**Ana Lúcia
Arantes da Silva**

**A Arquitetura da Companhia Paulista de Estradas de Ferro:
Tipologia de Remanescentes de seu Tronco Oeste**

**São Paulo
2014**

ANA LÚCIA ARANTES DA SILVA

**A Arquitetura da Companhia Paulista de Estradas de
Ferro: Tipologia de remanescentes do seu tronco oeste.**

Dissertação apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, para a obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Área de Concentração: História e Fundamentos da Arquitetura e Urbanismo.

Orientador: Prof. Dr. José Eduardo de Assis Lefèvre.

São Paulo

2014

AUTORIZO A REPRODUÇÃO E DIVULGAÇÃO TOTAL OU PARCIAL DESTE TRABALHO, POR QUALQUER MEIO CONVENCIONAL OU ELETRÔNICO, PARA FINS DE ESTUDO E PESQUISA, DESDE QUE CITADA A FONTE.

E-MAIL DA AUTORA: analucia.arantes@hotmail.com

S586a Silva, Ana Lúcia Arantes da
Arquitetura da Companhia Paulista de Estradas de Ferro: tipologia de remanescentes do seu tronco oeste / Ana Lúcia Arantes da Silva. --São Paulo, 2014.
240 p. : il.

Dissertação (Mestrado - Área de Concentração: História e Fundamentos da Arquitetura e Urbanismo) – FAUUSP.
Orientador: José Eduardo de Assis Lefèvre

1.Patrimônio arquitetônico (Preservação) 2.Ferrovias – São Paulo
I.Título

CDU 72.025.3

*Ao Paulo Amorim, não apenas pelo
companheirismo durante o desenvolvimento
deste trabalho, mas por somar sua vida a
minha.*

Aos meus pais, por tudo que sou,

e

*Às minhas queridas crianças, Gustavo,
Luiza, Arthur e Larissa, com muito carinho.*

Agradecimentos

Agradeço inicialmente ao professor José Eduardo de Assis Lefèvre pelos ensinamentos e orientações durante a trajetória do mestrado.

À professora Beatriz Kühl pela sua atenção, atendimentos, contribuições e, juntamente com a professora Maria Lúcia Bressan Pinheiro, pelos ensinamentos durante o curso de suas disciplinas, bem como aos colegas de turma pelas discussões que tanto enriqueceram este trabalho.

Aos funcionários do Museu da Companhia Paulista em Jundiaí (SP), principalmente a Maria Angélica Ribeiro, por toda a presteza e disponibilidade durante as pesquisas.

A todos que colaboraram, de alguma maneira, com informações e referências, em especial aos funcionários e cidadãos que, solicitamente, me recepcionaram durante as visitas – Hélio Ribeiro e Marcos Cassúcio em Brotas, Fernando Della Colleta em Torrinha, José Aparecido e Kátia Voltolim em Dois Córregos, Ricardo Dalbó em Jaú, Rinaldo Toufik Razuk e Anna Carolina da Fonseca em Pederneiras.

Aos amigos da Secretaria da Habitação da Prefeitura de Guarulhos, sobretudo à Rosa Maria Kishi e Márcio Cordeiro, por todo apoio e, além da paciência, serem sempre tão solícitos e compreensivos durante os momentos finais da pesquisa.

Às queridas Amanda da Silva Pinto e Clareana Custódio Bortotti pela amizade, apoio e colaboração com a diagramação e tratamento de imagens.

À professora Fernanda Fernandes, com minha especial consideração, cujas as ricas contribuições na banca de qualificação ajudaram a nortear e enriquecer este trabalho, por ser sempre tão prestativa e pelas nossas conversas, durante e após, o curso de sua disciplina.

Ao colega Gustavo Secco, por compartilhar o interesse, informações, visitas, e

também aos meus melhores amigos pelo carinho e compreensão por todas as ausências.

Ao Luiz Carlos Murça pelo interesse e conversas que tanto somaram não apenas para este trabalho e também pelas encadernações do memorial de qualificação.

Agradeço ainda, com todo meu carinho, à Regina Célia Arantes Stancari, Emil Stancari, Eduardo Thomaz Arantes Stancari e Rafaela Arantes Stancari não apenas pela hospitalidade durante as visitas em Pederneiras, mas por toda a ajuda e por compartilharem as aventuras durante as buscas por informações.

Com toda a minha estima, agradeço à Cecília Rodrigues dos Santos por fazer parte de minha formação, direcionar meu olhar e aprendizado, sempre esclarecendo minhas dúvidas, além de seu inestimável apoio e incentivo. Por compartilhar seu tempo, conhecimento e experiência.

Manifesto, ainda, meus agradecimentos e amor incondicional à Helena e Derneval, meus pais, por dedicarem suas vidas à minha educação e crescimento, com todo o amor, apoio e paciência, a eles dedico todas as minhas conquistas; e ao Paulo, por estar sempre ao meu lado, colaborando com o desenvolvimento deste e outros trabalhos, por sua paciência, amizade, amor e por compartilharmos nossos caminhos.

Finalmente, à Deus e São Francisco de Assis, por jamais perder a fé.

*“O Tejo é mais belo que o rio que corre pela minha aldeia,
Mas o Tejo não é mais belo que o rio que corre pela minha aldeia
Porque o Tejo não é o rio que corre pela minha aldeia.”*

Fernando Pessoa (Alberto Caeiro)

Resumo

O patrimônio industrial ferroviário de São Paulo, que está entre os mais ricos e significativos do Brasil, hoje está, em grande parte, legado ao abandono. Apesar da sua importância econômica, social e cultural para a formação do Estado, não tem recebido reconhecimento e apoio oficial suficientes para sua preservação, apenas começando a merecer estudos mais aprofundados.

No entanto, as edificações que fazem parte do sistema ferroviário introduziram inovações na construção, materiais e técnicas, nos programas e nas tipologias arquitetônicas. O desenvolvimento e a riqueza paulista, a partir do século XIX, são tributários das ferrovias em todos os aspectos, inclusive o tecnológico e o cultural, o que justifica todos os estudos e pesquisas aprofundados que possam colaborar com a sua preservação.

Este trabalho pretende contribuir para a preservação do patrimônio ferroviário paulista através da pesquisa documental, inventário, levantamento, registro e análise dos edifícios destinados às estações de passageiros, identificando sua tipologia, a luz de suas características formais e funcionais – implantação, programa, composição formal, organização espacial, materiais e técnicas construtivas, bem como discutiu-se o estado atual destas edificações e o processo de incompreensão, esquecimento e marginalização pelo qual têm passado.

A pesquisa foi direcionada a parte do Tronco Oeste da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, que conta com a infraestrutura dos antigos ramais de Agudos, Bauru e Jaú. Adotou-se como estudo de casos os Municípios de Brotas, Torrinha, Dois Córregos, Jaú e Pederneiras, levantando os remanescentes que compõe seu complexo ferroviário, mas debruçando-se principalmente sobre suas estações, edificadas nas primeiras décadas do século XX, de modo a investigar suas características e composição.

Palavras-chave: patrimônio - preservação - arquitetura ferroviária – tipologia - oeste paulista.

Abstract

The industrial railway heritage of São Paulo, that is one of the richest and most significant in Brazil, currently is, in large part, legacy to the abandon. Despite its economic, social and cultural importance for the formation of the State, has not received sufficient recognition and official support for its preservation, just starting to merit further studies.

However, the buildings that are part of the rail system introduced innovations in the construction, materials and techniques, in programs and architectural typologies. The paulista development and wealth, from the nineteenth century, are tributaries of the railroads in all aspects, including the technological and cultural, which justifies all depth studies and research that can assist in their preservation.

This study aims to contribute to the preservation of São Paulo railroad heritage through documentary research, inventory, survey, recording and analysis of buildings intended for passenger stations, identifying their type, based in their formal and functional characteristics - deployment, program, formal composition, spatial organization, materials and construction techniques, and also discussed the current state of these buildings and the misunderstanding, forgetfulness and marginalization process which they have passed.

The research was directed at part of the Trunk Western of the Companhia Paulista Railways, which relies on the infrastructure of the old extensions of Agudos, Bauru and Jau. It was adopted as studies case the Municipalities of Brotas, Torrinha, Dois Córregos, Jau and Pederneiras, raising the remnants that make up its railroad complex, but leaning mostly on their stations, built in the first decades of the twentieth century, investigating their characteristics and composition.

Key words: heritage – preservation – railway architecture – typology – west of São Paulo.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	09
 CAPÍTULO 1 – A companhia Paulista de Estradas de Ferro: origem, expansão e declínio	15
1.1. Ferrovias no Brasil: Breve Histórico	17
1.2. A Companhia Paulista: de Jundiaí a Campinas	20
1.3. Expansão: A linha Tronco e seus Ramais.....	24
1.4. O Tronco Oeste.....	34
1.5. Declínio.....	38
 CAPÍTULO 2 – Trajetória dos Estudos de Caso: uma análise individual	41
2.1. Brotas	45
2.2. Torrinha	73
2.3. Dois Córregos	95
2.4. Jaú	139
2.5. Pederneiras.....	165
 CAPÍTULO 3 – Uma Análise Tipológica	207
3.1. Recomendações Técnicas: os tratados sobre construção de estradas de ferro do acervo da Paulista	210
3.2. Quanto as Características Gerais	214
3.3. Quanto as Características Funcionais	223
3.4. Quanto as Técnicas Construtivas.....	224
 COSIDERAÇÕES FINAIS.....	227
 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	233

Introdução

O vasto e significativo patrimônio industrial ferroviário de São Paulo, considerado um dos mais ricos e relevantes do Brasil, hoje está, em grande parte, legado ao abandono. Apesar da sua importância econômica, social e cultural para a formação do Estado, não tem recebido reconhecimento e apoio oficial suficientes para sua preservação. Hoje, as ferrovias apenas começam a merecer estudos mais aprofundados.

No entanto, as edificações construídas para abrigar as estações e outros serviços que fazem parte do sistema ferroviário – como cabines, armazéns, subestações e até mesmo elementos funcionais, como os giradores – introduziram inovações na construção, nos materiais e técnicas utilizados na construção, nos programas e nas tipologias arquitetônicas. Pode-se afirmar que o desenvolvimento e a riqueza paulista, a partir do século XIX, são tributários das ferrovias em todos os aspectos, inclusive o tecnológico e o cultural, justificando todas as pesquisas e estudos aprofundados que possam contribuir para sua preservação.

A motivação principal da presente dissertação de mestrado é contribuir para a preservação do patrimônio ferroviário paulista através da pesquisa documental, inventário, levantamento, registro e análise dos edifícios destinados às estações de passageiros da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, procurando identificar padrões e sua tipologia, à luz de características formais e funcionais, como implantação, programa, composição formal, organização espacial, materiais e técnicas construtivas.

A pesquisa foi direcionada a uma parte do Tronco Oeste da Companhia Paulista, que conta com a infraestrutura dos antigos ramais de Agudos, Bauru e Jaú. Adotou-se como estudo de casos os Municípios de Brotas, Torrinha, Dois Córregos, Jaú e Pederneiras, documentando e estudando os remanescentes dos conjuntos que compõem o complexo

ferroviário, mas detalhando e aprofundando principalmente as respectivas estações.

A escolha do tema desenvolvido foi motivada por um interesse pessoal. Ainda na infância os edifícios antigos chamavam mais atenção que as demais construções, o que resultou, inevitavelmente, a uma aproximação do tema durante a faculdade de arquitetura e urbanismo. Desta forma, este trabalho configura-se como desdobramento e consequência natural de uma série de outros estudos, relativos ao patrimônio ferroviário, realizados desde os tempos da graduação.

O primeiro contato efetivo com o assunto – patrimônio ferroviário – deu-se com o desenvolvimento de um projeto de Iniciação Científica¹, sucedido pelo Trabalho Final de Graduação², com o conselho da futura orientadora, a quem devo minha mais sincera gratidão, para escolher um objeto de estudo mais próximo e delimitado dentro deste universo tão amplo. Optei pela estação ferroviária da cidade natal de minha mãe, Pederneiras, a qual, por muito tempo, pude presenciar o processo de deterioração e abandono, e, posteriormente, uma reforma bastante agressiva.

Estes trabalhos geraram outros, ampliaram os casos de estudo e, cada vez mais, instigaram questões sobre o assunto, tornando evidente a carência informativa e diversas lacunas pertinentes a esta questão. A busca por respostas a inquietações relacionadas à – *Como se deu o processo de formação deste ramal da Paulista? Qual a relevância destas estações de passageiros para a Companhia e para as localidades onde foram construídas? Pode-se dizer que havia uma arquitetura própria a estas edificações e quais seriam suas principais características? Existem informações sobre os responsáveis técnicos, dentro ou*

¹ SILVA, Ana Lúcia Arantes da. **Patrimônio Ferroviário das Cidades do Oeste Paulista: arquitetura e urbanização**. São Paulo, 2010 – Projeto de iniciação científica apresentada ao PIVIC Mackenzie / Mack Pesquisa, com orientação da professora

² SILVA, Ana Lúcia Arantes da. **Pederneiras: Desenvolvimento Econômico e Preservação de Patrimônio Cultural**. São Paulo, 2009 – Trabalho final de graduação, realizado junto a Universidade Presbiteriana Mackenzie, com orientação da professora Dr.^a Cecília Rodrigues dos Santos.

fora da Companhia, por estes projetos? – além de serem parte fundamental para a compreensão dos casos, naturalmente evoluiu para o recorte desta dissertação e passando a norteá-la

Com esta discussão aqui proposta pretende-se contribuir para o reconhecimento, análise pormenorizada, conservação e proteção dos remanescentes da arquitetura industrial ferroviária paulista.

Este trabalho foi organizado em três capítulos, com o primeiro destinado a recuperação, em linhas gerais, do histórico das ferrovias, o seguinte, dedicou-se a uma análise minuciosa e individual de cada caso, e o terceiro capítulo debruçou-se a uma análise tipológica.

O *primeiro capítulo* tem a indispensável tarefa de compreender, o processo de formação da ferrovia no país e, a partir daí, alcançar o contexto paulista aprofundando-se na empresa ferroviária e o tronco a que pertenciam às estações escolhidas para estudo – levantando os principais fatores que estão em sua origem, expansão e declínio.

Devido à escassez de informações revelada pela revisão bibliográfica, principalmente do recorte estabelecido, optou-se por um trabalho afeto ao exame e tratamento de fontes primárias, na tentativa de suprir estas lacunas. Recorreu-se, sobretudo, ao acervo do Museu da Companhia Paulista em Jundiaí, situado no conjunto de edifícios que abrigavam as antigas oficinas e escritórios da C.P.³ Foram consultados os *Relatórios da Diretoria da Companhia Paulista de Estradas de Ferro para as Assembleias Gerais* apresentados nos anos de 1869 a 1874, 1885, 1891 a 1892, 1901 a 1907, 1911 a 1914, 1923 a 1931 e 1938 a 1943, bem como alguns mapas esparsos e outros documentos, indispensáveis para a compreensão do desenvolvimento do traçado. É importante assinalar que não foram encontrados os projetos arquitetônicos das estações e não se tem indicação sobre sua localização.

³ C.P. - Companhia Paulista.

O *segundo capítulo*, se concentra no estudo dos casos selecionados, com análise individual das estações a partir de documentação iconográfica e textual, localizada nos Municípios em que se encontram, além de, levantamentos métricos, registros fotográficos, reconhecimento e diagnóstico das edificações. Este trabalho permitiu organizar as informações e produzir um inventário analítico incluindo localização, relação com o sítio e malha urbana, reconhecimento de seus remanescentes, dados sobre construção e projeto, organização formal e funcional, técnicas construtivas e a situação em que se encontram.

O *terceiro capítulo*, procura aprofundar o estudo através da relação dos dados obtidos das diversas fontes consultadas, procurando identificar a existência de uma tipologia praticada por esta companhia para suas estações – procedimento bastante comum em países pioneiros na tecnologia ferroviária, como Grã Bretanha, Bélgica e França. A partir da definição de tipo apresentada por Argan⁴, procurou-se identificar analogias, formais e funcionais, entre os projetos. Ainda, buscou-se as referências entre os projetos da C.P. e as recomendações técnicas apresentadas em tratados para construção de ferrovias, *Traité des Chemins de Fer*, do século XIX – Humbert, Moreau e Perdonnet⁵ – encontrados dentre os remanescentes da biblioteca da Paulista em Jundiaí. Verificamos a existência destas mesmas obras no acervo da Escola Politécnica de São Paulo⁶, que formava muitos dos engenheiros que trabalhavam para as companhias brasileiras.

Por fim, nas *Considerações Finais*, retomou-se uma série de questões relativas ao tema, explicitando os resultados alcançados, bem como discutiu-se o estado atual destas

⁴ Ver ARGAN, Giulio Carlo. *Sobre a tipologia em arquitetura*. in NESBITT, Kate (org). *Uma nova agenda para a arquitetura*. São Paulo: Cosac Naify, 2006 / *passim*; ARGAN, Giulio Carlo. *Sobre o conceito de tipologia arquitetônica*. in ARGAN, Giulio Carlo. *Projeto e destino*. São Paulo: Editora Ática. 2001 / *passim*;

⁵ Ver HUMBERT, G. *Traité complet des chemins de fer*. Paris: Beranger, 1908 – 2ª edição / *passim*; MOREAU, Auguste. *Traité des chemins de fer*. Paris: Fanchon et Artus, 1865 – 3ª edição / *passim*; PERDONNET, A. *Traité élémentaire des chemins de fer*. Paris: Garnier Frères, 1865 – 3ª edição / *passim*;

⁶ Referências no DEDALUS – sistema de busca da USP: HUMBERT – Escola Politécnica / Biblioteca Central: 625.1 H881c2 v.1 a v.3; MOREAU – Escola Politécnica / Biblioteca Central: 625.1 M813c v.1 a v.6; PERDONNET – Escola Politécnica / Biblioteca Central: 625.1 P412c3 v.1 a v.4;

edificações e o processo de incompreensão, esquecimento e marginalização pelo qual têm passado.

Podemos considerar que os resultados obtidos com este trabalho não encerram esta discussão mas, ao contrário, abre uma ampla perspectiva de continuidade e colaboração efetiva para o campo da preservação e compreensão destes edifícios, além de apoiar os trabalhos conduzidos pelos órgãos de preservação responsáveis.

*A Companhia Paulista de Estradas de Ferro: origem, expansão
e declínio.*

1. A Companhia Paulista de Estradas de Ferro: origem, expansão e declínio.

*“A passagem do café pelo Estado de São Paulo (...) com suas repercussões sobre a situação demográfica das zonas percorridas, constitui, sem dúvida, um dos estudos mais curiosos e importantes da história econômica paulista. Durante pouco mais de um século o panorama do nosso crescimento e do nosso progresso se desdobrou num cenário de colinas riscadas por cafezais. Tudo gira em torno do ouro verde, dele tudo emana e a ele tudo se destina: homens, animais, máquinas. A terra cansada que ele abandona se despoeva, empobrece, definha; a terra virgem que ele deflora logo se empenha de vida ativa, enriquece, progride. O fenômeno é visível a olho nu. Não é necessário ser historiador, economista ou sociólogo para observá-lo.”*⁷

Em 1835, quando as estradas de ferro já cruzavam a Inglaterra há aproximadamente dez anos, o Brasil começou a estabelecer os primeiros projetos e leis que possibilitariam o estabelecimento da ferrovia no país⁸. Até então a comunicação entre as regiões estava restrita a precários caminhos, praticamente os mesmos do período colonial, conforme esclarece Antonio A. de Paula Freitas: *“os caminhos utilizados não passavam de cortes em meio às florestas, sem preparo algum de leito, tornando-se lamaceiros com as chuvas, o que dificultava o trânsito dos animais e carros então utilizados, e gerando uma poeira insuportável com o sol. Dificilmente eram calçados ou empedrados, com exceções das proximidades das cidades e vilas.”*⁹

A implantação das ferrovias, sobretudo as linhas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, a qual pertencia os casos desta pesquisa, foi imprescindível para o crescimento e formação da paisagem paulista.

Conforme sugerimos anteriormente, as informações contidas na bibliografia

⁷ MILLIET, Sérgio. **Roteiro do Café e Outros Ensaios**. São Paulo: Departamento de cultura, 1939.

⁸ MATOS, Odilon Nogueira de. **Café e Ferrovias: A evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira**. São Paulo: Editora Alfa – Ômega, Editora Sociologia e Política, 1974. 2ª Ed. / pp. 49.

⁹ PAULA FREITAS, Antonio A. de. **A Engenharia, viação, obras públicas, construções em geral**. Rio de Janeiro, 1902 / pp. 14.

consultada deixa diversas lacunas quanto ao processo de desenvolvimento desta Companhia, especialmente sobre o trecho de interesse.

Desta forma, procurou-se investigar - procedendo ao tratamento de fontes primárias, em sua grande maioria encontradas no Museu da Companhia¹⁰ e arquivos dos respectivos Municípios - sobre as condicionantes que levaram ao desenvolvimento do transporte ferroviário, especialmente a consolidação da Companhia Paulista e a formação de seu tronco oeste, de modo a preencher parte destas lacunas, levantando em consideração os principais fatores que estão em sua origem, expansão e declínio.

Durante a consulta aos arquivos do Museu, foi possível encontrar material cartográfico que, além de cooperar para a assimilação de sua expansão, permitiu estabelecer o estado da questão, relacionando ferrovia e urbanização, bem como situando geográfica e cronologicamente as estações nas cidades onde estão situadas.

1.1. Ferrovias no Brasil: breve histórico.

O desenvolvimento ferroviário no Brasil, desde as primeiras tentativas de implantações até seu pleno funcionamento, pode ser dividido em quatro fases bem distintas.

A primeira fase, de um período precursor, compõe-se das iniciativas mal sucedidas, iniciadas nos anos de 1830. Apesar de todos os favores e privilégios oferecidos pelo Governo, acabaram malogradas, seja pela imaturidade do desenvolvimento do País ou pela falta de garantias de remuneração para o grande investimento que estes projetos exigiam.¹¹

Todavia, não se pode considerar tais tentativas como estéreis. Todas prepararam o terreno, cada insucesso deixou resíduos úteis, que serviram, ao menos, para orientar os próximos trabalhos e encaminhar a realização do que tanto se desejava.¹²

¹⁰ Museu da Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Antigo Museu Barão de Mauá, em Jundiaí – São Paulo.

¹¹ PINTO, Adolpho Augusto. *História da Viação Pública de São Paulo*. 2. Ed. São Paulo: Governo do Estado, 1977 / pp. 21.

¹² Ibid. / pp. 22.

