
Faculdade de Tecnologia de Americana – Ministro Ralph Biasi

AS FERROVIAS INTERNAS NO PROCESSO DE PRODUÇÃO DE CANA-DE-AÇÚCAR NA REGIÃO DE SANTA BÁRBARA D'OESTE: HISTÓRIA DA COMPANHIA DE ESTRADA DE FERRO E AGRÍCOLA DE SANTA BÁRBARA D'OESTE-SP

Jocimar dos Reis Bento (FATEC – AMERICANA-SP)

jocimar.log@gmail.com

RESUMO

A pesquisa tem como objetivo principal, estudar a importante relevância econômica e histórica de ramais e linhas internas utilizadas para o processo e produção de cana-de-açúcar na região de Santa Bárbara D'Oeste, foram utilizados documentos como fontes de pesquisa de caráter exploratório, sendo de análise quantitativas, de modo a observar a importância da ferrovia para o fortalecimento e crescimento econômico dos municípios da região de Santa Bárbara D'Oeste -SP.

PALAVRAS-CHAVE: Ferrovias 1. Cana-de-açúcar 2. Companhia de Estrada de Ferro e Agrícola de Santa Bárbara D'Oeste -SP 3.

ABSTRACT

A study of the important economic and historical importance of extensions and internal lines used for the sugarcane process and production in the Santa Bárbara D'Oeste -SP region was used as exploratory research sources, being quantitative analysis, the importance of the railroad for the strengthening and economic growth of the municipalities of the Santa Bárbara D'Oeste -SP region.

Keywords Railways 1. Sugarcane 2. Railroad and Agricultural Company of Santa Bárbara D'Oeste -SP 3.

1. INTRODUÇÃO

Nos últimos anos tem se abordado a importância do modal ferroviário para o transporte de cargas no Brasil, mas pouco se conhece seu contexto histórico. Este trabalho irá abordar trechos históricos da região de Santa Bárbara D'Oeste -SP, demonstrando a relevância do assunto sobre as Ferrovias na região do interior de São Paulo. O objetivo deste artigo é demonstrar a história do Ramal de Santa Bárbara D'Oeste -SP que foi um importante ramal da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Tendo como objetivo específico entender a importância do modal ferroviário e também o estudo da importância histórica do ramal ferroviário de Santa Bárbara D'Oeste -SP.

Pode-se observar que o contexto histórico de implantação de ferrovias traz enormes oportunidades que possamos avaliar para implantar nos dias de hoje, assim nos oportunizando mais crescimento econômico e social, além de melhorias ambientais e cruzamentos com outras modalidades de transporte.

Para o desenvolvimento do objetivo, adotou-se como processo metodológico a análise qualitativa, com base no estudo documental da Fundação Romi e revisão bibliográfica de diferentes autores, que permitiu maior aprofundamento no tema.

2. EMBASAMENTO TEÓRICO

Neste artigo se trabalhou como base teórica a origem histórica e a evolução da ferrovia na região de Santa Bárbara D'Oeste-SP, mostrando de maneira resumida seu nascimento e desativação.

2.1 Modais

Atualmente podemos considerar que os transportes de cargas possuem cinco tipos de modais (Ferroviário, Rodoviário, Aquaviário, Dutoviário e Aéreo), sendo cada um com custos e características operacionais próprias, tornando os mais adequados para certos tipos de operações e produtos. Todas as modalidades têm suas vantagens e desvantagens, em relação aos custos, características de serviços, rotas possíveis, capacidade de transporte, versatilidade, segurança e rapidez. (FIESP, 2019)

2.2 Modal Ferroviário

Caracterizando-se principalmente por sua capacidade de transportar grandes volumes, porém com elevada eficiência energética, principalmente para deslocamentos de médias e grandes distâncias. Também apresenta ser de maior segurança, ao transporte terrestre rodoviário, além de menor índice de acidentes e menor incidência de roubos e furtos. O Brasil

possui o maior sistema ferroviário da América Latina, em termos de carga transportada, em 2001 foi atingido 162,2 bilhões de tku (tonelada quilometro útil). (ANTT, 2019)

