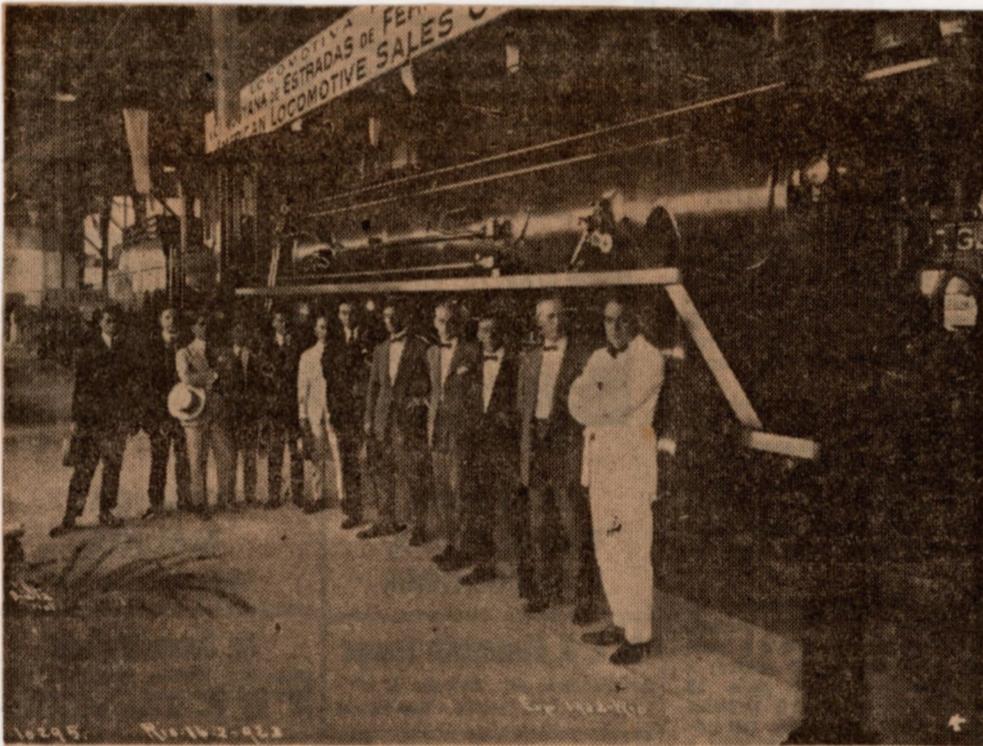


A MOJIANA agora tem museu para contar a sua história. Paulo, 08 out. 1965.

Folha de São Paulo, São Paulo, 08 out. 1965.



Locomotiva construída nas oficinas da Mojiana e apresentada na Exposição do Centenário da Independência, em 1922, no Rio de Janeiro

A Mojiana agora tem museu para contar a sua história

Folha de São Paulo
8.10.65

CAMPINAS (FOLHA) — Foi inaugurado dia 5, nesta cidade, o Museu Histórico da Companhia Mojiana de Estradas de Ferro, destinado a preservar as relíquias de um patrimônio que conta 90 anos de existência.

Através trabalho metódico, infatigável e cuidadoso, pesquisando depósitos, vasculhando velhos almoxarifados, o Departamento de Materiais conseguiu reunir peças, documentação, arquivos, fotografias, um sem-número de objetos cujo valor histórico e artístico é incalculável. Nos seus atrativos, o Museu contará com partes destacadas.

Tudo o que se relaciona com as estações das décadas passadas foi meticulosamente reconstruído: bilheterias antigas, salas de espera com seus móveis típicos, sala da chefia, relógios, cofres, telefones, stafe, sinos, escaradeiras etc.

Na mostra de bagagens, velhas balanças, carrinhos transportadores de mão, lâmpadas de sinais poderão ser vistos como reminiscências do Brasil dos engenhos e das sinhãs-moças.

Alem de exibir a primeira locomotiva utilizada pela estrada, no ano de 1872, este setor do museu tem utensílios usados pelas equipagens dos

trens, aparelhos porta-stafe, bolsas de correspondência, malas para transporte de dinheiro, aparelhos de medição de velocidade e outros.

A seção de oficinas talvez seja, paradoxalmente, a parte mais delicada do museu, contendo o parque de fundição de maquinaria antiga e todo o complicado sistema exigido para seu perfeito funcionamento.

Entre os móveis e utensílios que serviram para a escrituração da Mojiana, seus valiosos arquivos, livros de contabilidade, aparelhamento rudimentar da época, figura a primeira máquina de escrever utilizada pela estrada.

Como complementação das evocações contidas em peças, documentos e aparelhamentos, o estande relativo à linha ferrea ganha atrativo pela particularidade que possui: miniaturas de pontes, vagões, entroncamentos, truques, ferramentas usadas nas variadas seções da linha, farta documentação fotográfica e arquivos históricos.

