os colecionadores, porem poucos são os trabalhos no tocante a classificação dos referidos carimbos postais utilizados. Com raras exceções, como o observado no Rio de Janeiro e Espirito Santo, Bahia e Santa Catarina, a classificação para o Estado de São Paulo e Paraná ainda está nos seus primeiros passos, assim sendo, falhas, informações contraditórias, falta de material comprobatório é uma constante que espero ser sanada no decorrer do tempo com novos colecionadores e novos estudos.

Assim sendo, informo que a obra apresentada é uma de tantos outros que com certeza virão, e aos amigos, colecionadores, estudiosos, incentivadores, pesquisadores da filatelia, que de uma forma direta ou indiretamente contribuíram para a confecção de estudo, meus agradecimentos, desejando ainda a todos os benefícios práticos do que ora é apresentado.

Mário Celso Rabelo Orsi Júnior

¹ PONGE, Helmuth. RELAÇÃO DE CORREIOS AMBULANTES DE SÃO PAULO – Coleção de 1952.
² NOVAES DE OLIVEIRA, Paulo Roberto. AGÊNCIAS POSTAIS – História Postal do Rio de Janeiro através de suas agências e seus carimbos. Art. Correio Ferroviário – 2023 atualizado.



DEFINIÇÕES

A fim de facilitar o estudo proposto, podemos considerar que os Correios em linhas gerais, será classificado em categorias conforme o meio de transporte utilizado. Desta forma, passam a existir em linhas gerais o correio terrestre (antigo estafeta), o marítimo (litorâneo), o fluvial (rios e monções) e o aéreo, entre os mais conhecidos.

Dentre os terrestres, com a evolução dos transportes poderíamos ter ainda uma subdivisão entre o rodoviário (que utilizavam as companhias de transporte de passageiros) e o ferroviário (que utilizavam das linhas férreas particulares, estaduais ou federais), este último.

Assim sendo, o Correio Ferroviário é o que utiliza as estradas de ferro e suas estações como um sistema de coleta, transporte e distribuição de objetos postais. Desta forma, as Agências ferroviárias são postos dos correios instalados nas estações ou nas suas proximidades e funcionam de fato como uma agência postal regular, ou seja, tem as mesmas atribuições e responde à mesma estrutura das demais agências fixas, tendo como particularidade a operação influenciada pelo horário dos trens.

Estas constituem as pontas de linha do correio tanto para coleta quanto para a distribuição. Devemos lembrar que existiram instruções internas dos Correios para “sempre que possível” criar uma agência numa estação recém-inaugurada. Sabemos que a primeira agência ferroviária pode ser considerada a de Belém, criada em 1859 no primeiro trecho da E. F. D. Pedro II³.

Segundo o autor as agências instaladas dentro de estações ferroviárias, ou próximas a elas, serviam primeiramente as estações e posteriormente as localidades que se desenvolveram à sua volta⁴.

Não existe um critério preciso na definição de uma determinada agência como ferroviária. Só há uma certeza: ela precisa estar em localidade servida por uma linha ferroviária⁵.

Correio ambulante é o constituído por postos de correio embarcados nos trens, por vezes em vagões especialmente construídos (Carro Ambulante). O serviço era hierarquicamente independente da estrutura organizacional das agências postais fixas. Seus carimbos trazem a menção a “ambulante” e à linha ferroviária (ou ao seu código) na qual estão embarcados, contando ainda estas repartições com empregados do Correio⁶.

As administrações Postais do Império e da República, possuíam acordos particulares com as estradas de ferro no tocante ao transporte das correspondências e das encomendas via postal, porém os critérios adotados por vezes atendiam aos interesses das Estradas de Ferro, o que dificulta ainda mais a classificação e o estudos das respectivas agências e carimbos postais utilizados.

³ Idem.

⁴ Ibidem.

⁵ Ibidem.

⁶ Decreto nº 1692-A de 10 de abril de 1894, Regulamento dos Correios da República, em sua Primeira Parte, Título I, Cap. XII, Art. 266.



Mesmo no passado quando da criação da ferrovia no Brasil, em seu apogeu e em sua decadência, somente alguns poucos filatelistas desbravadores ousaram entrar neste campo, que atualmente tende a ser melhor compreendido em decorrência de novos estudos que estão sendo iniciados.

Um destes trabalhos recentes é o de Paulo Roberto Novaes de Oliveira, do qual adotamos a classificação das agências ferroviárias, a saber:

CLASSIFICAÇÃO DAS AGÊNCIAS FERROVIÁRIAS⁷

TIPO	DESCRIÇÃO
A	Agências que utilizaram em algum momento carimbos com legenda “ESTAÇÃO”, “EST.”, “E.” ou ainda o nome da “Estrada de Ferro” ou da “Linha” ou do “Ramal”.
B	Agências com menção explícita “CRIADA NA ESTAÇÃO” em boletins postais, relatórios do Correio ou notas na imprensa.
C	Agências cujos verbetes nos guias ou boletins postais a descrevam como “ESTAÇÃO”.
D	Agências sem nenhuma das características acima. Elas, no entanto, estiveram localizadas em cidades servidas por linhas ferroviárias.

Novos estudos tendem a ampliar o que já é conhecido, e conclamamos os estudiosos a disponibilizarem suas informações a fim de ampliar uma parte importante da história postal brasileira que a muito necessita ser divulgada.

⁷ Op cit.



O CORREIO AMBULANTE EM SÃO PAULO⁸

A falta de informações oficiais a respeito da instalação e operação dos Correios Ambulantes no tempo do Império nos obriga a proceder inicialmente a um pequeno estudo historico-geografico do desenvolvimento das Estradas de Ferro operando na Província/Estado de São Paulo. Segundo o autor⁹ podemos resumidamente apresentar a cronologia das Estradas de Ferro em São Paulo assim apresentada desde a sua criação até o ano de 2002:

1867-1875

1867

(16/02) A SPR inaugura a linha, de Jundiaí até Santos.

1868

(30/01) É fundada a Cia. Paulista de Estradas de Ferro.

1870

É fundada a Companhia Ytuana de Estradas de Ferro.

1871

É fundada a Estrada de Ferro Sorocabana. Alguns autores também falam em 1870 como sendo a abertura da empresa, época da dissidência da Ytuana.

1872

(31/03) A Paulista inaugura o tronco de Jundiaí a Valinhos, e em 11/08 chega a Campinas,

(14/11) A Ituana inaugura o primeiro trecho da linha, de Jundiaí a Pimenta,

É fundada a Cia. São Paulo e Rio de Janeiro (E.F. do Norte), para ligar São Paulo a Cachoeira,

É fundada a Cia. Mogiana de Estradas de Ferro.

1873

(17/04) A Ituana prolonga a linha até Itu,

A Ituana abre o ramal de Piracicaba, partindo de Itaiaci e chegando a Indaiatuba

1874

(12/11) Vindo do Rio de Janeiro, a E. F. Dom Pedro II chega a Lavrinhas, no vale do Paraíba, na linha que partia de Barra do Piraí e deveria chegar ao porto do rio Paraíba do Sul, em Cachoeira (depois Cachoeira Paulista).

⁸ Giesbrecht, Ralph Mennucci. Estações Ferroviárias do Brasil, internet.

⁹ Idem.



1875

- (03/05) A Mogiana inaugura a linha, de Campinas até Jaguary (Jaguariúna),
(27/08), a linha alcança Mogi-Mirim,
(10/07) A Sorocabana inaugura a linha, de São Paulo até Sorocaba,
(20/07) A E. F. Dom Pedro II chega a Cachoeira (Cachoeira Paulista),
(27/08) A Paulista prolonga o tronco até Santa Bárbara (hoje Americana),
(21/10) A Ituana chega com o ramal de Piracicaba até Capivari,
(06/11) A E. F. do Norte abre o primeiro trecho, do Braz até Mogi das Cruzes,
(15/11) A Mogiana abre o ramal de Amparo, de Jaguary até Amparo.

1876-1890**1876**

- (30/06) A Paulista prolonga a sua linha, da estação de Santa Bárbara (Americana) até Limeira,
(11/08) A Paulista prolonga a sua linha, da estação de Limeira até Cordeiro, estação construída para servir de ponto de bifurcação para o que futuramente viriam a ser os ramais de Rio Claro e de Descalvado,
(11/08) A Paulista abre o ramal de Rio Claro, de Cordeiro até Rio Claro, onde permanece até 1916. Em Rio Claro acabava a concessão da linha, que a Paulista esperava conseguir para atingir mais tarde Araraquara e Jaú,
(10/10) A Ytuana prolonga o ramal de Piracicaba, da estação de Capivari até Rio das Pedras,
(27/12) A E. F. do Norte prolonga a sua linha, de Mogi das Cruzes até Taubaté.

1877

- (20/02) A Ytuana chega com o ramal de Piracicaba até a cidade de Constituição, dois meses depois renomeada, depois de cinquenta anos, como Piracicaba,
(10/04) A Paulista abre a estrada do Mogy-Guassú, partindo da estação de Cordeiro e chegando até a cidade de Araras (futuro ramal de Descalvado),
(10/04) A Paulista abre a estrada do Mogy-Guassú, partindo da estação de Cordeiro e chegando até a cidade de Araras (futuro ramal de Descalvado),
(31/12) A Sorocabana prolonga o tronco até a estação de Ipanema (hoje Varnhagen), na Fábrica de Ferro Ipanema.

1878

- (14/01) A Mogiana prolonga o tronco, da estação de Mogi-Guaçu até Casa Branca,
(24/10) A Paulista prolonga a estrada do Mogy-Guassú até Pirassununga.

1880

- (15/01) A Paulista chega com a estrada do Mogy-Guassú em Porto Ferreira,
(01/08) A Sorocabana chega com o tronco até Bacaetava,
A Cia. Paulista perde a concessão para seguir com o ramal de Rio Claro para São Carlos, para a futura Cia. Rio-Clarense, e também a concessão para cruzar o rio Mogi-



Guaçu, em Porto Ferreira, e atingir Ribeirão Preto, para a Mogiana, que na época estava com a linha estacionada em Casa Branca,

É fundada a Minas and Rio Railway Company, com a linha partindo de Cruzeiro, na Dom Pedro II, para o sul de Minas,
As obras se iniciam em abril de 1881.

1881

(01/11) A Mogiana abre o prolongamento do tronco, de Casa Branca até Lage, Esta estação foi o pomo da discórdia entre a Mogiana e a Paulista pelos 30 anos seguintes, tendo sido, segundo a Paulista, construída dentro de sua "zona privilegiada",

(07/12) A Paulista chega a Descalvado, pela estrada do Mogy-Guassú, prolongando a linha a partir da estação de Porto Ferreira - a partir daí, e até 1916, passa a chamar o tronco de Jundiá-Descalvado,

A linha somente foi desviada para Descalvado porque em 1880 a Paulista perdeu a concessão, para a Mogiana, para cruzar o rio Mogi e chegar a Ribeirão Preto com a sua linha.

1882

(30/06) A Mogiana abre o ramal da Penha, a partir da estação de Mogi-Mirim, na sua linha-tronco, até Penha do Rio do Peixe (Itapira),

(16/08) A Mogiana prolonga o tronco, da estação de Lage até São Simão.

1883

(01/01) O tronco da Sorocabana atinge Cerquilha,

(01/01) A Sorocabana abre o ramal de Tietê, que sai de Cerquilha, no tronco, até Tietê,

(23/11) A Mogiana chega com a sua linha-tronco em Ribeirão Preto.

1884

(14/06) A Minas and Rio Railway Co. inaugura a linha, que inicialmente parte da estação de Cruzeiro, na E. F. Dom Pedro II (futuro ramal de São Paulo) e chega até Três Corações.

Trocando de nome e de dono por inúmeras vezes, essa linha mais tarde ligou, entre outros ramais que dela saíam em Minas Gerais, a estação de Cruzeiro à estação de Juréia (antiga Tuiuti), na Mogiana, e dali a Guaxupé e Casa Branca, no tronco da Mogiana em São Paulo,

(15/08) É inaugurada a E.F. Bragantina, que parte da estação de Campo Limpo, na SPR, até a estação de Bragança Paulista (mais tarde estação de Taboão), que permanecerá como estação terminal até 1913,

(15/10) A Cia. Rioclarense abre a sua linha, partindo de Rio Claro, ponta de linha da Cia. Paulista, e chegando a São Carlos,

É constituída a E.F. Santa Rita, por fazendeiros locais, para ligar a estação de Porto Ferreira, na Paulista, até a cidade de Santa Rita do Passa Quatro,

É fundada a Cia. do Ramal Férreo do Rio Pardo, que pretende ligar as cidades de Casa Branca e São José do Rio Pardo.

1885



(18/01) A Cia. Rioclarense prolonga a linha, de São Carlos até Araraquara,
(01/08) A Cia. Rioclarense abre o primeiro trecho do ramal de Jaú, saindo da estação de Visconde do Rio Claro (a velha) e chegando a Brotas.

1886

(26/05) A Ituana abre o ramal de João Alfredo (Artemis), partindo de Chave (Montana), no ramal de São Pedro, até João Alfredo (hoje Artemis),

(24/06) O tronco da Sorocabana chega a Laranjal,

(07/09) A Cia. Rioclarense prolonga o ramal de Jaú de Brotas até Dois Córregos,

(01/10) A Mogiana abre, a partir do ponto da futura estação de Cascavel (Aguai), inaugurada três meses depois na linha-tronco, o ramal de Caldas e chega à cidade mineira de Poços de Caldas,

(03/10) A Mogiana abre a linha do Paranaíba, saindo da estação de Ribeirão Preto e chegando até Batatais. Essa linha seria renomeada poucos anos mais tarde como Linha do Rio Grande,

(06/12) A Paulista abre o ramal de Emas, a partir de Laranja Azeda, e chega até a estação de Emas, às margens do rio Mogi-Guaçu e muito próxima à cachoeira de Emas,

Em 1891, essa estação foi deslocada para outro ponto, próxima à ponte que foi construída pela Paulista nesse ano para permitir a continuação da linha, mudada para mais a leste e que será o futuro ramal de Santa Veridiana,

O ramal de Emas transportava apenas cargas e tinha somente sete quilômetros de extensão total.

1887

(19/02) O ramal de Jaú, da Cia. Rioclarense, é prolongado de Brotas até Jaú, sua estação terminal até 1941,

(19/02) A Cia. Rioclarense abre o ramal de Agudos, saindo de Dois Córregos e atingindo a cidade de Mineiros,

(11/04) A linha do Paranaíba, da Mogiana, é prolongada, de Batatais a Franca,

(21/07) O tronco da Sorocabana chega a Conchas,

(27/08) A Cia. do Ramal Férreo do Rio Pardo abre a sua linha, da estação de Casa Branca, no tronco da Mogiana, até S. J. Rio Pardo.

1888

(05/03) A linha do Paranaíba, agora linha do Rio Grande, da Mogiana, chega a Jaguará, em Minas Gerais, pouco além do rio Grande,

Dali para a frente a linha seria prolongada com o nome de linha do Catalão e atingiria Uberaba, e mais tarde Araguari, em Minas Gerais, mas a Mogiana jamais chegaria a Catalão,

(20/06) O tronco da Sorocabana chega à estação de Vitória (Vitoriana), próxima à cidade de Botucatu,

(30/06) A Mogiana compra a Cia. do Ramal Férreo do Rio Pardo e altera o seu nome para Ramal do Rio Pardo,

(01/08) A Ituana abre o ramal de São Manuel, partindo de Porto Martins, no rio Tietê, chegando a São Manuel,

Este ramal era na prática uma continuação do ramal de João Alfredo (Artemis) e da navegação fluvial pelos rios Piracicaba e Tietê, da própria Ituana,



(24/12) Depois de mais de cinco anos parado na estação de Rialto, em território fluminense, é finalmente aberto o trecho final da E.F. Bananal, que ligaria a estação de Saudade, na E. F. D. Pedro II, em Barra Mansa, RJ, à cidade de Bananal, SP. A Cia. Rioclarense é adquirida pela Rio Claro Railway, inglesa.

1889

(20/04) O tronco da Sorocabana chega a Botucatu,

(11/07) A Sorocabana abre o primeiro trecho do ramal de Itararé, saindo da estação de Boituva, no tronco, e chegando até Tatuí,

(31/07) O ramal do Rio Pardo, da Mogiana, muda o nome para ramal de Mococa e é prolongado até a estação de Engenheiro Gomide,

(01/10) A Mogiana abre o ramal de Pinhal, que parte da estação de Mogi-Guaçu e chega até Espírito Santo do Pinhal,

(15/12) A Mogiana inaugura o primeiro trecho do ramal de Serra Negra, de bitola de 60 cm, da estação de Amparo, no ramal de Amparo, até Pantaleão.

1890

(02/03) O Ramal de Amparo, da Mogiana, é prolongado até Monte Alegre,

(18/03) O Ramal de Mococa, da Mogiana, chega até Canoas,

(11/09) A Mogiana prolonga o ramal de Serra Negra até Brumado,

É fundada a Cia. Melhoramentos de São Simão, ferrovia local que liga a cidade de São Simão com a fazenda Santa Maria e embrião da futura E. F. São Paulo-Minas,

A Central do Brasil, novo nome da E. F. D. Pedro II, incorpora a E. F. do Norte,

O trecho entre Barra Mansa, RJ, e a estação do Braz, em São Paulo, passa a ser o ramal de São Paulo, que ainda por muitos anos teria bitolas diferentes e continuaria obrigando a custosas baldeações em Cachoeira.

1891-1900

1891

(abr) A Paulista compra a E. F. Descalvadense, fundada pouco tempo antes por fazendeiros de Descalvado, ativa-a e altera o seu nome para ramal Descalvadense, que segue da estação de Descalvado até a estação terminal de Aurora, com apenas treze quilômetros e bitola de 60 cm,

(abr) A Paulista compra a E.F. Santa Rita, e passa a chamá-la ramal de Santa Rita, também com bitola de 60 cm,

(19/09) A Mogiana prolonga o ramal de Itapira (antigo ramal da Penha), da estação de Itapira até a de Eleutério,

(26/11) A Paulista reformula o ramal de Emas, muda-o de lugar para pouco mais a oeste e o prolonga até a estação de Baguassu, com o nome de ramal de Santa Veridiana,

A antiga estação de Emas é desativada. O ramal, como a linha de Descalvado, também é construído em bitola larga (1,60m),

É inaugurada a E.F. Dumont (ramal de Dumont), com bitola de 60 cm, ligando Ribeirão Preto, na Mogiana, à fazenda Dumont, núcleo do atual município de Dumont, e com três ramais ligando-o às fazendas próximas.



1892

(20/02) A Sorocabana e a Ituana são fundidas na Cia. União Sorocabana e Ytuana (CUSY),

(26/03) A Paulista compra a Rio Claro Railway dos ingleses,

Toda em bitola métrica e com duas linhas, Rio Claro-Araraquara, Visconde do Rio Claro-Jaú (ramal de Jaú) e Dois Córregos-Mineiros (ramal de Agudos), a primeira, o tronco da antiga Rio-Clarense, fica sendo chamada de Secção Rio Claro pela Paulista. Já estavam em construção a continuação desta, até Rincão e Guariba,

(28/03) A Mogiana termina o ramal de Serra Negra, chegando até Serra Negra,

(01/04) A linha da Paulista de bitola métrica, partindo da estação de Araraquara, chega a Rincão, e em 06/06, à estação de Guariba, que dará origem a esta cidade,

(01/08) O ramal de Santa Veridiana, da Paulista, chega até a estação de Palmeiras, em Santa Cruz das Palmeiras,

O ramal teve as obras embargadas duas vezes pela Mogiana durante a sua construção, que alegava invasão de sua zona privilegiada, rebatendo as antigas reclamações da Paulista sobre a estação de Lage,

(02/09) A Paulista abre o ramal de Água Vermelha, partindo da estação de São Carlos a chegando à estação de Araraí, ramal que já estava projetado pela Rio Claro Railway.

1893

(20/02) O ramal de Santa Veridiana, da Paulista, chega a Santa Veridiana, estação terminal e muito próxima - cerca de quinhentos metros - da estação de Lage, no tronco da Mogiana.

(20/09) O ramal de Água Vermelha, da Paulista, chega a Santa Eudóxia, estação terminal muito próxima às margens do rio Mogi-Guassu,

Dois anos depois cogitou-se a ligação das estações de Santa Eudóxia com a de Aurora, no ramal Descalvadense, mas a ideia não vingou,

(01/02) A linha-tronco métrica da Paulista é prolongada de Guariba a Jaboticabal. A CUSY une as estações de Vitória (Vitoriana), no tronco da Sorocabana, à estação de Treze de Maio, da Ytuana, no ramal de São Manuel, ligando Porto Martins, no Tietê, com Botucatu por via férrea,

Esta ligação acabou sendo o embrião dos ramais de Porto Martins e de Araquá, e também causou atritos com a Cia. Paulista, que na época estava com os trilhos do ramal de Agudos bem próximos à região, embora ao norte do Tietê.

1894

(10/05) A Paulista abre o ramal de Ribeirão Bonito, que sai de São Carlos, na linha-tronco e chega até Ribeirão Bonito, estação terminal.

1895

(11/05) O ramal de Itararé, da Sorocabana, chega a Itapetininga, onde para por dez anos

(07/11) O tronco da Sorocabana chega a Morrinhos (depois Paula Souza), pouco além de Botucatu.

1896

(01/11) O tronco da Sorocabana chega a Três Ranchos (Cerqueira César), passando pela cidade de Avaré.

1897

(04/07) A CUSY une as estações de Mairinque, no tronco, a Itu, na antiga Ytuana, criando três novas estações: Moreiras, Dona Catarina e Pirapitingüi,

A Cia. União Sorocabana e Ytuana aumenta a bitola das linhas da antiga Ytuana, de 0,96m para 1,00 m A CUSY inaugura o primeiro trecho do ramal de Bauru, entre Capão Bonito (depois Rubião Jr.), no tronco, e Lençóis, utilizando parte do trecho do ramal de São Manuel e as estações de Igualdade e de São Manuel,

Ao mesmo tempo, a CUSY desativa o ramal de São Manuel; une as estações de Vitória (Vitoriana) a Porto Martins e a de Treze de Maio a Redenção (depois Araquá), formando o ramal de Porto Martins e o ramal de Araquá.

1898

(05/06) Henrique Santos Dumont abre a E. F. Santos Dumont na fazenda London, se sua propriedade, partindo da estação de Glória, no tronco da Mogiana, depois renomeada para Santos Dumont,

O ramal terminava na fazenda que futuramente seria chamada de Fazenda Amália, comprada pela família Matarazzo,

(01/08) O ramal de Itapira, da Mogiana, chega a Sapucaí, em Minas Gerais, seu ponto terminal. Ali ele se uniria com a E. F. Sapucaí, que ligaria essa estação com a cidade de Soledade, na E. F. Minas-Rio, em Minas Gerais,

(01/10) A E. F. Araraquara inaugura o primeiro trecho de linha, entre a estação inicial de Araraquara, na linha-tronco da Paulista, e a estação de Itaquerê (Bueno de Andrada).