3. DESENVOLVIMENTO DA TEMÁTICA

3.1 O Início da Ferrovia no Estado de São Paulo

As ferrovias foram criadas no século XIX na Inglaterra, tendo sua grande importância para a economia do Estado de São Paulo e Brasil (ABPFSP, 2019)

Segundo a ABPFSP o café sendo de Origem Etíope, e introduzido no Brasil na década de 1720 no estado do Pará, tendo seu crescimento ao litoral do país até o estado de São Paulo. Por volta de 1805, devido a uma queda do comércio açucareiro, os fazendeiros paulistas do Vale do Paraíba iniciaram as substituições de suas plantações de cana-de-açúcar pelos cafezais. Assim este crescimento nas cidades vale paraibanas e do mercado internacional, também atraíram a atenção de fazendeiros de outras regiões do Estado, que também iniciaram o cultivo do café. Sendo o Estado de São Paulo em poucas décadas depois o maior produtor mundial de café. Em 1850 o Estado destaca-se a importância do café para a economia do Estado e de todo país. Cada vez mais longe do litoral, fazendas dão início ao cultivo do café. O tempo, e as distâncias aumentavam cada vez mais, sendo que precisava ser cada vez menor. O transporte utilizado para época era em lombo de mulas, o que já não atendia mais os fazendeiros, iniciando-se assim em 1867 a primeira ferrovia construída em São Paulo, a São Paulo Railway. (ABPFSP, 2019).

Após a segunda metade do século XIX, tendo o financiamento interno (público e privado), por meio de empréstimos, e também o investimento do capital inglês, foram construídas várias estradas de ferro para escoar a produção de café do Sudeste e também substituir os transportes primitivos (Silveira, 2007).

Tal importância das ferrovias nos remete a analisar o motivo de não termos mais investimentos nesta área de transporte. Portanto podemos informar que a própria história nos mostra a capacidade de crescimento econômico que este tipo de transporte pode nos trazer.

3.2 Companhia Paulista de Estradas de Ferro

Segundo o portal cafébrasil (2019) A Companhia Paulista de Estradas de Ferro (CPEF) De 1868 até 1971, deu se início conforme afirmação abaixo (PIRES, 2019).

“A ferrovia foi idealizada, em 1864, por um grupo de fazendeiros, negociantes e capitalistas que necessitavam de um meio de escoar o café cultivado no interior do estado de São Paulo. Estes pretendiam que a São Paulo Railway, a “Inglês” ou “Santos-Jundiaí”, levasse seus trilhos até a então São João do Rio Claro (atual Rio Claro), já que detinha a concessão para tal.

A decisão de fundar a “Companhia Paulista” surgiu após a São Paulo Railway declarar que não seria possível prolongar a ferrovia adiante, nem sequer até a cidade de Campinas, devido às perdas com a Guerra do Paraguai. Os trilhos da São Paulo Railway chegaram só até Jundiaí.

Nesta cidade começou-se a construir os trilhos da Companhia Paulista rumo ao interior de São Paulo.

O presidente da província de São Paulo na época, Joaquim Saldanha Marinho, teve atuação fundamental na fundação da Companhia Paulista, aglutinando no mesmo ideal os capitalistas e fazendeiros que se digladiavam por interesses políticos naquele momento.

A Companhia Paulista foi então fundada no dia 30 de janeiro de 1868, sob a presidência de Clemente Falcão de Sousa Filho, porém as obras de construção da linha iniciaram-se mais de um ano após essa data, após as aprovações dos estatutos da Companhia Paulista pelo Governo Imperial.

Finalmente, no dia 11 de agosto de 1872, com uma bitola de 1,60 metros, chamada “bitola larga”, foi inaugurado o primeiro trecho, entre Jundiá e Campinas”.