Em um segundo momento, de muitos resultados positivos, iniciam-se as concessões ferroviárias, compostas de favores mais práticos e sólidos, como a garantia de juros e zona privilegiada. Com Leis compostas por moldes mais práticos, encerra-se o período de tentativas para iniciar efetivamente um período de construção de linhas ferroviárias no país.¹³

Em 1854 é inaugurado o primeiro trecho ferroviário do país, graças ao trabalho do Barão de Mauá. Com pouco mais de quatorze quilômetros, unindo Mauá a Fragoso, no Rio de Janeiro, criou-se a Estrada de Ferro de Mauá.¹⁴

A primeira estrada de ferro a passar por São Paulo teve suas obras iniciadas em 1855, pela Companhia da Estrada de Ferro Dom Pedro II, atual Central do Brasil. Seu contrato, além de outros favores, dava o privilégio de exclusividade por noventa anos para construção, uso e gozo da linha.

Seu primeiro trecho, aberto ao tráfego em 1865, saía da cidade do Rio de Janeiro e ia até Vassouras. Por Lei, em 1865, a Companhia foi dissolvida e passou a ser propriedade do Governo Brasileiro, que prosseguiu as obras e chegou ao território paulista, na cidade de Cachoeira, em 1875.¹⁵

A primeira linha férrea inteiramente em território paulista, a São Paulo Railway – SPR¹⁶, de capital inglês, foi inaugurada em 1867 para ligar o porto exportador de Santos à região produtora de café no interior, a cidade de Jundiaí, passando pela Capital. A SPR manteve o monopólio do transporte de mercadorias na Serra do Mar - cujas altas escarpas, com diferença de nível de 800 metros, foram vencidas através da instalação de um complexo sistema de tração, com um conjunto de obras que merecem ser chamadas de monumentais, o Sistema Funicular, que “*em sua variedade, magnitude e importância técnica (...) constitui*

¹³ Ibid. / pp. 28.

¹⁴ BEM, Sueli Ferreira de. *Contribuições para estudos das estações ferroviárias paulistas*. FAU USP, 1998 / pp. 23.

¹⁵ PINTO, *op.cit.*, 1977 / pp.30.

¹⁶ Sobre a SPR ver SANTOS, Cecília Rodrigues dos; MAZZOCO, Maria Inês. *De Santos a Jundiaí: nos trilhos do café com a São Paulo Railway*. São Paulo, Magma, 2005.

um conjunto tão extraordinário como talvez não se encontre no mundo”¹⁷. Esta obra foi executada com a coordenação do engenheiro brasileiro Emilio Schnoor, antigo aluno da Escola Central, posterior Escola Polytechnica do Rio de Janeiro.

Este monopólio pertenceu à *SPR* por muito tempo, e esta posição estratégica gerou lucros fabulosos para a Companhia até o final da sua concessão em 1946, de modo que a companhia não apresentou interesse em prolongar as linhas pelo interior.

Devido a este desinteresse, nasce, com capital próprio, a Companhia Paulista de Estradas de ferro, por iniciativa de fazendeiros de café e os políticos paulistas, com seu primeiro trecho de Jundiaí a Campinas inaugurado em 1872.

Chegando aos anos de 1880, fecha-se o ciclo anterior, e inicia-se a terceira fase, onde as estradas ainda se constroem com privilégio de zona, mas já dispensam a garantia de juros.

Neste contexto, a Companhia Paulista, como se verá posteriormente em um capítulo destinado ao seu desenvolvimento e expansão, chega com suas linhas até Rio Claro, Porto Ferreira, Santa Veridiana e Descalvado.

Ainda neste período, forma-se a Companhia Rio Claro, que, em posse de concessão, procedeu à empreitada de construir e inaugurar, em 1884, uma linha de Rio Claro a São Carlos. Um ano depois, chegava a Araraquara, e em 1887 concluía o ramal de Jaú, que, partindo de Visconde do Rio Claro, passava por Brotas e Dois Córregos, chegando à cidade que lhe nomeou - todos com bitola de 1,00m. Em 1889, a Rio Clareense é vendida para uma companhia inglesa passando a chamar-se *The Rio Claro Railway Company*, que deu início a diversos melhoramentos que se encontravam muito adiantados quando, em 1892, foi adquirida pela Companhia Paulista, sendo esta transação de grande importância para a sua expansão e desenvolvimento.

Por fim, inicia-se sob novo regime político, por volta de 1890, a quarta fase das

¹⁷ PINTO, *op.cit.*, 1977 / pp.101.

ferrovias, definida pela plena liberdade da indústria ferroviária, que completamente desenvolvida, prescinde da proteção do Estado e torna-se independente para a construção de suas estradas, respeitando apenas os direitos adquiridos.

1.2. Companhia Paulista de Estradas de Ferro: de Jundiaí a Campinas:

*“A Companhia Paulista, um dos mais belos florões da iniciativa, do labor e da capacidade dos filhos desta terra.”*¹⁸

A ferrovia apresentou-se como a melhor alternativa para a comunicação e o desenvolvimento do Brasil, tornando-se fundamental para a economia nacional e gerando grandes mudanças no sistema de transporte, ainda mais significativas no território paulista¹⁹.

São Paulo prosperou e enriqueceu com o café que, juntamente com a ferrovia e a imigração europeia, tornou-se o grande propulsor da economia nacional a partir da segunda metade do século XIX. A inauguração da linha de Santos a Jundiaí foi o início desta grande evolução da indústria dos transportes, que em pouco tempo se expandiu, e à qual deve o Estado de São Paulo sua grandeza e desenvolvimento.²⁰

Os cafezais, espalhados por quase todo o território paulista, eram a maior riqueza do Brasil, portanto não seria possível que a expansão da ferrovia não seguisse a produção, possibilitando seu escoamento.

Sendo Campinas a capital agrícola de São Paulo, foi necessariamente o destino do primeiro prolongamento após a chegada dos trilhos a Jundiaí.²¹

Como já visto, a SPR não se interessou em estender suas linhas e declarou desistir de seu direito ao prolongamento, adquirido pelo seu contrato. Sendo assim, fazendeiros e

¹⁸ PÉREZ, Filemón. *Álbum Ilustrado da Companhia Paulista*. São Paulo, 1918 / pp.08.

¹⁹ BEM, *op.cit.*, 1998 / pp. 20.

²⁰ PINTO, *op. cit.*, 1977 / pp. 36.

²¹ *Ibid.* / pp. 37.

políticos²² com o apoio do presidente da Província, Joaquim Saldanha Marinho, fundaram em 1868, com capital paulista, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro de Jundiaí Campinas, “(...) a primeira Companhia Brasileira que, em ponto tão elevado, abstrai de capitais estranhos, e se liberta do jugo comercial estrangeiro.”²³

Figura 1: Trecho sobre a formação da Companhia Paulista. Fonte: Relatório da Assembleia Geral - 07 de março de 1969 / pp.17 e 18.

O contrato com a Província foi assinado, em 29 de maio de 1869, concedendo à Companhia diversos privilégios.²⁴

“(...) nascia, assim, a Paulista sob signo das duas características básicas da segunda fase do desenvolvimento ferroviário do Brasil: garantia de juro e zona privilegiada. Mas era não só a primeira que se organizava em São Paulo, como a primeira com elementos exclusivamente provinciais. (...)”

²² MATOS, *op. cit.*, 1974 / pp. 62.

²³ DEBES, Célio. *A Caminho do Oeste*. São Paulo. 1968 / pp. 152.

²⁴ A cópia do contrato com suas disposições encontra-se no relatório de 1869, com os Estatutos da Companhia Paulista, Contrato com o Governo Provincial e Concessões do Governo Geral, disponível no arquivo do Museu da Companhia Paulista em Jundiaí/SP.

Nascia vinculada ao café a primeira estrada tipicamente paulista.”²⁵

Após a assinatura, em reunião dos acionistas em 07 de março de 1869, elegeu-se a Diretoria e contratou-se o Engenheiro Chefe, Viriato de Medeiros, para fazer a apresentação dos planos para a construção da estrada e obter a aprovação do Governo.²⁶

Após a incorporação da Companhia, foram solicitados pela Diretoria estudos mais aprofundados, incluindo minucioso exame do terreno, elaboração de plantas e análise de campo, para que fosse possível determinar os traçados e oferecer orçamentos conscientes.²⁷

Com os estudos finalizados, traçado definido, desenhos aprovados pelo Governo da Província e orçamento em mãos, foi providenciada concorrência para construção da obra projetada. Foram apresentadas onze propostas, optando a diretoria pela do Comendador Angelo Thomaz do Amaral, Heitor Rademaker Grunewald e João Pereira Darrigue Faro, devido à experiência adquirida por eles ao trabalharem como empreiteiros na Estrada de Ferro Dom Pedro II.²⁸

Iniciaram-se os trabalhos em 15 de março de 1870, conforme contrato assinado, com equipe de operários²⁹ crescendo a cada dia. A diretoria tratou, então, de providenciar os contratos para fornecimento de materiais e enviou o engenheiro chefe para Londres e demais pontos da Europa que se fizessem necessários para tratar, com urgência e economia, dos materiais a serem importados.³⁰

²⁵ MATOS, *op. cit.*, 1974 / pp. 64.

²⁶ *Relatório da Assembleia Geral de Acionistas* - 07 de março de 1869 / pp. 10 a 13.

²⁷ *Relatório da Assembleia Geral de Acionistas* - 20 de setembro de 1869 / pp. 14 a 19.

²⁸ *Relatório da Assembleia Geral de Acionistas* - março de 1870 / pp. 8 a 9.

²⁹ Conforme dados fornecidos pelos relatórios, pode-se compreender que a Companhia terceirizava apenas os serviços de empreitadas para as obras, já os trabalhadores eram contratados – Relatório de 25 de setembro de 1870 / pp. 14;

³⁰ *Relatório da Assembleia Geral de Acionistas* - 25 de setembro de 1870/ pp. 5.

As obras encontravam-se muito adiantadas, porém não foi possível a conclusão no prazo estabelecido em contrato devido a um desmoronamento na Serra de Santos, que impediu a chegada de materiais.

Como a parte ainda não concluída era apenas o último trecho, já próximo a Campinas, a Diretoria decidiu abrir ao público os trechos iniciais, em perfeito estado de funcionamento.

Para isso, foi necessário resolver algumas questões ainda em aberto, como o contrato para fornecimento de carvão, organizar quadro de empregados e definir tarifas de fretes e passageiros.

O primeiro trecho, aberto em 31 de março de 1872, chegava até à cidade de Valinhos, em seguida, liberou-se o tráfego até à cidade de Samambaia, com a primeira viagem realizada em 05 de abril e, por fim, a conclusão de toda a linha até Campinas, com 45 km de extensão e bitola de 1,60m. Sua inauguração realizou-se em 11 de agosto do mesmo ano.³¹

*“Contavam-se três horas e meia quando um estremecimento estranho veio electrizar em todos os sentidos aquella reunião enorme: ouvia-se longinquo um rugido estridente e os ecos repercutiam pelas nossas bellas campinas (...). **Espetáculo Maravilhoso! Duas locomotivas, gualhardamente enfeitadas com topes, fitas, laços e bandeiras abriram caminho puchando dezenove wagons em que vinham os dois grandes vultos do dia – Saldanha Marinho e Falcão Filho – o iniciador e o executor do pensamento concebido na Companhia Paulista (...).**”*³²

³¹ *Relatório da Assembleia Geral de Acionistas* – 28 de setembro de 1872 / pp. 04 a 06.

³² Trecho de nota sobre a inauguração, pelo escritor Dr. Quirino dos Santos na Gazeta de Campinas in PINTO, *op.cit.*, 1977 / pp. 40 – grifo nosso.

Figura 2: Primeiro trecho - de Jundiaí a Campinas - Mapa de 1908 do Acervo do Museu da Companhia Paulista. Foto: Autor, 2013.

1.3. Expansão: A linha Tronco e seus ramais:

Terminado o seu primeiro trecho, a Companhia julgou que não deveria parar por aí e em 12 de maio de 1873 assinou o contrato com o Governo da Província para construção, custeio e gozo do prolongamento de Campinas até Rio Claro.

O início da construção se deu em 19 de janeiro de 1874. O tráfego do primeiro trecho, até Santa Bárbara, foi inaugurado em 27 de agosto de 1875, daí até Limeira em 30 de junho de 1876 e por fim, chegando a Rio Claro em 11 de agosto do mesmo ano.³³

Ainda sem concluir a nova linha, a Companhia Paulista já se empenhava em conseguir a concessão para construção da linha que, saindo de Cordeiros (atual Cordeirópolis) – na linha

³³ Ibid., 1977 / pp. 44.

tronco, entre Limeira e Rio Claro – chegaria às margens do rio Mogi-Guaçu.

As obras começaram em 18 de fevereiro de 1876, sendo a linha inaugurada até Araras em 10 de abril de 1877, posteriormente até Leme em 30 de setembro do mesmo ano, Pirassununga em 24 de outubro de 1878, até chegar em Porto Ferreira, às margens do rio, em 15 de janeiro de 1880.

Em Outubro do mesmo ano contratou com o Governo Provincial a construção da estrada que vai de Porto Ferreira até Descalvado, concluída e inaugurada em 07 de novembro 1881.

Com a abertura, em 1892, do ramal de Santa Veridiana, com saída de Laranja Azeda – entre Pirassununga e Porto Ferreira – completa-se a rede de bitola larga da Companhia Paulista, com 279 quilômetros de extensão.³⁴

Em 1892, a Paulista dá um importante passo com a aquisição da *The Rio Claro Railway Company*.³⁵ Sua proposta foi escolhida em detrimento àquela apresentada pela Companhia Mogiana.

Com um total de 264 quilômetros de linhas já implantadas, mais 201 quilômetros em estado bem adiantado, como o prolongamento das linhas até às cidades de Jaboticabal, Santa Eudóxia e Ribeirão Bonito - concluído e inaugurado posteriormente pela Companhia Paulista - além de todas as melhorias realizadas pela companhia inglesa que então havia adquirido, em 1889, a Companhia Rio Clarence, pode-se considerar esta transação como uma “*operação comercial muito feliz, feita em bases positivamente convenientes.*”³⁶

³⁴ PINTO, *op. cit.*, 1977 / pp. 44.

³⁵ Cópia da escritura de venda e compra com todas suas disposições, condições, direitos e deveres desta transação encontra-se no relatório de 30 de abril de 1892, pp. 15 a 35.

³⁶ PINTO, *op. cit.*, 1977 / pp. 200 a 201.

Figura 3: Expansão - primeiros trechos. Mapa de 1938 do Acervo do Museu da Companhia Paulista. Foto: Autor, 2013.

Legenda:

- Primeiro trecho de Campinas a Rio Claro – 1874 a 1876.
- Segundo trecho de Cordeiro a Porto Ferreira – 1876 a 1878.
- Terceiro trecho de Porto Ferreira a Descalvado – 1881.
- Quarto trecho de Laranja Azeda a Santa Veridiana – 1892.

O ramal de Jaú, como já sabemos, foi implantado pela Companhia Rio Clarense em 1887, ligando as cidades de Visconde do Rio Claro a Jaú passando por Morro Pellado (atual Itirapina), Brotas, Torrinha e Dois Córregos, com bitola de 1,00 metro, assim como o ramal de Agudos, que, saindo de Dois Córregos, chegou a Mineiros em 1887.

Logo após esta aquisição, a Companhia Paulista tratou logo de promover melhoramentos nas estradas e edificações, como mudanças no traçado da via permanente em trechos da Linha Tronco e nos Ramais de Jaú, Agudos e Bauru, bem como prolongamentos diversos, e desta maneira concluir, em 1941, o Tronco Oeste da Companhia, ao qual pertenciam as estações de Brotas, Torrinha, Dois Córregos, Jaú e Pederneiras, estudos de caso desta pesquisa. Por se tratar de parte tão importante, será estudada com maior atenção no capítulo seguinte.

Figura 4: Ramal de Jaú - traçado da implantação da Companhia Rio-Clarense. Mapa de 1908 - Acervo do Museu da Companhia. Foto: Autor, 2013.

Figura 5: Obras de melhorias realizadas pela Companhia Paulista para formação do Tronco Oeste. 01-Visconde do Rio Claro-antiga ponta do ramal; 02- Itirapina (Antiga Morro Pellado) nova ponta do ramal; 02 a 12 – Ramal de Jaú; 11 a 15 – Ramal de Agudos, saindo de Dois Córregos; 13 a 16 – Ramal de Bauru; 17-Trecho desativado com a mudança de partida do ramal. Mapa de 1927-Acervo da Companhia. Foto: Autor, 2013.

Em 1893 inicia-se a construção das oficinas em Jundiaí, em substituição àquelas que primitivamente funcionavam em Campinas.

Com uma área total de 145.091,00 m² e mais de 6 quilômetros de trilhos internos, foram implantadas junto ao trecho inicial da linha da Paulista - *“Talvez as mais vastas e bem aparelhadas do Brasil.”*³⁷

As oficinas foram instaladas em um grande edifício com 305,00 metros de comprimento por 65,00 metros de largura, composto por duas partes principais: Norte, destinada à reparação de carros e vagões equipada com todas as máquinas necessárias para trabalhos com a madeira; Sul, onde se encontram as máquinas e ferramentas para trabalhos diversos com metal.

Entre essas duas grandes divisões foi construído o edifício dos escritórios da inspetoria geral, repartições da administração e almoxarifado geral. Por fim, no início de 1901 foi instalada junto às oficinas uma escola noturna para aprendizes.

Figura 6: Oficinas de Jundiaí - atual Museu da Companhia. Foto: Autor, 2013.

No relatório apresentado na Assembleia Geral dos Acionistas sobre os fatos mais importantes ocorridos no exercício de 1928, é apresentada a nova organização administrativa da Companhia Paulista. A administração é separada em duas funções distintas: a da execução

³⁷ PINTO, *op. cit.*, 1977 / pp. 104.

diária dos transportes e serviços relacionados a ele, e a destinada a estudar, orientar e regulamentar esses serviços, promovendo seu progresso pelo aperfeiçoamento dos métodos e melhorias materiais. Para tanto, criaram-se quatro Divisões e seis Departamentos.

A primeira função era exercida por corpos administrativos localizados ao longo das linhas, com autoridade sobre determinada extensão das mesmas, as Divisões, que se organizavam da seguinte maneira, até à data do respectivo relatório:

A Primeira Divisão, com sede em Campinas, engloba a linha tronco de Jundiaí a Rio Claro e os ramais de Descalvado, Santa Veridiana, Piracicaba, Santa Rita e Aurora, com extensão total de 386 quilômetros.

Fazia parte da Segunda Divisão, com sede em São Carlos, a linha tronco de Rio Claro a Rincão, a linha de Rio Claro a Visconde do Rio Claro e os ramais de Ribeirão Bonito e Água Vermelha, medindo 310 quilômetros.

A Terceira Divisão, com sede em Bebedouro, passava pela linha tronco de Rincão ao Rio Grande, via passagem, Bebedouro e Barretos, linha de Rincão a Bebedouro, via Jaboticabal, de Passagem a Pontal e o ramal de Terra Roxa, com 397 quilômetros.

Por fim, a Quarta Divisão, com sede em Dois Córregos, incorporou a linha de Itirapina a Jaú, Dois Córregos a Bauru e Pederneiras a Marília, com 415 quilômetros.

A administração de cada divisão foi delegada a um Superintendente de Divisão, com três Auxiliares, Chefe dos Transportes, Chefe da Tração e Chefe da Linha, cada um com as responsabilidades que lhe são afetas.

Já a segunda função, de melhoramentos e orientação técnica e administrativa, era exercida por Departamentos, que trabalham ao lado e sob as ordens do inspetor Geral e dividiam-se em Contabilidade, Almoxarifado, Tráfego, Engenharia Civil, Engenharia

Mecânica e Conservação da Linha, todos com suas respectivas incumbências.³⁸

No mais recente mapa das linhas da Companhia encontrado, de 1967, já organizado em Divisões, os trilhos chegam a Colômbia, nas margens do Rio Grande, com a linha tronco, passando por cidades como Bebedouro e Barretos; O Tronco Oeste, completamente concluído chega a Panorama, às margens do Rio Paraná, passando não apenas pelos estudos de caso, mas por municípios como Bauru, Marília e Adamantina; um ramal saindo de Recanto, entre Campinas e Limeira, chegando a Piracicaba; ramal saindo de São Carlos até Ibitinga; de Rincão até Jaboticabal e de Bebedouro até Olímpia. Neste mesmo mapa já não aparecem os ramais de Agudos e Campos Salles.

Figura 7: Mapa de 1967 - trecho de Itirapina a Pitangueiras, passando por São Carlos, Araraquara e Sertãozinho; Ramal de São Carlos a Ibitinga, passando por Ribeirão Bonito; Ramal de Rincão a Jaboticabal. **Figura 8:** Mapa de 1967 – trecho de Pitangueiras a Colômbia, passando por Bebedouro e Barretos; Ramal de Bebedouro a Olímpia. Acervo da Companhia. Foto: Autor, 2013.

³⁸ *Relatório da Assembleia Geral de Acionistas* – 25 de junho de 1929 / pp. 40 a 47.

Figura 9: Ramal de Recanto a Piracicaba. Mapa de 1967 - Acervo da Companhia. Foto: Autor, 2013.

Figura 10: Tronco Oeste - de Itirapina a Panorama. Mapa de 1967 - Acervo da Companhia. Foto: Autor, 2013.

De acordo com Odilon Nogueira de Matos, a expansão das estradas de ferro em São Paulo não seguiu um projeto geral pré-estabelecido. O traçado, que cobriu as porções mais ricas do território, espalhou-se de forma desordenada, obedecendo preferencialmente aos interesses de políticos e fazendeiros das regiões com maior produção.³⁹

Em contra partida, Adolpho Augusto Pinto afirma que, mesmo que não tenha havido um princípio geral de método, a maneira como se estabeleceram acabou por formar um sistema geral relativamente bem delineado, o qual necessitaria de poucas modificações para tornar-se o que seria conveniente para o Estado.

Trata-se de um sistema com um grande tronco central que avança para o interior, seguindo aproximadamente a linha média do Estado, sensivelmente retilíneo, formado pela

³⁹ MATOS, *op. cit.*, 1974 / pp. 65.

linha da SPR, de Santos a Jundiaí, e pela artéria principal da Companhia Paulista de Jundiaí até Araraquara e a partir daí com diferentes ramificações, como o ramal de São Paulo, Estrada de Ferro Central do Brasil e as estradas da Companhia Sorocabana, Ytuana e Mogiana.⁴⁰

O mesmo ocorreu com a quebra de bitolas, não apenas pela falta de planejamento, mas também pela dificuldade em obter capital. As primeiras linhas foram construídas em bitola larga de 1,60m, mas posteriormente adotaram-se as vias de 1,00m, mesmo para aquelas linhas que estavam destinadas a tornarem-se grandes artérias.