1899

(25/03) A E. F. Araraquara estende a linha, de Itaquerê (Bueno de Andrada) a Matão,

(01/07) A Paulista estende o ramal de Agudos, de Mineiros até a estação de Campos Salles,

(01/08) A Mogiana abre o ramal de Santa Rita do Paraíso, mais tarde ramal de Igarapava, saindo da linha do Rio Grande, logo após a ponte sobre o rio Pardo, e chegando até Jardinópolis,

(01/08) A Mogiana abre o ramal de Sertãozinho, atingindo a cidade de Sertãozinho, a partir da estação de Barracão, em Ribeirão Preto, no tronco da Mogiana,

(18/09) É inaugurada a E.F. Funilense, entre a cidade de Campinas e a estação de Barão Geraldo de Rezende (hoje Cosmópolis).

1900

(01/06) O ramal de Santa Rita do Paraíso, da Mogiana, chega até a estação de Salles Oliveira, embrião da futura cidade do mesmo nome,

(01/06) É criada pela Mogiana a estação de Entroncamento, construída poucos metros após a linha cruzar o rio Pardo, e que passa a ser o ponto final do tronco, para que dela passem a sair o ramal de Igarapava (para o norte) e a linha do Rio Grande (para o nordeste),



(01/12) A Cia. E. F. do Dourado abre a sua linha, de Ribeirão Bonito, ponta do ramal do mesmo nome, da Cia. Paulista, até a então vila de Dourado, em bitola de 60 cm.

1901-1910

1901

(07/12) A E.F. Araraquara prolonga a linha de Matão a Ribeirãozinho (Taquaritinga),

(25/12) O ramal de Santa Rita do Paraíso, da Mogiana, é prolongado até a estação de Jussara,

(30/12) A linha da Paulista, partindo de Rincão, chega a Martinho Prado (Pradópolis), transpondo o rio Mogi-Guaçu em Guatapará, abrindo o chamado ramal do Mogi-Guaçu.

1902

(15/03) O ramal de Santa Rita do Paraíso, da Mogiana, é prolongado até a estação de São Joaquim (da Barra),

(10/10) A linha métrica da Paulista, partindo da estação de Jaboticabal, atinge a estação de Ibitirama e, em 29/12, chega a Bebedouro,

(25/11) O ramal de Santa Rita do Paraíso, da Mogiana, é prolongado até a estação de Bacuri (Pioneiros),

Surge a E. F. São Paulo-Minas, sucessora da Cia. Melhoramentos de São Simão, que, trocando várias vezes de nomes e donos durante os anos seguintes, passa a sair da estação de Bento Quirino, da Mogiana. Nessa altura, os trilhos ainda estão em Serra Azul,

Os trilhos da antiga Cia. Melhoramentos de São Simão são arrancados na serra de São Simão.

1903

(15/03) O ramal de Guaxupé, da Mogiana, começa ser construído a partir da estação de Ribeiro do Vale, junto ao rio Pardo e no ramal de Mococa; o primeiro trecho entregue nesse dia chega à estação de Moraes Salles, passando pela usina de Itaiquara,

(25/03) No ramal de Mogi-Guaçu, da Paulista, a linha chega até Pontal, estação terminal que dará origem à cidade,

Com isso, é desativada a linha de navegação da Cia. Paulista, que partia de Porto Ferreira e chegava ao porto de Pontal. As oficinas para as linhas de 60 cm foram transferidas de Porto Ferreira para Jundiá, e a cidade se esvaziou com a saída da mesma de 2 mil pessoas,

(09/05) A CEF Dourado prolonga sua linha, de Dourado até Boa Esperança, passando pela estação de Trabiçu,

(01/08) O ramal de Santa Rita do Paraíso, da Mogiana, é prolongado até a estação de Ituverava,

(24/08) A São Paulo Railway adquire a E. F. Bragantina, que na época se resumia à linha Campo Limpo-Bragança,

(25/09) A CUSY chega com o ramal de Bauru até Agudos,

(07/12) A Paulista chega a Agudos com o ramal de Agudos,



A linha da Paulista passava sobre a da Sorocabana e não se tocavam; as estações ficavam uma em frente à outra, mas cada uma em um extremo da cidade, com cerca de um quilômetro de distância uma da outra,

Tudo consequência da situação de beligerância entre as duas empresas por causa do direito de zona, não muito bem caracterizado nesse caso,

A CUSY abre o ramal de Itatinga, de Miranda Azevedo, no tronco, até Itatinga.

1904

(15/05) O ramal de Guaxupé, da Mogiana, chega a esta cidade, situada em Minas Gerais, praticamente junto à divisa estadual,

Desta estação saíam, a partir de 1912, três ramais, todos da Mogiana e com todo o percurso em território mineiro: o ramal de Passos (que levava até essa cidade e permitia ligação com a linha da E. F. São Paulo-Minas, a partir de 1910, em São Sebastião do Paraíso), o ramal da Biguatinga (que levava até esse distrito, aliás muito próximo também a Passos) e o ramal de Tuiuti (Juréia), em cuja estação terminal se baldeava para os trens mineiros que vinham de Varginha e de Cruzeiro, no vale do Paraíba, estação do ramal de São Paulo da E. F. Central do Brasil,

(21/09) Desaparece a Cia. União Sorocabana e Ytuana. Já como massa falida, a ferrovia, chamada a partir de agora apenas como E. F. Sorocabana, é encampada pelo Governo Federal por Rs. 60.000:000\$000,

O nome Ytuana desaparece oficialmente, mas não na voz do povo e da própria Sorocabana, que por muitos anos ainda designará suas antigas linhas como "Secção Ituana" - agora com I,

(01/11) O ramal de Santa Rita do Paraíso, da Mogiana, é prolongado até a estação de Canindé,

(12/11) A CUSY prolonga o ramal de Bauru até a estação de Conceição.

1905

(01/01) O Estado de São Paulo compra a E. F. Sorocabana do Governo Federal, por 3.250.000 libras esterlinas,

(25/01) O ramal de Agudos chega até a estação de Piratininga, nome dado pela Cia. Paulista (por Adolfo Pinto) e próxima à vila de Santa Cruz dos Inocentes, que ficava próxima,

A estação acabou renomeando a vila, que foi literalmente mudada do local original para junto à estação e foi o ponto terminal da linha até 1924,

(01/03) O ramal de Santa Rita do Paraizo, da Mogiana, chega a esta cidade (futura Igarapava, enquanto a estação seria a futura estação de Igati),

Ela seria a estação terminal da linha até 1915,

(22/04) O ramal de Bauru chega a Bauru. Com isto, a Sorocabana é a primeira ferrovia a chegar à já florescente cidade, abrindo caminho para a já projetada E. F. Noroeste do Brasil. A Cia. Paulista também terá um ramal para aí, e Bauru tornar-se-á um dos maiores entroncamentos ferroviários do Brasil,

É aberto mais um trecho da E. F. São Paulo-Minas, ligando a estação de Santa Maria (Lousadópolis) à cidade de Serra Azul,

Desaparece a Cia. União Sorocabana e Ytuana,



Já como massa falida, a ferrovia, chamada a partir de agora apenas como E. F. Sorocabana, é encampada pelo Governo Federal, que, quase imediatamente, a repassa para o Governo do Estado de São Paulo,

O nome Ytuana desaparece oficialmente, mas não na voz do povo e da própria Sorocabana, que por muitos anos ainda designará suas antigas linhas como "Secção Ituana" - agora com I.

1906

(10/08) A E.F. Dourado prolonga a linha, de Trabiçu até a estação de Ponte Alta,

(27/09) A E.F. Noroeste é inaugurada, de Bauru, ainda na estação da Sorocabana, até a estação de Lauro Muller (Ministro Calmon),

(03/10) A Sorocabana abre o ramal de Piraju, de Manduri, no tronco, a Piraju,

1907

(16/10) A Sorocabana prolonga o ramal de Itararé, de Itapetininga à estação de Engenheiro Hermillo, com esta estação tendo o nome que homenageava o engenheiro da Sorocabana que tocou o projeto no seu início, mas que faleceu em 1905,

A Sorocabana é vendida para o consórcio franco-americano de Percival Farquar,

Com isso, passa a se chamar Sorocabana Railway. Farquar, dono de inúmeros e altíssimos investimentos no Brasil nessa época, principalmente ferrovias, passa a partir da compra a investir pesadamente na Sorocabana, que ele passa a considerar como parte de sua empresa Brazil Railway Company, acionista inclusive da Paulista e da Mogiana,

As obras do ramal de Itararé, iniciadas pelo Governo do Estado em 1905, são aceleradas, com a finalidade específica de ligar São Paulo ao resto de suas linhas, no sul do País,

Também continua o prolongamento da linha-tronco, chamada então de linha do Tibagy

A E.F. Monte Alto é inaugurada, saindo da estação de Ibitirama, na Secção Rio Claro da Cia. Paulista, para a cidade de Monte Alto,

A estação terminal da Funilense muda de nome, de Barão Geraldo de Rezende para Cosmópolis; por sua vez, a estação de Santa Genebra passa a se chamar Barão Geraldo, hoje sede desse distrito de Campinas,

É aberto mais um trecho da E. F. São Paulo-Minas, ligando a estação de Serra Azul à estação de Serrinha (Ipaúna),

Esta seria, a partir de 1928, o entroncamento com o futuro ramal de Ribeirão Preto.

1908

(16/02) A E. F. Noroeste chega com a linha até a estação de Miguel Calmon (Avanhandava),

(06/04) O tronco da Sorocabana chega a Ilha Grande (Ipaussu),

As estações vão sendo abertas com festas e a presença do Presidente da República, Afonso Pena,

(06/04) A Sorocabana abre o ramal de Santa Cruz, entre Bernardino de Campos e Santa Cruz do Rio Pardo, estação terminal,



Os planos da Sorocabana eram de continuar com o ramal pelo vale do rio do Peixe, até o rio Paraná, projeto que nunca vingou,

(04/05) A Sorocabana prolonga o ramal de Itararé, de Engenheiro Hermillo a Buri
(01/08) A Mogiana abre o ramal de Socorro, partindo da estação de Reversão, no ramal de Amparo, até a estação de Visconde de Soutelo,

O trem vinha de Amparo, seguia para Monte Alegre, ponto terminal desse ramal, e voltava de ré por cerca de quinhentos metros, onde chegava ao girador na estação de Reversão, e era direcionado para o ramal de Socorro,

(01/09) A E. F. Araraquara estende a linha até a estação de Cândido Rodrigues,

(25/09) A E.F. Dourado prolonga a linha até Nova Europa, então um dos núcleos de colonização incentivados pelo Governo do Estado,

(02/12) A E.F. Noroeste chega com a linha até a estação de Araçatuba, núcleo da futura cidade do mesmo nome. A linha foi sendo construída sob ataque dos índios Caingangue (Coroados), ataques que matavam trabalhadores e administradores da ferrovia, com a invasão de estações e vilas ferroviárias,

A situação perdurou até 1915, quando foi feita a paz entre trabalhadores e índios,

(31/12) O tronco da Sorocabana chega à estação de Ourinhos, muito próxima ao rio Paranapanema, divisa com o Estado do Paraná,

(31/12) A E.F. Noroeste chega com a linha até a estação de Córrego Azul. A Central do Brasil entrega o ramal de São Paulo com a bitola totalmente alargada para 1,60m, de Cachoeira à estação do Norte, na Capital. Este era o trecho original da antiga E. F. do Norte, em bitola métrica, que havia sido adquirida pela Central em 1890,

O trecho foi entregue em pequenos pedaços durante o período de alargamento, que durou seis anos, tendo sido iniciado em 1902 em Cachoeira.

1909

(15/01) A E.F. Dourado prolonga a linha até Tabatinga,

(22/02) A E.F. Araraquara prolonga a linha-tronco até a estação de Fernando Prestes,

(01/04) Em abril, a Sorocabana chega ao ponto final do ramal de Itararé, em Itararé, passando pela cidade de Faxina (Itapeva),

Em Itararé, pouco tempo depois, chegariam os trilhos da E. F. Paraná-Santa Catarina, na época também de Percival Farquar, permitindo a ligação ferroviária de São Paulo com Curitiba (via Ponta Grossa, no Paraná) e com o sul do País,

(21/04) A Mogiana termina o ramal de Socorro, chegando a Socorro. Houve planos para se ligar esta estação terminal à E. F. Bragantina, em Bragança, e também a ferrovias em Minas Gerais, cuja divisa estava próxima; tais projetos nunca se concretizaram,

(15/05) A E.F. Noroeste chega com a linha até Anhangá, já às margens do rio Tietê, nesse trecho, a Noroeste vai se defrontar com um problema tão sério quanto o dos índios: a malária,

(25/05) A Secção Rio Claro, da Paulista, abre o prolongamento de Bebedouro até Barretos, que fica sendo a estação terminal até 1930,

(12/06) A Mogiana abre o ramal de Vargem Grande, que saía da estação de Lagoa (Lagoa Branca), na sua linha-tronco, e chegava até esta cidade, com um ramal curto de menos de 20 km e que nunca foi prolongado. Na verdade, a Mogiana comprou os

direitos do antigo possuidor da concessão, que a tinha desde 1891 e nunca havia feito nada,

(15/06) A E.F. Araraquara prolonga a linha-tronco até a estação de Santa Adélia,

(12/10) O tronco da Sorocabana - então nesse trecho chamado de "linha do Tibagy" - alcança a estação de Salto Grande, às margens do rio Paranapanema. Aí os trilhos ficaram estancados até 1914,

(15/12) A Mogiana compra a ferrovia da fazenda London, de Henrique Santos Dumont, e a transforma no ramal de Santos Dumont, ligando a estação desse nome à fazenda Amália,

A ferrovia já existia desde 1898 e foi reformada pela Mogiana,

Em 1912 o ramal seria prolongado até a cidade de Cajuru,

(31/12) A E.F. Araraquara prolonga a linha-tronco até a estação de Palmares (Pindorama),

A E. F. São Paulo-Minas chega à estação de Congonhal (Pio Alves), passando pela vila de Nossa Senhora do Mato Grosso (Altinópolis) e avançando lentamente no sentido do Estado de Minas Gerais.

1910

(01/05) A E. F. Araraquara chega até a estação de Villa Adolfo (Catanduva),

(13/05) A E.F. Noroeste chega com a linha até Jupiá, no Estado do Mato Grosso (hoje Mato Grosso do Sul), daí prosseguindo por esse Estado até atingir a cidade de Campo Grande e depois o rio Paraguai, divisa com a Bolívia,

A Noroeste foi o maior fator de colonização desse Estado, a realização do sonho de Dom Pedro II, que era proteger as fronteiras do Império numa região desabitada,

(01/06) Com a abertura da estação de Santa Rosa (de Viterbo), a Mogiana passa a operar o ramal comprado à família Santos Dumont no ano anterior, para passageiros,

A estação, que ficava no meio do caminho, passaria a atender a essa cidade. Pouco mais de um mês depois, seria aberta mais uma estação no trecho, a de Nhumirim, entre Santos Dumont e Santa Rosa, para aumentar a renda do ramal,

(01/06) A Mogiana abre o primeiro trecho do ramal de Cravinhos, de bitola de 60 cm, saindo de Cravinhos e chegando à estação de Alvarenga, na fazenda do mesmo nome. Como no caso do ramal de Vargem Grande, a Mogiana comprou a concessão, neste caso da E. F. Vicinal de Ribeirão Preto, que tencionava chegar até Batatais, cruzando o rio Pardo,

(01/06) A Mogiana inaugura o ramal de Jandaia, saindo da estação de Bifurcação, no ramal de Cravinhos, chegando até a estação de Arantes,

Da mesma forma que o ramal de Cravinhos, a concessão era da E. F. Vicinal de Ribeirão Preto,

(02/06) A E.F. Dourado inaugura a linha direta Ribeirão Bonito-Trabiju em bitola métrica, via estação de Sampaio Vidal,

(02/06) A E.F. Dourado inaugura o primeiro trecho do ramal de Bariri, já em bitola métrica, chegando até Bocaina, a partir da estação de Trabiju,

Com isso, os primeiros trens da Douradense com bitola métrica já podiam trafegar diretamente de Ribeirão Bonito para Bocaina (a chamada "linha de Bariri"),

(08/08) A Paulista inaugura o ramal de Bauru, que sai da estação de Pederneiras e segue para Bauru, onde se encontra com as linhas da Sorocabana e da Noroeste,



A Paulista conseguiu a concessão do ramal com a alegação que isto permitiria uma ligação mais rápida das cargas da Noroeste com o porto de Santos (embora tivesse de haver baldeação em Rio Claro, ponto de início da Secção Rio Claro),

(12/10) A E. F. São Paulo-Minas cruza a divisa estadual e chega à estação de Guardinha, já em Minas Gerais,

(14/11) A E.F. Dourado prolonga a linha principal e chega até Ibitinga, que seria o ponto final até 1936,

(15/11) A Mogiana inaugura o primeiro trecho do ramal de Jataí, da estação de São Simão, na sua linha-tronco, até a estação de Jataí (Luiz Antônio),

A abertura deste ramal, postergada desde os anos 90 do século XIX, visava impedir o crescimento da Cia. Paulista, que já tinha o ramal de Mogi-Guaçu na margem oriental do rio,

O ramal seguiria até próximo à fazenda Guataparará, dali fazendo uma curva para o norte, atingindo a estação de Ribeirão Preto vindo do seu lado leste,

(20/11) A E. F. Araraquara chega até a estação de Ibarra (Catiguá).

1911-1920

1911

(mar) A C.E.F. São Paulo-Goiaz inaugura o trecho de sua linha, partindo da estação de Bebedouro, na secção Rio Claro da Cia. Paulista, até a estação de Monte Verde,

(13/06) A Mogiana estende o ramal de Jataí até Capão da Cruz,

(12/08) O ramal de Tabatinga, da E. F. Araraquara, tem o seu primeiro trecho inaugurado, saindo da estação de Silvânia, na linha-tronco, e chegando até a estação de Cambuí,

A Paulista e a Mogiana põe fim a uma disputa de trinta anos e assinam um acordo para união de suas linhas em três pontos: Guataparará, Pontal e Baldeação.

1912

(01/06) A Mogiana prolonga o ramal de Jataí até a estação de Monteiro, ponto do qual deverá sair o ramal de Monteiro, em 1914,

(06/06) A E. F. Dourado abre o primeiro trecho do ramal de Jaú-Dourado, que partia da estação de Posto Rangel, no ramal de Bariri, e chegava até Bica de Pedra (Itapuí), já em bitola métrica,

(09/06) A E.F. Araraquara chega com sua linha a São José do Rio Preto, onde ficaria até 1933,

(01/10) A Mogiana prolonga o ramal de Jataí até a estação de Mendonças, na fazenda Piraju,

(08/12) A Mogiana prolonga o ramal de Santos Dumont até Cajuru, estação terminal,

O ramal passa a se chamar ramal de Cajuru,

A C.E.F. São Paulo-Goiaz constrói o trecho entre a estação de Passagem, no ramal de Mogi-Guaçu da Cia. Paulista, e a estação de Ibitiúva.

1913



(01/01) A E.F. Bragantina prolonga a linha principal até Bandeirantes (Vargem), na divisa com Minas Gerais,

(30/03) O ramal de Jataí, da Mogiana, chega até a estação de Ribeirão Preto, na sua linha-tronco,

(01/06) A Paulista liga a estação de Santa Veridiana, no ramal de mesmo nome, até a estação de Baldeação, no tronco da Mogiana,

Como a linha era independente (o trem avançava até a plataforma de Santa Veridiana e aí recuava até o girador para pegar a linha nova, o trecho ficou conhecido como ramal de Baldeação, com pouco mais de um quilômetro apenas. Essa ligação foi a primeira das três contratadas entre as duas companhias para selar a disputa de trinta anos na região, causadas por invasões mútuas de zonas privilegiadas,

(03/07) A E. F. Dourado prolonga o ramal de Jaú-Dourado até Jaú, onde constrói uma estação separada da Paulista e a chama de Jaú-Dourado,

O ramal deveria prosseguir até a estação de Ayrosa Galvão, no ramal de Agudos da Cia. Paulista, mas esta impediu a sua construção alegando que teria sérios prejuízos,

(01/08) A Paulista estende o ramal de Santa Rita até Moema (Bento Carvalho,)

(20/11) A E. F. Funilense é prolongada até a estação de Pádua Salles, logo após a estação de Conchal e às margens do rio Mogi-Guaçu. Esta seria sua estação terminal,

(21/12) A Southern São Paulo Railway (SSR) abre a linha, do porto de Santos até Itanhaém,

A C.E.F. São Paulo-Goiaz prolonga o trecho Passagem-Ibitiúva, chegando até Viradouro.

1914

(01/01) O ramal de Tabatinga, da E. F. Araraquara, é prolongado até a estação de Upareba,

(01/02) A E.F. Bragantina inaugura o ramal de Piracaia, de Caetetuba, no tronco, até Piracaia,

(fev) Apesar da ameaça de falência da C. E. F. São Paulo-Goiaz, a linha é estendida até Villa Olímpia (Olímpia),

(12/02) A Sorocabana prolonga a sua linha-tronco, de Salto Grande até a estação de Sussuí, logo após Palmital,

A partir daí, tudo que a Sorocabana encontra à sua frente até chegar em 1922 ao rio Paraná é terra virgem a ser desbravada,

Estações no meio do mato dão lugar em sua maioria a novas e florescentes cidades,

(mar) A C.E.F. São Paulo-Goiaz vai à falência, mas as operações não cessam em suas linhas,

(03/05) A Mogiana inaugura o ramal de Monteiro, de Monteiro, no ramal de Jataí, a Guatapará, encontrando o ramal de Pontal, ex-ramal de Mogi-Guaçu, da Paulista. Essa ligação também ocorreu por causa do acordo entre as duas ferrovias, Para construir o ramal, a Mogiana comprou e utilizou parte da ferrovia particular da Fazenda Guatapará, que tinha um trecho que passava pelo que seria o leito de parte do futuro ramal,

(07/06) A Mogiana termina o ramal de Cravinhos, ligando a estação de Alvarenga a Serrana, estação terminal,



(01/08) A Sorocabana abre o trecho que liga Itaiçi, na antiga Ituana, a Campinas, abrindo as estações de Helvetia, Descampado e Sete Quedas e chegando à estação de Guanabara, da linha-tronco da Mogiana,

(07/09) A Mogiana prolonga o ramal de Igarapava, antigo ramal de Santa Rita do Paraíso, de Igarapava até Rodolfo Paixão, já em Minas Gerais, encontrando-se aí com a linha do Catalão,

Um ano depois, a velha estação de Santa Rita do Paraíso muda de nome para Igati e uma nova estação para a agora cidade de Igarapava é construída no ramal, à frente da de Igati,

(08/11) A Southern São Paulo Railway prolonga a sua linha até Prainha (Miracatu),

Como a terceira parte do acordo entre a Mogiana e a Paulista, o ramal de Sertãozinho foi prolongado até Pontal, estação terminal do ramal do mesmo nome, da Cia. Paulista,

A E. F. Araraquara vai à falência, mas não deixa de operar,

A E.F. Perus-Pirapora inicia as atividades, com uma linha entre a estação de Perus, na SPR, e a estação de Gato Preto (hoje, no km 36 da via Anhanguera) com a finalidade de transportar cal ali produzido,

A ferrovia tinha uma concessão de 1910, para chegar à vila de Pirapora do Bom Jesus,

Na época, todo o trajeto da ferrovia, inclusive o não construído (até Pirapora) passava dentro do município de Parnahyba (Santana de Parnaíba),

A ferrovia nunca chegou nem próxima a Pirapora.