Em 1961 a Companhia Paulista de Estradas de Ferro é adquirida pelo governo do estado de São Paulo. Em 1971 além da Companhia Paulista outras 5 companhias ferroviárias formam apenas um empresa sobre o gerenciamento da estatal, a Ferrovia Paulista S.A (FEPASA). (MASSAMI, 2015)

Portanto, verificamos que as ferrovias do Estado de São Paulo tem sua elevada importância no seu início de crescimento econômico. Após esta Ascensão, as ferrovias passam por várias dificuldades passando por gestões públicas e privadas e ainda assim tendo seu declínio devido a mas gestões.

Pode-se concluir que assim como no início, as ferrovias podem ser utilizadas para novamente para grandes crescimentos econômicos bem como a transição de passageiros, sendo em alguns momentos o meio de transporte mais barato e mais rápido a ser utilizado.

3.3 Primeiro Ramal de Santa Bárbara

Após um breve histórico sobre o início das Ferrovias em São Paulo, para falarmos do ramal de Santa Bárbara D'Oeste -SP temos que nos arremeter um pouco sobre a história do ramal entre Rebouças (hoje Sumaré) e estação denominada de Santa Bárbara (hoje Americana) considerada primeira estação . Importante trecho que teve participação direta na construção da Grande Usina Santa Bárbara que por sua vez também contribuiu para o surgimento do ramal de Nova Odessa-SP a Santa Bárbara D'Oeste -SP (Revista Fatto, 2001). Ramal Ferroviário de Americana, antiga Vila de Santa Bárbara:

Este Ramal teve sua elevada importância tanto no crescimento de Americana -SP (antiga Vila de Santa Bárbara), onde ao redor da ferrovia a cidade foi se desenvolvendo. A mesma também teve um papel muito importante para o desenvolvimento de sua Cidade Mãe chamada Santa Bárbara D'Oeste -SP, pois o ramal da antiga Vila de Santa Bárbara foi ligada as ramificações internas da Grande Usina de Santa Bárbara, assim os grandes equipamentos e máquinas compradas da França, chegavam até a estação da Vila de Santa Bárbara para depois entrarem nas linhas internas até a Usina Santa Bárbara (Revista Fatto, 2001).

Com o advento da Cia paulista de Estradas de Ferro em 1867 até Campinas-SP, foi percebido pelos grandes produtores de café as vantagens do transporte ferroviário, onde se notava a diminuição do custo de transporte por arroba. A Revista Fatto, em sua 2º edição, publicada em outubro de 2001, em matéria sobre a história nos trilhos, afirma que os fazendeiros ao redor de Campinas, como Limeira, Piracicaba, Rio Claro, Mogi Mirim e Mogi Guaçu estavam entusiasmados com esse tipo de transporte. Assim a Cia Paulista firmou contrato em 1873 com o Estado para a construção da ferrovia de Campinas-SP até Rio claro. Entre este trecho foram construídas duas estações ferroviárias, Rebouças (hoje Sumaré) e estação denominada de Santa Bárbara (hoje Americana), a 37,700 Km de Campinas,

inauguradas em 1875 conforme informado pela revista, com a presença do Imperador Dom Pedro II e sua esposa. Durante a construção foram encontradas muitas dificuldades, rochas, riachos, morros ou depressões, e árvores gigantes. Problemas hoje facilmente resolvidos devido ao avanço tecnológico. Foram compradas da Inglaterra 4,5 toneladas de dinamite, para que fosse possível abrir caminho entre as rochas entre o caminho de Campinas-SP até Rebouças (hoje Sumaré) (Revista Fatto, 2001).