Porém, esta feição primitiva transformou-se com o tempo. A Companhia Paulista foi uma das primeiras empresas a enfrentar este problema, tomando importantes medidas para melhorar as condições técnicas de suas linhas. Não apenas o aumento da bitola em trechos com grande movimento, mas a substituição de trilhos, emprego de máquinas com maior força, reforçando suas *obras de arte*⁴¹, suavizando suas rampas e abrindo o raio das curvas mais apertadas.⁴²

Figura II: Mapa com Linhas da Companhia Paulista – Museu da Companhia. Foto: Autor, 2010.

⁴⁰ PINTO, *op. cit.*, 1977 / pp. 85;

⁴¹ Obra de arte é o termo utilizado não apenas por Adolpho Pinto e demais autores que tratam do mesmo assunto, mas também no relatórios da Companhia para referir-se à obras como pontes, *boeiros*, passagens de nível, passagens americanas, entre outros.

⁴² PINTO, *op. cit.*, 1977 / pp. 94 a 96.

Figura 12: Mapa com as linhas da Companhia por Divisões - estabelecidas em 1928. Mapa de 1938 - Acervo da Companhia. Foto: Autor, 2013.

1.4. Expansão: O Tronco Oeste:

O processo de formação do Tronco Oeste iniciou-se a partir da aquisição das linhas da Companhia Rio-Clarense e as subsequentes melhorias realizadas pela Companhia Paulista.

O primeiro passo, em 1899, se deu com a conclusão de um primeiro processo de prolongamento do Ramal de Agudos, chegando a Campos Salles. Posteriormente, em 1903, levaram a linha até Agudos passando por Pederneiras, até Piratininga em 1905, até Marília em 1928 e, por fim, até Tupã em 1941.

Em mapa de 31 de dezembro de 1927 já constam modificações na linha tronco, no trecho entre Rio Claro e Visconde do Rio Claro, com legenda de “em construção”, passando por Itirapina, agora ponta do Ramal de Jaú, formando a artéria principal.

Entre os anos de 1929 e 1941 foi realizada uma reformulação no traçado da via permanente dos Ramais de Jaú, Bauru e Agudos, assim como deu-se início ao processo de eletrificação, alargamento e aumento de bitola para a consolidação do então chamado Tronco

Oeste.

No mapa de 1938, já aparece como “em construção” a mudança do traçado entre Dois Córregos e Jaú, além da ligação entre Jaú e Pederneiras, cruzando o rio Tietê, através de uma ponte considerada como um grande empreendimento para a época.

Neste mesmo mapa, o ramal de Agudos ainda sai de Dois Córregos, já passando por Marília até Pompéia, e o trecho até Tupã já delimitado “em construção”.

Figura 13: Mudança do traçado entre Rio Claro e Visconde do Rio Claro, passando por Itirapina. Em amarelo, trecho a ser desativado após conclusão das obras. Mapa de 1927 - Acervo do Museu da Companhia. Foto: Autor, 2013.

Figura 14: Ramal de Agudos, saindo de Dois Córregos até Piratininga. Mapa de 1908 - Acervo da Companhia. Foto: Autor, 2013.

Figura 15: Melhorias do Ramal de Jaú e dos Agudos para a formação do Tronco Oeste. Os trechos demarcados em amarelo aparecem como "em construção". Trecho 01 - Mudança do traçado entre Dois Córregos e Jaú - ligação entre Jaú e Pederneiras. Trecho 02 - Prolongamento do Ramal dos Agudos de Pompéia a Tupã. Mapa de 1938 – Acervo da Companhia. Foto: Autor, 2013.

No mapa de 1950, estas obras já aparecem concluídas, e grande parte do Ramal de Agudos foi anexada ao Ramal de Jaú e Bauru, formando o Tronco Oeste da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. O trecho que não foi incorporado ao Tronco dividiu-se entre os trechos de Dois Córregos a Campos Salles, formando o Ramal de Campos Salles, e de Pederneiras a Piratininga, formando o novo Ramal de Agudos.

O prolongamento desta linha aparece até Adamantina em mapa de 1953 e o seu ponto de término, Panorama, no mapa de 1958. Desta maneira o Tronco Oeste se conclui com aproximadamente 500 quilômetros de extensão e 57 pontos de paradas entre estações e postos telegráficos.

Esta linha foi de grande importância, trazendo grandes lucros para a Companhia por cruzar grandes áreas férteis que possuíam uma das maiores produções de café do período.

Figura 16: Novo traçado do Tronco Oeste (Em vermelho); Ramal de Agudos saindo de Pederneiras (Em amarelo); Ramal de Campos Salles saindo de Dois Córregos (Em verde). Mapa de 1950 - Acervo da Companhia. Foto: Autor, 2013

Figura 17: Mapa de 1953 - Tronco Oeste até Adamantina. Acervo da Companhia. **Figura 18:** Mapa de 1967 - Tronco Oeste até Panorama - Término. Acervo da Companhia. Foto: Autor, 2013.

Figura 19: Mapa de 1958 - Trecho de Flórida Paulista a Panorama "em Construção" - Acervo da Companhia. Foto: Autor, 2013.

1.5. Declínio:

Em nosso Estado a ferrovia, norteadas pelo café, seguiu sempre buscando a ligação do interior e da capital com o porto de Santos, baseando-se em uma economia de exportação. Deste modo, formou-se dependente dos resultados da cultura cafeeira e sentia os reveses das crises da agricultura.

Sendo assim, o início da implantação das estradas de ferro deu-se sem que houvesse

um plano geral para a viação férrea, sendo os interesses do café os propulsores diretos para o desenvolvimento ferroviário de São Paulo, conforme analisa Odilon Nogueira de Matos:

*“Nem sempre, no sistema ferroviário paulista, se atendeu a um plano, e essa ausência de plano, facilmente criticável hoje, foi a responsável pelo “envelhecimento” relativamente rápido das nossas estradas de ferro, que, muitas vezes, perderam sua função tornando-se obsoletas, pela simples itinerância do café, uma vez que a maior parte delas foi construída para atender às necessidades do desenvolvimento da cultura cafeeira.”*⁴³

Mesmo com as justificativas, já vistas, apresentadas por Adolpho Pinto sobre a distribuição das linhas sobre nosso território, afirmando que *realmente não era possível fazer-se então senão o que se fez e como se fez.*⁴⁴ Todavia, esta ausência de plano foi um dos principais fatores para o início do processo de declínio de nossas ferrovias – seja pelos locais em que se assentou, pelas as diferenças de bitolas que dificultavam as baldeações ou pelo surgimento de novas opções de transporte.

“A ausência de plano (...) foi a responsável pela precariedade de grande parte de nossa rede ferroviária, especialmente quando o produto que a motivou – o café – deixou de representar a poderosa força que um dia representou. Daí o caráter deficitário de muitas estradas, ou de seus ramais, levando as autoridades a opinarem pela sua supressão, em vez de cuidarem de seu reaparelhamento. (...)”

*Não tendo sido reaparelhadas, nem corrigidos seus erros básico, não tiveram as ferrovias brasileiras condições para resistir à concorrência das rodovias (...). O automóvel ou o caminhão, (...) criaram uma nova mentalidade, condicionando comportamentos diferentes e até um novo estilo de vida, da mesma forma que as rodovias se tornaram grandes fatores de transformação da paisagem.”*⁴⁵

As rodovias, permeando basicamente as mesmas terras ocupadas pelas ferrovias, tornaram-se uma alternativa, que rapidamente sobrepujaram as linhas férreas. As dificuldades

⁴³ MATOS, *op. cit.*, 1974 / pp. 27.

⁴⁴ PINTO, *op. cit.*, 1977 / pp. 37.

⁴⁵ MATOS, *op. cit.*, 1974 / 103 a 104.

que as companhias ferroviárias enfrentaram foram maiores do que elas puderam suportar, e assim, foram gradualmente ficando fora do contexto dos transportes, e, comparadas às rodovias, perderam sua sustentação. Deficitárias e em visível declínio foram sendo encampadas pelo governo em um processo de estatização.

A mudança da política nacional de transportes nos anos 1950, que privilegiou o transporte rodoviário em detrimento do ferroviário, também em São Paulo levou ao abandono paulatino e depois à decadência das ferrovias. A partir dos anos 1960, o tronco oeste da Paulista, assim como todo o patrimônio da Companhia, entra em processo de deterioração.

A Companhia é estatizada, em 1971 quando é incorporada pela Ferrovia Paulista SA - FEPASA, sendo extinta em 1998, quando seu patrimônio passa para a Rede Ferroviária Federal SA, por sua vez extinta em 2007; em nenhuma destas etapas, o patrimônio de interesse cultural das ferrovias paulistas mereceu atenção e cuidados visando à preservação de seus valores, o que estimulou o desenvolvimento desta pesquisa.

Trajetória dos Estudos de Caso: uma análise individual

2. Trajetória dos Estudos de Caso: uma análise individual

Além da inegável contribuição e importância da chegada da ferrovia para o desenvolvimento, e até mesmo para a formação das cidades do interior paulista, conforme evidenciado pelo próprio relatório da Companhia, suas edificações, principalmente as estações, apresentam características próprias, que merecem atenção especial.

“A zona servida pelo prolongamento da linha dos Agudos, além de Piratininga, ainda há pouco interinamente sertaneja, tem tido extraordinário desenvolvimento. Basta dizer que durante o praso em que se vêm construindo as obras do prolongamento, se constituíram ali vários novos municípios, que se acham em plena vitalidade cultural, ao mesmo tempo que se formaram diferentes importantes cidades, como Cabralia, Duartina, Gallia, Garça e Marília. Esta ultima, que será amanhã a estação “terminus” da linha dos Agudos, está em situação e conta (com) elementos naturaes para ser em breve um dos mais importantes centros agrícolas do estado de S. Paulo.”⁴⁶

Este capítulo apresenta uma breve análise para situar os exemplares selecionados e levantar suas características individuais, o que se julga ser fundamental para compreendê-los. Além de sua localização na malha urbana, foram especificadas datas de construção, estado de conservação e uso, bem como as possíveis intervenções realizadas para adaptá-los a novas funções.

Além disso, foram levantadas características peculiares a cada edifício, como modelos e desenhos de revestimentos, caixilhos, ornamentação, composição de fachada e os desenhos resultantes dos levantamentos desenvolvidos em campo, produzindo um inventário destas edificações.

E ainda, compreendendo que as edificações ferroviárias não resumem-se aos edifícios destinados aos passageiros, procedemos ao levantamento dos demais remanescentes de cada

⁴⁶ *Relatório da Assembleia Geral de Acionistas / Linhas em Construção* – 09 de junho de 1928 / pp. 16 a 17.

Município, explicitando suas funções e relações, assim como o estado em que se encontram.

Esta análise está embasada nos dados obtidos nos levantamentos bibliográficos, na pesquisa documental em arquivos, prefeitura e demais órgãos relativos à cultura, turismo e patrimônio dos respectivos Municípios, nos contatos estabelecidos, entrevistas e visitas de campo.

Por fim, procurou-se encontrar informações sobre a autoria dos projetos, e, buscando responder a esta questão que encontra-se ainda muito nebulosa, foram realizadas pesquisas nos arquivos que guardam o acervo desta Companhia.

Não foi possível encontrar plantas e desenhos arquitetônicos relativos às edificações, principalmente das estações, que pudessem apresentar assinaturas, apesar de haver no relatório do ano de exercício de 1931 a descrição de um Cadastro Geral com a elaboração das plantas – incluindo as estações e armazéns – do trecho de interesse, solicitado ao engenheiro chefe:

“Iniciou-se em 1931 o serviço sistemático de organização do cadastro geral da Companhia, abrangendo terrenos, linhas ferreas, obras d'arte, edifícios, linhas telegraficas, fechos. Foi feito durante o anno o levantamento planimétrico da nova linha do ramal de Jahú entre Ityrapina e dous Córregos, exclusive as esplanadas destas duas estações e inclusive as das estações intermediárias. (...) foram levantadas a linha principal, os desvios, as cercas, as cristas dos cortes, as saias dos aterros, as caixas de emprestimos, os muros de arrimo, os pontilhões, os boeiros, as passagens inferiores, as estações, os armazens, as casas de turma, as caixas d'agua, os postes telegraficos. As plantas foram desenhadas na escala de 1:500, em 155 folhas de 0,48x1,02, abrangendo 76.725 metros de linha do ramal de Jahú (...).⁴⁷

Mesmo nos relatórios das Assembleias de Acionistas não são especificados os responsáveis por estas obras. Na construção do primeiro trecho da linha tronco, são

⁴⁷ *Relatório da Assembleia Geral de Acionistas* – 23 de julho de 1932 / pp. 196 a 197 – grifo nosso.

explicitados os nomes dos engenheiros responsáveis por estudos da linha e empreitadas de construção.

No relatório referente ao ano de 1928, que apresenta a nova organização administrativa da Companhia Paulista, conforme apresentado em capítulo anterior, são especificadas as incumbências do Departamento de Engenharia Civil da Companhia Paulista e, entre elas, encontram-se:

“a – Estudar, projetar, e orçar as linhas novas que a Companhia tiver o intento de construir;

b – Dirigir a locação e completa construção das linhas mandadas construir pela Diretoria;

c – Dirigir o projeto e orçamento de edifícios novos e a construção dos mesmos, assim como a ampliação e conservação dos antigos;

d – Dirigir o projeto de construção de novas esplanadas e as grandes remodelações e ampliações das antigas;

e – Dirigir o projeto e construção de grandes e pequenas obras de arte, pontes, viadutos, tuneis, passagens inferiores e superiores, e fazer a conservação da alvenaria das obras existentes;

f – Estudar e propor ao Inspetor Geral modificações das linhas em tráfego, que encurtem as distâncias, reduzam as rampas ou aumentem os raios de curvatura;

g – Organizar o levantamento e cadastro geral de todas as linhas, edifícios e terrenos da Companhia, eu arquivo das respectivas escrituras e documentos, entendendo-se para este fim com os advogados da Companhia;

h – Estudar, propor e fiscalizar a execução dos contratos de empreitadas;

i – Projetar e construir novos abastecimentos de água;

j – Organizar o caderno de encargos completo da Companhia para todos os trabalhos de Engenharia Civil, no tocante a materiais e métodos.”⁴⁸

⁴⁸ **Relatório da Assembleia Geral de Acionistas** – 25 de junho de 1929 / pp. 44 a 45 – grifo nosso.

Sabe-se, a partir das informações apresentadas no relatório, que são de responsabilidade do Engenheiro Civil Chefe os projetos da Companhia. Portanto, não se pode identificar quem é o autor dos projetos das estações estudadas, porém sabemos que eram desenvolvidos na Companhia e que o Engenheiro Chefe tinha, ao menos, responsabilidade por estas obras.

Por tanto, procuramos encontrar nos relatórios dos anos próximos a data da inauguração de cada estação, o Engenheiro Chefe na época, por tratar-se do responsável por estes projetos.

2.1. Brotas

Figura 20: Mapa de localização do Município no Estado de São Paulo. Foto: Raphael Lorenzo de Abreu, 2006.

Brotas teve três estações ao longo de sua história. A primeira, inaugurada em 1885, no ramal de Jaú, inicialmente construído e pertencente à Companhia Rio-Clarense, estava localizada a cerca de onze quilômetros do núcleo urbano existente e que já não existe mais. Em 1890, cedendo à pressão do governo do Estado, a então Companhia Rio Claro Railway, que adquiriu a Companhia Rio-Clarense, modificou o traçado da linha, que então passaria por Brotas pelo seu ponto mais alto, aumentando-o em quatro quilômetros, construindo uma

segunda estação que hoje, bastante descaracterizada, abriga uma escola.

Figura 21: Segunda estação de Brotas vista da cidade – 1890; **Figura 22:** Segunda estação de Brotas vista da plataforma - 1890. Fonte: PÉREZ, 1918 / pp. 194

Figura 23: Segunda estação de Brotas - atual escola Álvaro Callado. Foto: Autor, 2012.

A estação mais íntegra de Brotas, juntamente com os demais edifícios – armazém, casa de chefe e casa de funcionários – foi construída em 1928⁴⁹ pela Companhia Paulista, seguindo os padrões que se repetiram com poucas alterações em suas outras edificações. Encontra-se no limite da zona urbana e entre duas colinas, no fundo de um vale, em local de forte declive e cercado por taludes, o que prejudica a visualização do conjunto para quem vem da cidade. A localização foi definida pelas melhorias no trecho Itirapina-Jaú, iniciadas nos últimos meses

⁴⁹ *Relatório da Assembleia Geral de Acionistas* – 25 de junho de 1929 / pp. 78.

de 1924⁵⁰, visando melhorias técnicas e encurtamento de traçado. Para facilitar o acesso de passageiros, a Cia. Paulista construiu uma rua pavimentada de paralelepípedos que ligava o centro até o acesso da estação.

O complexo de Brotas ainda conta com uma colônia de ferroviários, descrita por Nestor Goulart Reis Filho, no relatório técnico para obras de recuperação da estação de Brotas:

*“A “colônia” de ferroviários conta com moradias térreas, simples e dispostas em fila. Formam um conjunto harmonioso com a estação, localizando-se na área superior do talude ligada por uma escada que sai da plataforma.”*⁵¹

Esta colônia encontra-se hoje irregularmente ocupada e em mau estado de conservação, assim como a própria Estação, que é utilizada como depósito e garagem da Secretaria de Obras da Prefeitura do Município. Dentre outras áreas e edificações de interesse podemos citar o pátio de manobras que está desativado e é utilizado apenas para guardar vagões, muitos deles abandonados, a cabine de controle de tráfego com sanitário masculino e o armazém de cargas com desvio próprio.

Foi encontrado no acervo do museu de Jundiaí um projeto para a fossa e alicerce de um girador para Brotas, com data de 21 de setembro de 1929, porém não foi possível encontrar qualquer resquício desta construção.

Todas estas edificações se encontram mal conservadas, fazendo parte do espólio da extinta Rede Ferroviária Federal, hoje de responsabilidade do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN.

O engenheiro chefe, Pedro Soares de Camargo, do Departamento de Engenharia Civil,

⁵⁰ *Relatório da Assembleia Geral de Acionistas* – 25 de junho de 1926 / pp. 12.

⁵¹ PLANART – Planejamento e Arquitetura Ltda. *Relatório técnico para as obras de recuperação da estação de Brotas – volume dois*. Coordenação de Nestor Goulart Reis Filho. São Paulo, 1978.

foi o nome mais próximo a esta data de construção, encontrado no relatório do ano de exercício de 1929, e pode ser considerado o responsável, pelo Departamento e suas atribuições, a época da construção desta estação.⁵² Este engenheiro já parece como Chefe de linha no relatório de 1925.⁵³

Figura 24: Segunda (1890) e Terceira (1928) estações de Brota demarcadas na malha urbana. É importante destacar que não foi possível encontrar material sobre a estação de 1885. Fonte: Google Earth, 2011.

Figura 25: Complexo de Brota onde: 01-Estação; 02-Cabine de controle de tráfego e sanitário masculino; 03-Armazém; 04 - Colônia para funcionários. Fonte: Google Earth, 2011.

⁵² *Relatório da Assembleia Geral de Acionistas* – 12 de junho de 1930 / pp. 181.

⁵³ *Relatório da Assembleia Geral de Acionistas* – 25 de junho de 1925 / pp. 49.

Figura 26: Estação de Brotas - Fachada Principal. Foto: Autor, 2012.

Figura 27: Acesso de paralelepípedos. Área de forte acíve, prejudicando a visualização da edificação. Foto: Autor, 2012.

Figura 28: Escada de acesso da plataforma à colônia de funcionários. **Figura 29:** Residência da colônia de ferroviários - Observar estado de conservação e alteração de envasaduras. Fotos: Autor, 2012.

Figura 30 e Figura 31: Armazém para cargas com ramal. Fotos: Autor, 2012 e 2010.

Figura 32: Limpeza da plataforma e talude da Vila realizada pela Associação de Preservação Brotense. Foto: Marcos Cassucio, 2013.

Figura 33 e Figura 34: Cabine de Controle de Tráfego com Sanitário Masculino abaixo. Foto: Autor, 2012.

Figura 35: Cabine e Sanitário - Fachada Principal. Notar aparelhamento dos tijolos e fechamento de envasaduras. Foto: Autor, 2012.

Figura 36: Reforma do Edifício – Notar intervenções agressivas, entre elas refazimentos de forro, reabertura das envasaduras e instalação de grades. Realizado pela Associação. Foto: Associação de Preservação Ferroviária Brotense, 2013.

Figura 37: Projeto para girador em Brotas. Acervo da Companhia. Foto: Autor, 2013.

Figura 38: Legenda do projeto. Acervo da Paulista. Foto: Autor, 2013.

Atualmente uma associação, desenvolvida por cidadãos brotenses, busca a concessão das edificações, visando sua conservação e preservação, porém não existem projetos de profissionais capacitados para qualquer obra de intervenção, o que pode resultar em reformas descaracterizadoras.

A estação de Brotas, bem como as demais estações da Cia. Paulista neste trecho, a partir dos anos 1980, foram progressivamente sendo desativadas e dispensando seus funcionários. Os bilhetes dos trens de passageiros eram adquiridos nos próprios vagões, sendo, em 2001, definitivamente extintos. Dessa forma, seus trilhos passaram a ser utilizados exclusivamente para o transporte de cargas. Hoje, este trecho possui concessão para as empresas América Latina Logística – ALL e MRS Logística.

Após a decadência da fase agroexportadora, o município praticamente interrompeu seu ritmo de crescimento, levando alguns anos para iniciar tentativas de desenvolvimento com a industrialização e turismo. Neste período, a estação se conservou sem muitas alterações,

porém padecendo com o abandono. Este uso menos intenso conservou algumas de suas feições originais, tornando-se necessária sua preservação como documento.

A estação se enquadra na tipologia de médio porte, porém, com o mesmo esmero na construção e atenção com os detalhes, a estação de Brotas apresenta uma construção harmoniosa seguindo moldes da arquitetura eclética europeia.

Estação de passagem, este tipo tem como características gerais planta retangular com o maior lado do retângulo paralelo aos trilhos. A edificação foi construída com alvenaria de tijolos revestida com argamassa e pintura a base de cal. Em processo de comparação de imagens antigas e atuais, podemos perceber que a pintura atual apresenta colocação muito diversa do original.

Figura 39 e Figura 40: Fachadas da estação. Notar diferença de cores. Foto: Autor, 2012 e Associação de preservação ferroviária brotense, 1979.

Possui apenas um pavimento, simétrica, com a entrada principal no centro da fachada, levando a um vestíbulo, com os guichês da bilheteria, que faz acesso direto para a plataforma. Esta entrada é protegida por cobertura com estrutura de ferro em serralheria artística. A fachada apresenta diversos ornatos de argamassa, com linguagem classicizante, principalmente nas pilastras, molduras de janela e platibanda, que protege o telhado de quatro águas com telhas de barro.