Documentação valiosa

A par do valioso e do histórico que o museu reúne, encontram-se também ali pe-

ças e documentos que determinaram grandes e significativos acontecimentos. Por exemplo: estão inteiramente restauradas a mesa e o telefone utilizados por Bento Quirino, no tempo de sua presidência, para reuniões da diretoria; documentos eloquentes da participação da Mojiana no movimento constitucionalista de 32, quando o famoso trem blindado. Disso dão conta testemunhas do coronel Herculano da Sil-transformou seu parque ferroviário em fábrica de guerra. Nas suas oficinas foram construídas granadas de mão va, da Força Pública do Estado de São Paulo (ofício de 19 de setembro de 1932), e do general Bertholdo Klingler, comandante da II Região Militar. Também ofício do Quartel General da Força Pública declara as providências que a Estrada tomaria para a destruição dos trechos compreendidos entre o rio Sapucaí e rio Grande, nos ramais de Igarapava e Franca.

"Close"

● A Mojiana identificou-se sempre com os grandes movimentos cívicos e progressistas da nação. Suas linhas ferreas e ramais muito representam para o progresso do Brasil, especialmente do

Estado de São Paulo. Percorrendo quilômetros de Campinas a Araguari, vai a Moji-Mirim, Jaguari, Amparo, Casa Branca, Pinhal, São Simão, Ribeirão Preto, Cascavel, Caldas, Batatais, Franca, Jaguará, São José do Rio Preto, Uberaba, Engenheiro Gômide, Moji-Guaçu, Pantaleão, Monte Alegre, Mococa, Canoas, Brumado, Itapira, Eleuterio, Serra Negra, Uberabinha, Sapucaí, Jardinópolis, Ituverava, Guaxupé, Sertãozinho, Santa Rita do Paraíso e assim por diante.

● A organização de uma empresa ferroviária ligando Campinas a Moji-Mirim foi estabelecida em lei de 21 de março de 1872. Amparo deveria ser, também, servido com um ramal.

● Reunião para promover inscrição de acionistas foi realizada no dia 30, daquele mesmo mês, na casa do tenente-coronel José Guedes de Sousa. A comissão ficou assim constituída: coronel Joaquim Egídio de Sousa Aranha, capitão Joaquim Quirino dos Santos, Barão de Atibaia, João Ataliba Nogueira, Delmino Cintra Junior, Joaquim Ferreira de Camargo Andrade e Francisco Soares de Abreu.

● No dia 5 de maio, na cidade de Moji-Mirim, foram subscritas as primeiras 1.035 ações da Cia. No dia 23 de junho, tendo como local o pa-

Biblioteca Centro de Memória - UNICAMP
CMUHE030921

ço da Câmara Municipal de Campinas, convocou-se a primeira assembleia dos acionistas para aprovação dos estatutos, contrato de união e eleição da diretoria. Presidiu-a o comendador Sousa Aranha, tendo Antonio de Queirós Teles e o coronel Freitas Leitão como secretários.

● Os estatutos foram aprovados e, posteriormente, homologados pelo decreto n.º 5.137, de 13 de novembro de 1872. A eleição que deu à Mojiana a primeira diretoria apresentou a seguinte apuração: Antonio de Queirós Teles, 58 votos; José Egidio de Sousa Aranha, 56 votos; Antonio Pinheiro de Ulhoa e Cintra, 55 votos; Joaquim Quirino dos Santos, 51 votos; e Antonio Manuel Proença, 49 votos.

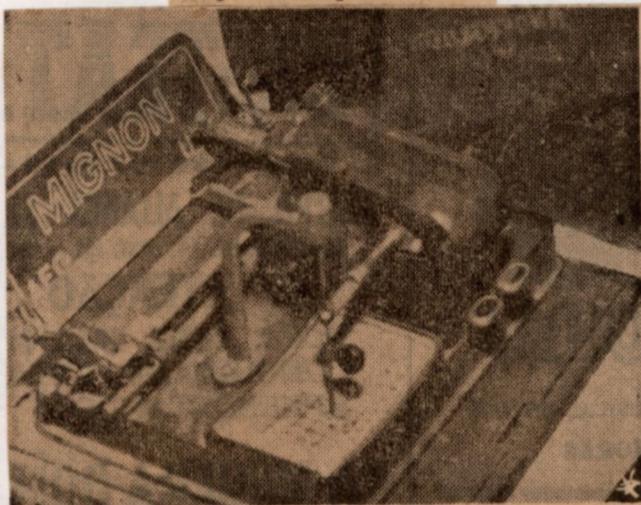
● A tarefa de exploração e construção da linha Campinas a Moji-Mirim, com ramal para Amparo, foi entregue a Joaquim Ribeiro Lisboa, primeiro engenheiro a ser contratado pela Cia.

● O capital empregado na construção dessa linha somou 3 mil contos de réis.

● A primeira encomenda de material rodante foi feita na Inglaterra e Estados Unidos, sob responsabilidade do sr. Herculano Veloso Ferreira Pena.

● No dia 3 de maio de 1875, o primeiro trem corria na nova linha, fazendo a primeira seção, Campinas-Jaguari. Partiu de Campinas às 11h45, puxado pela locomotiva "Jaguari", levando 5 carros de passageiros.

● O prolongamento da linha até Moji-Mirim inaugurou-se no dia 27 de agosto de 1875. O trem partiu de Campinas às 12 horas levando SM o imperador D. Pedro II, o presidente da Província e grande numero de convidados. No percurso, alcançou a velocidade média de 41 quilômetros por hora.



A primeira máquina de escrever utilizada pela contadoria