Além da burocracia e a demora de meses para chegar os produtos, os descarregadores do cais de Santos se recusavam a transporta-las, pois tinham medo por falta de conhecimento, eles achavam que a dinamite era como uma bomba que poderia explodir a qualquer momento, conta o historiador Francisco Antônio Toledo de Sumaré. A estação de Santa Bárbara trouxe muito progresso para a Vila de Santa Bárbara, pois através dela se podia facilmente ir até a capital ou também comprar e vender produtos da região. Na época várias fazendas de imigrantes americanos produziam algodão e melancias, onde utilizavam a estação para o escoamento de seus produtos. Com o desenvolvimento da estação, foi efetuado um loteamento bem próximo, e devido aos interesses de muitas pessoas de construir casas e estabelecimentos próximo a ela. Com a ampliação do loteamento, o mesmo recebeu o nome de Vila Americana homenageando os imigrantes Americanos. Desta maneira a estação de Santa Bárbara troca de nome passando a se chamar Estação de Vila Americana. Com sua emancipação política adquirida em 1924, a Vila Americana transformou-se no município de Americana (Revista Fatto, 2001).

No encarte da Gazeta Metropolitana, A História de Santa Bárbara, publicada em 06 de Novembro de 1997 na página 02, pode ser que em 1913 a estação de Americana contribuiu muito para o desenvolvimento da Cidade de Santa Bárbara D'Oeste-SP, pois para a construção da grande Usina açucareira Santa Bárbara foi comprado equipamentos oriundos da França. Os equipamentos, peças e máquinas vindas da França eram muito extensas e pesadas, portanto era muito difícil o transporte das mesmas, as peças menores ainda eram puxadas por veículos de tração animal. Essa dificuldade só foi sanada com a construção de um ramal férreo ligando a estação de Americana e a Usina Santa Bárbara, passando pela cidade de Santa Bárbara D'Oeste -SP. (GAZETA METROPOLITANA, 1997, p02).

3.4 Segundo e mais importante Ramal de Santa Bárbara D'Oeste -SP

De acordo com que nos relata (MASSAMI, 2015), a companhia Paulista, detentora do Ramal de Santa Bárbara, tinha a maioria de acionistas paulistas, ligado a alta sociedade cafeeira, indústrias de iluminação e de saneamento nas cidades do interior do Estado de São Paulo, além de integrarem os corpos técnicos e os órgãos políticos.

O Ramal de Santa Bárbara foi de extrema importância econômica junto as Usinas açucareiras de Santa Bárbara D'Oeste -SP.

Uma das Grandes usinas, a usina Santa Bárbara foi idealizada em 1913 com assembleia geral de constituição da Companhia de Estrada de Ferro e Agrícola de Santa Bárbara. A usina foi criada como uma companhia férrea, pois era necessário para o transporte da cana-de-açúcar de toda região até as moendas, com a finalidade a construção e exploração de uma estrada de ferro partindo do ponto mais conveniente da linha Paulista, viesse até esta cidade e posteriormente se prolongasse a outros pontos que fossem convenientes. (Gazeta Metropolitana, 1997, p.02).

Antônio Carlos Angolini, historiador e responsável pelo arquivo histórico da Fundação Romi, ressalta que, com a construção da estação Ferroviária em de Santa Bárbara, considerada a segunda estação, ligada a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, possibilitou viagens para São Paulo e Porto de Santos. Também proporcionando as indústrias Romi

carregar e descarregar mercadorias, uma vez que a indústria tinha uma linha férrea desviada para o interior da empresa, o trem entrada em suas dependências para carregar e descarregar produtos. (DIÁRIO, 2007, p.08)

Idealizada por fazendeiros, agricultores, donos de usinas, negociantes, o ramal Férreo de Nova Odessa-SP a Santa Bárbara D'Oeste -SP sendo de bitola Larga (1,60m) tendo aproximadamente 79km de Jundiáí. Conforme (CEDOC, 2019)

“Em 14 de julho de 1917, foi inaugurado o Ramal Ferroviário Nova Odessa-SP Santa Bárbara -SP, tendo a extensão de 13 quilômetros e 700 metros. Localizada no final da rua Dona Margarida em terreno doado à Companhia Paulista pelo Cel. José Gabriel de Oliveira e Souza, Capitão Joaquim Veríssimo de Oliveira e outros, sendo seu primeiro trem a passar pelo ramal a Maria Fumaça M-11. No local, além do prédio da estação foram construídas as casas para residência do chefe e demais funcionários. Embora idealizado no início do século XX, somente em 1916 o ramal começou a ser construído pela Cia. Paulista. A linha férrea partiu de Recanto, estação logo após Nova Odessa-SP chegou a Santa Bárbara em 1917. Em 20 de fevereiro de 1977, aconteceu a última viagem de passageiros e a ferrovia passou a ser utilizada para transporte de cargas até ser desativada em 1995”.