A entrada principal para o vestíbulo de acesso é marcada na fachada por coroamento

retangular e por seus ornatos mais elaborados. A partir dele, tomando por referência quem de frente olha para a fachada principal, à direita está uma sala destinada à bilheteria e sala do chefe, e, no lado oposto, a sala de espera com o reservado e toalete para senhoras e sala para bagagens. Todas as salas possuem acesso pela plataforma, característica dessas edificações.

Figura 41: Entrada principal de acesso ao vestíbulo com coroamento. **Figura 42:** Detalhe da marquise em serralheria artística. Fotos: Autor, 2010.

Figura 43 e Figura 44: Fachadas laterais – sala de bagagens com acesso lateral coberto e sala do chefe, respectivamente. Fotos: Autor, 2012.

Para a esquerda, em um dos lados menores do retângulo, existe um acesso para a plataforma e sala de bagagem, protegido por pequena cobertura de estrutura e telhas de zinco fixadas nas fachadas da estação. Esta cobertura segue para a proteção da plataforma, com os trilhos descobertos – característica inerente às estações de médio porte.

A fachada principal é composta por três janelas em madeira para cada lado a partir do acesso principal. Já na fachada da plataforma, existem duas portas de madeira para cada lado

do acesso.

As fachadas laterais e da plataforma encontram-se revestidas com barra de chapiscado a meia parede, porém é possível observar que este não é o revestimento original, e sim azulejos com massa lisa e pintura a base de cal acima - com exceção a fachada lateral da sala do chefe que era, como a principal, toda de argamassa. A lateral esquerda apresenta duas portas de acesso à sala de despacho de bagagem. Originalmente, acima da porta mais próxima da plataforma havia uma pintura com o nome da estação⁵⁴. Na lateral direita existem duas janelas. Dos trilhos é possível observar com maior detalhe o telhado, pois a platibanda tem menores proporções e riqueza de detalhes.

Figura 45: Detalhe da cobertura lateral e da plataforma. Foto: Autor, 2012.

Figura 46: Revestimento das fachadas laterais. Fotos: Autor, 2012.

⁵⁴ PLANART – Planejamento e Arquitetura Ltda. *Relatório técnico para as obras de recuperação da estação de Brotas – volume dois*. Coordenação de Nestor Goulard Reis Filho. São Paulo, 1978.

Figura 47: Detalhe do revestimento da plataforma e portão de fechamento; **Figura 48:** Vestíbulo – visto da plataforma. Fotos: Autor, 2012.

Para conseguir diferenciar materiais originais de intervenções posteriores, utilizou-se como base, além de material iconográfico, um relatório solicitado pela FEPASA no ano de 1978 e elaborado pela empresa Planejamento e Arquitetura Ltda. - PLANART, para a realização de obras nestas edificações. Estes relatórios estão disponível no acervo de Jundiaí e com cópia na biblioteca da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo - FAU/USP, com informações de uma época em que as modificações agressivas eram mínimas, facilitando o estudo destas estações que hoje, em muitos casos, encontram-se tão descaracterizadas.⁵⁵

Externamente, no conjunto de Brotas ainda podemos encontrar, dentre os muros de fecho originais, um muro de alvenaria entre o bloco principal e armazém e um muro de arrimo de pedras que sustenta o talude próximo à escada de acesso à vila ferroviária.

Fazendo o fechamento dos acessos ao vestíbulo, pela fachada principal e da

⁵⁵ Os relatórios elaborados pela empresa PLANART foram realizados para as cidades de Brotas, Dois Córregos, Jaú e Pederneiras.

plataforma, existem portões, autênticos, de ferro trabalhado com formas geométricas. É composto por duas folhas fixas e duas folhas móveis.

Figura 49: Muro de alvenaria entre a estação e armazém; piso da plataforma e rampa de acesso ao armazém. Foto: Autor, 2012.

Figura 50: Muro de arrimo com pedras. Foto: Autor, 2010.

A plataforma, de 3,75 metros, é revestida com lajotas de cimento de 0,50 x 0,50 metros, arremate de blocos de concreto junto aos trilhos e faixa de 0,10 metros de cimento queimado a colher circundando o bloco principal. Esta foi a solução utilizada em todos os exemplos, salvo algumas intervenções aparentes que serão vistas posteriormente.

O acesso da plataforma ao armazém é realizado por pequena rampa com piso de concreto desempenado. A área de frente a estação é revestida com paralelepípedos.

Quanto a revestimentos internos, as soluções são congêneres e diretamente associadas com o uso. Em Brotas, encontramos as seguintes soluções:

Alvenaria revestida com massa lisa e caiada nas salas de espera, despacho de bagagens, bilheteria e chefe e cabine de controle de tráfego. Devido a reformas recentes não é possível identificar informações sobre paleta cromática sem que se realize uma prospecção estratigráfica.

Azulejos brancos assentados com juntas desencontradas a meia parede, barra de arremate e rodapé em azulejo destoante, a 1,55 metros do chão com pintura acima. Este tipo de revestimento é utilizado em áreas com possibilidade de contato com água, seja por chuva ou pela necessidade de facilitar limpezas constantes, como o saguão de entrada, reservado para senhoras e toaletes feminino e masculino. Todas as quinas de vãos de porta com acabamento de azulejo são arrematadas com cantoneiras de metal.

Os assoalhos de madeira estruturados com barrotes foram utilizados na sala do chefe e bilheteria, cabine de controle de tráfego e armazém. As duas primeiras salas em tábuas e o último tipo parquet.

O vestíbulo de acesso e reservado para senhoras são revestidos com ladrilhos hidráulicos com faixa de arremate decorados e coloridos. Já na sala de espera e sanitário masculino, por sua vez, são revestidos com cerâmicas vermelhas sextavadas. O toailete feminino, originalmente, apresentava a mesma solução, porém, uma intervenção recente elevou o nível do piso aproximadamente 0,10 metros em relação aos demais espaços e utilizou cerâmicas comuns de 0,40 x 0,40 metros.

No sanitário masculino encontramos, ainda, divisórias de granilite entre os mictórios, e, devido a avarias em parte do forro, é possível observar o barroteamento da sala de controle, no pavimento superior.

A sala de bagagens, devido ao desgaste, é sempre revestidas com cimento queimado a colher, assim como todas as soleiras, com exceção do saguão principal que utilizou granilite, as alvenarias são revestidas com massa lisa e pintura – originalmente caiação, mas hoje, após retoques não é possível informações sobre as cores utilizadas.

Todos os acabamentos de forro deste edifício é realizado com tábuas de madeira com encaixe tipo “macho e fêmea” com tabeiras.

Já na bilheteria e sala de chefe, as paredes possuem o mesmo acabamento da sala de bagagem, com a mesma pintura recente que impede qualquer visualização de cores originais. No piso, por tratar-se de um espaço destinado a funcionários, verifica-se assoalho de tábuas de madeira tipo macho e fêmea com estruturas de barrotes⁵⁶, rodapé de cimento, todas as soleiras também de cimento queimado e estrutura para filtro de parede, com a mesma cerâmica da sala de espera.

Ainda na sala do chefe é possível encontrar a estrutura para suporte e instalação de filtro de parede, com acabamento de cerâmicas vermelhas no piso.

As alvenarias do sanitário masculino são revestidas com azulejos brancos, com rodapé e faixa de arremate de azulejo liso a 1,55 metros do chão. Encontramos ainda divisórias de granilite entre os mictórios. No piso foram utilizadas as mesmas cerâmicas da sala de espera. Como parte do forro deste ambiente se perdeu, foi possível observar os barrotes utilizados para apoiar o assoalho de madeira.

Na cabine de controle de tráfego encontramos, internamente, as mesmas soluções aplicas a sala do chefe. Externamente, a alvenaria é revestida, em sua parte inferior, com massa lisa e pintura a base de cal. Já na porção superior, há uma barra de tijolos de barro

⁵⁶ PLANART – Planejamento e Arquitetura Ltda. *Relatório técnico para as obras de recuperação da estação de Brotas – volume um*. Coordenação de Nestor Goulard Reis Filho. São Paulo, 1978.

aparentes com *aparelhamento em losango*⁵⁷ ao redor das janelas.

LEGENDA DE REVESTIMENTOS		
PISO: 01 Cimento liso. 02 Assoalho de tábuas com encaixe macho e fêmea. 03 Ladrilho hidráulico modelo 01 com faixa de arremate modelo 01. 04 Cerâmica hexagonal vermelha.	PAREDE: 01 Massa lisa com pintura. 02 Barra de azulejos brancos com barra de arremate.	FORRO: 01 Tábuas de madeira com junção macho e fêmea.

Figura 51: Planta da estação de Brotas com especificação de revestimentos. Desenho: Autor, 2014.

Figura 52: Planta do sanitário masculino com especificação de revestimentos. Desenho: Autor, 2014.

⁵⁷ Sistema de aparelhamento em losango “(...) apresenta melhor desencontro nas juntas verticais (...); caracteriza-se em o comprimento de degrau, formado pela sequência das juntas verticais, ser de um quarto de tijolo de comprimento, dos tijolos assentes todos como travaduras, e pelas cruzeiras em diagonal. Nota-se que neste sistema as juntas verticais das travaduras que formam as fiadas se correspondem, ao passo que as das juntas dos tijolos a meia vez avançam meio tijolo da 1ª para a 3ª fiada.” - SEGURADO, João Emilio dos Santos. *Alvenaria e cantaria*. Lisboa: Bertrand, 19-?, p. 77-78.

Figura 53: Sala do chefe e bilheteria – assoalho de madeira e alvenarias revestidas com massa lisa e pintura.
Figura 54: Detalhe do assoalho e base para filtro. Fotos: Autor, 2012.

Figura 55 e Figura 56: Vestíbulo – piso de ladrilhos e alvenaria com azulejos. Fotos: Autor, 2012.

Figura 57 e Figura 58: Sala de Espera – piso de cerâmicas e alvenaria revestida com pintura. Fotos: Autor, 2012.

Figura 59 e Figura 60: Reservado e toalete de senhoras. Notar as intervenções nos pisos e alvenarias. Foto: Autor, 2012.

Figura 61 e Figura 62: Sala para despacho de bagagens – alvenaria revestida e piso de cimento liso. Fotos: Autor, 2012.

Figura 63 e Figura 64: Sanitário Masculino – cerâmicas e alvenaria com azulejos. Fotos: Autor, 2012.

Figura 65: Barrotes aparentes no sanitário masculino. **Figura 66:** Forro de madeira; Fotos: Autor, 2012.

Figura 67: Modelo de ladrilho encontrado nesta estação - Barra de arremate e centro. Desenho: Autor, 2014.

A estação de Brotas, apesar de encontrar-se em mau estado de conservação, se mantém inalterada em diversos aspectos, o que facilita sua análise e das partes que a compõe, como por exemplo, portas e janelas.

Foram levantados oito modelos de portas antigas de madeira, que apesar dos maus tratos do tempo e falta de compreensão dos usuários, estão, quase em sua totalidade, em seus lugares originais, assim como as janelas, que levantamos um modelo com caixilhos de madeira, dois de ferro e um guichê, que serão detalhados nas tabelas a seguir.

Tabela de Portas - Estação de Brotas		
Modelo	Descrição	Dimensões
PM 01	Porta de Madeira com bandeira com quatro partes para vidro, duas folhas de abrir, com abertura de vidro e escuro decorado com três almofadas.	(AxL) 3,20m x 1,20m
PM 02	Porta de Madeira com bandeira com quatro partes para vidro, duas folhas de abrir com abertura de vidro e escuro decorado com três almofadas. *Partes faltantes na bandeira.	(AxL) 3,20m x 1,40m
PM 03	Porta de Madeira com bandeira com quatro partes para vidro, duas folhas de abrir com abertura de vidro, escuro decorado com três almofadas e guichê	(AxL) 3,20m x 1,40m
PM 04	Porta de Madeira sem bandeira, duas folhas de abrir decoradas com almofadas.	(AxL) 2,50m x 1,00m
PM 05	Porta de Madeira sem bandeira, uma folha de abrir decorada com almofadas.	(AxL) 2,20m x 0,80m
PM 06	Porta de Madeira sem bandeira, uma folha de abrir decorada com almofadas.	(AxL) 1,88m x 0,80m
PM 07	Porta de Madeira sem bandeira, uma folha de abrir decorada com almofadas.	(AxL) 1,88m x 0,70m
PM 08	Porta de Madeira sem bandeira, duas folhas de abrir decoradas com almofadas. *Armário do Sanitário Masculino	(AxL) 1,45m x 1,22m

Tabela 1: Detalhamento de portas da estação de Brotas. Fonte: Elaborada pelo autor a partir de dados obtidos por levantamento em campo, análise de imagens e relatório de obras da empresa PLANART.

Tabela de Janelas - Estação de Brotas		
Modelo	Descrição	Dimensões
JM 01	Janela de Madeira com bandeira de vidro e escuro. Duas folhas de abrir com oito partes em vidro. Escuro com duas folhas de abrir decoradas com almofadas.	(AxL) 2,20m x 1,12m
JF 01	Janela com caixilho de ferro fixo com ventilação.	(AxL) 0,70m x 1,00m
JF 02	Janela com caixilho de ferro fixo sem ventilação.	(AxL) 0,60m x 1,20m
GM 01	Caixilharia de madeira e vidro com duas aberturas para guichê com grade e escuro. *Caixilharia fechada com alvenaria, restando apenas os guichês.	(AxL) 1,90m x 3,15m

Tabela 2: Detalhamento de janelas da estação de Brotas. Fonte: Elaborada pelo autor a partir de dados obtidos por levantamento em campo, análise de imagens e relatório de obras da empresa PLANART.

Figura 68: Planta da estação com indicação de portas e janelas, de acordo com as tabelas 01 e 02. Desenho: Autor, 2014.

Figura 69: Planta do sanitário masculino com indicação de portas e janelas, de acordo com as tabelas 01 e 02. Desenho: Autor, 2014.

No bloco da estação encontramos oito janelas de madeira (JM 01). Seis delas voltadas para a fachada principal - sala de bagagem, reservado e toalete feminino, sala do chefe e bilheteria, e duas janelas voltadas para a fachada lateral, nesta mesma última sala. No saguão, havia um grande guichê (GM 01), trabalhado com caixilho de madeira, que hoje se encontra fechado com alvenaria, restando apenas as aberturas dos guichês com grades.

Quanto a portas, são quatro abertas para a plataforma (PM01) e dão acesso para a sala de bagagem, espera, chefe e bilheteria. Na sala destinada a bagagens, existem duas porta (PM02 e PM03) voltadas para a fachada lateral. Internamente, existe uma porta de acesso da sala de espera pra o reservado de senhoras (PM04) e, o reservado para o toalete feminino (PM05).

No pequeno edifício situado na plataforma, em sua parte inferior destinado ao sanitário masculino, foram levantadas quatro janelas, de dois tipos, com caixilhos de ferro (JF01 e JF02), bem como uma porta de acesso (PM06), duas fechando as cabines destinadas às peças sanitárias (PM07) e uma para fechamento de um armário de alvenaria (PM08). Na parte superior, destinada ao controle do tráfego, nota-se dois vãos de janelas fechados com alvenaria voltados para os trilhos, outro na lateral de acesso ao sanitário e uma janela restante, porém com os caixilhos trocados, assim como a porta de entrada. Esta janela possui duas

folhas de correr com venezianas e a porta, uma folha de abrir fechada com portão de ferro. Como esta parte não consta no relatório de obras e não aparece em fotos antigas, não foi possível identificar suas peças originais.

Por fim, entre cada estação existem dois pontos de parada. São edificações de menor porte, ornamentação simples e linhas mais retas. Estas construções também dividem-se em dois tipos, dentre as construções da mesma época e ao longo da mesma linha. Algumas são chamadas de *estação* e outras de *postos telegráficos* nos relatórios da Companhia. O edifício destinado aos passageiros são muito similares, o que diferencia as “estações” dos “postos telegráficos” é a presença de armazém. Entre a estação de Itirapina, ponta no tronco principal, e Brotas, existiam as paradas de Campo Alegre, sem data de construção encontrada nos relatórios e Aterrado, como posto telegráfico e edifício substituído em 1930, após as modificações de traçado⁵⁸.

Figura 70 e Figura 71: Modelo de portas PM01, PM02 e PM03 – respectivamente. Foto: Autor, 2012.

⁵⁸ *Relatório da Assembleia Geral de Acionistas* – 10 de junho de 1931 / pp. 209.

Figura 72 e Figura 73: Portas modelos PM04 e PM05 – respectivamente. Fotos: Autor, 2012.

Figura 74: Porta modelo PM08 – fechamento de armário. **Figura 75:** Guichê fechado com alvenaria, visto da sala do chefe. Fotos: Autor, 2012.

Figura 76: Guichê visto do vestibulo; **Figura 77:** Janelas tipo JM01 – voltadas para as fachadas principal e lateral. Fotos: Autor, 2012.

Figura 78: Modelo do Guichê retirado. Desenho: Autor, 2013.

Figura 79 e Figura 80: Janelas de Ferro do sanitário masculino – JF01 e JF02, respectivamente. Fotos: Autor, 2012.

Figura 81: Estação de Campo Alegre em 1918; **Figura 82:** Posto Telegráfico de Aterrado em 1918 – Álbum do cinquentenário da Companhia. Fotos: PÉREZ, 1918 / pp. 194.

Figura 83: Estação de Campo Alegre em 1986. Foto: Carlos E. Campanhã, 1986. **Figura 84:** Estação de Campo Alegre em 2010. Foto: Leandro Golveia, 2010.

Figura 85: Posto Telegráfico de Aterrado. Foto: Carlos E. Campanhã, 1986. **Figura 86:** Aterrado em 2009 – resta apenas a cabine. Foto: Ricardo Koracsony, 2009.

Figura 87: Implantação do complexo de Brotas. Desenho: Autor, 2013.

2.2. Torrinha

Figura 89: Localização do Município no Estado de São Paulo. Fonte: Rafael Lorenzeto de Abreu, 2006.

A primeira estação ferroviária de Torrinha foi inaugurada em 1886 com o nome de Santa Maria, pertencente à Companhia Rio-Clarense. Devido a transtornos políticos gerados pela existência do Distrito de Santa Maria da Serra e de um Distrito Policial de Santa Maria, no ano de 1894 a Companhia Paulista, após a aquisição da Cia. Rio-Clarense, passa a chamá-la de *Estação de Torrinha*.

Esta é uma das estações do ramal de Jaú que não se fala em mudanças de localização por ocasião da retificação das linhas operada entre 1924 e 1931. Por meio de comparações entre fotos da estação de Torrinha em 1918, do álbum comemorativo do cinquentenário da Companhia⁵⁹, e do prédio atual, é possível afirmar que trata-se de edificações diferentes, portanto, a estação foi substituída. Todavia, nos relatórios das assembleias não constam informações claras quanto a construção deste edifício.

No relatório do ano exercício de 1929 a estação de Torrinha não aparece na lista de construções, já no relatório referente a 1930, aparece um trecho referindo-se a “nova estação

⁵⁹ Ver PÉREZ, *op. cit.*, 1918.

de Torrinha⁶⁰.” Esta nova estação – ainda existente – possui as feições características das estações da Companhia Paulista construídas neste período. Esteticamente, o edifício é muito parecido com o do município de Brotas, com algumas pequenas particularidades.

Figura 90: Estação de Torrinha - Fachada Principal. Foto: Autor, 2012.

Figura 91: Antiga estação de Torrinha do Álbum do cinquentenário da Companhia. Fonte: PÉREZ, 1918 / pp. 200. **Figura 92:** Estação atual de Torrinha - Fachada lateral. Notar diferença, principalmente na cobertura das edificações. Foto: Autor, 2012.

⁶⁰ Relatório da Assembleia Geral de Acionistas – 10 de junho de 1931 / pp. 221.

O edifício, inserido no limite da malha urbana, é ocupado pela Secretaria de Turismo de Torrinha, é palco para diversos eventos culturais municipais e reserva um espaço destinado a escola de música para crianças junto a um projeto social desenvolvido pelo Município.

O complexo de Torrinha conta não apenas com a estação, mas com diversos remanescentes, como, por exemplo, sanitário masculino, que encontra-se fechado, a cabine de controle de tráfego com depósito, reformados para abrigar o escritório da ONG *Amigos de Torrinha*, ambos construídos na plataforma, o armazém para cargas com ramal independente, também reformado para eventos e exposições de artesanato local, uma central de forças que vem sendo reformada para adaptação de sanitários a serem utilizados nos eventos realizados no local. Esta central foi edificada posteriormente, na ocasião da eletrificação das linhas, e por tratar-se de edifício de serviço apresenta linguagem estética pouco mais simplificada, com linhas mais retas e sem a presença de ornamentação. Por fim, existem ainda diversas casas para funcionários da companhia, hoje ocupadas irregularmente e pouco a pouco vêm sendo modificadas e avariadas.

Figura 93: Localização na malha urbana - limítrofe com área rural. Fonte: Google Earth, 2011.

Figura 94: Complexo Ferroviário de Torrinha, onde 01-Estação; 02-Sanitário masculino; 03-Cabine de controle de tráfego e depósito; 04-Central de Forças; 05-Armazém; 06-Colônia para funcionários. Fonte: Google Earth, 2011.

Figura 95: Sanitário Masculino; **Figura 96:** Cabine de controle de tráfego e depósito. Fotos: Autor, 2012.

Figura 97: Armazém; **Figura 98:** Casa da Vila. Fotos: Autor, 2012.

Figura 99: Central de forças; **Figura 100:** Pórtico de entrada de energia. Fotos: Autor, 2012.

Fruto da riqueza proporcionada pelo café, a estação tornou-se grande marco na cidade, com uma construção de porte imponente, materiais e equipamentos importados, compondo um conjunto harmonioso, que se tornou documento edificado de uma época.

Entre Brotas e Torrinha, as estações intermediárias são de Espraiado e Canela construídas, com armazéns e residências, em 1930.⁶¹

Figura 101 e Figura 102: Estação de Espraiado e Estação de Canela no álbum do cinquentenário da Companhia. Fonte: PÉREZ, 1918 / pp. 198 e 200;

⁶¹ *Relatório da Assembleia Geral de Acionistas* – 10 de junho de 1931 / pp. 209.

Figura 103 e Figura 104: Estações de Espraiado e Canela em 1986. Fotos: Carlos E. Campanhã, 1986.

Figura 105: Estação de Espraiado. Foto: Autor, 2012. **Figura 106:** Em 2001, estação de Canela já demolida, restando apenas a placa e plataforma. Foto: Edson Castro, 2001.

A estação do Município de Torrinha configura-se como de médio porte. Sua edificação possui os mesmos princípios observados em Brotas quanto a sua localização, relação com a cidade, formato, volumetria, estética, organização e composição de fachada, salvo algumas exceções.