1915

(01/02) O ramal de Tabatinga, da E. F. Araraquara, é prolongado até a estação de Curupá,

(16/05) A Southern São Paulo Railway chega até Juquiá, estação terminal da linha,

(03/09) O tronco da Sorocabana chega a Caramuru (Cardoso de Almeida), pouco após Assis,

(14/10) A E.F. Dourado abre o ramal de Itápolis.

1916

(15/03) É inaugurada a E.F. Jaboticabal, com início na estação de Jaboticabal, na linha-tronco métrica da Paulista, e chega à estação de Luzitânia,

(23/03) O tronco da Sorocabana atinge a estação de Sapezal,

(30/03) A C.F. São Paulo-Goiaz compra a massa falida da C.E.F. São Paulo-Goiaz,

(01/06) A Paulista inaugura a nova linha de bitola larga entre Rio Claro e São Carlos, criando cinco novas estações,

O tronco de bitola larga da Paulista passa a ser Jundiá-São Carlos,

O trecho do tronco da Paulista entre Cordeiro e Descalvado passa a ser o ramal de Descalvado,

O trecho da antiga Rio Clarence entre Rio Claro e Barretos, passando por São Carlos, de bitola métrica, passa a ser o tronco da Paulista de bitola métrica,

As linhas de bitola larga e métrica passam a correr paralelas, de Bifurcação (Visconde de Rio Claro-nova) a São Carlos,



O ramal de Jaú, da Paulista, passa a ter início na estação de Itirapina-nova, e não mais em Visconde de Rio Claro-velha,

(05/06) O tronco da Sorocabana atinge a estação de João Ramalho,

(01/08) A E.F. Araraquara, já como São Paulo Northern Railway Co., chega com o ramal de Tabatinga, de Curupá até a estação de Tabatinga, na E. F. Dourado, onde ele termina: uma linha de bitola métrica encontrando-se com uma linha ainda de 60 cm de bitola, da Dourado,

(10/09) O tronco da Sorocabana atinge a estação de Bartira,

A C. F. São Paulo-Goiaz abre o trecho Bebedouro-Ibitiúva,

Agora, com as duas secções ligadas entre si, a linha-tronco passa a ser o trecho Passagem-Olímpia e o trecho Ibitiúva-Viradouro torna-se um ramal, o ramal de Jaborandy, pois a intenção era chegar até essa vila. A massa falida da E. F. Araraquara é comprada pela empresa americana São Paulo Northern Railway Co., comandada por um tal Paul Deleuze, que, para pagar o imposto de transmissão, "limpa" os caixas de todas as estações da linha.

1917

(01/06) O tronco da Sorocabana chega à estação de Laranja Doce,

(14/07) A Paulista inaugura o primeiro trecho do ramal de Piracicaba, saindo da estação de Recanto, no tronco, e chegando até a estação de Santa Bárbara (do Oeste) (não confundir com a antiga estação de Santa Bárbara, que depois teve o nome alterado para Villa Americana, sendo o embrião da cidade de Americana,)

Na mesma época, foi aberto o Tramway da Fazenda Santa Bárbara, que partia dessa estação e, particular, tinha cerca de 50 km de linhas, sendo utilizado para o transporte de cargas e funcionários da fazenda,

(05/08) O tronco da Sorocabana chega à estação de Indiana,

Saindo de Virgílio Rocha, no ramal de Bauru, a Sorocabana abre o ramal de Borebi e chega à estação de Borebi.

1918

A C.F. São Paulo-Goiaz prolonga o ramal de Jaborandy até Terra Roxa, que seria a sua estação terminal.

1919

(ago) A Sorocabana é comprada pelo Governo do Estado ao consórcio de Percival Farquar e volta a se chamar E. F. Sorocabana,

(31/10) Depois de uma gestão desastrosa de três anos, a São Paulo Northern Railway Co. é comprada pelo Governo do Estado e volta a se chamar E. F. Araraquara,

(01/11) A Sorocabana Railway prolonga o tronco até Guaruaia (Presidente Bernardes).

1920

(25/07) O tronco da Sorocabana chega a Santo Anastácio,

(01/08) A Sorocabana abre o ramal de Porto Feliz, saindo da estação de Boituva para Porto Feliz, estação terminal.

Fatos da década



Em 1916, os Presidentes dos Estados de São Paulo, Altino Arantes, e do Paraná, Affonso Camargo, se reúnem em Salto Grande para inaugurar uma ponte rodoviária para unir os dois Estados sobre o rio Paranapanema,

Mas vão para lá de trem, e posam montados no nariz da locomotiva da Sorocabana.

1921-1930

1921

(01/10) A Sorocabana incorpora a E. F. Funilense, que se transforma no ramal de Pádua Salles,

(28/12) O tronco da Sorocabana chega a Presidente Wenceslau,

O trecho eletrificado da linha-tronco da Cia. Paulista é entregue ao tráfego entre Jundiá e Campinas,

1922

(01/05) O tronco da Sorocabana atinge o rio Paraná, na estação de Presidente Epitácio, antiga Porto Tibiriçá,

(29/07) O ramal de Piracicaba (Paulista) chega à estação de Piracicaba Paulista, assim chamada para diferenciá-la da estação de Piracicaba da Sorocabana,

Como em Agudos, as duas linhas não se tocam, cruzando-se com um viaduto, embora, em Piracicaba, as linhas tenham bitolas diferentes (a da Paulista é de bitola de 1,60 m),

Assim que o primeiro trem chegou à cidade, começaram os estudos para um eventual prolongamento do ramal até Bauru,

Em 1925, o estudo mostrou que atravessar a serra de Brotas seria muito custoso e o plano foi abandonado,

Mais de quarenta anos depois, em 1969, aventou-se prolongar o ramal até Torrinhã, mas também aí o projeto não vingou,

O tronco de bitola larga da Paulista é estendido até Rincão,

A linha de bitola métrica, da estação de Bifurcação até Rincão, é suprimida,

O tronco de bitola métrica passa a ser apenas o trecho entre Rincão e Barretos,

O trecho de bitola métrica entre Rio Claro e a estação de Bifurcação, agora chamada de Visconde de Rio Claro-nova, passa a ser o ramal de Anápolis,

A estação de Visconde do Rio Claro-velha, de onde até 1916 saía o ramal de Jaú, é fechada,

A E. F. Monte Alto atinge seu ponto terminal em Vista Alegre,

Por 100 mil libras esterlinas, a E. F. São Paulo-Minas é comprada pela Companhia Eletro metalúrgica Brasileira, com sede em Ribeirão Preto.

1924

(09/02) A Paulista estende o ramal de Agudos, de Piratininga até a estação de Cabrália,

Aqui, por sugestão do engenheiro Adolfo Pinto, da Cia. Paulista, começa-se a nomear as estações desse ramal por ordem alfabética, numa região ainda virgem e sem povoações, que surgiriam a partir das estações construídas,



As três primeiras do trecho após Piratininga são chamados de América (Alba), Brasília e Cabrália,

(jul) a revolução de julho se estende por todo o mês causando enormes prejuízos às ferrovias.

1925

(07/09) A Paulista chega com o ramal de Agudos até a estação de Duartina,

(15/11) A E.F. Noroeste abre o ramal de Pirajuí, com apenas 10 km, saindo do posto do km 75 até Pirajuí,

Pouco mais de vinte anos depois, uma das retificações de linha da Noroeste incorporaria a estação à sua linha-tronco.

1926

(31/12) A Paulista chega com a linha eletrificada até Rio Claro

1927

(11/01) A Paulista compra o trecho da C.F. São Paulo-Goiaz entre Passagem e Bebedouro para utilizá-lo na construção do novo tronco,

A compra inclui o ramal de Jaborandy, da C.F. São Paulo-Goiaz, que se torna o ramal de Terra Roxa (12/06),

A Paulista chega com o ramal de Agudos até a estação de Gália,

(30/11) A Southern São Paulo Railway (SSR) é comprada pela Sorocabana e passa a se chamar ramal de Juquiá, trecho da estação de Santos (Ana Costa) a Juquiá.

1928

(01/05) A Paulista prolonga o ramal de Santa Rita, da estação de Moema (Bento Carvalho) à Usina Vassununga, onde é construída aquela que seria a estação terminal do ramal,

A usina hoje se chama Usina Santa Rita e a estação já foi demolida,

(01/05) A São Paulo-Minas inaugura o ramal de Ribeirão Preto, de Serrinha (Ipaúna) até Ribeirão Preto, onde, a cerca de 500 m da estação da Mogiana, foi construída uma estação terminal para o novo ramal,

(12/06) A Paulista chega com o ramal de Agudos até a estação de Garça,

(30/12) A Paulista chega com o ramal de Agudos até o patrimônio de Alto Cafezal, a partir de agora chamado de estação de Marília, letra M do alfabeto de Adolfo Pinto e nome sugerido por,

Bento de Abreu Sampaio Vidal, que gostava do romance Marília de Dirceu, de Tomás A. Gonzaga.

1929

(06/08) A Noroeste inaugura o primeiro trecho da variante Araçatuba-Jupiá e chega com a linha, que parte da estação de Araçatuba, até Frutal (Guararapes),

(15/08) A E.F. Morro Agudo inicia as atividades de sua linha, que sai da estação de Pontal, estação terminal do ramal desse nome e chega à cidade de Morro Agudo,

(15/08) A E.F. Barra Bonita inaugura a sua linha, partindo da estação de Campos Salles, no ramal de Agudos, da Paulista, e chegando até a estação de Barreirinho estação terminal, logo após Barra Bonita,



(09/12) A Cia. Eletro metalúrgica Brasileira, dona da E. F. São Paulo-Minas, vai à falência e suas linhas cessam as atividades,

A Paulista retifica os trechos do ramal de Jaú entre Itirapina e Brotas e entre Torrinha e Dois Córregos.

1930

(25/01) A futura Mairinque-Santos, da Sorocabana, é aberta em duas frentes: de Mairinque, no tronco, até a estação de Guaianã e, na baixada, da estação de Samaritã (no ramal de Juquiá e construída para ser a estação para o entroncamento) até a de Estaleiro (Gaspar Ricardo), este em 15/02,

(01/03) A Paulista inaugura o novo trajeto da linha-tronco em bitola larga, de Rincão à estação de Colômbia, na beira do rio Grande, linha esta que passa pela margem oriental do rio Mogi, cruzando-o duas vezes, a primeira entre Rincão e Guataparã, e a segunda entre Passagem e Pitangueiras, e aproveita boa parte do leito da antiga linha da São Paulo-Goiaz, comprada em 1927, e também da maior parte do ramal de Pontal, e do trecho Bebedouro-Barretos, que tiveram as bitolas alargadas,

Com isto, o antigo tronco de bitola métrica da Paulista, entre Rincão e Bebedouro, que passa por Jaboticabal, torna-se o ramal de Jaboticabal,

O ramal de Pontal ficou sendo apenas o trecho Passagem-Pontal, mantido em bitola métrica,

Embora o trecho já viesse funcionando desde julho de 1929 entre Barretos e Colômbia (provavelmente com terceiro trilho, para utilizar ainda os trens da métrica que vinham por Jaboticabal e Barretos), a linha em bitola larga somente passou a ser utilizada em março de 1930, quando as obras da ponte de Passagem foram concluídas,

A Cia. Paulista pretendia cruzar o rio, obra que seria facilitada por causa da existência de uma grande ilha fluvial naquele ponto e levar os trilhos até Frutal, em Minas, e dali seguir para o Mato Grosso,

A crise do café dos anos 30 e a posterior decadência das ferrovias levou a empresa a engavetar o projeto. Mesmo assim, nos anos 60, ainda se levantou o assunto pelo Governo do Estado, com resultado zero,

(01/08) A Noroeste chega com a variante à estação de Alto Pimenta (Bento de Abreu),

(03/09) A São Paulo-Minas, falida, passa para o controle do Governo do Estado. As linhas continuam sem funcionar.

1931-1940

1931

(10/05) O Governo do Estado reativa o trecho Bento Quirino-Serra Azul da E. F. São Paulo-Minas,

E em 06/08, o tráfego é reaberto até Serrinha (Ipaúna) e, em 21/08, até Altinópolis,

(24/05) A Mairinque-Santos (Sorocabana) chega no planalto até Caucaia (do Alto),

(jun) A C.E.F. São Paulo-Goiaz estende sua linha, de Olímpia a Nova Granada,

A Paulista termina a retificação do ramal de Jaú no trecho entre Brotas e Torrinha,



1932

(11/06) A Mairinque-Santos (Sorocabana) chega no planalto até Itaquaciara,
(jul-set) A Revolução Constitucionalista causa problemas e prejuízos às ferrovias paulistas e interrompe as comunicações das linhas com os outros Estados,
(01/10) A Noroeste chega com a variante a Vale do Paraíso, agora chamada de estação de Valparaíso.

1933

(04/03) A E.F. Araraquara prolonga o tronco, de São José do Rio Preto até Mirassol,
(04/04) A E. F. São Paulo-Minas obtém a autorização para voltar a trafegar no trecho mineiro, até São Sebastião do Paraíso,
As estações desse trecho, no entanto, somente serão reabertas em 1934,
O ramal de Ribeirão Preto continua fechado,
(25/04) A variante da Noroeste chega à estação de Aguapeí.

1934

(01/01) Embora já pronto há alguns anos, somente agora a Central inaugura a variante de Poá, trecho que corre acompanhando a margem sul do Tietê entre as estações da antiga Quinta Parada (Engenheiro Gualberto) e Calmon Vianna, no ramal de São Paulo,
(05/04) A Mairinque-Santos, da Sorocabana, chega no planalto até o Embura, agora chamada de estação de Engenheiro Marsilac, homenageando um de seus construtores,
É autorizado o alargamento da bitola das linhas da E. F. São Paulo-Minas, de 60 cm para métrica.

1935

(15/02) Pouco mais de seis anos após chegar a Marília, a Paulista prolonga o ramal de Agudos até a estação de Pompéia,
(01/04) A Mairinque-Santos, da Sorocabana, chega no planalto até a estação de Rio dos Campos, em plena Mata Atlântica da Serra do Mar,
(01/08) A Noroeste prolonga a variante até a estação de Lavínia.

1936

(01/05) Após 26 anos, a E.F. Dourado prolonga a sua linha-tronco, chegando à estação de Cyro Resende (Cambaratiba),
(01/09) A variante da Noroeste chega a Guaraçai.

1937

(jan) A E.F. Dourado prolonga o tronco até Borborema,
(10/07) A variante da Noroeste é completada, chegando à estação de Junqueira, última em território paulista, e dali se encontrando com a estação de Jupiá, em Mato Grosso (do Sul), na linha principal,
O trecho da linha principal da Noroeste, entre Araçatuba e Jupiá, e que passa por Lussanvira, passa a ser chamado de ramal de Itapura,



(10/11) A Mairinque-Santos, da Sorocabana, chega na serra até Pai Matias.

1938

(01/08) A Mairinque-Santos, da Sorocabana, junta as duas linhas, do planalto e da baixada, entre as estações de Acaraú e de Mãe Maria e é aberta totalmente, de Mairinque a Samaritá,

A inauguração oficial foi em 26/07, com a presença do então Presidente Getúlio Vargas.

1939

(12/03) Depois de fazer uma curva para o sul e passar às margens do Tietê, em Porto Ferrão, e daí voltar para o norte, a linha-tronco da E.F. Dourado chega até a estação terminal de Novo Horizonte,

A Mogiana inaugura o serviço de litorinas no ramal de Sertãozinho, entre Pontal e Ribeirão Preto,

A litorina era de fabricação nacional, e com elas a empresa esperava aumentar o seu faturamento numa época em que seu endividamento era muito maior que o seu faturamento.

1940

(14/04) A Paulista chega com o ramal de Agudos até a estação de Quintana,

O trecho do ramal de Itapura, da Noroeste, entre Lussanvira e Jupia é suprimido, os trilhos arrancados, e o ramal passa então a se chamar ramal de Lussanvira, permanecendo o tráfego entre Araçatuba e Lussanvira,

A E.F. Dumont (ramal de Dumont) encerra as suas atividades; a ferrovia é arrancada e todo o material vendido como sucata. Três de suas quatro locomotivas, todas de bitola de 60 cm, são vendidas para a E. F. Perus-Pirapora, em São Paulo,

A própria fazenda é loteada e processos trabalhistas vão se arrastar por anos,

O loteamento da fazenda dá origem ao atual município de Dumont, emancipado em 1953.

1941-1950

1941

(01/03) Oito anos depois de chegar a Mirassol, a E.F. Araraquara prolonga o tronco até a estação de Bálsamo,

E em 01/07 até a estação de Engenheiro Balduino,

(15/11) A Paulista entrega o tronco oeste, fusão dos ramais de Jaú, de Agudos e de Bauru, agora em bitola larga (1,60 m); nesse ano, ele chega até Tupã,

Na verdade, esse é o início do processo; nesse ano, a bitola larga foi inaugurada entre Itirapina, no tronco da Paulista, e Pederneiras,

Na linha nova, até Jaú, foi feita a eletrificação. Com toda a mudança de linha desaparece o antigo ramal de Jaú; o ramal de Campos Sales, da Paulista, é criado a partir do ramal de Agudos, entre as estações de Dois Córregos e de Iguatemi,

A linha antiga é suprimida entre esta estação e a de Ayrosa Galvão, esta substituída agora por uma estação mais nova e em local novo,



Entre Pederneiras e Piratininga, e daí para a frente, a antiga linha métrica e o nome do ramal de Agudos são mantidos, por ora (15/11) O trecho do ramal de Anápolis (Paulista) entre Anápolis (Analândia) e a estação de Visconde do Rio Claro é desativado,

Este pequeno trecho, que passava pela estação de Oliveiras, era remanescente da antiga Companhia Rio-Clarense, construído em 1884 e considerado o mais problemático de toda a sua antiga ferrovia, com curvas demais e em declive muito pronunciado na serra de Corumbataí,

Foi por causa desse trecho que a Paulista foi forçada a alterar o caminho entre Rio Claro e Itirapina, em 1916. A Paulista passou a transportar os passageiros e cargas de São Carlos a Annapolis (Analândia) através de baldeação na estação de Rio Claro, sem aumento dos preços (mas sim, claro, do tempo de percurso), até a desativação do ramal, em 1966,

A E.F. Cantareira é incorporada pelo Governo Estadual à Sorocabana.

1943

(15/06) O tronco da E.F. Araraquara chega à estação de Cosmorama.

1944

(08/12) A eletrificação do tronco da E. F. Sorocabana é entregue com festas no trecho entre São Paulo e Santo Antônio (Iperó); o trecho já funcionava comercialmente desde o dia 28 de novembro,

(10/12) O tronco da E.F. Araraquara alcança Votuporanga,

A São Paulo-Minas reativa o tráfego no ramal de Ribeirão Preto, desativado desde 1929.

1946

(09/11) O Governo Federal assume a SPR, ao final da concessão de 90 anos, e muda o seu nome para E.F. Santos-Jundiaí. A Cia. Paulista tenta por todos os meios a compra da empresa da União, mas não consegue.

1947

A eletrificação do tronco oeste da Paulista chega a Pederneiras.

1948

A eletrificação e a bitola larga no tronco oeste da Paulista chegam a Bauru.

1949

(01/04) O tronco oeste da Paulista é prolongado, de Tupã até a estação de Osvaldo Cruz, ainda em bitola métrica,

(17/12) O tronco da E.F. Araraquara alcança Fernandópolis,

A Paulista compra a E.F. Dourado, que se torna cinco de seus ramais; a linha-tronco torna-se um prolongamento do ramal de Ribeirão Bonito.

1950

(20/04) O tronco oeste da Paulista chega até Adamantina, ainda em bitola métrica,



A Paulista compra a linha da C.E.F. São Paulo-Goiaz e a transforma no ramal de Nova Granada. Este ramal, bem como a antiga linha entre Ribeirão Bonito e Novo Horizonte da E. F. Dourado, comprada um ano antes, vão, durante a década de 50 do século XX, receber trilhos, dormentes e empedramento novos, pois a Paulista as considerava linhas estratégicas,

Com a estatização da CP, em 1961, foram abandonadas e desativadas oito anos mais tarde.

1951-1960

1951

(21/08) O tronco da E.F. Araraquara alcança Jales,

A Paulista compra a E.F. Morro Agudo e a transforma no prolongamento do ramal de Pontal,

A Mogiana inaugura oficialmente a variante Lagoa-Tambaú, abrindo as estações de Joaquim Libânio, Casa Branca-nova e Cel. Correa-nova,

O trecho já estava pronto e em funcionamento precário desde 1948, mas a estação principal, a de Casa Branca-nova, somente foi aberta em 1951,

O antigo tronco da Mogiana entre Lagoa e Baldeação seria desativado aos poucos, junto com as estações de Cocaes, Papagaios, Briaréu e Cel. Correa-velha, havendo ferroviários que afirmam que o trecho ainda funcionou como alternativa até 1956,

A estação de Casa Branca-velha passa a fazer parte do ramal de Mococa,

A Paulista compra a E.F. Barra Bonita e a transforma no ramal de Barra Bonita. A eletrificação da Sorocabana alcança Morro do Alto, no ramal de Itararé.

1952

(18/10) A E.F. Araraquara chega ao final da sua linha-tronco, em Presidente Vargas, na divisa com o Mato Grosso,

A Companhia Mogiana de Estradas de Ferro é estatizada pelo Governo do Estado, por pressão de seus próprios acionistas, que não viam futuro nem condição de investimento numa ferrovia por demais endividada,

O tronco da Sorocabana desativa o trecho entre Juquiratiba e Vitoriana, com a inauguração do novo trecho para o tronco, a variante Juquiratiba-Botucatu,

O trecho entre Botucatu e Vitoriana, do tronco desativado da Sorocabana, passa a integrar o ramal de Porto Martins. O trecho entre Juquiratiba e Vitoriana é suprimido.

1953

Com a ativação de outra variante, de Rubião Jr. a Juca Novais, no tronco, a Sorocabana desativa o trecho original da linha-tronco, fechando diversas estações entre Rubião Jr. e Ezequiel Neves, e também o ramal de Itatinga; uma nova estação em Itatinga passa a fazer parte da nova variante,

A E. F. Itatibense é desativada, sob protestos da população de Itatiba, depois de mais de sessenta anos de prejuízos.