A segunda estação de Santa Barbara D'Oeste -SP foi inaugurada em 14 de Julho de 1917, mas próxima ao centro da cidade, sendo ligada a Estação Rebouças de Nova Odessa-SP. Posteriormente em 29 de julho de 1922, o ramal foi estendido até Piracicaba. O transporte de passageiros ocorreu até 1977 e com o fechamento da Usina Santa Bárbara o ramal foi desativado em 1995.

3.5 A Ferrovia interna da Usina Santa Bárbara

As linhas internas cortavam todo o canal até chegar no limite de Rio das Pedras e Capivari. Os trabalhadores cortavam a cana, e colocava direto no vagão de carga. No final do dia toda a composição era descarregada na usina. Os trens também serviam para passeio da elite da época. Personalidades, mulheres e crianças, aproveitavam o transporte pela agilidade em relação ao carro de boi. Pouco tempo depois os trens da Cia de Estradas de Ferro Agrícola da Usina Santa Bárbara, começaram a transportar seus primeiros sacos de açúcar industrializado da região com destino a São Paulo e exterior. (Jornal Gazeta metropolitana, Usina Movimenta a vida do povoado, 06/11/1997. P 02).

De acordo com GIESBRECHT (2018), as estações Ferroviárias do Brasil, em artigo sobre o Ramal de Santa Bárbara D'Oeste -SP (2019), afirma que de Santa Bárbara D'Oeste -SP, existiam cerca de 50 Km de linhas férreas internas utilizadas pela Usina Santa Bárbara, antes mesmo da inauguração do Ramal de Santa Bárbara D'Oeste -SP ocorrido em 1917. Ferrovias pertencente a Companhia de Estradas de Ferro Agrícola de Santa Bárbara, que era utilizado para o transporte de cana-de-açúcar e seus derivados, além de passageiros, sendo estes gratuito. Este trilhos internos, chegavam a adentrar o município de Capivari, por dentro da Usina Santa Bárbara.

4. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Em consequência do conteúdo apresentado neste artigo, pode-se afirmar a riqueza deste registro histórico bem como não podendo se negar a influência da ferrovia na economia local.

Conforme Tabela 1 abaixo, podemos observar em linha do tempo, a importância das informações deste artigo, onde demonstra que com a inicialização das ferrovias na cidade de Santa Bárbara D'Oeste -SP em 1875, houve enorme impulso na indústria açucareira em 1877, assim alavancando a economia da região.