Como encontra-se assentada na porção mais baixa da cidade, seu acesso por pedestres é feito por uma escadaria de frente a entrada principal, e, lateralmente, próximo ao armazém, existe um acesso para automóveis.

Externamente e em tamanho os edifícios são idênticos, apenas com sua distribuição de ambientes espelhada. A partir do vestíbulo de acesso, para a direita de quem de frente olha para a fachada principal da estação, está a sala de espera, reservado para senhoras e toalete

feminino, com algumas modificações realizadas em reforma para adaptação ao novo uso, e sala de bagagens. A esquerda, uma grande sala destinada à bilheteria e escritório do chefe de estação. Todas as salas possuem acesso pela plataforma e acesso lateral apenas para o despacho de bagagens, característica dessas edificações.

Figura 107: Escada de acesso para pedestres de frente a estação; **Figura 108:** Acesso ao lado da Vila. Fotos: Autor, 2012.

Figura 109 e Figura 110: Acesso lateral próximo ao armazém. Fotos: Autor, 2012.

As coberturas, tanto do edifício como da plataforma, aparecem também com a mesma solução. Neste caso, é possível observar o madeiramento do telhado por uma parte sem forro na sala de bagagens. Já a proteção externa, saindo da fachada lateral desta mesma sala, segue pela plataforma, ultrapassa o bloco da estação até a pequena edificação destinada ao sanitário masculino, que, neste caso, diferentemente de Brotas, é separado da cabine de controle de tráfego. Esta construção é, aparentemente, coberta por laje impermeabilizada.

A composição da fachada é idêntica ao caso anterior, deste a ornamentação – com formas geométricas e folhas de acanto, até a distribuição, modelo e tamanho de janelas e portas.

Figura 111 e Figura 112: Cobertura externa – lateral e plataforma. Foto: Autor, 2010.

Figura 113: Madeiramento do telhado. Foto: Autor, 2012.

Figura 114: Entrada principal no centro da edificação. **Figura 115:** Detalhe da marquise em serralheria artística. Fotos: Autor, 2010.

Este Município é o único dos casos estudados que não dispõe, ou não se pode localizar, o relatório para obras de recuperação realizado pela empresa PLANART. Deste modo não foi possível proceder a comparações precisas dos materiais originais com o existente, portanto, as análises realizadas dimanaram de observações obtidas através das visitas de campo e material iconográfico.

Os muros de fecho apresentam as mesmas técnicas construtivas. Foi levantado muro de alvenaria revestida acima de arrimo de pedras para contenção da rua acima da estação, bem como muros de alvenaria revestida para fechamento, à esquerda, do acesso para as residências de funcionários e, do lado oposto, a lateral próxima ao armazém.

O portão dos acessos para a plataforma são idênticos, em formato, material e dimensões, ao da estação anterior, assim como os revestimentos de piso da plataforma e das alvenarias externas, que neste caso encontram-se originais permitindo observar o assentamento dos azulejos, bem como sua qualidade e acabamento, que, além de maior

espessura em comparação a este tipo de material encontrado atualmente, possuem acabamento vitrificado também nas laterais.

As laterais das estações, até a cabine e sanitário, bem como toda a área de frente a estação, desde o armazém até a área de residências é coberto com cascalho moído ao invés dos paralelepípedos.

Figura 116 e Figura 117: Fachada da plataforma e lateral da sala de bagagens revestidas com azulejos. Fotos: Autor, 2012.

Figura 118: Detalhe do azulejo e barra vitrificada de arremate. **Figura 119:** Portão nos acessos ao vestibulo. Fotos: Autor, 2012.

Figura 120: Muro de alvenaria junto a Vila; **Figura 121:** Muro de alvenaria no acesso ao armazém. Fotos: Autor, 2012.

Figura 122: Muro de arrimo em pedras com muro de alvenaria acima - notar cascalho moído no piso da área de frente a estação; **Figura 123:** Sanitário masculino - notar embasamento em pedra. Fotos: Autor, 2012.

O sanitário masculino é única construção deste complexo que, externamente, apresenta solução diferente, com embasamento de pedra e alvenaria revestida acima. Internamente, o local encontrava-se trancado e não foi possível o acesso.

Com exceção ao sanitário, que não permitiu a análise, internamente, os revestimentos seguem o mesmo padrão com pequenas mudanças pontuais.

Os ambientes com pintura possuem diferença de tonalidade a meia parede separadas por friso de madeira, mas devido as reformas não é possível saber se a solução ou as cores são originais. O reservado e toalete de senhoras também possuem este revestimento, ao invés de azulejos, mas tratando-se dos espaços mais modificados, não é possível afirmar se trata-se de

intervenção ou de exceção.

Em Torrinhã, o piso da sala de espera, como na maioria dos casos, é revestido com uma composição de ladrilhos hidráulicos ao invés das cerâmicas. O reservado possui a mesma paginação, com algumas peças deterioradas devido a vazamento. No sanitário, as peças foram substituídas por pisos cerâmicos de 0,40 x 0,40 metros, além de modificações nas alvenarias e portas.

No vestíbulo os revestimentos seguem o padrão, e neste caso é possível encontrar o modelo original de guichê - removido em Brotas - com caixilharia de madeira, duas aberturas com grades de ferro e peitoril de mármore.

Na sala de bagagem existe, em funcionamento, um lavatório de parede em louça da fábrica americana Twyford Bathrooms, talvez um dos modelos mais antigos da empresa.

No depósito abaixo da cabine de controle de tráfego, o piso é de tijolos e deixa os barrotes do piso da sala a cima aparentes.

Figura 124: Planta da estação com especificações de revestimentos. Desenho: Autor, 2014.

Figura 125 e Figura 126: Sala de despacho de bagagens – piso em cimento liso e alvenaria com pintura. Fotos: Autor, 2012.

Figura 127 e Figura 128: Sala de espera – piso com ladrilhos e alvenaria com pintura. Fotos: Autor, 2012.

Figura 129 e Figura 130: Reservado para senhoras - piso em ladrilho e alvenaria com pinturas. Notar as avarias devido infiltração. Fotos: Autor, 2012.

Figura 131 e Figura 132: Toalete de senhoras: Alvenaria com pinturas e piso com cerâmicas. Notar intervenções. Fotos: Autor, 2012.

Figura 133 e Figura 134: Vestíbulo - Alvenaria com azulejos e piso com ladrilhos. Notar a soleira de granilite. Fotos: Autor, 2012.

Figura 135 e Figura 136: Sala do chefe e bilheteria: Alvenaria com pintura e assoalho de madeira. Fotos: Autor, 2012.

Figura 137 e Figura 138: Depósito - alvenaria com pintura e piso com tijolos aparentes. Notar barrotes do piso superior. Fotos: Autor, 2012.

Figura 139: Cabine de controle de tráfego – atual sede da ONG; **Figura 140:** Detalhe do interior da central de forças. Fotos: Autor, 2012.

Figura 141: Lavatório da empresa americana Twyford – um dos únicos remanescentes. **Figura 142:** Padrão de forro utilizado na estação. Fotos: Autor, 2012.

Figura 143: Padrão dos ladrilhos hidráulicos – centro e faixa de arremate. Desenho: Autor, 2014.

A estação de Torrinha, apesar de algumas reformas pontuais, encontra-se bem íntegra, apresentando, em sua maioria, portas e janelas de modelo original. Foram levantadas seis modelos de portas de madeira, três de janelas e um guichê detalhados nas tabelas a seguir.

Tabela de Portas - Estação de Torrinha		
Modelo	Descrição	Dimensões
PM 01	Porta de Madeira com bandeira com quatro partes para vidro, duas folhas de abrir, com abertura de vidro e escuro decorado com três almofadas. *De acesso as salas abertas para a plataforma.	(AxL) 3,20m x 1,20m
PM 02	Porta de Madeira com bandeira com quatro partes para vidro, duas folhas de abrir com abertura de vidro e escuro decorado com três almofadas. *Na fachada lateral de acesso à sala de bagagens.	(AxL) 3,20m x 1,40m
PM 03	Porta de Madeira com bandeira com quatro partes para vidro, duas folhas de abrir com abertura de vidro, escuro decorado com três almofadas e guichê. *Na fachada lateral de acesso à sala de bagagens.	(AxL) 3,20m x 1,40m
PM 04	Porta de Madeira sem bandeira, duas folhas de abrir decoradas com almofadas. * De acesso da sala de espera para o reservado para senhoras.	(AxL) 2,50m x 1,00m
PM 05	Porta de Madeira sem bandeira, uma folha de abrir lisa. * Alterada durante a reforma, de acesso ao toailete feminino.	(AxL) 2,10m x 0,80m
PM 06	Porta de Madeira sem bandeira, uma folha de abrir decorada com almofadas. * De acesso a Cabine de Controle de Tráfego e Depósito.	(AxL) 1,88m x 0,80m

Tabela 3: Detalhamento de portas da estação de Torrinha. Fonte: Elaborada pelo autor a partir de dados obtidos por levantamento em campo, análise de imagens e relatório de obras da empresa PLANART.

Tabela de Janelas - Estação de Torrinha		
Modelo	Descrição	Dimensões
JM 01	Janela de Madeira com bandeira de vidro e escuro. Duas folhas de abrir com oito partes em vidro. Escuro com duas folhas de abrir decoradas com almofadas. *Voltadas para as fachadas principal e lateral da sala do chefe.	(AxL) 2,20m x 1,12m
JM 02	Janela de madeira com duas folhas de correr com vidro e duas folhas de correr com venezianas. * Sem informação quanto a originalidade; Na fachada lateral da cabine de controle de tráfego.	(AxL) 0,70m x 1,00m
JF 01	Janela com caixilho de ferro fixo com ventilação. * Fechado com tela de metal; Na fachada frontal da cabine, aberta para o depósito;	(AxL) 0,60m x 1,20m
GM 01	Caixilharia de madeira e vidro com duas aberturas para guichê com grade e escuro.	(AxL) 1,90m x 3,15m

Tabela 4: Detalhamento de janelas da estação de Torrinha. Fonte: Elaborada pelo autor a partir de dados obtidos por levantamento em campo, análise de imagens e relatório de obras da empresa PLANART.

Com disposição muito semelhante a estação de Brotas, as janelas de madeira estão distribuídas pelo bloco principal (JM01) e uma janela de madeira (JM02) na cabine de controle de tráfego. As janelas com caixilho de ferro (JF01) encontram-se no depósito e o guichê original entre o saguão e a bilheteria, assim como as portas, também dispostas da mesma maneira, com exceção a porta do toalete feminino, alterada durante reforma e porta do depósito e cabine em que se mantém modelo original.

Figura 147: Portas de Madeira - PM02 e PM03, respectivamente; **Figura 148:** Porta de madeira na cabine de controle - PM06. Fotos: Autor, 2012.

Figura 149: Porta de madeira no depósito – PM06; **Figura 150:** Janela de madeira – JM01. Fotos: Autor, 2012.

Figura 151: Janela de madeira – JM01 – vista interna; **Figura 152:** Janela com caixilho de ferro - JF01. Fotos: Autor, 2012.

Figura 153 e Figura 154: Janela de madeira – JM02 – Vista externa e interna. Fotos: Autor, 2012.

Figura 155 e Figura 156: Guichê – GM01 – Visto do vestibulo e bilheteria, respectivamente. Fotos: Autor, 2012.

Figura 157: Implantação do complexo do Município de Torrinhã, onde 01-Plataforma; 02-Sanitário Masculino; 03-Estação; 04-Cabine de Sinalização e Depósito; 05-Central de Força; 06-Pórtico de entrada de energia; 07-Armazém; 08-Muros de alvenaria; 09-Muros de arrimo em pedra com alvenaria acima; 10-Acesso de Pedestre a partir da Rua Nadir Marquês; Vila para funcionários. Desenho: Autor, 2013.

Figura 158: Planta da estação de Torrinhã com especificações de revestimentos e caixilhos. Desenho: Autor, 2013.

2.3. Dois Córregos

Figura 159 - Localização do Município no Estado de São Paulo. Fonte: Raphael Lorenzeto de Abreu, 2006.

A primeira estação da cidade de Dois Córregos, então denominada “*Dous Córregos*”, foi inaugurada em Setembro de 1886 pela Companhia Rio-Clarense, marcando a primeira fase de expansão ferroviária no Estado de São Paulo. Era ponta de linha do então ramal de Agudos que seguia na direção sul para Mineiros do Tietê.

O edifício foi reconstruído entre 1911 e 1912, período em que a C.P. iniciou um processo de modificações de diversas estações para adaptação às novas necessidades do serviço, além de melhorar a moradia dos chefes e dar maior comodidade ao público, não apenas nos espaços que lhes eram reservados, mas também permitindo aos passageiros o embarque e desembarque em plataformas mais amplas e cobertas. As estações que não se prestassem a tais mudanças teriam um novo edifício.⁶²

Este foi o caso de Dois Córregos, que ganhou este novo edifício, com uma praça arborizada à frente, sem mudar a sua localização, com projeto maior, mais moderno e imponente, seguindo o padrão da Companhia Paulista nessa época. Neste mesmo ano, iniciou-se, também, a construção de um novo armazém.

⁶² *Relatório da Assembleia Geral de Acionistas* – 30 de junho de 1912 / pp. 79 a 80.

O chefe da linha neste período, responsável pelos projetos e construções antes da organização das Divisões e Departamentos de 1928, era o engenheiro Alberto Mendonça Moreira.⁶³

Com esta nova organização, em 1928 iniciou-se um novo aumento da estação, com a construção de um anexo para servir de acomodação à sede da 4ª Divisão. As obras foram concluídas em 1929.

Figura 160: Estação de 1886. Foto: PÉREZ, 1918. **Figura 161:** Estação de 1912, ainda existente. Foto: Autor, 2010.

Figura 162 e Figura 163: Anexo administrativo de 1928 para sede da 4ª Divisão. Fotos: Autor, 2012.

Em 1939 tem início as obras para alargamento de bitola e eletrificação da linha de Itirapina a Pederneiras, além de modificações nos traçados entre Dois Córregos e Jaú, Jaú a Pederneiras e Pederneiras a Bauru, de modo a agregar os ramais de Jaú, Bauru e parte do

⁶³ *Relatório da Assembleia Geral de Acionistas* – junho de 1913 / pp. 56 a 57.

ramal de Agudos, bem como suprimir os trechos de Dois Córregos a Capim Fino e de Mineiros a Jaú, para formar o Tronco Oeste. Com este processo, Dois Córregos passa a ser ponta do Ramal de Campos Salles, indo em direção a Iguatemi.⁶⁴

O complexo de Dois Córregos, além da estação e anexo da superintendência, apresenta um sanitário masculino e depósito construídos na plataforma, uma subestação de energia que encontram-se em estado de completo abandono, assim como os demais edifícios, com duas residências e depósito de ferramentas vinculados a esta subestação. As diversas casas para funcionários e casa do chefe encontram-se irregularmente ocupadas, sendo mutiladas com reformas, acréscimos, demolições, modificações de envasaduras, entre outras intervenções. O armazém para cargas foi adaptado para abrigar uma escola de formação profissionalizante, causando algumas modificações em suas feições originais, e ainda, encontra-se diversas obras pela cidade, como pequenos viadutos e passagens inferiores para transposição dos trilhos.

Além disso, encontrou-se no museu da Companhia um projeto para o aumento do antigo girador de Dois Córregos, de 29 de setembro de 1932 – aprovado pelo engenheiro mecânico chefe – mas atualmente não existe sinais desta obra.

Figura 164: Estação de Dois Córregos (1912) demarcada na malha urbana. Fonte: Google Earth, 2014.

⁶⁴ *Relatório da Assembleia Geral de Acionistas* – 03 de junho de 1939 / pp. 7.

Figura 165: Complexo de Dois Córregos onde 01-Estação; 02-Anexo administrativo; 03-Sanitário Masculino e Depósito; 04-Armazém; 05-Casa do chefe, 06-Residências para funcionários; 07-Subestação de energia; 08-Depósito de ferramentas; 09-Caixa d'água; 10-Residências para funcionários responsáveis pela subestação. Fonte: Google Earth, 2014.

Figura 166: Estação - fachada principal; **Figura 167:** Anexo administrativo. Fotos: Autor, 2012.

Figura 168: Depósito e sanitário masculino; **Figura 169:** Casa do chefe; Fotos: Autor, 2012.

Figura 170 e Figura 171: Armazém - atual escola profissionalizante. Notar anexo construído à frente para adaptação ao novo uso. Fotos: Autor, 2012.

Figura 172 e Figura 173: Casas da vila contíguas à estação. Fotos: Autor, 2012.

Figura 174: Subestação de Energia em completo estado de abandono - fachada; **Figura 175:** Subestação - vista interna. Fotos: Autor, 2012.

Figura 176 e Figura 177: Subestação - vistas internas. Fotos: Autor, 2012.

Figura 178: Caixa d'água; **Figura 179:** Depósito de ferramentas. Fotos: Autor, 2012.

Figura 180: Residência da subestação – notar que trata-se de unidades maiores e mais requintadas. **Figura 181:** Passagem inferior. Fotos: Autor, 2012.

Figura 182: Projeto para aumento do girador em Dois Córregos. **Figura 183:** Legenda do projeto. Acervo da Companhia. Foto: Autor, 2013.

A estação foi reformada pela FEPASA em 1986, justamente pela sua importância e qualidade arquitetônica, porém após as desativações das estações e o término do transporte de passageiros, foi gradativamente apresentando os sinais do abandono. Em 2001, um incêndio de grandes proporções afetou boa parte de suas estruturas, destruindo as salas que apresentavam o alicerce de madeira e sua cobertura.

Figura 184 e Figura 185: Estação após o incêndio. Fotos: Secretaria da Cultura do Município de Dois Córregos, 2001.

Hoje, há um projeto de obras para sua recuperação através de uma parceria do Município e o Governo do Estado, mas as obras emergenciais encontram-se paradas. Esta é a

única estação entre as estudadas que, por iniciativa da Municipalidade, apresenta projeto de tombamento junto ao *Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo* - CONDEPHAAT.

A prefeitura possui um projeto para transformar a estação em Museu, mas em processo de comparação da proposta apresentada pela Municipalidade com estação em seu estado atual percebe-se que não foi elaborado um estudo aprofundado para reconhecimento do edifício e que, para a adaptação ao novo uso, serão realizadas intervenções muito agressivas, dentre elas a demolição da escada do acesso lateral para a sala de bagagens para construir uma rampa que irá adaptar o edifício para portadores de necessidades especiais. Propõe-se, ainda, a retirada de portas internas entre as salas de aula e setores de segurança, bem como a abertura de vãos para a ligação de todos os ambientes do lado esquerdo da estação, após o saguão principal, fechamento do guichê de bagagens aberto para a plataforma, a transformação do guichê lateral para despacho de bagagens em janela com medidas e formato completamente diverso da envasadura original, mudança no posicionamento das divisórias de alvenaria das cabines do sanitário masculino e troca do tipo de cobertura utilizada, padronizando telhado de quatro águas para o bloco da estação e anexo, bem como laje impermeabilizada no sanitário masculino.

Além disso, as portas e janelas que tiveram os caixilhos extraviados serão preenchidas por novos caixilhos de modelos ainda não determinados, bem como o refazimento dos pisos perdidos no incêndio, abertura de envasaduras preenchidas por tijolos, no bloco da estação, sanitário masculino e depósito, bem como a troca de materiais e revestimento.

Estas propostas afirmam a carência de estudos efetivos para a preservação destes bens, informação por parte da população e até mesmo profissionais especializados para a execução destas obras, relegando-os ao abandono e a intervenções sem projetos fundamentados de restauro que acabam descaracterizando estes edifícios.

Dois Córregos possui uma das maiores estações do trecho estudado, este edifício é o primeiro exemplo que se enquadra como estação de grande porte.

A riqueza proporcionada pela cultura cafeeira, o predomínio da ferrovia como meio de transporte para escoamento da produção, dentre outras questões, faziam com que as estações de grande porte fossem um marco principal nas cidades, desde o seu posicionamento em local privilegiado ao esmero com que eram construídos seus edifícios, com porte imponente e aparência sólida, utilizando materiais e equipamentos importados.

Parada de grande importância para linha, não só pela sua produção, mas principalmente por abrigar, por um longo período, a parte administrativa e superintendência da 4ª Divisão, a estação de Dois Córregos, bem como as demais de mesmo tipo, apresentam certas particularidades em relação àquelas de médio porte, anteriormente estudadas.

O estado de conservação em que se encontra, praticamente em ruínas, possibilitou a análise mais aprofundada das técnicas construtivas que em outras edificações não ficam aparentes, como por exemplo, os tipos e materiais das fundações e aparelhamento de tijolos abaixo da argamassa.

As características gerais seguem muito parecidas, o edifício destinado aos passageiros ainda possui formato retangular com seu maior lado paralelo aos trilhos e também construído em alvenaria de tijolos, com *aparelhamento inglês*⁶⁵ visível em partes que perderam o revestimento após o incêndio. Era originalmente simétrico, mas após as obras de 1928 e com a construção de uma sala contígua ao anexo, quebrou-se a regularidade das fachadas. A entrada permanece situada ao centro da edificação, permitindo o acesso direto a plataforma, e é protegida por marquise com estrutura metálica e coroamento semicircular com diversos

⁶⁵ Segundo Segurado, o aparelhamento inglês consiste em “(...) dispor alternadamente uma fiada de tijolos a uma vez e a seguinte a meia vez, isto é, colocados a par; funcionam os primeiros como travadouras. Para se ganhar o recobrimento ou desencontro das juntas verticais assenta-se após a primeira travadoura das fiadas alternadas, dois tijolos cortados, apresentando largura igual à de metade do tijolo normal e comprimento de meia vez”. SEGURADO, *Op. cit.*, p. 75-76.

adornos em baixo relevo e um relógio no centro do círculo. Nestes casos, os coroamentos aparecem sempre em maiores proporções.

Figura 186: Aparelhamento dos tijolos; **Figura 187:** Entrada principal, coroamento semicircular e escadas de acesso. Fotos: Autor, 2012.

Figura 188: Marquise de proteção da entrada principal; **Figura 189:** Gateiras. Fotos: Autor, 2012.

Os edifícios de grande porte apresentam porão alto para ventilação com gateiras, neste caso com 0,73 metros de largura por 0,52 metros de altura, fechadas com grades. Este porão eleva o pavimento térreo em relação ao nível da rua, dessa forma o acesso à estação é

realizado por uma escadaria de alvenaria de tijolos com cimento. O primeiro patamar tem 3,67 metros de largura por 1,54 metros de profundidade, e seguem com espelhos de 0,16 metros de altura e pisadas de 0,30 metros de profundidade.