1954



O ramal de Porto Martins e o ramal de Araquá são suprimidos pela Sorocabana, junto com o trecho que ainda estava ativo do antigo tronco, do Lajeado a Vitoriana,

A eletrificação no tronco oeste da Paulista chega a Cabrália. Embora projetada para seguir avante, pelo menos até Tupã, tendo sido inclusive construída uma subestação elétrica em Duartina, a eletrificação jamais passou desse ponto,

A bitola larga no tronco oeste da Paulista chega a Marília.

1955

(13/09) A E.F. Araraquara inaugura a retificação do tronco, agora com bitola larga, entre Araraquara e São José do Rio Preto. O trecho de bitola métrica entre as duas estações é desativado.

1956

(abril) A Mogiana fecha definitivamente o ramal de Cravinhos e também o seu sub-ramal de Jandaia, por ser deficitário e tendo como desculpa a construção da via Anhanguera, que cruzaria o seu leito em nível,

O arrancamento dos trilhos demorou e atrasou a finalização daquele trecho da nova rodovia,

(abril) A Mogiana fecha definitivamente o ramal de Serra Negra,

(13/07) O "trenzinho do Guarujá" encerra suas atividades,

A E.F. Monte Alto encerra as atividades.

1957

(25/01) A Sorocabana abre o ramal de Jurubatuba, de Imperatriz Leopoldina, no tronco, até Jurubatuba, e, em 28/09, o restante do trecho, até a estação de Evangelista de Souza, já na Mairinque-Santos,

A Paulista desativa e demole o prédio da velha estação de Jaú-Dourado e transfere o final desse ramal para a estação de Jaú-velha, que estava sem função desde 1941.

As duas estações eram muito próximas,

A Paulista suprime o trecho final do ramal de Barra Bonita entre as estações de Barra Bonita e do Barreirinho,

A alegação foi de que boa parte desse trecho seria inundado pela futura represa de Barra Bonita, o que efetivamente aconteceu.

1958

(29/09) A Sorocabana abre o ramal de Dourados, do km 732, no tronco, até Engenheiro Murgel. A Sorocabana aumenta a bitola, de 60 cm para métrica, do ramal da Cantareira e da variante do Horto, da antiga E.F. Cantareira,

A bitola larga no tronco oeste da Paulista chega a Adamantina,

Daqui para a frente, o prolongamento da linha já seria construído em bitola larga.

1959

(30/12) O tronco oeste da Cia. Paulista, já em bitola larga, chega até a estação de Dracena.

1960

(30/01) A Sorocabana desativa o Ramal Férreo Campineiro, que já há muitos anos era apenas uma linha de bondes elétricos,

(11/03) A Paulista desativa os ramais de Santa Rita e Descalvadense, seus dois únicos ramais de bitola de 60 cm,

No ano seguinte, duas das locomotivas são vendidas para a E. F. Perus-Pirapora,

(15/06) O ramal de Dourados (Sorocabana) chega até Teodoro Sampaio,

A Mogiana termina a variante Lagoa-Tambaú, desativando a estação de Brejão,

Em consequência, a estação de Baldeação tornar-se-ia ponta de um curto ramal que a ligaria à estação de Cel. Correa-nova,

A eletrificação da Sorocabana alcança Itapetininga, no ramal de Itararé, e daí a eletrificação nunca passou,

A Sorocabana desativa o ramal de Pádua Salles, antiga Funilense, depois de 61 anos,

A Sorocabana desativa o ramal de Porto Feliz, depois de 40 anos, mantendo o trecho até Jupira como desvio particular por algum tempo.

1961-1970**1961**

(1/6) A Cia. Paulista é desapropriada pelo Governo do Estado,

O trecho São Simão-Monteiros, do ramal de Jataí, é desativado pela Mogiana,

A Mogiana junta o trecho Ribeirão Preto-Monteiros do ramal de Jataí e o ramal de Monteiros para formar o ramal de Guatapará,

A Mogiana suprime o trecho final do ramal de Mococa, Mococa-Canoas,

A Mogiana desativa o ramal de Pinhal, mantendo o trecho inicial, de Mogi-Guaçu até a RMB, como desvio particular.

1962

(20/01) O tronco oeste da Paulista chega até Panorama, no rio Paraná,

(12/02) A Paulista desativa o ramal de Água Vermelha,

A Noroeste desativa o ramal de Lussanvira,

A Sorocabana desativa os ramais de Tietê e de Borebi.

1964

(01/05) A Mogiana abre a variante Bento Quirino-Entroncamento, com cinco estações novas, somente para cargas,

(19/06) O trecho inicial da antiga E.F. Cantareira, da Sorocabana, é suprimido e os dois ramais, da Cantareira e de Guarulhos, passam a sair da estação do Areal,

(25/08) A Paulista desativa o ramal de Jaú-Dourado, da antiga Douradense,

(14/10) Os trilhos do ramal de Água Vermelha, desativado dois anos antes, são retirados pela Paulista,

(15/11) A Sorocabana desativa o ramal da Cantareira (junto com a variante do Horto), de Areal a Cantareira, antiga E.F. Cantareira

(05/12) Começa a retirada dos trilhos do ramal de Jaú-Dourado, da Paulista.

1965

(01/05) A Mogiana desativa o trecho do tronco antigo entre Bento Quirino e Alto, desativando sete estações; os trens de passageiros passam a correr pela variante,

O ramal de Sertãozinho (Mogiana) passa a sair da estação de Ribeirão Preto-nova e incorpora a estação de Barracão,

O ramal de Guatapar (Mogiana) passa a sair da estação de Barracão e incorpora a estação de Ribeirão Preto-velha,

O ramal de Dourados (Sorocabana)  prolongado até Euclides da Cunha, A Sorocabana desativa o ramal de Guarulhos, da antiga E.F. Cantareira.

1966

(01/09) A Paulista suprime o ramal de Analândia, ex-Annapolis,

(01/09) A Paulista desativa o ramal de Terra Roxa,

(01/09) A Paulista desativa os ramais de Campos Salles e de Barra Bonita,

(16/09) A Mogiana desativa o ramal de Amparo, entre Amparo e Monte Alegre, e todo o ramal de Socorro,

(16/09) O ramal de Luzitânia, da Paulista, é desativado,

(16/09) A Paulista desativa o ramal de Agudos,

(16/09) A Mogiana suprime o trecho final do ramal de Cajuru, entre Amlia e Cajuru,

(07/11) A Mogiana fecha o que sobrou do ramal de Mococa, entre Ribeiro do Vale e Mococa,

O trecho entre Casa Branca-nova. e Guaxupé passa a ser o ramal de Guaxupé,

(01/12) A Paulista desativa o ramal de Dourado,

(16/12) A Paulista desativa os ramais de Itápolis e de Bariri, da antiga Douradense,

(23/12) O trecho final do ramal de Jaboticabal, Jaboticabal-Bebedouro, é fechado definitivamente pela Paulista,

(23/12) A Paulista suprime o trecho final do ramal de Ribeirão Bonito, entre Ibitinga e Novo Horizonte,

(23/12) A Paulista suprime o tráfego no trecho Olímpia-Nova Granada, do ramal de Nova Granada,

(dez) A Sorocabana desativa o ramal de Santa Cruz do Rio Pardo,

(dez) A Sorocabana desativa o ramal de Piraju,

A Sorocabana desativa o tráfego de passageiros entre Mairinque e Evangelista de Souza, na Mairinque-Santos,

O trecho final do ramal de Piracicaba, entre Piracicaba e São Pedro, é fechado pela Sorocabana,

A E.F. Araraquara desativa o ramal de Tabatinga.

1967

(03/01) O que restou do ramal de Cajuru, trecho Santos Dumont-Amlia,  extinto pela Mogiana, mas fica operando como desvio particular,

(03/01) A Mogiana desativa o ramal de Baldeo, que ligava Coronel Correa-nova  estação de Baldeo, fechando esta última,

(03/01) A Mogiana desativa o que sobrou do ramal de Amparo, entre Amparo e Jaguariúna, depois de 92 anos,



(05/01) O ramal de Piracaia e o trecho Bragança-Vargem, do tronco da E. F. Bragantina, são desativados,

(21/6) O tronco da E.F. Bragantina é desativado em seu trecho restante, Campo Limpo-Bragança,

Os trilhos do ramal de Pinhal são arrancados, 6 anos depois da desativação, apenas o desvio para a RMB é mantido.

1968

O ramal de Santa Veridiana (Paulista) é totalmente desativado entre Palmeiras e Baldeação e passa a se chamar ramal de Palmeiras. A lendária estação de Santa Veridiana é fechada.

1969

(02/01) O que restou do ramal de Ribeirão Bonito (Paulista) é desativado totalmente, entre São Carlos e Ibitinga,

(02/01) O trecho Bebedouro-Olímpia é desativado pela Paulista, desaparecendo o ramal de Nova Granada,

(02/01) A Paulista desativa o trecho Rincão-Jaboticabal, acabando com o ramal de Jaboticabal,

(03/07) A São Paulo-Minas fecha o trecho do primitivo tronco, entre São Simão e Ipaúna,

A Sorocabana retira os trilhos do trecho Piracicaba-São Pedro do antigo ramal de São Pedro,

A eletrificação da linha-tronco da Sorocabana atinge Assis, e dali nunca passará.

1970

(mar) O ramal de Pontal (Passagem-Pontal), da Paulista, é cedido em comodato para a Mogiana, que o junta com o ramal de Sertãozinho,

(30/03) A Mogiana desativa o trecho final da linha do Rio Grande, de Pedregulho a Jaguará,

Alguns fatos da década

As linhas de bitola métrica que pertenceram um dia à antiga Douradense, agora estão decadentes nas mãos da Cia. Paulista estatizada, em seus últimos estertores.

1971-1980

1971

(25/2) A Mogiana inaugura a variante Tambaú-Bento Quirino, no antigo tronco da Mogiana; e em consequência, o trecho antigo é desativado,

(nov) É criada a Fepasa, fundindo a Paulista, Mogiana, Sorocabana, São Paulo-Minas e Araraquarense,

A Sorocabana desativa parte da linha original da antiga Ituana, para passageiros, no trecho entre Jundiá e Francisco Quirino,

Por causa da construção de um viaduto, a Sorocabana desativa a estação de Campinas-Bonfim.



1972

A Fepasa abre o ramal de Paulínia, que sai de Boa Vista, no tronco da ex-Paulista, A E. F. Perus-Pirapora deixa de transportar passageiros,
A Fepasa fecha o trecho da linha do Rio Grande entre Franca e Pedregulho,
A linha passa a se chamar ramal de Franca.

1973

(28/11) A Fepasa inaugura oficialmente o trecho Paulínia-Guedes, completando a variante Boa Vista-Guedes, mas somente a põe em operação em 1974.

1974

(mar) A variante Boa Vista-Guedes começa a operar, mas somente para trens de carga,
(mai) A Fepasa abre o ramal de Apiaí, entre Itapeva e Apiaí.

1976

(30/4) A Fepasa abre a variante Bauru-Garça, no tronco oeste da ex-Paulista, Em consequência, desativa todas as dez antigas estações de Piratininga até Garça-velha, suprimindo o trecho do tronco oeste da ex-Paulista que passava pelo sul da serra das Esmeraldas,

(31/7) O ramal de Descalvado (ex-Paulista) é desativado para trens de passageiros, entre Pirassununga e Descalvado,

(31/7) O ramal de Palmeiras (ex-Paulista) é desativado,

A Fepasa abre o ramal de Pinhalzinho, entre Entroncamento e Pinhalzinho,

A Fepasa suprime o tráfego de passageiros no ramal de Campinas, ex-Sorocabana (Mairinque-Campinas),

A Fepasa abre a variante Santa Gertrudes-Itirapina, somente para trens de carga, no tronco da ex-Paulista; os trens de passageiros continuam a circular pela linha velha,

Os trilhos da linha antiga da CP entre Piratininga e Garça-velha são retirados,

O ramal de Guatapará, ex-Mogiana, é desativado. Os trilhos são retirados dentro da zona urbana de Ribeirão Preto,

O ramal de Caldas, ex-Mogiana, deixa de transportar passageiros Os trens de passageiros deixam de circular no ramal de Itapira, ex-Mogiana,

Os trens de passageiros deixam de circular no ramal de Sertãozinho, ex-Mogiana, e no trecho Pontal-Passagem, ex-Paulista.

1977

(17/02) O ramal de Descalvado (ex-Paulista) é desativado para trens de passageiros, no trecho restante entre Cordeirópolis e Pirassununga,

(17/02) Os trens de passageiros deixam de circular no ramal de Franca, ex-Mogiana,

(17/02) A Fepasa suprime o tráfego de passageiros no ramal de Piracicaba (ex-Sorocabana),

(17/02) A Fepasa extingue o tráfego de passageiros no ramal de Piracicaba (ex-Paulista), entre Recanto e Piracicaba,

(jul) A variante Boa Vista-Guedes passa a operar para trens de passageiros também,



Em consequência, o trecho Campinas-Guedes do tronco da ex-Mogiana é desativado pela Fepasa,

Os trens de passageiros deixam de circular no ramal de Guaxupé, ex-Mogiana. A Fepasa arranca os trilhos do trecho Campinas-Anhumas do tronco da Mogiana e arrenda o trecho dali até Jaguariúna para a ABPF.

1978

(out) O ramal de Dourados, ex-Sorocabana, é desativado tanto para passageiros como para cargas,

É fundada pela ABPF a V. F. Campinas-Jaguariúna, para operar o antigo trecho da Mogiana entre Anhumas e Jaguariúna,

Os trens de passageiros da ex-Paulista são suprimidos no trecho final, entre Barretos e Colômbia,

O ramal de Itararé, ex-Sorocabana, é fechado para o tráfego de trens de passageiros.

1979

(06/02) A variante Entroncamento-Amoroso Costa é inaugurada pela Fepasa, substituindo o velho ramal de Igarapava (ex-Mogiana), que é desativado somente em 09/05,

(06/02) A Fepasa abre a variante Guedes-Mato Seco e fecha o trecho original equivalente da ex-Mogiana, mas apenas em 09/05.

1980

Os trens de passageiros do tronco da ex-Paulista passam a circular pela variante Santa Gertrudes-Itirapina,

O trecho antigo do tronco da ex-Paulista que passava por Batovi, Camaquã, Itapé, Graúna e Ubá é desativado pela Fepasa,

O último trem de carga chega de Batatais a Ribeirão Preto, fechando definitivamente o tráfego na antiga linha do Rio Grande. A Fepasa reativa o ramal de Dourados somente para cargas,

O último trem de carga chega de Euclides da Cunha; o trecho final do ramal de Dourados, de Teodoro Sampaio até essa estação, é desativado.

Outros fatos da década

Um acidente em Botucatu nos anos 1970.

1981-1990

1981

(22/02) A V. F. Campinas-Jaguariúna reativa o trecho Anhumas-Jaguariúna da ex-Mogiana com fins turísticos.

1983

(jan) A E. F. Perus-Pirapora é desativada definitivamente.



1984

O trecho entre o rio Jaguari e a estação de Jaguariúna é fechado pela Prefeitura de Jaguariúna e a linha da V. F. C. J. passa a correr somente até sobre o rio Jaguari, voltando dali.

1986

Parte do antigo ramal de Guaxupé, da Mogiana, é reativado para passageiros entre Casa Branca-nova e S.J.do Rio Pardo,

Ao contrário do previsto, é feita apenas a viagem inaugural e a linha volta ao abandono,

O ramal de Dourados, ex-Sorocabana, está operando apenas entre Prudente e Pirapozinho,

A "linha velha" do ramal de São Paulo, da Refesa, ex-Central do Brasil, entre São José dos Campos e Manoel Feio, é desativada,

Os trens Rio-São Paulo passam a circular pela variante do Parateí.

1988

O ramal de Dourados, ex-Sorocabana, é totalmente desativado
(nov) Um trem de passageiros faz o ramal de Piracicaba, ex-Paulista, pela primeira vez desde 1976, mas a experiência não se repete,

Os trilhos da antiga linha do Rio Grande, da ex-Mogiana, são arrancados.

1989

Os trilhos do ramal de Guaxupé, antiga Mogiana, são retirados pela Fepasa, que os vende em leilão.

1990

(mar) os trilhos do ramal de Itapira, ex-Mogiana, são retirados pela Fepasa.

1991-2002**1991**

(14/02) Deixa de circular o Santa Cruz, trem de passageiros da Refesa entre o Rio e São Paulo,

Em dezembro de 1990, já havia sido suspenso o Vera Cruz, entre o Rio e Belo Horizonte,

(mar) A E.F.Vale do Bom Jesus, operada pela ABPF, inicia as operações do trem turístico entre Pedregulho e Rifaina, usando o antigo leito da linha do Rio Grande, da antiga Mogiana.

1994

A E.F. Vale do Bom Jesus suspende as atividades devido ao desabamento de um aterro na linha, próximo a Pedregulho,

O Trem de Prata, iniciativa particular, passa a fazer a viagem de passageiros entre o Rio e São Paulo pelo ramal de São Paulo da Refesa.

1995

A CPTM passa a operar as linhas de subúrbio em São Paulo, das antigas Sorocabana, Central e Santos-Jundiaí.

1996

(mar) Os trilhos do ramal de Descalvado são retirados perto da estação de Descalvado,

(mar) a antiga Noroeste passa a ser operada pela nova concessionária Novoeste,

(20/09) O ramal de São Paulo e a antiga Santos-Jundiaí passam a ser operados pela MRS, nova concessionária dos trechos,

Os trens de subúrbio dessas linhas continuam a ser operados pela CPTM,

(dez) O trem São Paulo-Santos da antiga Santos-Jundiaí é suprimido.

1997

(jun-dez) os trilhos do ramal de Descalvado são retirados entre Araras e a estação de Butiá, em Descalvado,

(11/09) O tráfego dos trens de passageiros do antigo tronco da Mogiana entre Campinas e Uberlândia é extinto pela Fepasa; o último trem rodou no dia anterior, 10/09, e já havia alguns meses que eles não iam mais até Araguari,

Na estação de Jardinópolis-nova, os trens desfilam em sua última viagem; passageiros embarcam e desembarcam fora da plataforma,

No quadro de avisos na estação de Tambaú-nova, o aviso do fim,

(11/11) a Fepasa extingue o tráfego de passageiros entre Embu-Guaçu e Santos, pela Mairinque-Santos, ex-Sorocabana,

Na mesma data, extingue o tráfego dos trens de passageiros entre Santos e Juquiá, da antiga Sorocabana,

(22/12) a Fepasa inaugura a linha de passageiros entre Sorocaba e Apiaí, passando por parte do antigo ramal de Itararé da Sorocabana.

1998

(08/03) Os trens de passageiros do trecho entre Araraquara e Barretos são suprimidos, no antigo tronco da Paulista,

(01/04) A Fepasa é incorporada pela Refesa e passa a ser a "malha paulista" para efeitos de privatização da linha,

(09/11) A malha paulista, antiga Fepasa, é vendida pela Refesa para a concessionária Ferroban, que em seguida repassa os ramais de Itararé, Pinhalzinho e Apiaí, assim como o trecho entre Rubião Jr. e Presidente Epitácio, todos da antiga Sorocabana, para a ALL, concessionária das linhas da malha sul do País,

(30/11) o Trem de Prata encerra as atividades entre o Rio e São Paulo no ramal de São Paulo.

1999

(16/01) a Ferroban extingue definitivamente o trem de passageiros do antigo tronco da Sorocabana, de São Paulo a Pres. Epitácio, e suspende os da linha Sorocaba-Apiaí; na mesma data, a Ferroban suspende os trens de passageiros do tronco das ex-Paulista e Araraquarense, trecho São Paulo-Araraquara-S.J. Rio Preto e também do tronco oeste da ex-Paulista, de Itirapina a Panorama,

(01/08) a Ferroban reativa o trem de passageiros nos trechos Campinas-Panorama e Itirapina-Araraquara-S.J. Rio Preto,

Da estação da Barra Funda, em São Paulo, que havia substituído a estação de Luz havia alguns anos para as partidas para o interior, nunca mais partiriam trens de passageiros de longo percurso,

A primeira composição parte de Campinas com nove carros; já na segunda viagem, o número de carros é reduzido para três. As saídas, inicialmente três vezes por semana, caem para apenas duas, às quartas e às sextas-feiras, poucas semanas depois,

(01/08) a ALL reativa a linha Sorocaba-Apiáí, operada pela Ferroban quando foi desativada em 16/01.

2000

(28/5) A CPTM abre a linha nova, entre as estações de Itaquera-nova e Guaianazes-nova, na antiga Central, ramal de São Paulo,

No mesmo dia, desativa o trecho antigo entre as estações de Itaquera-nova e Guaianazes-nova, no antigo ramal de São Paulo, da Central, desativando as estações de Itaquera-velha, 15 de novembro e Guaianazes-velha,

(mai/jun) A CPTM inaugura seis das sete novas estações projetadas para o ramal de Jurubatuba.

2001

(01/03) O trem de passageiros Sorocaba-Apiáí é extinto pela ALL,

(14/03) A Ferroban faz sair os últimos trens: Campinas-Bauru e Itirapina-São José do Rio Preto. No dia seguinte, fazem o percurso inverso e terminam de vez,

(23/03) A CPTM inaugura a última estação do ramal de Jurubatuba: Vila Olímpia,

(01/05) Violento incêndio destrói a cabina de comando e carros na abandonada estação de Itirapina, outrora um dos maiores pátios ferroviários do interior em que duas linhas-tronco da antiga Companhia Paulista se uniam,

(dez) O trem da CPTM entre Jurubatuba e Varginha, em São Paulo, é desativado, por "falta de segurança",

(dez) O trem turístico do trecho entre Cruzeiro e o túnel na divisa com Minas Gerais, da antiga RMV. é desativado por falta de apoio financeiro da Prefeitura de Cruzeiro,

2002

(28/02) A Ferroban, a Novoeste e a Ferronorte se fundem e formam a Brasil Ferrovias; a FCA assume a antiga Mogiana (trecho Paulínia-Araguari) e a ALL fica definitivamente com quase toda a antiga Sorocabana (ramais de Itararé, Apiáí, Pinhalzinho e tronco, entre Rubião Jr. e Presidente Epitácio),

Fatos da década

Em 29/03/1991, acidente com trem da Fepasa na linha próxima a Rio Claro deixa a V-8 quase enterrada no chão.

NOTA 1: O primeiro "Regimento interno para execução dos serviços dos correios ambulantes na Estrada de Ferro Central do Brasil", foi, no entanto, aprovado somente em 1890 ("Boletim Postal" 2º Ano, nº 12 – Dezembro de 1890)

NOTA 2: Num almanaque de 1884, encontramos "13 carteiros trabalham no serviço ambulante nas estradas de ferro de São Paulo".

NOTA 3: As indicações em negrito pertencem a Estrada de Ferro Sorocabana.

NOTA 4: Imagens em 300 dpi na dimensão 30,5 x 30.5 (imagens pequenas) e 39.0 x 39.0 (imagens grandes).