Tabela 1 – Linha do Tempo			
	Cidade de Santa Bárbara	Ferrovias de Santa Bárbara D'Oeste -SP	Usina Santa Bárbara
1817	Santa Bárbara d'Oeste -SP foi fundada por Margarida da Graça Martins que adquiriu uma sesmaria e, por volta de 1817 dirigiu-se com seus filhos, parentes e escravos, a fim de estabelecer uma fazenda e montar um engenho de açúcar, o qual daria início à população. Dona Margarida doou à Cúria Paulistana terras para que fosse construída uma capela em louvor à Santa Bárbara, que foi erguida em 1818.		
1818	Sendo a capela dedicada à Santa Bárbara, santa de devoção de Dona Margarida, cuja comemoração litúrgica ocorre em 4 de dezembro, regulamentou-se que seria comemorada nesta data a fundação da cidade no ano em que foi erguida a capela, portanto, 4 de dezembro de 1818.		
1839	A região foi sendo povoada e novos lavradores chegaram. As sesmarias acabaram divididas em sítios e fazendas, dedicando-se à cultura de cana e cereais. Os moradores urbanos limitavam-se às profissões liberais, trabalhando como comerciantes, ferreiros, carpinteiros, latoeiros e curadores homeopatas. A capela foi elevada à categoria de “curada” em 16 de abril de 1839 e nomeado um cura para dar assistência aos fiéis. O progresso acentuou-se ainda mais com novos engenhos de açúcar, mais lavouras de cereais e fumo, mais comércio e mais tropas cargueiras surgiram.		
1867	A região começou a receber imigrantes norte-americanos a partir de 1867. Eram sulistas sobreviventes da Guerra da Secessão, um violento confronto que dividiu os Estados Unidos e deixou centenas de milhares de mortos. Esses imigrantes trouxeram novos métodos agrícolas, contribuindo muito para o progresso da agricultura.		
1875		Inaugurado a primeira ferrovia de Santa Bárbara	
1877	O grande impulso da indústria açucareira surgiu a partir de 1877, quando o major João Frederico Rehder comprou, de Prudente de Moraes, a Fazenda São Pedro, iniciando o cultivo da cana em larga escala.		Major João Frederico Rehder comprou a Fazenda São Pedro, destinando-a ao cultivo de cana-de-açúcar e, tempo depois, instalando o Engenho e a Fábrica de álcool.
1883	Em 1883, montou o primeiro grande engenho do município		

1889	Seis anos depois, em 1889, inaugurou a destilaria de álcool.		
1913		Contribuição da primeira ferrovia de Santa Bárbara para o recebimento das peças e maquinários para a construção da Usina Santa Bárbara	Idealização da Usina Santa Bárbara
1914	Esse processo culminou com a escolha da Fazenda São Pedro para instalação da usina açucareira, inaugurada em 25 de julho de 1914 (posteriormente, Cia. Industrial e Agrícola Santa Bárbara – Usina Santa Bárbara). Na sequência, foram surgindo outras grandes usinas, como Furlan, Cillos e Galvão. Apenas a primeira continua em atividade.		Usina foi oficialmente inaugurada.
1917		Inaugurado o Ramal Ferroviário Nova Odessa-SP Santa Bárbara D'Oeste -SP	
1956	Novas indústrias surgiram com o passar dos anos, produzindo tecidos, implementos agrícolas e tornos mecânicos. Em 1956 começou a produção do primeiro automóvel brasileiro: o “Romi-Isetta”. Com o desenvolvimento da indústria (máquinas operatrizes computadorizadas, injetoras de plásticos, fiação e tecelagens, usinas de açúcar e álcool) foi acelerado o crescimento urbano. Essa expansão ocorreu de tal forma que, atualmente, Santa Bárbara D'Oeste -SP e Americana formam apenas um núcleo urbano em vários bairros, com as cidades sendo separadas apenas por ruas.		
1977		Última viagem de Passageiros	
1995		Desativação do Ramal Ferroviário Nova Odessa-SP Santa Bárbara D'Oeste -SP	Fechamento da Usina Santa Bárbara

Fonte: Adaptado do próprio artigo e autor do mesmo (2019)

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao observar que a mais de 150 anos foi construído a primeira ferrovia no estado de São Paulo, e mesmo com inúmeras dificuldades a ferrovia teve sua enorme relevância permitindo avaliar os aspectos sociais e econômicos, assim podemos afirmar que deveríamos obter uma melhor ótica sobre este tipo de transporte, como o olhar deste pesquisador que a partir deste trabalho teve sua mudança significativa e com mais interesse em pesquisa sobre este tipo de transporte.

Nos textos comentados neste trabalho deixa claro que tanto o transporte de cargas quanto o de passageiros além de ligarem geograficamente regiões, encurtando os espaços e

tempos entre cidades, tem relevância histórica transformando pequenas regiões dos interior do estado de São Paulo, tendo aumentado seu poderio econômico como é o caso da cidade de Santa Bárbara D'Oeste -SP.