As fundações do edifício, no porão alto, apresentam técnicas mistas, utilizando pedra abaixo das paredes perpendiculares à fachada principal e alvenaria de tijolos abaixo das paredes da fachada principal, da plataforma e fachadas laterais. Encontramos, ainda, alguns pilares, também de tijolos, nas partes que apresentavam assoalho de madeira para dar suporte aos barrotes.

A platibanda é sempre bastante ornamentada, neste caso com frisos e cornijas, continuando a esconder o telhado de telhas de barro. A fachada principal, ainda revestida de argamassa possui ornamentação com alguns elementos com linguagem clássica, mas em Dois Córregos é pouco mais simplificada, principalmente com frisos e molduras que contornam as janelas e portas.

Outra característica própria as estações de grande porte diz respeito ao prolongamento, a frente e em altura, do corpo principal da edificação. Nesta estação, a parte que avança abriga o saguão principal e a bilheteria.

Figura 190: Detalhe da ornamentação; **Figura 191:** Fundações de pedra e alvenaria de tijolos. Fotos: Autor, 2012.

Figura 192: Prolongamento do corpo central. Foto: Autor, 2012.

A partir daí, a esquerda de quem de frente olha para a estação, contígua à bilheteria, encontra-se a sala do chefe, seguida por duas salas de aula e duas salas destinadas ao setor de segurança⁶⁶. Para a direita, ao lado do saguão, encontra-se a sala de espera, com espaço reservado para senhoras e toalete feminino. A sala seguinte era ocupada pelo bar, com uma cozinha e quarto, e, por fim, a sala destinada às bagagens.⁶⁷ As salas, como é convencional, possuem acesso pela plataforma, mas neste caso excetuam-se a bilheteria, que possui acesso pela sala do chefe, uma das salas do setor de segurança, que possui entrada pela outra sala e a sala para bagagens, com um acesso lateral, além da entrada pela plataforma.

A presença do bar é outra característica presente apenas nas estações de grande porte.

⁶⁶ Esta distribuição de funções aparecem no Relatório de obras realizado pela PLANART, mas sem elucidar as atividades exercidas nos espaços diferenciados como salas de aula ou setores de segurança.

⁶⁷ PLANART – Planejamento e Arquitetura Ltda. *Relatório técnico para as obras de recuperação da estação de Dois Córregos – volume um*. Coordenação de Nestor Goulard Reis Filho. São Paulo, 1978.

Normalmente acomoda-se em uma das extremidades do corpo principal, e a sala de bagagens na lateral oposta. Em Dois Córregos, devido as obras para adaptação do anexo da superintendência, as duas salas foram adaptadas sequencialmente na mesma lateral, mas, com a observação de fotos antigas e com a perda de revestimentos devido ao incêndio, que tornou visível modificações realizadas para esta adaptação, de modo a comprovar que esta estação seguia, originalmente, o padrão do tipo a que pertence.

Na lateral direita da edificação há uma passagem com cobertura metálica para a plataforma e para a sala das bagagens. É acostada, de um lado, à edificação, e do outro apoiada em pilares de seção “H”. Com duas águas e telhas de zinco onduladas, cumeeira perpendicular aos trilhos e sustentada por tesouras e treliças metálica. O acesso a esta passagem é realizado por escada, também de cimento e alvenaria de 1,00 metros de largura, vencendo uma altura de 1,25 metros com espelhos de aproximadamente 0,17 metros de altura e pisadas de 0,30 metros. Este espaço é característico das estações de maior porte, normalmente nas duas laterais, porém com a construção do edifício administrativo anexo, em 1929, foi desfeita uma das laterais, além de modificações em plantas, elucidadas a frente, para adaptar o edifício a esta nova feição.

A gare, nas grandes estações, também possui aspectos diferenciados e inerentes a este tipo. A primeira vista já é possível notar distinção, em relação as anteriores, em proporção e por cobrir não apenas a plataforma, mas também os trilhos.

É sustentada por tesouras metálicas que se apoiam, de um lado a pilastras na fachada posterior do edifício e do outro em pilares de ferro com perfil “H”. Esta cobertura, também de chapas de zinco onduladas, possui duas águas, cumeeira paralela aos trilhos com um lanternim e prolonga-se pouco além do bloco principal, em ambos os lados.

Figura 193 e Figura 194: Cobertura metálica do acesso lateral – sala despacho de bagagem. Fotos: Autor, 2010 e 2012.

Figura 195: Estação de Dois Córregos após a construção do anexo. Foto: Autor, 2012.

Figura 196: Estação de Dois Córregos com a cobertura metálica lateral. Foto: HISTÓRIA VIVA – Coleção Caminhos do trem. São Paulo: Editora Duetto, 2008 – 4º V. / pp.46.

Figura 197 e Figura 198: Última composição de janelas, quebrando a simetria, é fruto de intervenção posterior, como o anexo administrativo. Fotos: Autor, 2012; HISTÓRIA VIVA, 2008 – 4ºV. / pp. 46.

Figura 199 e Figura 200: Gare. Fotos: Autor, 2010.

Figura 201 e Figura 202: Gare. Fotos: Autor, 2012.

Os revestimentos externos permanecem os mesmos, assim como a distribuição de portas e janelas, porém, no caso de Dois Córregos, devido as grandes proporções e quantidade de salas, existem janelas abertas também para a fachada da plataforma. Os principais ornatos das fachadas laterais e posterior são adornos em forma de moldura com frisos ao redor das envasaduras. Os caixilhos foram extraviados restando apenas os vãos. Além disso, também verificou-se um guichê, com a parte superior em forma de arco, originalmente com escuro⁶⁸ e hoje fechado com tijolos, na lateral junto a sala de despacho de bagagens, e outro na bilheteria aberto para a plataforma.

O acesso ao vestíbulo, ao centro, na fachada da plataforma possui portão de ferro trabalhado. Havia um relógio fixado a parede a direita da entrada, para quem olha de frente, e hoje resta apenas o suporte. O nome do município está acima deste acesso em alto relevo.

Figura 203: Fachada da plataforma – notar abertura de janelas; **Figura 204:** Acesso ao Vestíbulo pela plataforma. Fotos: Autor, 2012.

Existem três tipos de muros neste complexo. Apenas para fechamentos - em alvenaria - e muros de arrimo - em pedra e alvenaria de tijolos.

O primeiro modelo é encontrado após o edifício anexo, separando as casas da vila ferroviária da plataforma, do lado direito do bloco da estação, seguindo o nível da fachada principal, do anexo administrativo até o final da plataforma. O segundo modelo, de muro de

⁶⁸ PLANART – Planejamento e Arquitetura Ltda. *Relatório técnico para as obras de recuperação da estação de Dois Córregos – volume dois*. Coordenação de Nestor Goulard Reis Filho. São Paulo, 1978.

arrimo, está localizado após a linha, no mesmo sentido do corpo da estação, sustentando o talude formado pela rua acima do nível dos trilhos. O terceiro tipo está paralelo a este, porém um nível acima, separando a subestação de energia e algumas casas.

Figura 205: Muro de alvenaria entre as casas e a plataforma. **Figura 206:** Muros após a linha. Fotos: Autor, 2012.

As estações de maior porte possuem maior quantidade de fechamentos com portões e gradis de ferro. Neste caso, restam apenas três tipos. O primeiro modelo (PF01) no acesso principal à plataforma, em serralheria artística. Apresenta duas partes fixas às alvenarias do vão e duas folhas de abrir, que foram extraviadas. O segundo portão de ferro (PF02), mais simplificado, encontra-se fechando o acesso lateral junto à plataforma, também com duas partes fixas e duas folhas de abrir, restando atualmente apenas uma delas. O terceiro modelo refere-se ao gradil de ferro (GF01) que faz o fechamento lateral desta cobertura, seguindo as mesmas características estéticas do portão.

No relatório de obras da PLANART, listam um gradil de tubos de ferro no fechamento da lateral da estação, junto a fachada principal, que já não existe mais, e um gradil de tubos de latão no saguão de frente às bilheterias que também se perderam.

Na área envoltória a estação existe um passeio de cimento desempenado com frisos em frente ao bloco principal, bloquetes de cimento sextavado de frente à estação, seguidos por paralelepípedos. Do lado esquerdo, próximo ao edifício anexo, verifica-se uma parte com pedras, em tons terrosos, mas não é possível verificar a época ou razão para esta

diferenciação. À direita, entre a estação e o armazém, há uma grande parte sem pavimentação, com grama e, entre o acesso lateral e o sanitário masculino, existe uma parte coberta com cascalho moído.

Figura 207 e Figura 208: Portão de ferro (PF01) entre o vestíbulo e a plataforma. Fotos: Autor, 2012.

Figura 209: Portão de ferro (PF02) no acesso lateral; **Figura 210:** Gradil de ferro (GF01) junto ao portão. Fotos: Autor, 2012.

Com o incêndio, grande parte da cobertura e sua estrutura se perderam, mas de acordo com o relatório para obras de recuperação, o bloco da estação possui um telhado dividido em três partes, a primeira cobrindo o corpo principal prolongado, com três águas e cumeeira perpendicular aos trilhos, que por sua vez acomoda as águas furtadas das duas outras partes,

também com três águas, porém com cumeeira paralela aos trilhos, que cobrem as salas seguintes nas laterais deste corpo principal. Nesta parte, toda a cobertura é protegida por platibanda.

Ainda com base nas informações do relatório, a maior parte da cobertura do edifício principal possui entelhamento de telhas paulistas tipo capa e canal, e o edifício anexo da parte administrativa, bem como uma pequena emenda no encontro dessas edificações, apresentam telhas do tipo francesas. Os dois prédios possuem estrutura de suporte em madeira.

O edifício administrativo possui duas partes de quatro águas, já as edificações do sanitário masculino e depósitos, localizados na plataforma, possuem cobertura de quatro águas com telhas francesas, aparente no depósito e com platibanda no sanitário.

Figura 211 e Figura 212: Revestimentos externos – barra de chapisco na fachada principal; cimento desempenado, bloquetes sextavados e paralelepípedo no piso e área ajardinada. Foto: Autor, 2012.

Figura 213: Esquema da cobertura do bloco da estação. Desenho: Autor, 2012.

Externamente a fachada principal da estação, anexo administrativo, sanitário masculino e depósito são revestidos com argamassa lisa com pintura a base de cal, como as demais estações, e barra de chapisco simples na base das edificações com alturas variando de um edifício para o outro, característica das estações de grande porte.

No bloco da estação, esta barra possui 0,80 metros, no anexo começa com 0,75 metros e acompanha o declive do terreno, chegando a 1,13 metros.

Figura 214 e Figura 215: Fachada lateral e da plataforma revestidas com azulejos brancos⁶⁹ assentados com juntas desencontradas a meia parede, a 1,52 metros do chão, com barra de arremate e rodapé, argamassa lisa com pintura a base de cal acima. Os cantos nos vãos de portas e janelas na parte azulejada são protegidos com cantoneiras de metal.

No piso da plataforma também foi utilizado placas de concreto, mas neste caso existem peças com tamanhos variados. Do seu início até a porta para o bar, são de 0,50 x 0,50 metros de assentamento com junta desencontrada. A partir do bar até seu final e no acesso lateral em frente ao guichê da sala de bagagens, possuem 1,00 x 1,00 metros assentadas a 45°. Existe ainda uma faixa envoltória com a peça de 0,50 x 0,50 metros ao redor das edificações e beirando o leito dos trilhos. Estas peças encontram-se bastante avariadas, com grande quantidade de trincas.

Internamente, os tipos de revestimentos seguem o padrão estabelecido por funções como visto anteriormente, com algumas pequenas exceções.

⁶⁹ Todos os azulejos utilizados na estação possuem acabamento vitrificado também nas laterais.

No espaço destinado às bagagens, a parede divisória entre o bar e a cozinha, quarto anexo a cozinha, sala de espera, bilheteria, sala do chefe, salas de aula, de segurança e o depósito construído na plataforma possuem as alvenarias revestidas com massa lisa e caiadas, com diferença de cores a meia parede. Esta separação era feita por barra de arremate em madeira, como na estação de Torrinha, mas hoje é possível observar apenas marcas de fixação. Todos os ambientes com este acabamento possuem rodapés de cimento.

Na bilheteria, com acesso pela sala do chefe, existem três aberturas para guichês – fretes, bilhetes e telegramas. É possível perceber tons rosados na pintura, roda teto decorado e elemento decorativo nos cantos superiores na verga da passagem entre as salas.

As duas salas de aula foram as mais atingidas pelo incêndio perdendo, quase em sua totalidade, o revestimento de argamassa das paredes, o que permite observar o emparelhamento dos tijolos, seguindo o modelo inglês.

Na primeira sala do setor de segurança, com acesso pela plataforma, ainda é visível uma barra decorativa com pintura mural a seco, e na sala seguinte, devido à ausência de revestimentos, fica evidente o fechamento de um vão de porta e um guichê, como na sala de bagagem atual. Possivelmente esta sala abrigava uma outra função, até mesmo o despacho de bagagens, mas procedendo a comparações com fotos de um período anterior as obras de adaptação para a sede da 4ª Divisão, percebe-se que esta sala era inexistente, esclarecendo a estranheza causada, em um primeiro momento, pela a quebra da simetria da composição do edifício.

Como nas demais estações, as áreas molhadas ou com grande fluxo de passagem, possuem as alvenarias revestidas com azulejos brancos assentados, normalmente, com junta desencontrada, rodapé no mesmo material e barras de arremate vitrificadas.

Neste exemplar, entre as áreas com esta solução estão as demais paredes do bar, a 1,37

metros do chão, mas com azulejos decorados, barra de arremate vitrificada decorada em alto relevo e rodapé com azulejos também decorados – algumas peças foram substituídas por modelo diferente; a cozinha, com azulejos brancos, mas possui emenda, acima da pia, utilizando os azulejos decorados do bar e barra de arremate vitrificada em formato de friso em alto relevo, com altura de 1,49 metros; o reservado e toalete para senhoras, com azulejos a 1,38 metros decorados com motivos geométricos, saguão, com o mesmo padrão da cozinha, a 1,34 metros do chão, e o sanitário masculino, na plataforma, com mesmo acabamento do saguão, mas com as barras de arremate extraviadas. Neste sanitário existem quatro cabines reservadas e quatro divisórias de granilite para mictórios.

O forro de madeira é utilizado, como nas estações medianas, em quase todas as salas, porém, em Dois Córregos, excetua-se o toalete feminino e sala de bagagens, onde foi utilizado forro de treliças simples em madeira com tabeiras, e o sanitário masculino e depósito com estuque.⁷⁰

Para os pisos, utilizou-se mesmo princípio das estações de médio porte, relacionando a escolha do material com o fluxo de pessoas e função.

Na sala de bagagens é sempre utilizado o cimento queimado a colher. Assoalhos de madeira com barrotes⁷¹ na bilheteria, sala do chefe, salas de aula e salas do setor de segurança.

Normalmente, as salas de espera possuem revestimentos mais resistentes como ladrilhos ou cerâmica. Neste caso, devido ao incêndio, o piso, nesta e outras salas, se perderam. Aparentemente, a estrutura seria para assoalho, mas também encontramos cacos de ladrilhos nesta área, o que não permite afirmar com tanta segurança qual a solução adotada

⁷⁰ Parte das informações obtidas sobre os forros foram encontradas nos relatórios da PLANART, já que grande parte das salas desta estação perderam seus revestimentos de piso e cobertura no incêndio de 2001.

⁷¹ As informações sobre modelos de piso de madeira foram retiradas dos relatórios da PLANART, pois os assoalhos e estruturas de madeira se perderam no incêndio de 2001.

originalmente.

A bilheteria, apesar do piso de madeira, possui alicerce de alvenaria – provavelmente sustentados por abobadilhas⁷² - ao invés dos barrotes, pois trata-se de uma continuação do piso do saguão, devido ao prolongamento da parte central.

Na primeira sala de aula e sala do setor de segurança existe estrutura de apoio para os filtros de parede, com ladrilhos hidráulicos assentados em laje de alvenaria, apoiada em pilares de tijolos e vigas feitas com trilho de trem.

Nos demais ambientes – bar, cozinha e quarto anexo, reservado e toalete para senhoras, saguão e sanitário masculino – utilizou-se ladrilhos hidráulicos, variando os modelos de acordo com os ambientes, conforme as figuras 244 a 250.

Figura 216: Piso da plataforma - 0,50x0,50 metros com juntas desencontradas. **Figura 217:** Piso da plataforma – emenda. Fotos: Autor, 2012.

⁷² Foi observado na estação de Pederneiras que os pisos de ladrilhos hidráulicos são suportados por abobadilhas, porém ainda não foi possível confirmar se esta técnica foi, ou não, utilizada no município de Dois Córregos.

Figura 218: Piso da plataforma – 1,00x1,00 metros a 45° e blocos de arremate junto ao leito da linha. Fotos: Autor, 2012.

LEGENDA DE REVESTIMENTOS		
<div> <div>07</div> <div>PISO:</div> </div> <div> <div>01</div> <div>Cimento liso.</div> </div> <div> <div>02</div> <div>Ladrilho hidráulico modelo 01.</div> </div> <div> <div>03</div> <div>Ladrilho hidráulico modelo 02.</div> </div> <div> <div>04</div> <div>Ladrilho hidráulico modelo 03.</div> </div> <div> <div>05</div> <div>Ladrilho hidráulico modelo 03 com faixa de arremate modelo 01.</div> </div> <div> <div>06</div> <div>Ladrilho hidráulico modelo 05 com faixa de arremate modelo 02.</div> </div> <div> <div>07</div> <div>Assoalho de tábuas com encaixe macho e fêmea.</div> </div>	<div> <div>△</div> <div>PAREDE:</div> </div> <div> <div>01</div> <div>Argamassa lisa com pintura.</div> </div> <div> <div>02</div> <div>Barra de azulejos com barra de arremate.</div> </div>	<div> <div>○</div> <div>FORRO:</div> </div> <div> <div>01</div> <div>Tábuas de madeira com tabeira</div> </div> <div> <div>02</div> <div>Madeira treliçado.</div> </div> <div> <div>03</div> <div>Estuque com ornatos de gesso.</div> </div> <div> <div> <div>07</div> <div> <div>01</div> <div>02</div> <div>03</div> </div> <div>Filtro de parede.</div> </div> </div>

Figura 219: Planta da estação com especificações de materiais – parte 01. Desenho: Autor, 2014.

Figura 220 e Figura 221: Sala de despacho de bagagens. Alvenaria com pintura, piso de cimento liso e forro de treliça de madeira. Fotos: Autor, 2012.

Figura 222 e Figura 223: Bar – Alvenaria com azulejos decorados a meia parede, barra de arremate e rodapé com peças vitrificadas, uma parede com pintura e piso de ladrilhos hidráulicos. Fotos: Autor, 2012.

Figura 224 e Figura 225: Cozinha – Alvenaria com azulejos a meia parede, barra de arremate e rodapé; Piso com ladrilhos. Fotos: Autor, 2012.

Figura 226 e Figura 227: Quarto anexo a cozinha – alvenaria com pintura e piso com ladrilhos. Fotos: Autor, 2012.

Figura 228 e Figura 229: Sala de espera – alvenaria com pintura e sem piso; reservado para senhoras – azulejos decorados a meia parede e ladrilhos. É importante dizer que a ausência de piso impossibilitou o acesso e registro do estado atual do toalete de senhoras. Fotos: Autor, 2012.

Figura 230 e Figura 231: Vestíbulo – alvenaria com azulejos, barra de arremate e rodapé; piso de ladrilhos. Fotos: Autor, 2012.

Figura 232 e Figura 233: Bilheteria e sala do chefe – alvenaria com pintura e assoalho perdido no incêndio. Fotos: Autor, 2012.

Figura 234 e Figura 235: Salas de aula – sem piso e teto devido ao incêndio. Notar aparelhamento dos tijolos e estrutura para filtro de parede.

Figura 236 e Figura 237: Salas de aula sem forro e marca de arco fechado por tijolos. Fotos: Secretaria da Cultura do Município de Dois Córregos, 2005 e Autor, 2012.

Figura 238 e Figura 239: Setor de segurança – sem piso e forro devido ao incêndio. Fotos: Autor, 2012.

Figura 240 e Figura 241: Setor de segurança - Detalhe de pintura a seco e estrutura para filtro armada com trilho de trem. Fotos: Autor, 2012.

Figura 242: Setor de segurança - marcas de fechamento de porta e guichês; **Figura 243:** Sanitário masculino. Fotos: Autor, 2012.

Figura 244: Ladrilho Hidráulico modelo 01 – Bar; **Figura 245:** Ladrilho hidráulico modelo 02 - Cozinha e sanitário masculino; **Figura 246:** Ladrilho hidráulico modelo 03- Quarto anexo a cozinha;

Figura 247 e Figura 248: Ladrilhos hidráulicos – centro modelo 04 e faixa de arremate modelo 01 – vestíbulo; **Figura 249 e Figura 250:** Ladrilhos hidráulicos – centro modelo 05 e faixa de arremate modelo 02 – reservado e toalete para senhoras;

No edifício administrativo anexo, de 1928, foi encontrada uma peça de ferro com a gravação “*Blaenavon / December 1880 Steel*”, o que pode comprovar a procedência deste tipo de material utilizado, ao menos neste caso.

Blaenavon é um condado de *Torfaen* – sudeste do país de Gales e patrimônio mundial da UNESCO⁷³ desde 2000 pela sua paisagem industrial, formada pela Usina Siderúrgica *Blaenavon Ironworks*, além de minas de carvão. Possuía a maior produção de ferro e carvão do século XIX.⁷⁴

Figura 251 e Figura 252: Peça metálica de *Blaenavon*. Fotos: Autor, 2012.

A estação de Dois Córregos, em completo estado de abandono, perdeu registros valiosos, principalmente no que tange a composição do edifício e as técnicas construtivas utilizadas, como por exemplo, todos os pisos e estruturas em madeira, consumidos pelo incêndio, bem como as portas e janelas, que aos poucos se extraviaram ou avariaram, restando hoje pequenos resquícios ou apenas os vãos, portanto, essas informações foram levantadas com base nas informações dos relatórios da PLANART e análise de fotos antigas. Não foi possível levantar as medidas de alguns vãos, sem equipamentos adequados, pois se encontram nas salas que perderam os pisos.

⁷³ UNESCO - United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization.

⁷⁴ Whc.unesco.org/em/list/984 – consultado em 12/09/2013.

Foram levantados dez modelos de portas antigas de madeira, oito de janelas com caixilho de madeira, três janelas com caixilho de cimento e dois de guichês, detalhados nas tabelas a seguir.