MAPAS FINAL DO SÉCULO XIX – INÍCIO DO XX

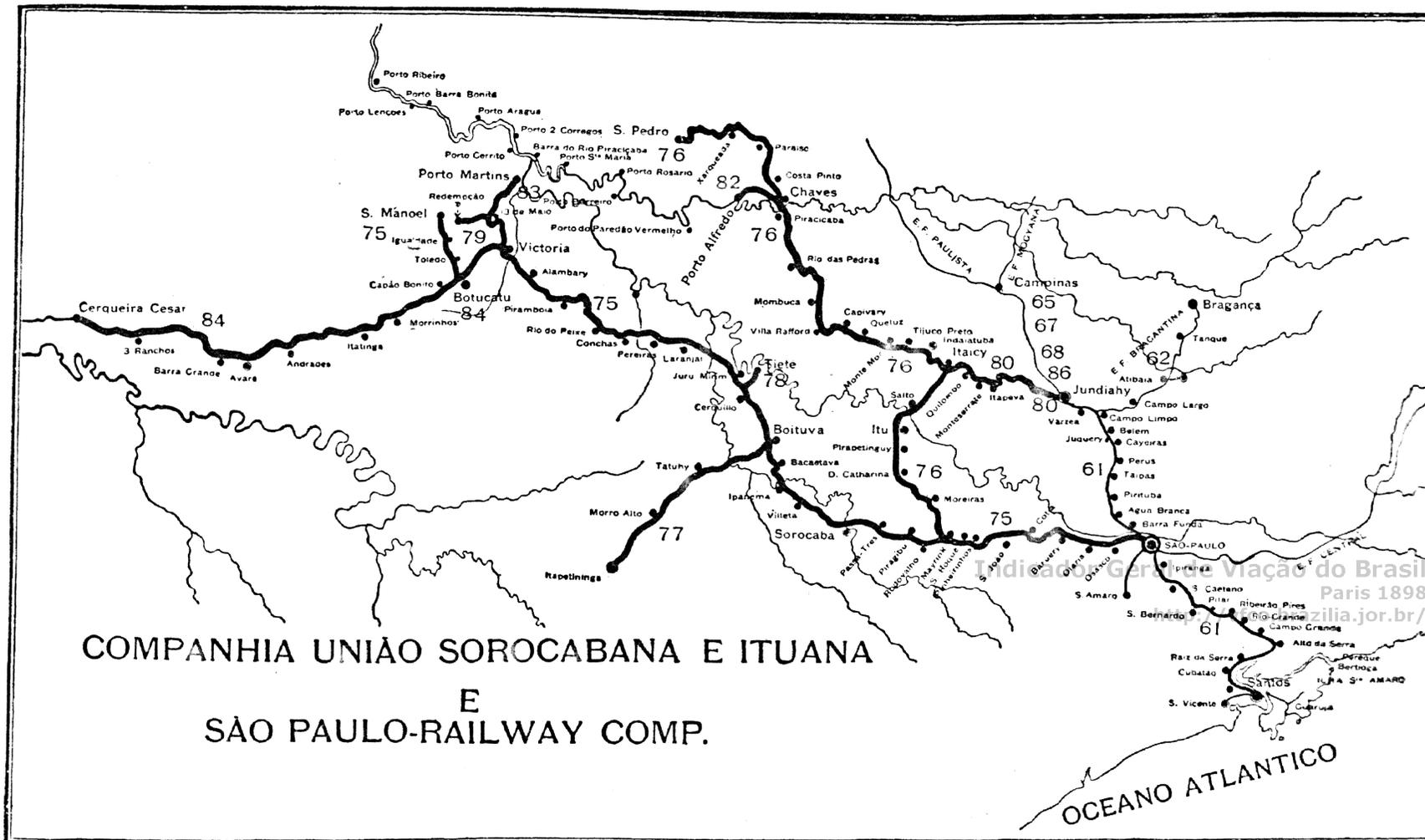


Fig. 5 — A antiga Comp. União Sorocabana e Ituana é a atual E. F. Sorocabana; e a S. Paulo Ry. a atual E. F. Santos-Jundiaí



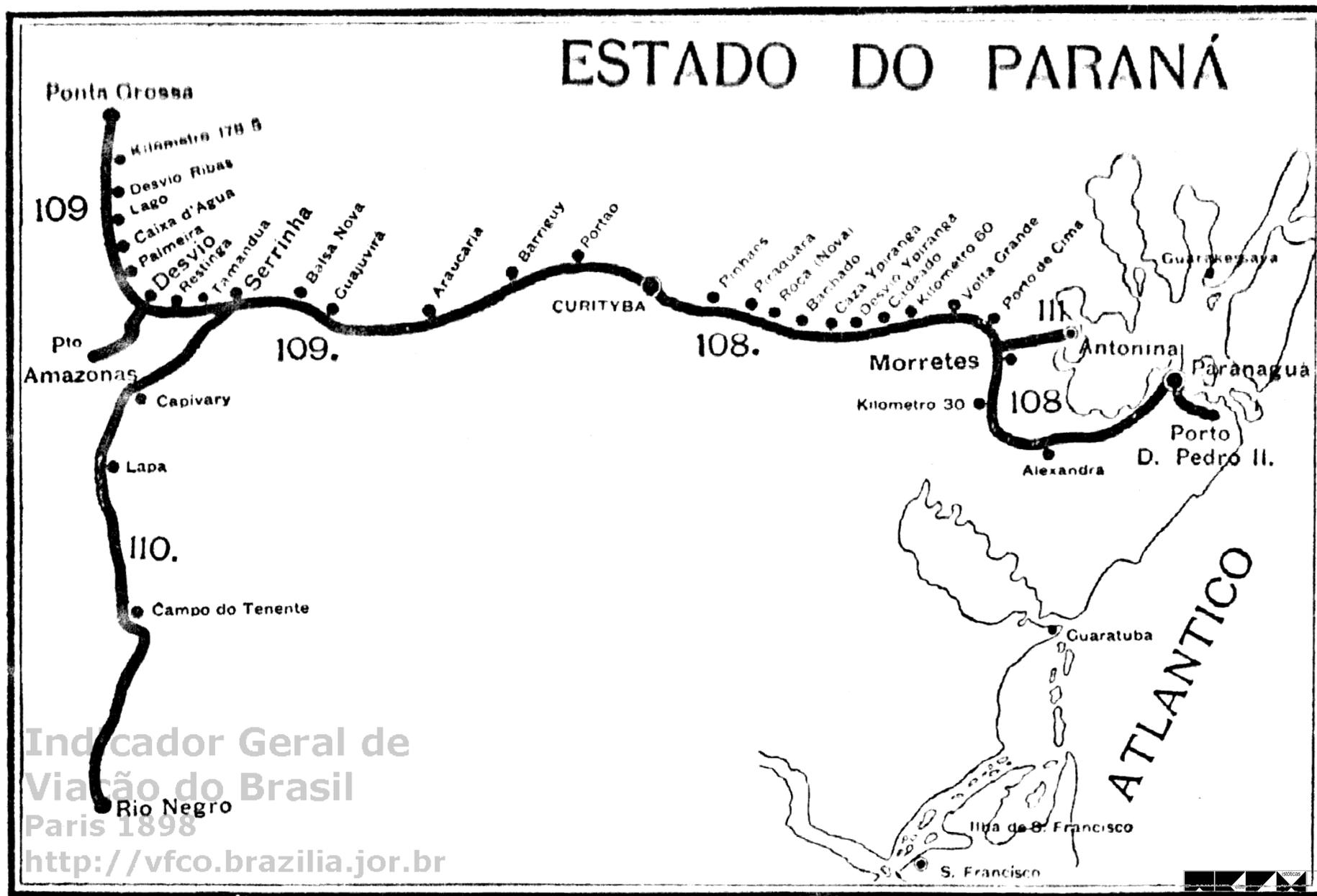
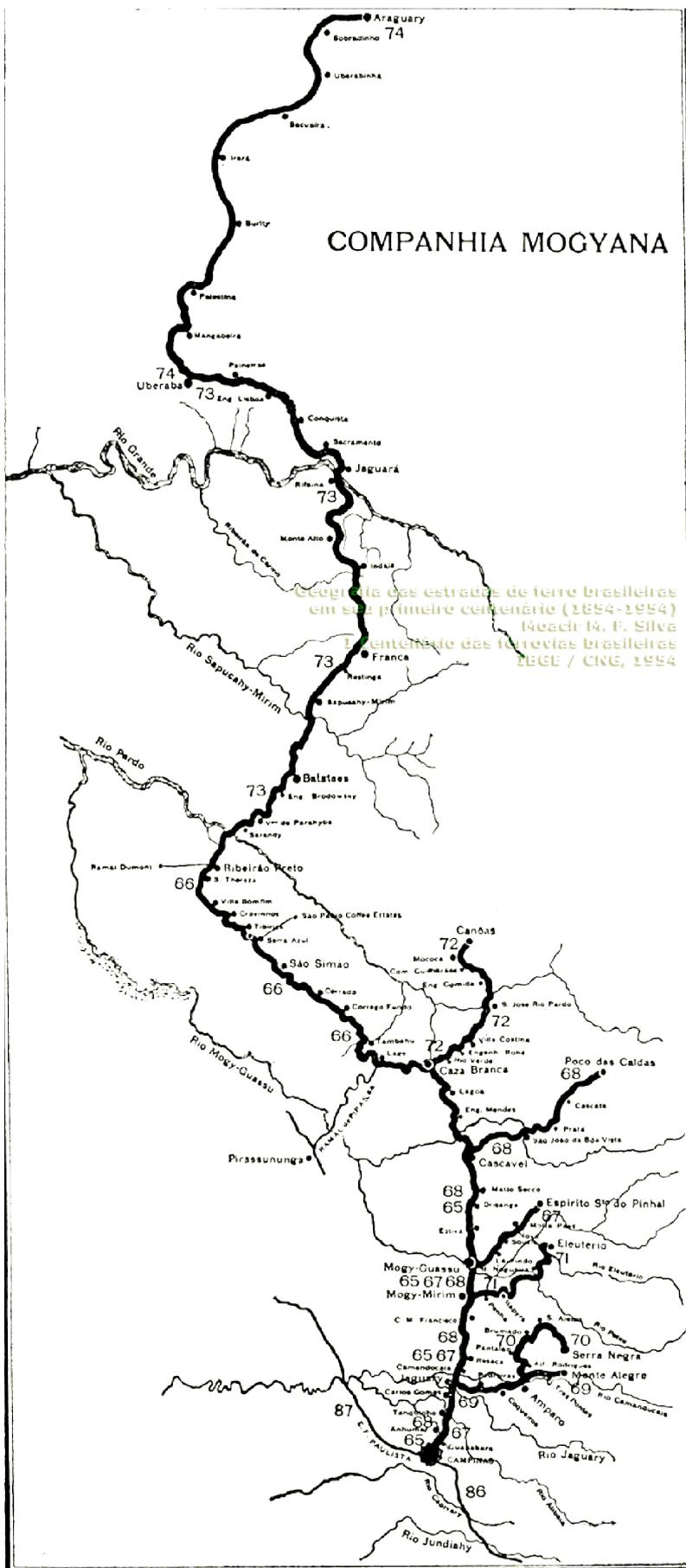


Fig. 7 — O que havia de linhas férreas no Paraná, em fins de 1898. (“E. F. do Paraná”).



Fig. 6 — O nome atual da "Paulista" é "Companhia Paulista de Estradas de Ferro".

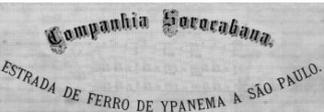




As linhas da Mojiana em 1898.



AS ESTRADAS DE FERRO EM SÃO PAULO

<p>ESTRADA DE FERRO DOM PEDRO II (E.F.D.P.II) 1858-1889</p>  <p>proposto</p>	<p>THE SÃO PAULO RAILWAY COMPANY LTD (S.P.R.) 1867-1946</p>  <p>oficial / aceito</p>	<p>COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO (C.P.E.F.) 1868-1971</p>  <p>oficial / aceito</p>
<p>COMPANHIA YTUANA DE ESTRADAS DE FERRO (C.Y.E.F.) 1870-1892</p>  <p>proposto</p>	<p>COMPANHIA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA (C.E.F.S.) 1871-1892</p>  <p>oficial / aceito</p>	<p>ESTRADA DE FERRO SÃO PAULO E RIO DE JANEIRO (E.F.S.) 1872-1890</p>  <p>oficial / aceito</p>
<p>COMPANHIA MOGIANA DE ESTRADAS DE FERRO (C.M.E.F.) 1872-1971</p>  <p>oficial / aceito</p>	<p>ESTRADA DE FERRO RESENDE-BOCAINA (E.F.R.B.) 1878-1920</p>  <p>proposto</p>	<p>ESTRADA DE FERRO SOROCABANA (E.F.S.) 1880-1892</p>  <p>oficial / aceito</p>
<p>MINAS AND RIO RAILWAY COMPANY (M.R.R.C.) 1880-(1910)</p> <p>desconhecido</p>	<p>COMPANHIA ESTRADA DE FERRO RIO-CLARENCE (C.E.F.R.C.) 1884-1888</p>  <p>proposto</p>	<p>ESTRADA DE FERRO SANTA RITA (E.F.S.R.) 1884-1890</p> <p>desconhecido</p>
<p>RIO CLARO-SÃO PAULO RAILWAY COMPANY (R.C.S.P.R.C.) 1888-1892</p> <p>desconhecido</p>	<p>COMPANHIA RAMAL FÉRREO DO RIO PARDO (C.R.F.R.P.) 1884-1888</p>  <p>proposto</p>	<p>ESTRADA DE FERRO BRAGANTINA (E.F.B.) 1884-1903</p>  <p>oficial / aceito</p>
<p>ESTRADA DE FERRO MINAS-RIO (E.F.M.R.) 1884-1920</p>  <p>oficial / aceito</p>	<p>COMPANHIA CARRIS DE FERRO SANTO AMARO (C.C.F.S.A.) 1886-1890</p>  <p>proposto</p>	<p>COMPANHIA ESTRADA DE FERRO ITATIBENSE (C.E.F.I.) 1887-1952</p>  <p>proposto</p>

<p>ESTRADA DE FERRO DO BANANAL (E.F.DO B.) 1888-1918</p>  <p>proposto</p>	<p>ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL (E.F.C.B.) 1889-1957</p>  <p>oficial / aceito</p>	<p>COMPANHIA FÉRREA DE SÃO SIMÃO (C.F.S.S.) 1890-1902</p> <p>desconhecido</p>
<p>ESTRADA DE FERRO SÃO PAULO-MINAS (S.P.M.) 1890-1967</p>  <p>oficial / aceito</p>	<p>ESTRADA DE FERRO DUMONT (E.F.D.) 1891-1898</p>  <p>oficial / aceito</p>	<p>ESTRADA DE FERRO DO NORTE (E.F.N.) 1892-1896</p>  <p>proposto</p>
<p>COMPANHIA UNIÃO SOROCABANA E YTUANA (C.U.S.Y.) 1892-1904</p>  <p>oficial / aceito</p>	<p>ESTRADA DE FERRO VOTORANTIM (E.F.V.) 1892-1918</p>  <p>oficial / aceito</p>	<p>TRAMWAY DE GURUJÁ (T.G.) 1893-1901</p> <p>desconhecido</p>
<p>TRAMWAY DA CANTAREIRA (T.C.) 1893-1910</p>  <p>oficial / aceito</p>	<p>COMPANHIA RAMAL FÉRREO CAMPINEIRO (C.R.F.C.) 1894-1912</p>  <p>oficial / aceito</p>	<p>ESTRADA DE FERRO DESCALVADENSE (E.F.D.) 1896-1910</p> <p>desconhecido</p>
<p>ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA (E.F.A.) 1898-1916</p> <p>desconhecido</p>	<p>ESTRADA DE FERRO SANTOS DUMONT (E.F.S.D.) 1898-1940</p>  <p>proposto</p>	<p>ESTRADA DE FERRO FUNILENSE (E.F.F.) 1899-1921</p>  <p>oficial / aceito</p>
<p>COMPANHIA ESTRADA DE FERRO DO DOURADO (C.E.F.D.) 1900-1949</p>  <p>oficial / aceito</p>	<p>COMPANHIA DE GUARUJÁ (C.J.) 1901-1926</p>  <p>oficial / aceito</p>	<p>ESTRADA DE FERRO SOROCABANA (E.F.S.) 1904-1907</p>  <p>oficial / aceito</p>

<p>ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL (N.O.B.) 1906-1957</p>  <p>oficial / aceito</p>	<p>ESTRADA DE FERRO MONTE ALTO (E.F.M.A.) 1907-1917</p>  <p>proposto</p>	<p>SOROCABANA RAILWAY COMPANY (S.R.C.) 1907-1919</p> <p>desconhecido</p>
<p>REDE SUL MINEIRA (R.S.M.) (1910)</p>  <p>oficial / aceito</p>	<p>ESTRADA DE FERRO GOYAZ (E.F.G.) 1911-1914</p>  <p>oficial / aceito</p>	<p>SOUTHERN SÃO PAULO RAILWAY (S.S.P.R.) 1912-1927</p> <p>desconhecido</p>
<p>SÃO PAULO NORTHERN RAILROAD COMPANY (S.P.N.R.C.) 1916-1919</p> <p>desconhecido</p>	<p>ESTRADA DE FERRO SÃO PAULO-GOIAS (S.P.G.) 1914-1927</p>  <p>oficial / aceito</p>	<p>ESTRADA DE FERRO PERUS-PIRAPORA (C.B.C.P.P.) 1914-1951</p>  <p>oficial / aceito</p>
<p>ESTRADA DE FERRO CAMPOS DO JORDÃO (E.F.C.J.) 1914-2004</p>  <p>oficial / aceito</p>	<p>ESTRADA DE FERRO JABOTICABAL (E.F.J.) 1916-1938</p>  <p>proposto</p>	<p>ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA (E.F.A.) 1919-1971</p>  <p>oficial / aceito</p>
<p>ESTRADA DE FERRO ELÉTRICA VOTORANTIM (E.F.E.V.) 1918-1998</p>  <p>oficial / aceito</p>	<p>ESTRADA DE FERRO BARRA BONITA (E.F.B.B.) 1929-1951</p>  <p>proposto</p>	<p>ESTRADA DE FERRO MORRO AGUDO (E.F.M.A.) 1929-1952</p>  <p>proposto</p>
<p>ESTRADA DE FERRO OESTE DE MINAS (E.F.O.M.) (1931)</p>  <p>oficial / aceito</p>	<p>ESTRADA DE FERRO SANTOS-JUNDIAÍ (E.F.S.J.) 1945-1975</p>  <p>oficial / aceito</p>	<p>FERROVIA PAULISTA S.A. (F.E.P.A.S.A.) 1971-1998</p>  <p>oficial / aceito</p>

<p>REDE FERROVIÁRIA FEDERAL (R.F.F.S.A.)</p> <p>1975-1996</p>  <p>oficial / aceito</p>	<p>ESTRADA DE FERRO PERUS-PIRAPORA -FAMÍLIA ABDALLA- (C.B.C.P.P.)</p> <p>1981-1983</p>  <p>oficial / aceito</p>	<p>VIAÇÃO FÉRREA CAMPINAS-JAGUARIÚNA (V.F.C.J.)</p> <p>1981-HOJE</p>  <p>oficial / aceito</p>
<p>FERROVIAS BANDEIRANTES S/A (FERROBAM)</p> <p>1998-2002</p>  <p>oficial / aceito</p>	<p>FERROVIA NORTE BRASIL (FERRONORTE) (FSA)</p> <p>1998-2002</p>  <p>oficial / aceito</p>	<p>FERROVIA SUL ATLÂNTICA S/A (FSA)</p> <p>1998-2002</p>  <p>oficial / aceito</p>
<p>FERROVIA NOVOESTE S/A (NOVOESTE)</p> <p>1998-2002</p>  <p>desconhecido</p>	<p>FERROVIA CENTRO ATLÂNTICA S/A (FCA)</p> <p>1998-2002</p>  <p>oficial / aceito</p>	<p>BRASIL FERROVIAS S/A (BF)</p> <p>2002-2006</p>  <p>oficial / aceito</p>
<p>AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA S/A (ALL)</p> <p>1999-2015</p>  <p>oficial / aceito</p>	<p>RUMO LOGÍSTICA (FERROBAM)</p> <p>2008-HOJE</p>  <p>oficial / aceito</p>	

AS ESTRADAS DE FERRO NO PARANÁ

<p>ESTRADA DE FERRO PARANÁ (E.F.P.)</p> <p>1880-1906</p>  <p>oficial / aceito</p>	<p>EMPRESA FERRO CARRIL CURITYBANO (E.F.C.C.)</p> <p>1887-1890</p> <p>desconhecido</p>	<p>FERRO CARRIL CURITYBANO AMAZONAS & COMPANHIA (F.C.C.A.C.)</p> <p>1890-1810</p>  <p>oficial / aceito</p>
<p>ESTRADA DE FERRO NORTE DO PARANÁ (E.F.N.P.)</p> <p>1890-1910</p> <p>desconhecido</p>	<p>BRAZIL RAILWAY COMPANY (E.F.G.)</p> <p>1906-1959</p>  <p>oficial / aceito</p>	<p>ESTRADA DE FERRO GUAÍRA A PORTO MENDES (SERVIÇO DE NAVEGAÇÃO DA BACIA DO PRATA) (E.F.G.)</p> <p>1911-1959</p>  <p>oficial / aceito</p>
<p>ESTRADA DE FERRO DO CONTESTADO (E.F.C.)</p> <p>1907-1917</p> <p>desconhecido</p>	<p>ESTRADA DE FERRO SÃO PAULO – RIO GRANDE (E.F.S.P.R.G.)</p> <p>1908-1942</p>  <p>oficial / aceito</p>	<p>REDE DE VIAÇÃO PARANÁ – SANTA CATARINA (R.V.P.S.C.)</p> <p>1942-1957</p>  <p>oficial / aceito</p>
<p>REDE FERROVIÁRIA FEDERAL (R.F.F.S.A.)</p> <p>1957-1997</p>  <p>oficial / aceito</p>	<p>ESTRADA DE FERRO OESTES DO PARANÁ S/A (FERROESTE)</p> <p>1988-HOJE</p>  <p>oficial / aceito</p>	<p>FERROVIA SUL ATLÂNTICA S/A (FSA)</p> <p>1997-1999</p>  <p>oficial / aceito</p>
<p>FERROVIA PARANÁ S/A (FERROPAR)</p> <p>1997-2006</p>  <p>oficial / aceito</p>	<p>AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA S/A (ALL)</p> <p>1999-2015</p>  <p>oficial / aceito</p>	<p>RUMO LOGÍSTICA (FERROBAM)</p> <p>2008-HOJE</p>  <p>oficial / aceito</p>

OS CARIMBOS USADOS PELO “CORREIO AMBULANTE”

Os carimbos utilizados pelo Correio Ambulante se distinguem das demais agências postais, por conterem as letras "CA." na sua legenda.