Ainda há muito o que ser abordado sobre este assunto tanto no contexto histórico ou econômico, além de podermos efetuar comparativos de cases de sucesso de países de primeiro mundo.

REFERÊNCIAS

ABPF - Site da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária. **A Ferrovia no Estado de São Paulo** [S.L]. Disponível em: <<http://www.abpfsp.com.br/ferrovias.htm>>, acesso em 13/03/2019. 01:40.

ANTT. Agência Nacional de Transportes Terrestres. [S.L]. Disponível em <http://www.antt.gov.br/cargas/arquivos_old/Ferrovionario.html> Acesso em 03/04/2019 15:00.

FIESP. Federação das Indústrias do Estado de São Paulo. São Paulo. Disponível em <<https://www.fiesp.com.br/transporte-e-logistica/modais-de-transporte/>> Acesso em 03/04/2019 às 14:20.

Fundação Romi. CEDOC. Santa Bárbara do Oeste-SP. [S.L]. Disponível em <<http://fundacaoromi.org.br/fundacao/index.php?pag=padrao&op=cedoc&id=2330&op2=not&cat=pesquisa-tematica>>. Acesso em 19/02/2019 21:45.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. Estações Ferroviárias do Brasil. [S.L]. Disponível em <http://www.estacoesferroviarias.com.br/trens_sp_2/ramal_piracicaba.htm>. Acessado em 27/02/2019 01:10.

Jornal Diário. Estação **Ferroviária completa 90 anos**. [S.L], 14/07/2007, p.08

Jornal Gazeta metropolitana, **Usina Movimenta a vida do povoado**, 06/11/1997. P 02.

Jornal Gazeta Metropolitana. A História de Santa Bárbara: **Uma Metropole Dentro da Usina – 6**. Santa Bárbara do Oeste -SP, 06/11/1997, p.02.

MASSAMI. Luciana Inoue. A Companhia Paulista e suas vilas ferroviárias: história de empresa e patrimônio industrial. **XI Congresso Brasileiro de História Econômica e 12 Conferência Internacional de Histórias de Empresas**. Vitoria -ES. 2015. P 24 e 25.

PIRES, Luciano. Portal Café do Brasil. [S.L]. 03/05/2013. **Companhia Paulista de Estradas de Ferro**. [S.L]. Disponível em <<http://www.portalcafebrasil.com.br/cafepedia/companhia-paulista-de-estradas-de-ferro/>>. Acesso em 26/02/2019 23:20).

Revista Fatto. Nos trilhos da Nossa História, [S.L]. n°02, 10/2001.

SILVEIRA, Marcio Rogério. Estradas de Ferro no Brasil: **Das Primeiras Construções às parcerias público-privadas**. Rio de Janeiro. Editora Interciência. 2007. P 16, 121.

"O conteúdo expresso no trabalho é de inteira responsabilidade do(s) autor(es)."

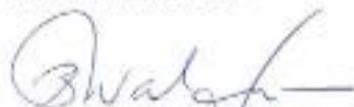
Jocimar dos Reis Bento

**AS FERROVIAS INTERNAS NO PROCESSO DE
PRODUÇÃO DE CANA-DE-AÇÚCAR NA REGIÃO DE
SANTA BÁRBARA D'OESTE: HISTÓRIA DA
COMPANHIA DE ESTRADA DE FERRO E AGRÍCOLA
DE SANTA BÁRBARA D'OESTE-SP**

Trabalho de graduação apresentado como exigência parcial para obtenção do título de Tecnólogo em Gestão Empresarial pelo CEETEPS/Faculdade de Tecnologia – FATEC/ Americana.
Área de concentração: Modal Ferroviário

Americana, 10 de Junho de 2019.

Banca Examinadora:



MARICÉ LED SARTORI BALDUCCI - MESTRE



DANIELA MARIA FELTRIN MARCHINI - MESTRE



CLÉRIO DE VIETRO - ESPECIALISTA