Tabela de Portas - Estação de Dois Córregos		
Modelo	Descrição	Dimensões
PM 01	Porta de Madeira com bandeira de vidro, duas folhas fixas e duas folhas de abrir decoradas com três almofadas simples em cada folha. *Acesso da rua;	(AxL) 3,47m x 2,15m
PM 02	Porta de Madeira com bandeira de vidro, duas folhas de abrir decoradas com quatro almofadas simples em cada folha. *Acesso lateral para bagagem;	(AxL) 3,55m x 1,39m
PM 03	Porta de Madeira com bandeira de vidro, duas folhas de abrir decoradas com três almofadas simples em cada folha. *Acesso para bagagem pela plataforma;	(AxL) 3,55m x 1,49m
PM 04	Porta de Madeira com bandeira de vidro e escuro, duas folhas de abrir decoradas com três almofadas simples em cada folha. *Abertas para a plataforma;	(AxL) 3,55m x 1,33m
PM 05	Porta de Madeira com bandeira de vidro, duas folhas de abrir decoradas com três almofadas simples em cada folha. *Acesso do bar para cozinha; da cozinha para quarto anexo; do reservado para o toalete de senhoras;	(AxL) 3,25m x 1,22m
PM 06	Porta de Madeira com bandeira de vidro e duas folhas de abrir. *Acesso da sala de espera para o reservado;	(AxL) 3,32m x 1,39m
PM 07	Porta de Madeira com bandeira de vidro e duas folhas de abrir. *Entre as salas de aula;	(AxL) 3,27m x 1,30m
PM 08	Porta de Madeira com bandeira de madeira, duas partes fixas laterais com vidro e uma folha de abrir. *Entre as salas de segurança;	(AxL) 3,27m x 1,00m

PM 09	Porta de Madeira com bandeira, duas folhas de abrir decorada com quatro almofadas por folha. *Acesso ao depósito – vão fechado com tijolos;	(AxL) 3,88m x 1,16m
PM 10	Porta de Madeira sem bandeira, uma folha de abrir decorada com duas almofadas de madeira. *Nas cabines individuais do sanitário masculino;	(AxL) 2,10m x 0.86m

Tabela 5: Detalhamento de portas da estação de Dois Córregos Fonte: Elaborada pelo autor a partir de dados obtidos por levantamento em campo, análise de imagens e relatório de obras da empresa PLANART.

Quadro de Janelas – Estação de Dois Córregos		
Modelo	Descrição	Dimensões
JM 01	Janela de Madeira com bandeira de vidro e escuro, uma folha com três partes em vidro. * Utilizada em composição na fachada principal com JM02 – Bagagem, reservado e toalete para senhoras, sala do chefe e sala do setor de segurança 01;	(AxL) 2,60m x 0,75m
JM 02	Janela de Madeira com bandeira de vidro e escuro, duas folhas de abrir com três partes de vidro em cada folha. * Utilizada em composição na fachada principal; * Sala de segurança 02 aberta para a plataforma e Bagagem aberta para a fachada lateral;	(AxL) 2,60m x 1,60m
JM 03	Janela de Madeira com bandeira de vidro e escuro, uma folha com três partes com vidro. * Aberta para a plataforma no bar e salas de aula;	(AxL) 2,60m x 1,60m
JM 04	Janela de madeira com bandeira de vidro e escuro, duas folhas de abrir com três partes em vidro em cada folha. * Aberta para a fachada principal na Cozinha e Quarto anexo; * Aberta para plataforma na sala de espera e do chefe;	(AxL) 2,60m x 1,28m
JM 05	Janela de Madeira com bandeira com duas partes de vidro e escuro, duas folhas de abrir com três partes em vidro. * Aberta para a fachada principal, ao lado da entrada, no corpo prolongado – saguão e bilheteria;	(AxL) 2,75m x 1,00m
JM 06	Janela de Madeira com bandeira com oito divisórias para vidro e escuro, duas folhas de abrir com oito partes para vidro em cada folha. * Utilizadas no depósito;	(AxL) 2,75m x 1,00m

JM 07	Janela de Madeira adaptada com bandeira de vidro e escuro, duas folhas de abrir com duas almofadas em cada folha. * Para a fachada principal, na sala de segurança 02 – posterior, quebra a simetria da fachada;	(AxL) 2,60m x 1,22m
JM 08	Janela de Madeira adaptada com bandeira de vidro, tipo guilhotina com nove partes para vidro em cada peça para a fachada principal e duas folhas de abrir tipo veneziana na parte interna. *Abertas para a fachada principal, nas salas de aula;	(AxL) 2,60m x 1,28m
JC 01	Janela com caixilho de cimento. * Todas as janelas com caixilho de cimento estão no sanitário masculino.	(AxL) 0,60m x 0,60m
JC 02	Janela com caixilho de cimento.	(AxL) 1,80m x 0,60m
JC 03	Janela com caixilho de cimento. *Aberto vão de porta no local.	(AxL) 1,40m x 0,60m
GM 01	Guichê de Madeira com escuro e verga em arco pleno. *Da bilheteria para a fachada lateral;	(AxL) 0,85m x 0,90m
GM 02	Guichê de Madeira com escuro e grade de ferro. *Na bilheteria – três abertos para o vestibulo (bilhetes, frete e telegramas) e um aberto para a plataforma;	(AxL) 0,85m x 0,90m

Tabela 6: Detalhamento de janelas da estação de Dois Córregos. Fonte: Elaborada pelo autor a partir de dados obtidos por levantamento em campo, análise de imagens e relatório de obras da empresa PLANART.

A composição de fachadas quanto a distribuição das envasaduras segue o mesmo preceito das estações medianas.

Na fachada voltada à cidade distribuem-se as grandes janelas, repetindo-se em ambos os lados a partir da entrada. As portas abrem-se para a plataforma, porém, em Dois Córregos, devido a sua proporção e quantidade de salas, algumas salas não tem acesso pela plataforma, como a bilheteria e última sala de segurança, e sim pelas salas adjacentes. Além disso, a composição da fachada voltada aos trilhos também apresenta algumas janelas – esta é a única estação, dentre as estudadas, que apresenta esta característica.

No depósito existe um vão de porta aberto posteriormente, mas fechado novamente com tijolos.

Na lateral esquerda, para quem olha de frente, do sanitário masculino, uma das janelas foi transformada em porta, pois a entrada original encontra-se fechada por tijolos, e a sua frente, existe uma divisória em “L”, protegendo a visão, em granilite e alvenaria.

As janelas utilizadas nas salas de aula, voltadas à cidade, são, segundo o relatório da PLANART, uma adaptação posterior. Originalmente, compondo a harmonia da fachada, existia o mesmo modelo empregado na cozinha e quarto anexo.

Figura 253: Planta da estação com indicação de portas, janelas e gradis de acordo com as tabelas 05 e 06.
Desenho: Autor, 2014.

Figura 254 e Figura 255: Porta de madeira – PM01. Desenho: Autor, 2014; Foto: Secretaria da Cultura do Município de Dois Córregos, 2005.

Figura 256, Figura 257 e Figura 258: Portas de madeira modelos PM02, PM03 e PM04, respectivamente. Desenhos: Autor, 2014.

Figura 259 e Figura 260: Portas de madeira modelos PM05 e PM09, respectivamente. Desenhos: Autor, 2014.

Figura 261 e Figura 262: Vãos com caixilhos extraviados. Fotos: Autor, 2012.

Figura 263 e Figura 264: Portas de madeira modelos PM08 e PM10, respectivamente. Desenhos: Autor, 2014.

Figura 265: Composição na fachada principal com janelas de madeira modelos JM01 e JM02. Desenho: Autor, 2014.

Figura 266: Janela de madeira JM03; **Figura 267:** Janela de madeira JM04 - vista interna e externa.
Desenhos: Autor, 2014.

Figura 268: Composição da fachada principal com duas janelas modelo JM05. Desenho: Autor, 2014.

Figura 269: Janela de madeira modelo JM06; **Figura 270:** Composição da fachada principal com duas janelas modelo JM08. Desenhos: Autor, 2014.

Seguindo a linha, entre Torrinha e Dois Córregos, existia o posto telegráfico de Tabuleiro⁷⁵, construído em 1927, e a estação de Ventania⁷⁶, de 1928, ainda como Ramal de Jaú.

Figura 271: Estação de Tabuleiro em 1986; **Figura 272:** Estação de Ventania em 1986. Foto: Carlos Campanhã, 1986.

⁷⁵ *Relatório da Assembleia Geral de Acionistas* – 09 de junho de 1928/ pp. 15.

⁷⁶ *Relatório da Assembleia Geral de Acionistas* – 25 de junho de 1929 / pp. 85.

Figura 273: Implantação - Estação de Dois Córregos. Desenho: Autor, 2013.

Figura 274: Planta da estação de Dois Córregos onde 01-Anexo administrativo; 02-Setor de segurança; 03-Salas de Aula; 04-Sala do Chefe; 05-Bilheteria; 06-Vestíbulo; 07-Sala de Espera; 08-Reservado; 09-Toalete de senhoras; 10-Bar; 11-Cozinha; 12-Quarto anexo; 13-Bagagem; 14-Acesso lateral; 15-Sanitário Masculino; 16-Depósito; 17-Plataformas. Desenho: Autor, 2013.

Figura 275: Planta da estação de Dois Córregos com especificações de revestimentos e caixilhos. Desenho: Autor, 2013.

Figura 276: Intervenções propostas pelo Município para transformá-lo em museu. Desenho: Autor, 2013.

Figura 277

Figura 278

Figura 279

Figura 277: Fachada principal - estação de Dois Córregos; Figura 278: Fachada da plataforma; Figura 279: Fachada lateral - Acesso ao bar. Desenho: Autor, 2013.

2.4. Jaú

Figura 280: Localização do Município no Estado de São Paulo. Fonte: Rafael Lorenzeto de Abreu, 2006.

No final do século XIX, Jaú era um dos principais centros produtores de café do Estado de São Paulo. De acordo com os relatórios da Companhia Paulista, foi o Município que liderou os embarques de café, para o Porto de Santos, no litoral Paulista, desde 1895, gerando para a companhia ferroviária maior receita de carga, dentre os principais municípios produtores.

Segundo da tabela de procedência do movimento de café transportado até Jundiaí pela C.P, em seu relatório do ano exercício de 1907, o Município de Jaú era o mais rico e o maior produtor de café da zona servida pela Paulista. Sua estação ocupava o primeiro lugar em movimento dentre todas as estações da Companhia, embarcando aproximadamente 572 mil sacas de café, quantidade muito superior ao Município de Araraquara, que aparece em segundo lugar com aproximadamente 128 mil sacas. Estes números transformaram a cidade no maior centro produtor e exportador de café do país.⁷⁷

A primeira estação de Jaú, ponta de linha do ramal, foi construída pela Estrada de Ferro Rio-Clarense, em 1887. Após a aquisição pela Companhia Paulista de Estradas de

⁷⁷ *Relatório da Assembleia Geral de Acionistas / Contabilidade* – 30 de junho de 1908 / pp. 34.

Ferro, o prédio original é substituído por um novo, em 1912, sem que houvesse mudança de local.⁷⁸ O engenheiro Alberto de Mendonça Moreira assinava como chefe o relatório de Linha, Edifícios e Construções nesta data.

Em junho de 1939, com o início das obras de alargamento, eletrificação e mudanças de traçado para a formação do tronco oeste, a estação foi ligada à antiga estação de Jaú-Dourado, inaugurada em 1913 pela Estrada de Ferro do Dourado, permitindo que os passageiros e cargas das duas ferrovias pudessem fazer a baldeação diretamente nas estações.

A estação antiga de Jaú permaneceu como ponta do ramal até sua desativação, em novembro de 1941, com a conclusão das melhorias do trecho Itirapina – Pederneiras, quando a cidade passa a fazer parte do tronco oeste, e uma nova estação é inaugurada, em outro ponto da cidade, com o estilo arquitetônico tradicionalmente usado pela Cia. Paulista.⁷⁹ No relatório da C.P, neste ano de exercício, João Batista Garcez assinava como engenheiro civil chefe.

Figura 281: Estação de 1887 construída pela Companhia Rio-Clarense. Foto: Secretaria da Cultura do Município de Jaú.

⁷⁸ *Relatório da Assembleia Geral de Acionistas / Linha, Edifícios e Construções* – 30 de junho de 1913 / pp. 70.

⁷⁹ *Relatório da Assembleia Geral de Acionistas* – 23 de abril de 1942 / pp. 09.

Figura 282: Primeira estação construída pela Companhia Paulista em 1912 - "Jaú-Velha". Foto: Secretaria da Cultura do Município de Jaú.

Figura 283: Estação da Companhia Douradense de 1913 - "Jaú-Dourado". Foto: Secretaria da Cultura do Município de Jaú.

Figura 284: Segunda estação construída pela Companhia Paulista em 1941 - "Jaú-Nova" - ainda existente. Foto: Secretaria da Cultura do Município de Jaú.

Esta nova estação, seguindo a linha das demais estudadas, situa-se no limite da malha urbana, em local de destaque, com a linha separando a cidade da área rural.

Após a construção da nova estação, servindo a um novo traçado, o antigo edifício permaneceu desativado até 1957, ano em que passou a ser utilizado apenas como estação terminal do ramal de Jaú-Dourado, com a demolição da velha estação da Douradense, no mesmo ano, pela Cia. Paulista, que havia adquirido a Estrada de Ferro do Dourado, em 1949.

No período compreendido entre 1941 e 1957, em que Jaú mantinha as três estações, “Jaú-Nova”, “Jaú-Velha”, já desativada, e Jaú-Dourado, foi estabelecida uma ligação entre elas para facilitar a movimentação de trens entre uma estação e outra. A linha com bitola de 1,00 metro passava pela estação de Jaú-Dourado, que localizava-se entre as atuais Rua Saldanha Marinho, Rua Doutor João Leite, Avenida das Nações e Rua Floreano Peixoto, seguia, aproximadamente, pela atual Avenida das Nações, até a Jaú-Velha, à Rua Humaitá, de frente para a Rua Edgar Ferraz, cerca de 500 metros à frente, e, a partir daí, aproveitando um pequeno pedaço da antiga linha de bitola estreita, do extinto ramal de Jaú, seguia pela atual Avenida Zezinho Magalhães, passando por dois armazéns ferroviários, a Algodoeira – hoje reformada e utilizada como espaço de eventos, e um segundo demolido. Logo que passava à frente da casa do Conde de Pinhal – sede da antiga Fazenda Maria Luiza, de propriedade dos Arruda Botelho – desviava-se para a esquerda (por um desvio construído em 1941 para esse fim) e alcançava a estação nova, a cerca de 500 metros naquela direção.

A antiga estação contava com uma esplanada com girador e dois grandes armazéns, um na esquina formada pelas Ruas Humaitá e Tenente Lopes, e o segundo contíguo à estação, de frente para a atual Rua Major Prado, seguindo o tipo utilizado para os armazéns à época, além de sanitário masculino e outros diversos armazéns particulares, como do Cotonifício e da Fazenda Maria Luiza.

Figura 285: Trajeto aproximado entre as três estações - Saindo de Jaú-Dourado, passando por Jaú-Velha até a Jaú-Nova. Fonte: Google Earth, 2010.

Figura 286: Algodoeira – reformada para um espaço de eventos. Foto: Google Earth / Street View. **Figura 287:** Cotonifício. Foto: Secretaria da Cultura do Município de Jaú.

Figura 288: Sede da Fazenda Maria Luiza. Foto: Secretaria da Cultura do Município de Jaú.

Figura 289: Esplanada da estação da Rua Humaitá - "Jaú-Velha" - em 1939. 01-Estação; 02-Armazéns; 03-Armazém da rua Humaitá x rua Tenente Lopes; 04-Girador. Foto: Secretaria da Cultura do Município de Jaú.

Em 1973, nove anos depois da desativação do ramal de Jaú-Dourado, a estação de “Jaú - velha” se perdeu, tendo sua demolição justificada pelo “progresso”. Em seu lugar foi construída a estação rodoviária da cidade, com o projeto assinado por Vilanova Artigas. A última estação, construída pela Paulista devido à retificação do traçado, existe até hoje e foi se deteriorando a partir do final da década de 1980, com o início das desativações.

Mais tarde, foi reformada, com algumas poucas modificações, por iniciativa da Municipalidade, para abrigar uma escola de música.

Figura 290 e Figura 291: Demolição da estação para construção da nova rodoviária. Fotos: Secretaria da Cultura do Município de Jaú.

Fazem parte dos remanescentes ferroviário do município o grande armazém situado à Rua Humaitá, hoje abandonado, resquícios de um silo para abastecimento de vagões graneleiros, acima dos trilhos, uma cabine de controle de tráfego, também fechada e abandonada, sanitário masculino construídos na plataforma, bem como uma central de forças, construída na ocasião da eletrificação, também na plataforma – não foi possível afirmar sua data de construção. Estes dois edifícios também veem sendo utilizados pela a nova escola de música. Por fim, ao lado direito do corpo principal, acima de um talude contido por muro de arrimo de alvenaria de tijolos, assentam-se uma série de residências para os funcionários da estação, todas ocupadas de forma irregular com uma série de modificações.

Figura 292: Complexo de Jaú onde 01-Estação, 02-Central de Forças, 03-Sanitário Masculino, 04-Cabine de Controle de Tráfego, 05-Colônia ferroviária, 06-Silo de abastecimento. Fonte: Google Earth.

Figura 293: Fachada atual da estação. **Figura 294:** Central de forças. Fotos: Autor, 2012.

Figura 295: Sanitário masculino; **Figura 296:** Cabine de controle de tráfego. Foto: Autor, 2012.

Figura 297: Casa da colônia de ferroviários; **Figura 298:** Resquícios do silo de abastecimento. Fotos: Autor, 2012.

Figura 299 e Figura 300: Armazém na esquina da Rua Humaitá com Rua Tenente Lopes – próximo ao local onde encontrava-se a estação de 1912.

Entre as estações de Dois Córregos e Jaú estão as estações de Lacerda Franco e Baranhão, também de 1941.⁸⁰

O conjunto da estação e sua gare ao fundo de uma grande praça no alto de uma colina

⁸⁰ *Relatório da Assembleia Geral de Acionistas* – 23 de abril de 1941 / pp. 70.

apresenta certa monumentalidade, destacando-se na paisagem de Jaú.

Hoje, a estação encontra-se bem conservada, porém o processo de adaptação para o novo uso resultou em algumas modificações que até certo ponto podem comprometer a integridade deste edifício, como pintura sem que houvesse análise estratigráfica – utilizando tipos de tintas inapropriados – e a construção de um restaurante, contíguo à estação e avançando pela plataforma, que compromete a leitura do conjunto.

A estação de Jaú segue as configurações das estações de *grande porte* no que diz respeito a volumetria, implantação, composição e organização de planta e fachada, funcionalidade, simetria, materiais, técnicas, entre outros, ainda mais evidentes, pois não sofreu grandes adaptações, como em Dois Córregos com as obras de 1928, apenas a pequena reforma para abrigar a atual escola de música.

A entrada continua no centro do edifício, tripartido, com o centro prolongado em altura e a frente, com coroamento semicircular e com relógio, como em Dois Córregos, variando apenas a linguagem da ornamentação.

Esta entrada principal, como de praxe, é protegida por uma estrutura em serralheria artística, apoiada em duas mãos-francesas, bastante ornamentadas, engastadas à fachada da estação e cobertas por placas de vidro. Leva ao vestíbulo que faz acesso direto à plataforma. A partir daí, a direita de quem de frente olha, está a bilheteria com a sala do chefe e o bar; à esquerda, a sala de espera, reservado e toalete para senhoras e sala de despacho de bagagens.

Nesta estação, a organização de planta segue o padrão original, com a sala para bagagens e bar nas extremidades opostas, com acesso também pelas laterais cobertas.

O porão alto possui três gateiras, à direita da entrada principal, com 0,40 metros de largura por 0,20 metros de altura, elevando o edifício aproximadamente 0,80 metros, com pequena escadaria para acesso, com aproximadamente cinco espelhos de 0,16 metros.

As coberturas, tanto do bloco principal, como da gare e coberturas laterais possuem as mesmas soluções e características das estações de *grande porte*.

A platibanda segue protegendo o telhado, bastante ornamentada com frisos e cornijas. A composição de ornatos na fachada principal é realizada com frisos, molduras de envasaduras, medalhões com iniciais da Companhia e folhas de acanto.

A distribuição de caixilharia segue a mesma, com portas nas fachadas laterais e da plataforma e janelas para a fachada principal voltada para a cidade.

Figura 301 e Figura 302: Restaurante construído acostado a central de forças, avançando pela plataforma. Fotos: Autor, 2012.

Figura 303: Entrada principal central; **Figura 304:** Prolongamento do corpo central. Fotos: Autor, 2012.

Figura 305 e Figura 306: Coroamento e marquise de proteção da entrada principal. Fotos: Autor, 2012.

Figura 307 e Figura 308: Coberturas laterais – à esquerda de acesso a plataforma e sala de despacho de bagagem; direita, servindo ao bar. Fotos: Autor, 2012.

Figura 309 e Figura 310: Gare. Fotos: Autor, 2012.

Figura 311: Fachada principal simétrica e tripartida com volume central prolongado. **Figura 312:** Gateiras de ventilação. Fotos: Autor, 2012.

O fechamento da parte fronteira da estação, a partir das laterais, é feito por um muro de alvenaria revestida, solução sempre empregada, e um muro de arrimo, também de alvenaria, recobrindo o talude junto à área de residências da colônia.

Figura 313: Muro de fecho da parte frontal da estação; **Figura 314:** Muro junto ao talude da colônia. Fotos: Autor, 2012.

Nesta estação encontramos maior número e modelos de portões e gradis de ferro, em sua grande maioria, também em serralheria artística, que serão detalhados na tabela a seguir.

Gradis e Portões – Estação de Jaú		
Modelo	Descrição	Dimensões
PP 01	Portão pantográfico de ferro com duas folhas, verga em arco abatido com gradil fixo em serralheria artística com altura de 1,00 metros, na entrada principal.	(AxL) 3,00m x 3,10m

PF 01	Portão de ferro em serralheria artística com duas folhas fixas e duas folhas de abrir com 0,70 metros cada, no saguão, de acesso à plataforma.	(AxL) 2,25m x 2,80m
PF 02	Portão de ferro de linhas mais simplificadas com duas folhas de abrir, de acesso lateral esquerda – sala de bagagens.	(AxL) 1,80m x 1,60m
PF 03	Portão de ferro de linhas mais simplificadas com duas folhas de abrir, junto a lateral esquerda.	(AxL) 1,00m x 1,50m
PF 04	Portão de ferro em serralheria artística com duas folhas de abrir, na lateral esquerda de acesso a plataforma.	(AxL) 1,70m x 1,50m
GF 01	Gradil de ferro com linhas simplificadas junto ao PF 03, na lateral esquerda.	(AxL) 1,00m x 2,50m
GF 02	Gradil de ferro com linhas simplificadas fechando a lateral esquerda.	(AxL) 1,40m x 6,90m
GF 03	Gradil de ferro em serralheria artística junto ao PF 04.	(AxL) 1,70m x 5,20m
GF 04	Gradil de ferro com linhas simplificadas fechando a lateral direita.	(AxL) 1,00m x 4,90m
GL 01	Divisória de latão de frente aos guichês no saguão de entrada. *A divisórias em latão existente possui modelo diferente das duas apresentadas no relatório. ⁸¹	(AxL) 0,80m x 0,80m

Tabela 7: Detalhamento de gradis e portões de ferro da estação de Jaú. Fonte: Elaborada pelo autor a partir de dados obtidos por levantamento em campo, análise de imagens e relatório de obras da empresa PLANART.