Foram usados no Correio Ambulante subordinado à administração dos correios da Província de São Paulo exclusivamente carimbos indicando o nome de somente "uma cidade", a exemplo: "São Paulo C.A."; "Sorocaba C.A."

Nas linhas, cujo serviço ambulante estava dependendo da repartição geral no Rio de Janeiro, foram empregados, ao contrario carimbos com indicação da linha, a exemplo: "L. Cachoeira" ou do trecho percorrido, a exemplo: "Cachoeira a Barra C.A."

Por observações feitas em correspondências que transitou pelo correio ambulante, concluímos que:

1. O nome da cidade indica o correio ao qual estava subordinado o empregado fazendo o serviço ambulante;
2. O carimbo, a exemplo: "Descalvado C.A.", não indica que a correspondência em que é encontrado, foi postada naquele lugar. Uma carta com esse carimbo pode ser de procedência de qualquer ponto do trecho servido pelo correio ambulante dependendo da citada agência.
3. O mesmo carimbo foi usado em todo o trecho percorrido e em ambas as direções, isto é: tanto na "ida" quanto na "volta" do trem.

SÃO PAULO

 <p>1872 – (1971) Companhia Mogyana de Estradas de Ferro</p>			
AMPARO	AMPARO (C.A.)	1885 1885	 <p>(Ramal de Amparo)</p>
	AMPARO (C.AMB.-S.PAULO)	1894/1900 1898	 <p>(Ramal de Amparo)</p>
	AMPARO (AMB.-S.PAULO)	1903/1904 1903	 <p>(Ramal de Amparo)</p>
ELEUTÉRIO	C.AMB.(S.PAULO)	1901	(Ramal de Itapira)
E.S.PINHAL	*C.A.	1897	(Ramal de Pinhal)
RAMAL DE POÇOS	(C.A.2A)	1896	(Ramal de Caldas)
CALDAS	(C.A.S.PAULO)	1897	(Ramal de Caldas)
RIBEIRÃO PRETO	(S.PAULO C.A.)	1895	(Tronco Original)
	(C.A.S.PAULO)	1897	(Tronco Original)
	•RIBEIRÃO PRETO• C.A.S.PAULO 2	1891 1896	 <p>(Tronco Original)</p>

	C.AMB. (S.PAULO)	1907/1916	(Tronco Original)
	SUB-ADM. (RAPIDO)	1914/1932	(Tronco Original)
R. PRETO	R. PRETO - T. RAPIDO (S.PAULO)	1909/1910 1910	 (Tronco Original)
RIB. PRETO	EXPRESSO (S.PAULO)	1917	(Tronco Original)
SERRA NEGRA	SERRA NEGRA (C.AMB.S.PAULO)	1897/1899 1897 1898	 (Ramal de Serra Negra)
S.PAULO	S.PAULO-RAPIDO (MOGYANA 2ªT)	1905/1907 1905	
	-1ª TREM (MOGYANA 2ªT)	1908	
	1ª TREM-AMBIE MOGYANA (1ªT.)	1901/1910 1904	 
	1ª TREM-AMBIE MOGYANA (2ªT.)	1901/1908	
	1ª TREM-AMBIE MOGYANA (3ªT.)	1907/1909 1909	

	AMB ^{IE} 1 ^o TREM-MOGYANA (2 ^a T.)	1907/1909 1907	
	AMB ^{IE} MOGYANA RAPIDO (1 ^a T.)	1910/1912 1912	
	AMB ^{IE} MOGYANA RAPIDO (2 ^a T)	1907	
	AMB ^{IE} MOGYANA RAPIDO (3 ^a T.)	1906 1906	
	AMB ^{IE} MOGYANA EXPRESSO (1 ^a T.)	1910	
	AMB ^{IE} MOGYANA EXPRESSO (2 ^a T.)	1909 1909	
	MOGYANA NOCTURNO 1 ^o T	1916/1917	
	MOGYANA NOCTURNO 2 ^o T (S.PAULO)	1916/1917	
	MOGYANA NOCTURNO 3 ^o T	1916/1917	
	MOGYANA RAPIDO 1 ^o T	1915/1916	
	MOGYANA RAPIDO 2 ^o T	1915/1916	
	S. PAULO-RAPIDO (MOGYANA 3 ^o T.)	1915/1916 1906	
	MOGYANA EXPRESSO 1 ^o T	1914/1915	
	MOGYANA EXPRESSO 2 ^o T	1914/1915	
	MOGYANA EXPRESSO 3 ^o T	1914/1915	
	MOGYANA P-S 1 ^o T	1914	

	MOGYANA P-S 2 ^A T	1914	
	MOGYANA P-S 3 ^A T	1914	
S.PAULO	7 ^{AS} 1 ^A P-1 MOGYANA T	1919	
	7 ^{AS} 3 ^A P-1 MOGYANA T	1920	
	7 ^{AS} 2 ^A P-2 MOGYANA T	1919	
	7 ^{AS} 3 ^A P-3 MOGYANA T	1920	
	7 ^{AS} 1 ^A P-4 MOGYANA T	1919	
	7 ^{AS} 2 ^A P-4 MOGYANA T	1920	
	7 ^{AS} 3 ^A P-1 MOGYANA T	1918/1920	
	7 ^{AS} 1 ^A N-2 MOGYANA T	1918	
	7 ^{AS} 2 ^A N-2 MOGYANA T	1918	
	7 ^{AS} 2 ^A N MOGYANA T	1928	
	7 ^{AS} 1 ^A P-2 MOGYANA T	1916	
	2 ^A T P-2 MOGYANA IDA (S.PAULO)	1927	
	1 ^A T P-7 MOGYANA VOLTA (S.PAULO)	1927	
	2 ^A T P-12 MOGYANA VOLTA (S.PAULO)	1933	
	VOLTA-MOGYANA 3 ^{AT} . 1 ^{AT} . S.PAULO 7 ^{AS}	1937	
	VOLTA-MOGIANA 2 ^T 5 ^{OT} S.PAULO-7 ^{AS}	1940 1943	
	VOLTA MOGYANA 1 ^{AT} 2 ^{AT} S.PAULO 7 ^{AS}	1940	



1884 – 1903
Estrada de Ferro Bragantina

BRAGANÇA	*C. AMBUL.*	1895	(Ramal de Pinhal)
	LINHA DE BRAGANÇA (CA)	1892	(Tronco)
	CAMPO LIMPO X VARGEM N1 COND-BRASIL-SP	1946/1952	(Tronco)
	CAMPO LIMPO X VARGEM N2 COND-BRASIL-SP	1946)1952	(Tronco)
	BRAGANÇA A CAMPO LIMPO (S.PAULO)	1910/1923 1910	 (Tronco da SPR)
	BRAGANÇA A C. LIMPO (S.PAULO)	1920	(Tronco da SPR)
	BRAGANÇA A Cº LIMPO (S.PAULO)	1932/1933	(Tronco da SPR)
	CAMPO LIMPO X PIRACAIA COND BRASIL SP	1943	(Ramal Piracaia)
	CAMPO LIMPO * PIRACAIA – S.PAULO	1941/1952	(Ramal Piracaia)



1868 – 1971
Companhia Paulista de Estradas de Ferro

CAMPINAS	(C.A.)	1897	(Tronco)
RIO CLARO	(C.A.*)	1885	(Tronco)
	(C.A.)	1892	(Tronco)
	(C.AMB.S.PAULO)	1896	(Tronco)
PASSA QUATRO	(C.AMB.S.PAULO)	1896/1905	(Tronco)
	S.PAULO A BARRETOS 2 AT VOLTA 7AS	1939	(Tronco)
	RINCÃO X BEBEDOURO M BRASIL SP	1947	(Tronco)
	RINCÃO X BEBEDOURO T BRASIL SP	1948/1952	(Tronco)
	R. CLARO A BEBEDOURO (S.PAULO)	1903/1909 (?)	 (Tronco)
	RIO CLARO A BEBEDOURO (S.PAULO)	1909/1911	(Tronco)
	RIO CLARO A BARRETOS (S.PAULO)	1910/1942	(Tronco)
	RIO CLARO A-BARRETOS . S.PAULO	1930/1934	(Tronco)
	RIO CLARO X BARRETOS COND BRASIL SP	1944	(Tronco)
	RIO CLARO X BARRETOS DR BRASIL SP	1947	(Tronco)
	R. CLARO x N.HORIZONTE SP •BRASIL•	1943 1943	 (Tronco)
	RIO CLARO X NOVO HORIZONTE COND *BRASIL*SP	1944/1949	(Tronco)
	RIO CLARO X NOVO HORIZONTE DR CONDUTOR SP	1951/1952	(Tronco)

	S.CARLOS A BARIRY (S.PAULO)	1918/1924 1924	 (Tronco)
	RIO CLARO-BARIRY-S.PAULO-	1929	(Tronco)
	•RIO CLARO•BARIRI• S.PAULO	1931	 (Tronco)
	RIO CLARO A MIRASOL-S.PAULO-	1943	(Tronco)
	R. CLARO x MIRASO SP •BRASIL•	1945	 (Tronco)
	RIO CLARO X MIRASSOL COND BRASIL SP	1941/1947	(Tronco)
	COND. RIO CLARO A MIRASSOL DR S.PAULO SP	1953	(Tronco)
	CAMPINAS X PIRACICABA DR BRASIL SP	1945/1946	(Tronco)
	BEBEDOURO-RINCÃO-TARDE . S.PAULO	1943/1944	(Tronco)
	ARARAQUARA A CAMPINAS (S.PAULO)	1911/1920	(Tronco)
	S. CARLOS A CAMPINAS (S.PAULO)	1907/1912	(Tronco)
	CAMPINAS A S.PAULO (S.PAULO)	1910	(Tronco)
	CORDEIROS X AURORA (S.PAULO)	1915/1919	(Tronco)
	RINCÃO A PONTAL (S.PAULO)	1920	(Tronco)
	LINHA PONTAL M.AGUDO DR SP BRASIL	1951/1953 1956	 (Tronco)

	PONTAL x PASSAGEM COND. 1 ^ª T. ★BRASIL★	1942/1951 1942	
	PASSAGEM-TERRA ROXA-AMB ^{cia} (S.PAULO)	1923/1926 (?)	
	RIB. PRETO X PONTAL COND BRASIL SP	1951	(Tronco)
	CORDEIRO X DESCALVADO DR BRASIL SP	1945/1952	(Tronco)
	S.R.DE P.QUATRO A P.FERREIRA (S.PAULO)	1908/1910	(Tronco)
	S.R.PASSA QUATO A P.FERREIRA (S.PAULO)	1918	(Tronco)
	STA.R.PASSA 4.A PORTO FERRA. AMB.	1929/1930	(Tronco)
	S ^{ta} R.PASSA 4 •PORTO FERRAIRA•	1937	
	RIO CLARO A JAHÚ (S.PAULO)	1908/1912	(Tronco)
	R.CLARO A JAHÚ (S.PAULO)	1908/1912	(Tronco)
	R.CLARO A JAHÚ (S.PAULO)	1918/1923	(Tronco)
	RIO CLARO A BAURÚ (S.PAULO)	1919/1925	(Tronco)
	-RIO CLARO-BAURÚ-S.PAULO-	1935	(Tronco)
	RIO CLARO A BAURÚ DR CONDUCTOR 3 SP	1951	(Tronco)
	JAHÚ A TIRAPINA (S.PAULO)	1918/1919	(Tronco Oeste)

	JAHÚ A D.CORREGOS (S.PAULO)	1915/1916	(Tronco Oeste)
	JAHÚ-ITIRAPINA S.PAULO	1928 1927	 (Tronco Oeste)
	D.CORREGOS A PIRATININGA (S.PAULO)	1915/1916 1916	 (Tronco Oeste)
	MARILIA X PEDERNEIRAS-S.PAULO-	1931	(Tronco Oeste)
	•PEDERNEIRAS•POMPEIA• S.PAULO	1937 1937	 (Tronco Oeste)
	PEDERNEIRAS X POMPEIA N1 BRASIL SP	1940/1946	(Tronco Oeste)
	PEDERNEIRAS X POMPEIA N2 BRASIL SP	1940/1946	(Tronco Oeste)
	PEDERNEIRAS X POMPEIA N3 BRASIL SP	1940/1946	(Tronco Oeste)
	PEDERNEIRAS X POMPEIA N4 BRASIL SP	1940/1946	(Tronco Oeste)
	PEDERNEIRAS-ADAMANTINA Nº1 DR BRASIL BU	1950/1952	(Tronco Oeste)
	PEDERNEIRAS-ADAMANTINA Nº2 DR BRASIL BU	1950/1952	(Tronco Oeste)
	PEDERNEIRAS-ADAMANTINA Nº3 DR BRASIL BU	1950/1952	(Tronco Oeste)
	PEDERNEIRAS-ADAMANTINA Nº4 DR BRASIL BU	1950/1952	(Tronco Oeste)
	BAURÚ-ZONA PAULISTA (S.PAULO)	1921/1926	(Tronco Oeste)
	C.A. S.PAULO-OESTE + 2T.1 +	1894	(Tronco Oeste)
	C.A. S.PAULO-OESTE + 3T.2 +	1898	(Tronco Oeste)
DOUS CORREGOS	(AM,B.S.PAULO)	1904	(Tronco Oeste)
JAHÚ	CORREIO AMBULANTE *1*	1892	(Tronco Oeste)

	DESCALVADO A S.BENTO (S.PAULO)	1908/1911	(Ramal de Descalvado)
	DESCALVADO X PIRASSUNUNGA -SP-	1947/1952	(Ramal de Descalvado)
DESCALVADO	C.A.	1898 1885	 (Ramal de Descalvado)
	C.A.1	1891 1891	 (Ramal de Descalvado)
	DESCALVADO *C.A. 2*	1891 1890 1891	 (Ramal de Descalvado)
	C.A.	1894	(Ramal de Descalvado)
	C.A.3	1891	(Ramal de Descalvado)
	DESCALVADO (C.A.S.PAULO)	(?)	 (Ramal Descavaldo)
	AURORA A ELIHU ROOT (S.PAULO)	1922	(Ramal Descavaldense)
JABOTICABAL	C.AMB.-JABOTICABAL (S.PAULO)	1893/1898 1893	 (Ramal de Jaboticabal)
	C.AMBUL.	1897/1905	(Ramal de Jaboticabal)
	JABOTICABAL À R.CLARO (AMB.S.PAULO)	1903 (?)	 (Ramal de Jaboticabal)

RIBEIRÃO BONITO	(AMB.S.PAULO)	1904	(Ramal de Ribeirão Bonito)
S. EUDOXIO	-C.AMB.(S.PAULO)	1909	(Ramal de Agua Vermelha)
	S.CARLOS A S.EUDOXIA	1916/1931	(Ramal de Agua Vermelha)
	TERRA ROXA-RINCÃO PG-1	1930	(Ramal de Terra Roxa)
	TERRA ROXA-RINCÃO PG-12	1931/1932	(Ramal de Terra Roxa)
	TERRA ROXA * IMBITUIVA -S.PAULO-	1932/1935	(Ramal de Terra Roxa)
	TERRA ROXA X IMBITIVA COND SP - BRASIL -	1944 1957	 (Ramal de Terra Roxa)
	COND TERRA ROXA X IBITUIVA SP*BRASIL*		(Ramal de Terra Roxa)
	VASSUNUNGA X P. FERREIRA COND SP ★BRASIL★	1944/1953 1951	 (Ramal Santa Rita)
	PIRACICABA-CAMPINAS MANHÃ-AMB ^{IE}	1931/1941	(Ramal Piracicaba)
	PIRACICABA-CAMPINAS TARDE-AMB ^{IE}	1932	(Ramal Piracicaba)
BROTAS	(C.A.)	1892	(Ramal de Jaú)
	(C.A.S.PAULO)	1897	(Ramal de Jaú)
S. CRUZ DAS PALMEIRAS	(C.A.S.PAULO)	1897/1928	(Ramal de Santa Veridiana)
	BALDEAÇÃO-LIMEIRA-S.PAULO-	1933/1935	(Tronco da Mogiana)
	CORDEIRO X TAMBAU DR BRASIL SP	1944	(Tronco da Mogiana)
	CORDEIRO X TAMBAU-COND BRASIL-SP	1949/1951	(Tronco Mogiana)
	1º TREM AMB ^E PAULISTA (1ªT)	1903/1910	(Tronco ?)ou (Tronco Oeste ?)

	1 ^o TREM-AMB ^E . PAULISTA (2 ^o T.)	1903/1910 1905	 (Tronco ?)ou (Tronco Oeste ?)
	1 ^o TREM AMB ^E . PAULISTA (3 ^o T.)	1903/1910 1906	 (Tronco ?)ou (Tronco Oeste ?)
	AMB ^{IE} 1 ^o TREM-PAULISTA (2 ^o T.)	1907/1910 1907	 (Tronco ?)ou (Tronco Oeste ?)
	1 ^o TREM AMB ^{IE} PAULISTA (1 ^o T)	1910	(Tronco ?)ou (Tronco Oeste ?)
	2 ^o TREM AMB ^{IE} PAULISTA (1 ^o T)	1907	(Tronco ?)ou (Tronco Oeste ?)
	3 ^o TREM-AMB ^{IE} PAULISTA (1 ^o T.)	1909/1910 1910	 (Tronco ?)ou (Tronco Oeste ?)
	3 ^o TREM-AMB ^{IE} PAULISTA (3 ^o T.)	1907 1908	 (Tronco ?)ou (Tronco Oeste ?)
	PAULISTA-P-1 1 ^o T (S.PAULO)	1910	(Tronco ?)ou (Tronco Oeste ?)
	PAULISTA-P-2 1 ^o T (S.PAULO)	1918	(Tronco ?)ou (Tronco Oeste ?)
	PAULISTA-P-3 1 ^o T (S.PAULO)	1914	(Tronco ?)ou (Tronco Oeste ?)
	PAULISTA-P-3 2 ^o T. (S.PAULO)	1914/1916 1916	 (Tronco ?)ou (Tronco Oeste ?)



	PAULISTA-P-4 3 ^{AT} (S.PAULO)	1915/1917	(Tronco ?)ou (Tronco Oeste ?)
	PAULISTA-P-6 3 ^{AT} (S.PAULO)	1914	(Tronco ?)ou (Tronco Oeste ?)
	PAULISTA-P-8 1 ^{AT} (S.PAULO)	1914/1918	(Tronco ?)ou (Tronco Oeste ?)
	PAULISTA-P-10 1 ^{AT} (S.PAULO)	1915	(Tronco ?)ou (Tronco Oeste ?)
	P-10-2 ^{AT} TURMA (S.PAULO)	1915 1911	 (Tronco ?)ou (Tronco Oeste ?)
	PAULISTA-P-11 2 ^{AT} (S.PAULO)	1915	(Tronco ?)ou (Tronco Oeste ?)
	PAULISTA-P-11 3 ^{AT} (S.PAULO)	1916	(Tronco ?)ou (Tronco Oeste ?)
	PAULISTA-P-12 1 ^{AT} (S.PAULO)	1914	(Tronco ?)ou (Tronco Oeste ?)
	PAULISTA-P-12 3 ^{AT} (S.PAULO)	1916	(Tronco ?)ou (Tronco Oeste ?)
S.PAULO	7 ^{AS} . 3 ^A P4-PAULISTA	1917	(Tronco ?)ou (Tronco Oeste ?)
	7 ^{AS} . 1 ^A P4-PAULISTA T.	1917	(Tronco ?)ou (Tronco Oeste ?)
	7 ^{AS} . 2 ^A P4-PAULISTA T.	1917	(Tronco ?)ou (Tronco Oeste ?)
	7 ^{AS} . 2 ^A P5-PAULISTA T.	1919/1920	(Tronco ?)ou (Tronco Oeste ?)
	7 ^{AS} . 1 ^A P6-PAULISTA T.	1919/1920	(Tronco ?)ou (Tronco Oeste ?)
	7 ^{AS} . 3 ^A P6-PAULISTA T.	1920	(Tronco ?)ou (Tronco Oeste ?)
	7 ^{AS} . 2 ^A P7-PAULISTA T.	1918	(Tronco ?)ou (Tronco Oeste ?)
	7 ^{AS} . 1 ^A P8-PAULISTA T.	1918	(Tronco ?)ou (Tronco Oeste ?)
	7 ^{AS} . 1 ^A P10-PAULISTA T.	1919	(Tronco ?)ou (Tronco Oeste ?)
	7 ^{AS} . 3 ^A P10-PAULISTA T.	1920	(Tronco ?)ou (Tronco Oeste ?)
	7 ^{AS} . 1 ^A P11-PAULISTA T.	1923	(Tronco ?)ou (Tronco Oeste ?)
	7 ^{AS} . 2 ^A P11-PAULISTA T.	1919/1920	(Tronco ?)ou (Tronco Oeste ?)
	7 ^{AS} . 1 ^A P12-PAULISTA T.	1919	(Tronco ?)ou (Tronco Oeste ?)
	7 ^{AS} . 2 ^A P12-PAULISTA T.	1919	(Tronco ?)ou (Tronco Oeste ?)
	7 ^{AS} . 3 ^A P12-PAULISTA T.	1919	(Tronco ?)ou (Tronco Oeste ?)
	1 ^{AT} . P-8 PAULISTA VOLTA	1931	(Tronco ?)ou (Tronco Oeste ?)

	2 ^{AT} P8 PAULISTA VOLTA (S.PAULO)	1933 1933	 (Tronco ?)ou (Tronco Oeste ?)
	1 ^{AT} . P10 PAULISTA VOLTA	1931	(Tronco ?)ou (Tronco Oeste ?)
	2 ^{AT} PAULISTA VOLTA (S.PAULO)	1936 1936	 (Tronco ?)ou (Tronco Oeste ?)
	1 ^{AT} . P-13 PAULISTA IDA	1931	(Tronco ?)ou (Tronco Oeste ?)
	P-2(P) 3 ^A TURMA	1917	(Tronco ?)ou (Tronco Oeste ?)
	IDA-PAULISTA 3 ^{AT} 3 ^{ET} S. PAULO-7 ^{AS} .	1936/1938 1936	 (Tronco ?)ou (Tronco Oeste ?)
	IDA-PAULISTA 3 ^{AT} S.PAULO 7 ^{AS} . 3 ^o T	1936	(Tronco ?)ou (Tronco Oeste ?)
	IDA-PAULISTA 3 ^{AT} S.PAULO 7 ^{AS} . 4 ^o T	1944/1951	(Tronco ?)ou (Tronco Oeste ?)
	IDA-PAULISTA 3 ^{AT} S.PAULO 7 ^{AS} . 1 ^o N	1951	(Tronco ?)ou (Tronco Oeste ?)
	VOLTA-PAULISTA 1 ^{AT} S.PAULO 7 ^{AS} . 1 ^o T	1945	(Tronco ?)ou (Tronco Oeste ?)
	VOLTA-PAULISTA 3 ^{AT} S.PAULO 7 ^{AS} . 1 ^o T	1941	(Tronco ?)ou (Tronco Oeste ?)
	VOLTA-PAULISTA 1 ^{AT} S.PAULO 7 ^{AS} . 3 ^o T	1937	(Tronco ?)ou (Tronco Oeste ?)
	VOLTA-PAULISTA 1 ^{AT} S.PAULO 7 ^{AS} . 1 ^o T	1938	(Tronco ?)ou (Tronco Oeste ?)
	VOLTA-PAULISTA 1 ^{AT} S.PAULO 7 ^{AS} . 7 ^o T	1950	(Tronco ?)ou (Tronco Oeste ?)
	VOLTA-PAULISTA 2 ^{AT} 3 ^{ET} S. PAULO-7 ^{AS} .	1939	 (Tronco ?)ou (Tronco Oeste ?)

	VOLTA-PAULISTA 2 ^ª T 4 ^ª T S. PAULO-7 ^ª S.	1935 1935	
			(Tronco ?)ou (Tronco Oeste ?)
	VOLTA-PAULISTA 3 ^ª T S.PAULO 7 ^ª S. 7 ^º T	1945/1946	(Tronco ?)ou (Tronco Oeste ?)
	VOLTA-PAULISTA 1 ^ª T S.PAULO 7 ^ª S. 8 ^º T	1947	(Tronco ?)ou (Tronco Oeste ?)
	VOLTA-PAULISTA 1 ^ª T S.PAULO 7 ^ª S. 9 ^º T	1947	(Tronco ?)ou (Tronco Oeste ?)



1867 – 1946
 São Paulo Railway Company Ltd
 (SPR – São Paulo Railway)

JUNDIAHY	(C.A.)	1890	(Tronco)
S.PAULO	1º TREM (AMB ^É . SANTOS)	1904/1911	 (Tronco)
-S.PAULO-	7ª S 1ª PS 1 – S.P.R. T.	1918	(Tronco)
	7ª S 2ª P.S. 1 – S.P.R. T	1922	(Tronco)
	7ª S 1ª P.S. 2 – S.P.R. T	1919	(Tronco)
	7ª S 2ª P.S. 2 – S.P.R. T	1919	(Tronco)
	7ª S 3ª P.S. 3 – S.P.R. T	1925	(Tronco)
	7ª S 1ª P.S. 7 – S.P.R. T	1919	(Tronco)
	7ª S 2ª P.S. 7 – S.P.R. T	1916/1920	(Tronco)
	S.PAULO-7ª S. 3ª T. PS7 – S.P.R.	1918/1919 1918	 (Tronco)
	7ª S 2ª P.2 – S.P.R. T	1921	(Tronco)
	7ª S 3ª P.2 – S.P.R. T	1921	(Tronco)
	7ª S 1ª P.4 – S.P.R. T	1926	(Tronco)
	7ª S 1ª P.5 – S.P.R. T	1919	(Tronco)
	7ª S 3ª P.5 – S.P.R. T	1918	(Tronco)
	7ª S 2ª P. 9 – S.P.R. T		(Tronco)
7ª S 3ª P. 9 – S.P.R. T		(Tronco)	

	AMB ^{1E} 2,20 ALTO DA SERRA (S.PAULO)	1912	(Tronco)
	AMB ^{1E} 7,20 ALTO DA SERRA (S.PAULO)	1915	(Tronco)
SANTOS	◀ SANTOS ▶ (C.A.*)	1886 1886	 (Tronco)
	º(C.A.)º	1884/1890	(Tronco)
	(C.A.)	1884/1885	(Tronco)
	SANTOS (C.AMB.S.PAULO)	1895/1898 (?)	 (Tronco)
	SANTOS A S.PAULO C.AMB.(S.PAULO)	1897/1898	(Tronco)
	SANTOS A SÃO PAULO (C.AMB ^E)	1909/1915	(Tronco)
	S.PAULO X SANTOS-IDA COND. BRASIL SP	1950	(Tronco)
SANTOS	2º TREM	1910	(Tronco)
	2º TREM (C.AMB^E.)	1907/1908	(Tronco)
	4 E 30 T (C.AMB^E.)	1907/1910	(Tronco)
	(2-H.T.-S.PAULO)		(Tronco)
	4ª SEC. S.1 E S.12 - S.P.R.	1925/1926	(Tronco)
	4ª SEC. S.9 E S.20 - S.P.R.	1925/1926	(Tronco)
SANTOS	-EST. INICIAL-SANTOS- S.PAULO	1938 1938	 (Tronco)

<p>JUQUERY</p>	<p>EST. DE JUQUERY (S. PAULO)</p>	<p>1940 1940</p>	 <p>(Tronco)</p>
----------------	---------------------------------------	-----------------------------	---

 1870 – 1892 Companhia Ytuana de Estradas de Ferro			
PIRACICABA	(C.A.)	1884	(Ramal de Piracicaba)
	C.A1	1892	(Ramal de Piracicaba)
	C.A.1 S.PAULO	1894/1897	(Ramal de Piracicaba)
	PIRACICABA (C.A.1-S.PAULO)	(?)	 (Ramal de Piracicaba)
	C.A.2 S.PAULO	1907/1909	(Ramal de Piracicaba)
	- AMB. (S. PAULO)	1901	(Ramal de Piracicaba)
ITÚ	ITÚ (C.A.)	1887 1887	 (Tronco)

 1904 – 1907 Estrada de Ferro Sorocabana			
SÃO PAULO	C.A.	1881-1901	(Tronco)
	(C.A.S.PAULO)	1897	
CA.....	S.PAULO 3ª TURMA	1894	(Tronco)
C. AMBULANTE	1ª T. S.PAULO	1904	(Tronco)
	2ª T. S.PAULO	1917	(Tronco)
	C. AMBULANTE 3ª T. S.PAULO	1922/1927 1904	 ("O" de Paulo – quadrado) (Tronco)
		1923	 ("O" de Paulo – redondo) (Tronco)
AMB. MARITIMA	7ª S. 1ª. S.PAULO T	1919/1920	(Tronco)
	7ª S. 2ª. S.PAULO T	1919	(Tronco)
SOROCABA	SOROCABA (C.A.)	1884/1886 1885	 (Tronco)
C.A. TIETE *	C.A. TIETE ✻	1887/1888 1888	 (Ramal de Tiete)

	CORREIO AMBULANTE DE TIETE ❖	1892-1896 1891 1895	
			(Ramal de Tiete)
	CORREIO AMBULANTE DO TIETÊ -	1891	(Ramal de Tiete)
S.PAULO	1º TREM (AMBº ITUANA)	1910/1928	(Ramal de Campinas)

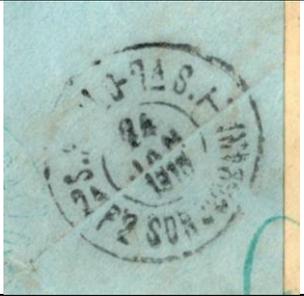
(com indicação de Sorocabana)

SOROCABANA	- S.PAULO + 1 C.A. +	1894	(Tronco)
	- S.PAULO + C.A.	1893/1895	
	C.A. S.PAULO – +2+	1895/1897	
	1ª C.A. S.PAULO T	1896/1901	

SOROCABANA	SOROCABANA 2ª T. C.A.-S.PAULO	1898/1899 1899	
------------	-------------------------------------	--------------------------	---

SOROCABANA	AMBº (1ª T)	1906	
	AMBº SOROCABANA (2ª T.)	1904 1904	
	AMBº SOROCABANA (1ª T.)	1907 1907	

	<p>AMB^{IE} SOROCABANA (2^AT.)</p>	<p>1906/1910 1910</p>	
	<p>AMB^{IE} SOROCABANA (3^AT.)</p>	<p>1907 1907</p>	
SOROCABANA	- P2 - 1 ^A T (S.PAULO)	1914/1916	
	- P2 - 2 ^A T (S.PAULO)	1914/1916	
	- P2 - 3 ^A T (S.PAULO)	1915	
	- P4 - 2 ^A T (S.PAULO)	1914	
	- P4 - 3 ^A T (S.PAULO)	1914	
	- N2 - 1 ^A T (S.PAULO)	1915	
	- N2 - 2 ^A T (S.PAULO)	1914	
	SOROCABA-N.2-3 ^A T. (S.PAULO)	1916 1914	
- RAPIDO 2 ^A T (S.PAULO)	1916		
	7 ^{AS} * SP-8 SOROCABANA *	1919	
S.PAULO	<p>S.PAULO•7^{AS}S. 2^A T. P1 SOROCABANA</p>	<p>1918/1922 1922</p>	

	S.PAULO•7 ^{AS} . 2 ^A T. P2 SOROCABANA	1918 1918	
	7 ^{AS} 3 ^A P-2 SOROCABANA T	1918	
	7 ^{AS} 2 ^A P-3 SOROCABANA T	1933	
	S.PAULO•7 ^{AS} . 3 ^A T. P4 SOROCABANA	1918 (?)	
	7 ^{AS} 2 ^A SN-7 SOROCABANA T	1922	
	7 ^{AS} 1 ^A SN-8 SOROCABANA T	1920	
	7 ^{AS} 3 ^A SN-8 SOROCABANA T	1920	
	7 ^{AS} * SP-8 SOROCABANA *	1919	

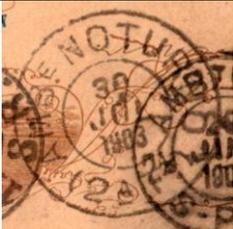
SOROCABANA	1 ^A T P-1 IDA (S.PAULO)	1931	
------------	------------------------------------	------	--

SOROCABANA	VOLTA 2 ^A T S.PAULO 7 ^{AS} 3 ^A T	1952	
	VOLTA 2 ^A T S.PAULO 7 ^{AS} 4 ^A T	1937	
	VOLTA 3 ^A T S.PAULO 7 ^{AS} 4 ^A T	1937	
	VOLTA 1 ^A T S.PAULO 7 ^{AS} 5 ^A T	1941	
	VOLTA 2 ^A T S.PAULO 7 ^{AS} 6 ^A T	1950/1952	

(sem indicação de Sorocabana)

	1 ^o TREM 1 ^A C.A. – S.PAULO T		
	1 ^o TREM 2 ^A C.A. – S.PAULO T	1896/1901	
	1 ^o TREM 3 ^A C.A. – S.PAULO T		

	<p>2º TREM 2ª T. C.A.-S.PAULO</p>	<p>1896/1898 1998</p>	
	<p>2º TREM 3ª C.A. – S.PAULO T</p>	<p>1896</p>	
	<p>3º TREM (C.A.-S.PAULO)</p>	<p>1897/1902 (?)</p>	
	<p>2º TREM 3ª T. C.A.-S.PAULO</p>	<p>1896 1896</p>	
	<p>3º TREM (C.A. – S.PAULO)</p>	<p>1896</p>	
	<p>3º TREM – AMBULANTE (2ª T.)</p>	<p>1902 1902</p>	
	<p>3º TREM – AMBULANTE (3ª T)</p>	<p>1904</p>	
	<p>2º TREM – AMBULANTE (3ª T)</p>	<p>1905</p>	
	<p>AMBº NOTURNO (1ª T)</p>		

	AMB ^E NOTURNO (2 ^A T.)	1906/1912 1906	
	AMB ^E NOTURNO (3 ^A T.)	1903 1903	
	NOTURNO (C. AMB.S.PAULO)	1899	
	1 ^º ? RAPIDO (C.A.S.PAULO)	1897	
	C. AMBULANTE (1 ^A TURMA)	1902	
	C.AMBULANTE 1 ^A T. S.PAULO	1906 1906	
	C. AMBULANTE 3 ^A T. S.PAULO	1904 1904	
	P-3 – 3 ^A TURMA (S.PAULO)	1927/1928	
	P-4 – 3 ^A TURMA (S.PAULO)	1912	
	P-6 – 1 ^A TURMA (S.PAULO)	1911/1912	
	P-6 – 2 ^A TURMA (S.PAULO)	1911/1912	
	P-6 – 3 ^A TURMA (S.PAULO)	1911/1912	
	P-8 – 2 ^A TURMA (S.PAULO)	1912/1934	
	P-6 – 3 ^A TURMA (S.PAULO)	1911/1912	
	P-10 – 1 ^A TURMA (S.PAULO)	1911/1912	
	P-10 – 2 ^A TURMA (S.PAULO)	1911/1912	

	P-10 – 3ª TURMA (S.PAULO)	1911/1912	
	P-12 – 2ª TURMA (S.PAULO)	1911/1912	
	VOLTA SOROC. 1ª 3ªT. S.PAULO-7ªS.	1937/1938 1937	

(com indicação de duas localidades)

BOITUVA A ITARARÉ	- S.PAULO -	1926/1928	
BOTUCATU A CERQ ^A CEZAR	BOTUCATU _A CERQ ^A CEZAR (C.A.S.PAULO)	1897 1897 1898	
BOTUCATU A C. CESAR	BOTUCATU _A CERQ ^A CEZAR (S.PAULO)	1918/1928 1918	
BOTUCATU A CERQUILHO	BOTUCATU _A CERQUILHO (C.A.S.PAULO)	1896 1901	
BOTUCATU A MANDURY	(S.PAULO)	1909/1912	
BOTUCATU X BAURU	Nº.1 -S.PAULO-	1935	
BOTUCATU X BAURU	BOTUCATU _A BAURÚ Nº3 • S. PAULO •	1938 1938	
BOTUCATU X BAURU	N 1+BRASIL+SP		

BOTUCATU X BAURU	BOTUCATÚXBAURÚ N2 SP ◆BRASIL◆	1944/1945 1941	
BOTUCATU X BAURU	N 3+BRASIL+SP		
BOTUCATU A PIRAJU	BOTUCATU A PIRAJU (S.PAULO)	1918 (?)	
BOTUCATU A PRES. EPITACIO	N 3*BRASIL*SP		
BOTUCATU A PRES. EPITACIO	N 5*BRASIL*SP	1947/1949	
BOTUCATU A PRES. EPITACIO	N 6*BRASIL*SP		
1 S-BOTUCATU X PRES. EPITACIO	DR-BRASIL-SP	1951	
N 5 BOTUCATU X PRES. EPITACIO	BOTUCATÚxPRES.EPITACIO N5 SP ◆BRASIL◆	1950/1952 (?)	
- BOTUCATU - A S.ANASTACIO	-BOTUCATU- A S.ANASTACIO-	1930 1930	
- BOTUCATU - A S.ANASTACIO	- Nº.1 -		
- BOTUCATU - A S.ANASTACIO	BOTUCATU A S.ANASTACIO - Nº 2 -	1930	
- BOTUCATU - A S.ANASTACIO	- Nº.3 -	1938/1952	

- BOTUCATU - A S.ANASTACIO	BOTUCATÚ N 4 - S.ANASTACIO-		
- BOTUCATU - A S.ANASTACIO	- Nº.5 -		
- BOTUCATU - A S.ANASTACIO	- Nº.6 -		
ITAPETI ^A . A BOITUVA	ITAPETI ^A A BOITUVA (S.PAULO)	1907/1908 1907	
ITATINGA A LOBO	Ж S.PAULO Ж	1930/1932	
LARANJAL A AGUDOS	LARANJAL A AGUDOS (S.PAULO)	1908/1931 (?)	
M. AZEVEDO X ITATINGA	COMD+BRASIL+SP	1951	
MANDURY A SALTO GRANDE	(S.PAULO)	1918/1921	
OSASCO Á ITARARÉ	3 ^A T (S.PAULO)	1915	
PRES. PRUDENTE D.R. BOTUCATU	-S.P.-	1950	
R. CAMPOS X S.C.R. PARDO	COMD+BRASIL+SP	1944	
R. PORTO FELIZ	IDA*BRASIL*SP	1944	
SALTO GRANDE A INDIANA	(S.PAULO)	1920/1922	
S.PAULO - N.1. - SOROCABA	(1 ^A T)	1929	
S.PAULO - N.2. - SOROCABA	(3 ^A T)	1927	
SOROCABA A ITARARÉ DR	CONDUTOR-2 SP	1950	
SOROCABA A ITARARÉ DR	CONDUTOR-3 SP	1949	
SOROCABA A S.PAULO	(S.PAULO)	1906/1915	
TIETE A BAURU	(S.PAULO)	1915/1923	
TIETE A LARANJAL (circulo menor)	(S.PAULO)	1909/1911	
TIETE A LARANJAL (circulo maior)	(S.PAULO)	1910	
BOTUCATU NOCTURNO	BOTUCATÚ NOCTURNO (S.PAULO)	1919 1919	

Linha Mairinque – Santos

MAIRINQUE X SANTOS	DR BRASIL SP	1949	
--------------------	--------------	------	--

Linha Santos – Juquiá

SANTOS A JUQUIÁ	(S.PAULO)	1919	
SANTOS A JUQUIÁ	●SANTOS-JUQUIA● S.PAULO	1938 1938	
JUQUIÁ A SANTOS	JUQUIA A SANTOS (S.PAULO)	1919/1924 1923	
SANTOS a JUNQUIÁ – S.PAULO		1940	
SANTOS X JUQUIÁ	SR BRASIL SP	1944/1950	

Ramal Piracicaba (Jundiaí – Piracicaba – São Pedro)

JUNDIAHY A ITAICY	JUNDIAHY A ITAICY (C.A.-S.PAULO)	1897/1898 1897	
JUNDIAHY X S.PEDRO	-S.PAULO-	1940	
JUNDIAÍ X S.PEDRO	DR BRASIL SP	1944/1948	
S.PEDRO A ITAICY	(S.PAULO)	1914/1918	
S.PEDRO A ELIAS FAUSTO	(S.PAULO)	1921/1925	

Linha Mairinque – Campinas – Pádua Sales (Ituana)

CAMPINAS(CID) A ITAICI	(AMB)	1933	
CAMPINAS (CID) - P.SALLES	(AMB.)	1931	
CAMPINAS A ENG. COELHO	(S.PAULO)	1923	
CAMPINAS A FUNIL	CAMPINAS A FUNIL (S.PAULO)	1907/1926 (?)	



CAMPINAS A P. SALLES	CAMPINAS A P. SALLES (S.PAULO)	1933/1937 1937	
CAMPINAS A CONCHAL	DR+BRASIL+SP	1946/1948	
ITAICY A MAYRINCK	(S.PAULO)	1921	
ITÚ – (MAYRINCK)	(S.PAULO)	1912	
ITÚ – (ITAICY)	(S.PAULO)	1919	
SALTO-MAYRINCK-AMBULANTE	S.PAULO	1939/1943	
SALTO X ITAICY X MAIRINQUE	DR BRASIL SP	1945	

Rede de Viação Paraná Santa Catarina (Linha Ourinhos – Apucarana)

OURINHOS X LONDRINA	ºPARANÁº	1937	
OURINHOS + ROLANDIA	-Nº. 1º PARANÁ-	1949	
OURINHOS + ROLANDIA	-Nº. 2º PARANÁ-	1947/1949	
OURINHOS + ROLANDIA	-Nº. 3º PARANÁ-	1950/1951	

 1858 - 1889 Estrada de Ferro D. Pedro II			
CACHOEIRA – BARRA	(C=A)	1885	(Ramal de São Paulo)
	EST ^M DO RODEIO (E.F.D.P.2 ^o)	1896 1896	 (Linha do centro da E.F.C.B.)
	EST. DE PINHEIROS (E. DO RIO)	1900 1900	 (Ramal São Paulo da C.B.)

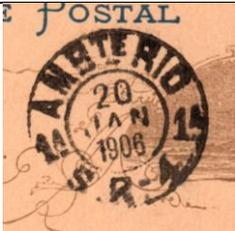
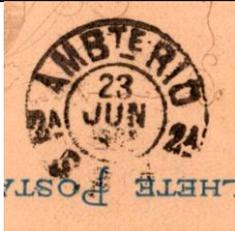


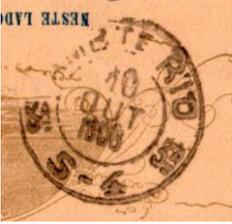
1889 – 1957
Estrada de Ferro Central do Brasil

CACHOEIRA	AMBULANTE 1 ^A T. CACHOEIRA	1895 1895	 (Ramal de São Paulo)
CACHOEIRA	L. CACHOEIRA 2 ^A T. C. AMBULANTE	1895 (?)	 (Ramal de São Paulo)
	AMBULANTE 2 ^A T. (superior)		
	AMBULANTE 3 ^A T. CACHOEIRA	1896/1912 1896	 (Ramal de São Paulo)
L. CACHOEIRA	L CACHOEIRA 3 ^A T. C. AMBULANTE	1892/1896 1893	 (Ramal de São Paulo)
C.	AMBULANTE 2 ^A R. DE S. PAULO T	1911/1912	(Ramal de São Paulo)
	S. PAULO-C. A. NORTE (1 ^A T)	1895/1905	(Ramal de São Paulo)

	+C.A.NORTE-S.PAULO+ 2ª TURMA	1894/1905 1894	 (Ramal de São Paulo)
	NORTE 1ª T. C.A.-S.PAULO	1895/1905 1896	 (Ramal de São Paulo)
	NORTE 2ª T. C.A.-S.PAULO	1895/1906 1906	 (Ramal de São Paulo)
	NORTE 3ª T. C.A.-S.PAULO	1895/1905	 (Ramal de São Paulo)
	AMB. NORTE (2ª T)	1902/1904	(Ramal de São Paulo)
	AMB. NORTE (3ª T)	1902/1904	(Ramal de São Paulo)
	AMB ^{IE} NORTE RAPIDO (1ª T)	1906/1911	(Ramal de São Paulo)
	AMB ^{IE} NORTE RAPIDO (2ª T)	1906/1911	(Ramal de São Paulo)
	AMB ^{IE} NORTE RAPIDO (3ª T)	1906/1911	(Ramal de São Paulo)
	AMB ^{IE} NORTE EXPRESSO (1ª T)	1911/1917	(Ramal de São Paulo)
	AMB ^{IE} NORTE EXPRESSO (2ª T)	1911/1917	(Ramal de São Paulo)
	AMB ^{IE} NORTE EXPRESSO (3ª T)	1911/1917	(Ramal de São Paulo)
	AMB ^{IE} SUL-EXPRESSO (S.PAULO)	1911	(Ramal de São Paulo)
	E.F.C.B.-R.P.1 - 1ª T. (S.PAULO)	1913/1916 1915	 (Ramal de São Paulo)

	E.F.C.B. - R.P.1 - 2ª T. (S.PAULO)	1913/1916	(Ramal de São Paulo)
	E.F.C.B. - R.P.2 - 2ª T. (S.PAULO)	1915 1910	 (Ramal de São Paulo)
	E.F.C.B. - R.P.1 - 3ª T. (S.PAULO)	1913/1916 1915	 (Ramal de São Paulo)
	E.F.C.B. - R.P.1 - 5ª T. (S.PAULO)	1913/1916	(Ramal de São Paulo)
	E.F.C.B. - N.P.1 - 1ª T. (S.PAULO)	1911/1915	(Ramal de São Paulo)
	E.F.C.B. - N.P.1 - 2ª T. (S.PAULO)	1911/1915 1913	 (Ramal de São Paulo)
	E.F.C.B. - N.P.1 - 3ª T. (S.PAULO)	1911/1915	(Ramal de São Paulo)
	E.F.C.B. - N.P.2 - 1ª T. (S.PAULO)	1910/1912	(Ramal de São Paulo)
	E.F.C.B. - N.P.2 - 2ª T. (S.PAULO)	1910/1912	(Ramal de São Paulo)
	E.F.C.B. - N.P.2 - 3ª T. (S.PAULO)	1910/1912	(Ramal de São Paulo)
	E.F.C.B. - S.P.1 - 2ª T. (S.PAULO)	1914	(Ramal de São Paulo)
S.PAULO	7ª S 1ª RP 1 CENTRAL T	1917/1919	(Ramal de São Paulo)
	7ª S 2ª RP 1 CENTRAL T	1917/1919	(Ramal de São Paulo)
	7ª S 3ª RP 1 CENTRAL T	1917/1919	(Ramal de São Paulo)
	7ª S 1ª NP 1 CENTRAL T	1918/1920	(Ramal de São Paulo)
	7ª S 2ª NP 1 CENTRAL T	1918/1920	(Ramal de São Paulo)
	7ª S 3ª NP 1 CENTRAL T	1918/1920	(Ramal de São Paulo)
	7ª S 2ª SP 1 CENTRAL T	1920	(Ramal de São Paulo)
	7ª S 2ª SP 2 CENTRAL T	1920	(Ramal de São Paulo)
	1ª T RP 1 CENTRAL VOLTA(S.PAULO)	1929/1931	(Ramal de São Paulo)

	1 ^A T NP 1 CENTRAL (?) (S. PAULO)	1929/1931	(Ramal de São Paulo)
	2 ^A T RP 2 CENTRAL IDA (S. PAULO)	1929/1931	(Ramal de São Paulo)
	1 ^{AT} NP 1 CENTRAL VOLTA (S. PAULO)	1929/1931	(Ramal de São Paulo)
	1AT NP 1 CENTRAL VOLTA (S. PAULO)	1929/1931	(Ramal de São Paulo)
	VOLTA-CENTRAL 3 ^{AT} S. PAULO 7 ^{AS} .1 ^º T	1940/1947	(Ramal de São Paulo)
	VOLTA-CENTRAL 2 ^{AT} S. PAULO 7 ^{AS} .1 ^º N	1940/1947	(Ramal de São Paulo)
	VOLTA-CENTRAL 3 ^{AT} S. PAULO 7 ^{AS} .1 ^º N	1940/1947	(Ramal de São Paulo)
	VOLTA-CENTRAL 1 ^{AT} S. PAULO 7 ^{AS} .2 ^º N	1940/1947	(Ramal de São Paulo)
	VOLTA-CENTRAL 3 ^{AT} S. PAULO 7 ^{AS} .3 ^º N	1940/1947	(Ramal de São Paulo)
	IDA-CENTRAL 1 ^{AT} S. PAULO 7 ^{AS} .2 ^º N	1942	(Ramal de São Paulo)
	C ^º AMBULANTE SP 2 1 ^A TURMA	1898/1899	(Ramal de São Paulo)
	C ^º AMBULANTE SP 4 1 ^A TURMA	1898/1899	(Ramal de São Paulo)
	*C.AMBULANTE*S.P.2.-2 ^A TURMA	1899	(Ramal de São Paulo)
	<p>AMBI^{TE} RIO</p> <p>1^A 1^A</p> <p>S.R.-4</p>	1906/1908 1906	 <p>(Ramal de São Paulo)</p>
	<p>AMBI^{TE} RIO</p> <p>2^A 2^A</p> <p>S.R.-4</p>	1901/1904 (?)	 <p>(Ramal de São Paulo)</p>
	<p>AMBI^{TE} RIO</p> <p>3^A 3^A</p> <p>S-R-4</p>	1906 (?)	 <p>(Ramal de São Paulo)</p>
	<p>AMBI^{TE} RIO</p> <p>2^A 2^A</p> <p>S-P-1</p>	1903 1903	 <p>(Ramal de São Paulo)</p>

	<p>AMB^{IE} RIO 2^A 2^A S-P.4</p>	<p>1900 1900</p>	 <p>(Ramal de São Paulo)</p>
	<p>AMB^{TE} RIO 3^A SP 4 3^A</p>	<p>1901/1904</p>	<p>(Ramal de São Paulo)</p>
	<p>AMB^{TE} RIO 3^A SP 6 3^A</p>	<p>1901/1904</p>	<p>(Ramal de São Paulo)</p>
	<p>AMB^{TE} RIO 2^A SP 3 3^A</p>	<p>1901/1904</p>	<p>(Ramal de São Paulo)</p>
	<p>AMB^{IE} RIO 2^A 2^A S-6</p>	<p>1903 1903</p>	 <p>(Ramal de São Paulo)</p>
	<p>AMB^{IE} RIO 3^A 3^A S-4</p>	<p>1906 1906</p>	 <p>(Ramal de São Paulo)</p>
	<p>AMB^{TE} RIO 3^A 3 3^A</p>	<p>1901/1904</p>	<p>(Ramal de São Paulo)</p>
RIO DE JANEIRO	<p>1^A AMBUL SP-1 T</p>	<p>1907/1910</p>	<p>(Ramal de São Paulo)</p>
	<p>1^A AMBUL SP-4 T</p>	<p>1907/1910</p>	<p>(Ramal de São Paulo)</p>
	<p>1^A AMBUL SP-5 T</p>	<p>1907/1910</p>	<p>(Ramal de São Paulo)</p>
	<p>RIO DE JANEIRO 1^A T AMBULANTE S 4</p>	<p>1908 1908</p>	 <p>(Ramal de São Paulo)</p>
	<p>RIO DE JANEIRO 2^A T AMBULANTE S 4</p>	<p>1908 1908</p>	 <p>(Ramal de São Paulo)</p>

	RIO DE JANEIRO 3 ^A T AMBULANTE S 4	1910 1910	 (Ramal de São Paulo)
	RIO DE JANEIRO 1 ^A T AMBUL.S.P.5	1907/1908 1907	 (Ramal de São Paulo)
	N.P.-RIO 1 ^A T (IDA)	1915	(Ramal de São Paulo)
	N.P.-RIO 3 ^A T (IDA)	1922	(Ramal de São Paulo)
	N.P. RIO 1 ^A T (IDA)	1911/1913	(Ramal de São Paulo)
	N.P. RIO 2 ^A T (IDA)	1911/1913	(Ramal de São Paulo)
	N.P. RIO 3 ^A T (IDA)	1911/1913	(Ramal de São Paulo)
	N.P. RIO 1 ^A T (VOLTA)	1919	(Ramal de São Paulo)
	P.P. RIO 2 ^A T (VOLTA)	1918/1923	(Ramal de São Paulo)
	R.P. RIO 3 ^A T (IDA)	1914	(Ramal de São Paulo)
	R.P. RIO 1 ^A T (IDA)	1914	(Ramal de São Paulo)
	N.P.-RIO 2 ^A *(VOLTA)* T	1918	(Ramal de São Paulo)
	N.P. 1 RIO 1 ^A IDA T	1925/1926	(Ramal de São Paulo)
	R-2 RIO 2 ^A VOLTA T	1925/1926	(Ramal de São Paulo)
	R-2 RIO 3 ^A VOLTA T	1925/1926	(Ramal de São Paulo)
	R P 2 RIO 3 ^A VOLTA T	1932/1933	(Ramal de São Paulo)
	N P RIO 3 ^A VOLTA T	1932/1933	(Ramal de São Paulo)
	1 ^º NOCT. PAULISTA 3 ^A AMB. 4 ^A S.-RIO T.	1942	(Ramal de São Paulo)
	1 ^º NOCT. PAULISTA 1 ^A AMB. 4 T S. RIO T.	1951	(Ramal de São Paulo)
	EXP. PAULISTA 1 ^A AMB. S. RIO T.	1951	(Ramal de São Paulo)
	EXP. PAULISTA 3 ^A AMB. S. RIO T.	1938	(Ramal de São Paulo)
	RAP. PAULISTA 1 ^A AMB. S. RIO T.	1942	(Ramal de São Paulo)
	1 ^º NOCT. PAULISTA 1 ^A AMB. S. RIO T.	1948	(Ramal de São Paulo)

	2º NOCT. PAULISTA 1ª AMB. S. RIO T.	1949	(Ramal de São Paulo)
	2 AT AMB. RAP. PAULISTA DR BRASIL DF	1950	(Ramal de São Paulo)

			
1914 – 2004 Estrada de Ferro Campos do Jordão			
	E. F. CAMPOS DE JORDÃO – AMB.	1928	(Tronco)



1900 – 1949
Companhia Estrada de Ferro do Dourado

	BARIRY RIBEIRÃO BONITO-S.PAULO-	1942/1950	(Ramal de Bariri)
	ITAPOLIS X SILVANIA DR*BRASIL*SP	1947/1952	(Ramal de Itapolis)
	ITAPOLIS X DOURADOS-S.PAULO	1939	(Ramal de Itapolis)
	ITAPOLIS ARARAQUARA COND DR BRASIL SP	1950/1951	(Ramal de Itapolis)
	ITAPOLIS X SILVANIA DR*BRASIL*SP	1952	(Ramal de Itapolis)
	IBITINGA A SYLVANIA (S.APULO)	1943	(Ramal de Ribeirão Bonito)
	RIB ^o . BONITO Á DOURADOS (S.PAULO)	1915/1930 1928	

(Ramal de Ribeirão da Paulista)



1911 – 1914
Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Goiaz

	BEBEDOURO A VILLA OLYMPIA (S.PAULO)	1917/1920	(Tronco)
	BEBEDOURO * OLYMPIA-COND-	1932	(Tronco)
	BEBEDOURO X N.GRANADA DR *BRASIL*SP	1944/1945	(Tronco)
	BEBEDOURO X N.GRANADA DR BRASIL SP	1949/1952	(Tronco)
	BEBEDOURO X OLIMPIA-BRASIL-SP	1952	(Tronco)

			
1889 – 1952 Companhia Estrada de Ferro Itatibense			
	LOUVEIRA X ITATIBA DR BRASIL SP	1945	(Tronco)



1894 – 1912
Ramal Férreo Campineiro

CAMPINAS A CABRAS (S.PAULO)

1911

(Ramal Ferreo Campineiro)



1898 – 1914
Estrada de Ferro Araraquara

	ARARAQUARA A R.PRETO (EXPRESSO)	1921/1922	(Tronco)
	ARARAQUARA A R.PRETO (S.PAULO)	1916/1937	(Tronco)
	ARARAQUARA A RIO PRETO (S.PAULO)	1926/1949 1933	 (data normal)  (data invertida) (Tronco)
	ARARAQ ^A A VILLA ADOLPHO (S.PAULO)	1914	(Tronco)
	ARARAQ ^A A COTUNDUVA (S.PAULO)	1914	(Tronco)
	RIBEIRÃOZ ^º A ARARAQ ^A (S.PAULO)	1911/1912	(Tronco)
	ARARAQ ^A A RIBEIRÃOZ ^º (S.PAULO)	1908	(Tronco)
	R. PRETO ARARAGUARA-S.PAULO-	1938	(Tronco)
	CEDRAL A S.J ^º DO R.PRETO (S.PAULO)	1920	(Tronco)

 1902 – 1967 Estrada de Ferro São Paulo-Minas			
	S.PAULO A RIB.PRETO 1ª T VOLTA 1º NOCT 7ª S	1937	(Ramal de Ribeirão Preto)
	S.PAULO A RIB.PRETO 3ª T VOLTA 1º NOCT 7ª S	1937/1950	(Ramal de Ribeirão Preto)
	R.PRETO A S. J ^M . (S.PAULO)	1914	(Ramal de Ribeirão Preto)
	RIB ^º PRETO A UBERABA (S.PAULO)	1906	(Ramal de Ribeirão Bonita da Paulista)
	RIBEIRÃO B ^{TO} A IGARAPAVA (S.PAULO)	1911/1915	(Ramal de Igarapava da Mogiana)
	RIB.PRETO A UBERABA TRONCO (S.PAULO)	1918/1919	(Tronco)
	RIB.PRETO A UBERABA RAMAL (S.PAULO)	1917/1932	(Tronco)
	*RIB.PRETO*UBERABA-VIA IGARAPAVA	1931/1951	(Ramal de Igarapava da Mogiana)
	-RIB.PRETO*UBERABA- VIA FRANCA	1931/1952 1932	 (Linha do Rio Grande da Mogiana)
	-FRANCA- R. PRETO	(?)	 (Linha do Rio Grande da Mogiana)
	R.PRETO X UBERABA 2*BRASIL*SP	1949/1951	(Tronco)
	CAMPINAS-(CID)-SAPUCAHI-AMP.	1931/1935	(Ramal de Itapira da Paulista)
	CAMPINAS X SAPUCAI DR*BRASIL*SP	1951	(Ramal da Paulista)
	R ^L . DE MOGY-MIRIM A SAPUCAHY (S.PAULO)	1914	(Tronco da Mogiana)
	MOGY.MIRIM A SAPUCAHY (S.PAULO)	1914/1920	(Tronco da Mogiana)

	MOGYMIRIM A ELEUTERIO (S.PAULO)	1930 1924	 (Tronco da Mogiana)
	ELEUTERIO A M.MIRIM (S.PAULO)	1909	(Ramal de Itapira da Mogiana)
	AMPARO X JAGUARI-BRASIL-SP	1944	(Ramal de Amparo da Mogiana)
	JAGUARY A M. ALEGRE (S.PAULO)	1907/1911 1907	 (Tronco da Mogiana)
	JAGUARY M ^{TE} . ALEGRE (S.PAULO)	1940	(Tronco da Mogiana)
	SOCORRO A JUAGUARY (S.PAULO)	1910/1918	(Ramal de Socorro da Mogiana)
	SOCORRO X AMPARO-BRASIL-SP	1950	(Ramal de Socorro da Mogiana)
	SOCORRO A CAMPINAS DR SP CONDUTOR	1950 (?)	
	S ^A . NEGRA A AMPARO (S.PAULO)	1908/1914	(Ramal de Serra Negra da Mogiana)
	SERRA NEGRA A AMPARO (S.PAULO)	1931	(Ramal de Serra Negra da Mogiana)
	E.STO DO PINHAL A M.GUASSU (S.PAULO)	1909/1912	(Ramal de Pinhal da Mogiana)

	-ESP.S.PINHAL * M.GUASSÚ S.PAULO	1950 1932	 (Ramal de Pinhal da Mogiana)
	E.STO.DO PINHAL A CAMPINAS (S.PAULO)	1912	(Ramal de Pinhal da Mogiana)
	*ESP.S.PINHAL*CAMPINAS-S.PAULO-	1930	(Ramal de Pinhal da Mogiana)
	RIBº PRETO A SE(RRANA) (S.PAULO)	1912	(Ramal de Cravinhos da Mogiana)
	CRAVINHO A SERRANA (S.PAULO)	1930	(Ramal de Cravinhos da Mogiana)
	S.SIMÃO X MONTEIRO COND*BRASIL*SP	1949	(Tronco da Mogiana)
	S.DUMONT X CAJURÚ COND SP *BRASIL*	1946/1951 1946	 (Tronco da Mogiana)
	-RAMAL DE CAJURÚ- S.PAULO	(?)	 (Ramal de Cajurú)
	CANOAS A CASCAVEL (C.A.S.PAULO)	1898 1898	 (Ramal de Mococa da Mogiana)
	CANOAS A CASCAVEL (S.PAULO)	1901	(Ramal de Mococa da Mogiana)

	CANOAS A C.BRANCA (S.PAULO)	1905/1925	(Ramal de Mococa da Mogiana)
	C. BRANCA A CANOAS (S.PAULO)	1915/1930	(Tronco da Mogiana)
	CASA BRANCA-CANOAS-S.PAULO-	1938	(Tronco da Mogiana)
	S.J.R.PARDO X CANOAS COND BRASIL SP	1944/1950	(Ramal de Mococa da Mogiana)
	S.Jº. B.VISTA A P. DE CALDAS (S.PAULO)	1914	(Ramal de Mococa da Mogiana)
	CASCADEL A POÇOS (S.PAULO)	1907/1908 1907	 (Ramal de Caldas da Mogiana)
	CASCADEL * P. DE CALDAS-S.PAULO	1938	(Ramal de Caldas da Mogiana)
	CASCADEL X P. DE CALDAS- COND*BRASIL*SP	1945/1951	(Ramal de Caldas da Mogiana)
	AGUAI A POÇOS DE CALDAS DR BRASIL RPO	1949/1952	(Tronco da Mogiana)
	CASA BRANCA – GUAXUPÉ –	1935	(Tronco da Mogiana)
	C. BRANCA X GUAXUPÉ COND*BRASIL*SP	1944/1952	(Tronco da Mogiana)
	D.DE GUAXUPÉ A S.Jº. DO RIO PARDO (MINAS)	1906/1914	(Ramal de Mococa da Mogiana)
	S.S.PARAISO A S.J.DOR.PARDO-AMB	1929/1931	(Tronco)
	LAGOA X VARGEM GRANDE DR-BRASIL- SP	1944/1951	(Tronco)
	CASCADEL X P.DE CALDAS- SP*COND*BRASIL*	1950	(Ramal de Caldas da Mogiana)
	SERRO AZUL A B.QUERINO (S.PAULO)	1916	(Tronco)

1912 – 1917 Estrada de Ferro Itapura Corumbá			
	E.F.ITAPURA À CORUMBA N ^o 3	1918	
	E.F.I.C. T.LAGOAS-ARAÇATUBA	1918	

 1906 – 1957 Estrada de Ferro Noroeste do Brasil			
	E.F.NOROESTE DO BRASIL*Nº-1*	1918	
	E.F.NOROESTE DO BRASIL*Nº-2*	1919	
	BAURU - ZONA NOROESTE (S.PAULO)	1916/1919 1918	
	BAURÚ-TRES-LAGOAS-Nº-3-	1932/1940	
	BAURÚ X TRES LAGOAS N1 *BRASIL*SP	1944/1952	
	BAURÚ X TRES LAGOAS N2 *BRASIL*SP	1944/1952	
	BAURÚ X TRES LAGOAS N3 *BRASIL*SP	1944/1952	
	BAURÚ X TRES LAGOAS N4 *BRASIL*SP	1944/1952	
	BAURÚ X TRES LAGOAS N5 *BRASIL*SP	1944/1952	
	BAURÚ X TRES LAGOAS N6 *BRASIL*SP	1944/1952	
	BAURÚ X TRES LAGOAS N7 *BRASIL*SP	1944/1952	
	BAURÚ X TRES LAGOAS N8 *BRASIL*SP	1944/1952	
	BAURÚ X TRES LAGOAS N9 *BRASIL*SP	1948	
	BAURÚ X TRES LAGOAS N2 SP-BRASIL-	1952	
	BAURÚ X TRES LAGOAS N7 SP-BRASIL-	1952	
	BAURÚ X TRES LAGOAS N8 SP-BRASIL-	1952	
	BAURÚ X TRES LAGOAS N9 SP-BRASIL-	1952	
	•BAURU Á ARAÇATUBA• Nº1-N.O.B.	1931/1938 1938	
	BAURÚ A ARAÇATUBA*Nº-2*N.O.B.	1931/1938	

	•BAURU Á ARAÇATUBA• N.º 3-N.O.B.	1931/1938 1925	
	BAURÚ A ARAÇATUBA*N.º.4*N.O.B.	1931/1938	
	(ARAÇAT) X JUPIÁ-S.PAULO	1935	
	AMB ^{IE} NOROESTE (MATTO GROSSO)	1926/1943	
	AMBULANTE NOROESTE N1*BRASIL*MT	1950	
	AMBULANTE NOROESTE N2*BRASIL*MT	1950	
	AMB.N.O.B. DR BRASIL SP	1951	

**ESTRADAS DE FERRO
(DESCONHECIDAS)**

	AMBIE NOCTURNO (1ª T.)	1906/1908 1908	
	AMBIE NOCTURNO (3ª T.)	1906/1911 1906	
	ADM. DOS C. DO PARANA (EXP.)	1910 1910	
	ESTAF. AMB. LEOPOLDINA (C DE MINAS)	1908 (?)	
	EST. CENTRAL (D.FEDERAL à EXP.)	1912 1912	
	L. CENTRO 2ª T. C.AMBULANTE	1893 1893	

	<p>AMBULANTE 3^A T. CENTRO</p>	<p>1895 (?)</p>	
	<p>AMB^{TE} NOCTURNO ()</p>	<p>1911 1912</p>	

ESTAÇÕES DA ESTRADA DE FERRO - SÃO PAULO

	AMPARO C. A. (S.PAULO)	(?)	
E.	*BEBEDOURO* S.PAULO	1898 1898	
E.	E. LUIZ GONZAGA (S.PAULO)	1898 1898	
EST.	•EST. DO CASCAVEL• S.PAULO	1898 1898	
ESTAÇÃO	ESTAÇÃO DA LUZ *	1891 1891	
EST.	EST. DE BOITUVA *	1890 (?)	
EST.	EST. DE CONCHAS *	1889 1889	

EST.	*E. S. DO PINHAL* C.A.	1894 1894	
EST.	EST. DO CRUZEIRO (S.PAULO)	1905/1907 1907	
EST.	EST. DE CAMPINAS (S.PAULO)	1898/1907 1898 1911	
EST.	EST. DO MORRO DO ALTO (S.PAULO)	1898 1898	
	GLYCERIO (E.F. DE M.GERAIS)	1898 1898	 Tronco da E.F.O.M.
	S. CARLOS (C.A.)	1890 1890	

PARANÁ



1912 – 1917
Estrada de Ferro Paraná

	E. Central da E. FERRO (PARANÁ)	1905	
	-ESTAÇÃO CENTRAL- AVULSA-PARANA	1922	
	-LINHA PARANAGUA N1- PARANÁ		
	-LINHA PARANAGUA N2- PARANÁ	1936	

	<p>-LINHA RIO NEGRO N3- PARANÁ</p>		
--	--	--	---

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CAVALCANTI, Flavio R. Centro Oeste – Brasil, Mapas, Internet:

<http://vfco.brazilia.jor.br/Mapas.Ferrovias.shtml>, agosto 2011, atualizado 2023.

DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO, Decreto nº 1692-A, de 10 de abril de 1894, Regulamento dos Correios da Republica. 1894, Rio de Janeiro – RJ.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. Estações Ferroviárias do Brasil. Internet: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/index.html>, 2023.

NOVAES DE OLIVEIRA, Paulo Roberto. Correio Ferroviario. AGÊNCIAS POSTAIS – História Postal do Rio de Janeiro através de suas agências e seus carimbos www.agenciaspostais.com.br, atualizado em 2023. Rio de Janeiro – RJ.

PONGE, Helmuth. RELAÇÃO DE CORREIOS AMBULANTES DE SÃO PAULO – Coleção de Helmuth Ponge, 1952, p. 21 – São Paulo – SP.