Figura 315: Planta da estação com indicações de portões e gradis de acordo com tabela 07. Desenho: Autor, 2014.

⁸¹ PLANART – Planejamento e Arquitetura Ltda. *Relatório técnico para as obras de recuperação da estação de Jaú – volume um*. Coordenação de Nestor Goulard Reis Filho. São Paulo, 1978.

Figura 316 e Figura 317: Portão Pantográfico – PP01. Fotos: Autor, 2012.

Figura 318: Portão de ferro de acesso à plataforma - PF01. Foto: Autor, 2012.

Figura 319: Portão de ferro no acesso lateral - PF02. Figura 320: Portão de ferro PF03 e gradil de ferro GF01. Fotos: Autor, 2012.

Figura 321: Gradil de ferro – GF02; **Figura 322:** Gradil de ferro – GF03 e portão de ferro – PF04; Fotos: Autor, 2012.

Figura 323 e Figura 324: Gradil de frente a bilheteria – GL01 – original, de acordo com relatório da PLANART e existente, após reforma, respectivamente. Fotos: Autor, 2012.

O passeio envoltório a estação era pavimentado⁸² com ladrilhos de cimento, porém, hoje, este revestimento resta apenas após o término do bloco da estação, sendo substituído por cimento estampado com formato sextavado e a inicial do Município.

A fachada externa, foi pintada com cor bastante diversa daquela observada em fotos

⁸² PLANART – Planejamento e Arquitetura Ltda. *Relatório técnico para as obras de recuperação da estação de Jaú – volume um*. Coordenação de Nestor Goulard Reis Filho. São Paulo, 1978.

antigas, anteriores a reforma, e a barra de chapisco simples junto ao chão possui 0,25 metros.

Figura 325: Barra de chapisco; **Figura 326:** Passeio envoltório. Fotos: Autor, 2012.

Quanto a revestimentos internos, seguia-se o mesmo raciocínio das demais estações, porém com algumas modificações de materiais, como por exemplo o uso do granilite a azulejos ou ladrilhos. Todavia, trata-se de material mais resistente ao fluxo intenso e ao contato com água, mas não foi possível encontrar a razão para troca de materiais. Este material aparece em barrado a meia parede, com 1,50 metros, nas fachadas laterais, da plataforma e no vestíbulo, com pintura acima, e em composições nos pisos do vestíbulo e do bar, bem como seu balcão.

As salas do chefe e bilheteria, sala de espera e bagagem possuem as paredes com pintura, também com duas cores, porém, com cores e tipo de tinta alterados com a reforma – barrado com tinta a óleo abaixo e tinta látex acima.

Peças vitrificadas a meia parede foram utilizadas no bar, à 1,55 metros, no reservado e toalete de senhoras, à 1,50, porém nestes ambientes as peças foram cobertas por pintura.

O sanitário masculino segue a solução comum, com azulejos brancos assentados com juntas desconstruídas, barra de arremate e rodapé, a 1,50 metros do chão e piso com cerâmicas sextavadas vermelhas.

Para pisos, a bagagem, sempre com cimento queimado a colher, assim como a sala de

espera, reservado e toalete para senhoras, sempre com composições de ladrilhos hidráulicos e salas do chefe e bilheteria com assoalho de madeira com barrotes. O sanitário masculino possui cerâmicas sextavadas vermelhas.

Na sala do chefe encontramos estrutura para filtro de parede com piso de ladrilhos e suporte de mármore.

Outra característica diferenciada trata-se da presença de forro tipo estuque com ornamentação no vestíbulo, bem como ornatos na verga de sua passagem para a plataforma, além de forro de treliças de madeira no sanitário masculino.

Figura 327: Planta da estação com especificações de revestimentos. Desenho: Autor, 2014.

Figura 328: Revestimento externo da cabine de controle de tráfego – notar aparelhamento em losango.⁸³ **Figura 329:** Piso da plataforma. Fotos: Autor, 2012.

⁸³ SEGURADO, *Op. cit.*, p. 77-78.

Figura 330 e Figura 331: Fachadas lateral e da plataforma com granilite a meia parede. Fotos: Autor, 2010.

Figura 332 e Figura 333: Vestíbulo – Uso de granilite em barra a meia parede e piso. Fotos: Autor, 2012.

Figura 334: Paginação de piso no vestibulo. Desenho: Autor, 2012.

Figura 335 e Figura 336: Bar – Alvenaria com peças vitrificadas a meia parede e piso com composição de granilite. Fotos: Autor, 2012.

Figura 337: Bar - Paginação de piso; **Figura 338:** Bar – balcão em granilite. Fotos: Autor, 2012.

Figura 339 e Figura 340: Sala de despacho de bagagens – Alvenaria com pintura e piso com placas de cimento queimado a colher.

Figura 341 e Figura 342: Sala de espera – alvenaria com pintura e piso com ladrilhos. Fotos: Autor, 2012;

Figura 343 e Figura 344: Reservado e toailete de senhoras – peças vitrificadas a meia parede e piso com ladrilhos. Notar pintura sobre as peças vitrificadas. Fotos: Autor, 2012.

Figura 345: Bilheteria e sala do chefe – Alvenaria com pintura e assoalho de madeira; **Figura 346:** Estrutura para filtro de parede. Fotos: Autor, 2012.

Figura 347: Sanitário Masculino - Azulejos a meia parede e cerâmicas sextavadas. **Figura 348:** Forro de estuque do vestibulo. Fotos: Autor, 2012.

Figura 349 e Figura 350: Ornatos em gesso na verga da passagem entre vestibulo e plataforma e entre bilheteria e sala do chefe. Fotos: Autor, 2012.

A estação de Jaú, apesar de algumas pequenas alterações, principalmente no que se refere a pintura e diversidade de cores, se mantém em bom estado de conservação e inalterada em diversos aspectos, o que facilitou a análise de sua caixilharia.

Foram levantados cinco modelos de portas antigas de madeira, que apesar dos maus tratos do tempo, estão, quase em sua totalidade, em seus lugares originais. Já as janelas, existem dois modelos com caixilhos de madeira, três de ferro e um guichê, que serão detalhados nas tabelas a seguir.

Tabela de Portas - Estação de Jaú		
Modelo	Descrição	Dimensões
PM 01	Porta de Madeira com bandeira com oito partes para vidro, duas folhas de abrir com abertura de vidro e almofadas e escuro de abrir decorado com almofadas. Na plataforma e lateral do bar.	(AxL) 3,70m x 1,45m
PM 02	Porta de Madeira com bandeira com oito partes para vidro, duas folhas de abrir com abertura de vidro e guichês, escuro decorado com almofadas. Na lateral da sala de despacho de bagagem.	(AxL) 3,70m x 1,60m
PM 03	Porta de Madeira sem bandeira, uma folha de abrir decorada com almofadas. Acesso da sala de espera ao reservado - retirada, e do reservado para toalete – substituída por porta de uma folha lisa.	(AxL) 2,20m x 1,00m
PM 04	Porta de Madeira com bandeira com oito partes para vidro, duas folhas de abrir com abertura de vidro e almofadas e escuro de abrir decorado com almofadas. Na sala de despacho de bagagem.	(AxL) 3,70m x 1,60m
PM 05	Porta de Madeira sem bandeira, uma folha de abrir decorada com almofadas. Fechando as áreas reservadas do sanitário Masculino. Peças originais substituídas.	(AxL) 2,00m x 0,82m

Tabela 8: Detalhamento de portas da estação de Jaú. Fonte: Elaborada pelo autor a partir de dados obtidos por levantamento em campo, análise de imagens e relatório de obras da empresa PLANART.

Quadro de Janelas - Estação de Jaú		
Modelo	Descrição	Dimensões
JM 01	Janela de Madeira com bandeira com oito partes de vidro, duas folhas de abrir com dez partes de vidro, escuro pantográfico com quatro folhas decoradas com almofadas. *Na fachada principal, em suas laterais recuadas – Bar, sala do chefe e bagagem.	(AxL) 2,60m x 1,70m

JM 02	Janela de Madeira com bandeira de vidro e verga em arco pleno, duas folhas fixas e duas de abrir com quatro partes para vidro, escuro com quatro folhas de abrir decoradas com almofadas. Na fachada principal, em seu corpo central prolongado – Reservado para senhoras e bilheteria.	(AxL) 3,20m x 2,00m
JF 01	Janela com caixilho fixo de ferro - sete colunas e três linhas para vidro, no saguão acima do portão pantográfico. *Não foi possível levantar medidas devido à altura.	(AxL) -
JF 02	Janela com caixilho fixo de ferro e ventilação. No sanitário masculino.	(AxL) 1,05m x 1,04m
JF 03	Janela com caixilho fixo de ferro e ventilação. No sanitário masculino.	(AxL) 1,05m x 1,08m
GM 01	Guichê com caixilharia de madeira, bandeira com oito partes para vidros coloridos, quatro partes fixas com vidro, três aberturas para guichês com grades de ferro e base de mármore. Na bilheteria para o saguão.	(AxL) 2,70m x 4,05m

Tabela 9: Detalhamento de janelas da estação de Jaú. Fonte: Elaborada pelo autor a partir de dados obtidos por levantamento em campo, análise de imagens e relatório de obras da empresa PLANART.

Figura 351: Planta da estação com indicações de portas e janelas de acordo com tabelas 09 e 10. Desenho: Autor, 2012.

Figura 352: Porta de madeira – PM01; **Figura 353:** Portas de madeira – PM02 e PM04, respectivamente. Fotos: Autor, 2012.

Figura 354: Janela de madeira – JM01; **Figura 355:** Janela de madeira – JM02; Fotos: Autor, 2012.

Figura 356: Janela com caixilho fixo de ferro – JF01; **Figura 357:** Janela com caixilho de ferro – JF02. Fotos: Autor, 2012.

Figura 358: Janela com caixilho de ferro – JF03; **Figura 359:** Portão adaptado para fechamento do sanitário masculino. Fotos: Autor, 2012.

Figura 360 e Figura 361: Guichê de madeira (GM01) – visto da bilheteria e do vestibulo. Fotos: Autor, 2012.

Figura 363: Planta da estação de Jaú com especificações de revestimentos e caixilhos. Desenho: Autor, 2013.

2.5. Pederneiras

Figura 364: Localização do Município no Estado de São Paulo. Fonte: Rafael Lorenzeto de Abreu, 2006.

A estrada de ferro foi um importante fator de desenvolvimento para a cidade de Pederneiras, assim como para os demais Municípios por quais passou.

Os trilhos chegam a Pederneiras em 1903, com o prolongamento do ramal de Agudos, que então saía de Dois Córregos.⁸⁴ Neste período assinava como Chefe de Linha o engenheiro Alberto de Mendonça Moreira.

Neste mesmo ano, foi construída uma ponte metálica para atravessar o Rio Tietê, servindo ao traçado do ramal de Agudos, da qual todas as informações – localização, cálculo estrutural, materiais, construção, entre outras – encontram-se no relatório deste ano de exercício.⁸⁵

Figura 365: Ponte metálica de 1903 sobre o Rio Tietê - atendendo ao traçado do Ramal de Agudos. Foto: Secretaria da Cultura do Município de Jaú.

⁸⁴ *Relatório da Assembleia Geral de Acionistas / I - Extensão em Tráfego* – 30 de junho de 1904 / pp. 02.

⁸⁵ *Relatório da Assembleia Geral de Acionistas / Construção* – 30 de junho de 1904 / pp. 153 a 177.

A princípio, a estação era constituída apenas de duas plataformas abrigadas sob cobertura de estrutura de ferro – elevada anos mais tarde para abrigar a instalação dos condutores e o pantógrafo das locomotivas elétricas – e um pequeno edifício localizado no lado superior dos trilhos, muito semelhante aos postos telegráficos intermediários construídos posteriormente no ramal de Jaú, e atendia prioritariamente ao transporte de carga.

Com as propostas de modificações para atender a novas funções, em 1911, as estações que não se prestavam a estas adaptações tiveram projetos para a reconstrução de seus edifícios, como Pederneiras e Dois Córregos. No relatório deste mesmo ano consta, ainda, a construção de um depósito de locomotivas na cidade.⁸⁶

O novo edifício foi concluído e inaugurado em 1º de outubro de 1913, uma “*construção moderna e uma das mais elegantes da Companhia*”,⁸⁷ com o mesmo engenheiro responsável.

Em 1924, foi construída a casa do chefe⁸⁸ e em 1929⁸⁹ foi realizada uma remodelação completa de sua esplanada, incluindo linhas para um armazém regulador-⁹⁰, novo pátio de tração, construção de bebedouro para gado em viagem e a construção de um novo armazém junto a estação⁹¹.

Em 1939, com as obras de melhoramento da linha, construiu-se uma nova ponte, em cimento armado, sobre o Rio Tietê, para servir o traçado no novo trecho que ligava Jaú a

⁸⁶ *Relatório da Assembleia Geral de Acionistas* – 30 de junho de 1912 / pp. 88.

⁸⁷ PÉREZ, *op.cit.*, 1918 / pp. 220.

⁸⁸ *Relatório da Assembleia Geral de Acionistas* – 30 de junho de 1925 / pp. 165.

⁸⁹ *Relatório da Assembleia Geral de Acionistas* – 12 de junho de 1930 / pp. 226.

⁹⁰ Não existem resquícios deste armazém na cidade e não se pode localizar informações sobre a sua construção, porém foi encontrado no acervo do Museu da Companhia em Jundiá o projeto deste armazém, de 15 de outubro de 1926, do Escritório Técnico de Linha, assinado por Carlos de Oliveira, conforme figuras 367 a 369.

⁹¹ Pode-se dizer que, com grande probabilidade, este é o armazém que permanece no local.

Pederneiras⁹². Em 1941, completa-se o tronco oeste da Paulista, e Pederneiras, décima sexta parada desta linha a partir de Itirapina, passa a ser estação ponta do ramal de Agudos em direção a Piratininga.

Com a conclusão das obras, entre Jaú e Pederneiras, foram construídas, em 1941, as estações de Ave Maria e Ayrosa Galvão.⁹³

Figura 366: Estação de 1913. Foto: Secretaria da Cultura do Município de Pederneiras.

Figura 367, Figura 368 e Figura 369: Projeto para o armazém regulador de Pederneiras de 15 de outubro de 1926, assinado por Carlos de Oliveira. Acervo do Museu da Companhia Paulista em Jundiaí – Foto: Autor, 2013.

⁹² *Relatório da Assembleia Geral de Acionistas* – 03 de junho de 1940 / pp. 304.

⁹³ *Relatório da Assembleia Geral de Acionistas* – 23 de abril de 1941 / pp. 70.

Figura 370: Ponte de 1939 sobre o rio Tietê, atendendo o traçado do tronco oeste. Foto: Secretaria de Cultura do Município de Jaú.

Figura 371: Ruínas do armazém da estação de Ave Maria – sem data. **Figura 372:** Estação de Ayrosa Galvão – sem data. Fotos: Secretaria da Cultura do Município de Jaú.

Figura 373: Estação de Ayrosa Galvão. Foto: Ralph M. Giesbrecht, 1999; **Figura 374:** Estação de Ayrosa Galvão. Foto: Ricardo Bagsato, 2007.

O novo edifício ocupa uma posição relevantemente destacada no conjunto da cidade, assentada em um ponto alto, a cerca de um quilometro da área central, com uma pequena praça à frente. A linha férrea, como nos demais casos, funciona como limite entre a zona urbana e rural. Chega-se a ela por uma rua que se liga diretamente ao centro.

A cidade apresentava, nos anos áureos da ferrovia, um verdadeiro complexo que, além do edifício da estação e sanitário masculino, reformados pela prefeitura, contava com reservatório para fornecimento de água para as locomotivas a vapor e para o consumo da estação, hoje inexistente, uma casa para o chefe contígua à estação, demolida pela prefeitura, em 2010, sem qualquer justificativa, para dar lugar a uma praça, armazém com ramal ferroviário para cargas próximo à estação, também reformado entre os anos de 2011 e 2012.

Contava ainda com um armazém regulador e embarcadouro de animais, também inexistentes, habitações para funcionários a oeste da estação, de ambos os lados da linha, hoje ocupadas irregularmente, sofrendo diversos remendos a gosto dos moradores. Possuía, também, um depósito para locomotivas e girador ao final do pátio, onde hoje é possível encontrar apenas resquícios e, por fim, uma subestação de energia, depósito de ferramentas e residências para os engenheiros por ela responsáveis, construída posteriormente, na ocasião da eletrificação, hoje abandonada, com todos os seus equipamentos e ferramentas, e suas residências ocupadas, de modo irregular, tal como as casas da colônia.

A ponte sobre o rio que se encontra atualmente no local é fruto de uma substituição àquela construída em 1939 devido a construção das barragens da represa para a usina hidroelétrica de Bariri – atual Álvaro de Souza Linha – iniciada em 1959 e inaugurada em 1969, que resultou no aumento do volume de água do rio, deixando a antiga ponte parcialmente submersa.

Figura 375: Estação, subestação e ponte demarcadas na malha urbana. Fonte: Google Earth, 2010.

Figura 376: Remanescentes do complexo de Pedrneiras junto a estação, onde 01-Estação; 02-Gare; 03-Armazém; 04-Sanitário masculino; 05-Anexo construído durante a reforma; 06-Casa do chefe (hoje demolida); 07-Passagem inferior; 08 e 09 – Residências da colônia de ferroviários; 10-Girador; 11-Depósito. Fonte: Google Earth.

Figura 377: Remanescentes junto a subestação, onde 01-Subestação; 02-Residências; 03-Depósito de ferramentas; 04-Pórtico de entrada de energia.
Fonte: Google Earth, 2010.

Figura 378: Fachada da estação após reforma; **Figura 379:** Armazém, após reforma. Fotos: Autor, 2012.

Figura 380: Sanitário masculino; **Figura 381:** Anexo construído junto a plataforma para copa e sanitários.
Fotos: Autor, 2012.

Figura 382: Casa do chefe. Foto: Rinaldo Toufik, sem data; **Figura 383:** Passagem inferior. Foto: Google Earth – Street View, 2011.

Figura 384: Casa da antiga colônia; **Figura 385:** Ruínas do girador; Fotos: Autor, 2013.

Figura 386: Resquícios da fundação do depósito junto ao girador; **Figura 387:** Subestação de energia; Fotos: Autor, 2013.

Figura 388: Subestação - vista interna dos motores geradores. **Figura 389:** Subestação – pórtico de entrada de energia. Fotos: Autor, 2013.

Figura 390: Subestação - residências; **Figura 391:** Subestação – depósito de ferramentas. Fotos: Autor, 2013.

Figura 392: Ponte atual sobre o rio Tietê - após a construção da hidroelétrica; **Figura 393:** Ruínas da antiga ponte de 1939 – dinamitada para passagem de barcos. Fotos: Autor, 2013.

A reforma do edifício de passageiros, realizada entre os anos de 2007 e 2008, promoveu diversas intervenções e modificações sem critério, que descaracterizaram, em muitos aspectos, o edifício de modo a comprometer sua integridade e eliminando registros importantes dessa arquitetura. Ainda, foi realizada a construção de um anexo para copa e sanitários, junto a plataforma, plagiando o mesmo tipo de ornamentação da fachada da estação, criando para aqueles que não puderam conhecê-la na íntegra, um falso histórico.

Deste mesmo mal padeceu o armazém, transformado em teatro municipal com modificações e adaptações tão agressivas, que chegaram ao ponto de eliminar suas feições originais, características da tipologia de armazém desta Companhia ou qualquer semelhança com a arquitetura ferroviária por ela proposta.

Todas estas intervenções descaracterizadoras, dada a importância da questão, serão apresentadas e ilustradas, de maneira esmiuçada, em um momento posterior, após o estudo de sua composição original. Estas modificações, durante a reforma, dificultaram o processo de identificar a originalidade dos materiais utilizados, porém, esta análise foi elaborada baseando-se na repetição de elementos nos edifícios estudados, análise de iconografia e informações contidas no relatório de obras para recuperação da estação, realizado pela empresa PLANART.⁹⁴

Exemplar bastante significativo de uma rica fase agrária, tanto por sua produção cafeeira, como por se tratar de ponta de ramal, a estação de Pederneiras possui características e programa diferenciados, de uma estação de grande porte.

Um edifício imponente e ricamente ornamentado, é análogo aos demais casos quanto aos materiais utilizados em sua estrutura e acabamentos, formato, posicionamento e relação com a cidade, composição e tripartição da fachada, assim como organização funcional e

⁹⁴ PLANART – Planejamento e Arquitetura Ltda. *Relatório técnico para as obras de recuperação da estação de Pederneiras – volumes um e dois*. Coordenação de Nestor Goulard Reis Filho. São Paulo, 1978.

coberturas - do edifício, gare e laterais.

Seu porão alto a eleva aproximadamente 2,10 metros do nível da rua e possui gateiras, medindo 1,30 metros de altura e 1,20 metros de largura, fechadas com grades de ferro em serralheria artística bastante trabalhadas. As intervenções realizadas deixam dúvidas quanto a originalidade estas dimensões.

O acesso é realizado por escadaria de alvenaria revestida com 5,95 metros de largura, espelhos de 0,18 e pisadas de 0,30 metros. Neste caso, divergindo dos demais, existe um sólido guarda-corpo também em alvenaria.

Estação mais ornamentada, é a única que possui detalhes de azulejos junto aos ornatos de seu coroamento retangular e molduras das janelas.

O telhado, com telhas de barro tipo Marselha, continua protegido por platibanda bastante ornamentada em seu corpo prolongado. Durante as pesquisas sobre esta estação encontrou-se, no álbum comemorativo do cinquentenário da C.P. realizado por Filémon Pérez, a afirmação sobre o fornecimento de telhas e tijolos de barro para a Companhia, realizado pela Cerâmica Borsetto, em Pederneiras, às margens do rio Tietê.⁹⁵

Figura 394 e Figura 395: Fachada principal – prolongamento do corpo central e porão alto com gateiras para ventilação. Fotos: Autor, 2012.

⁹⁵ PÉREZ, *op.cit.*, 1918 / pp. 223 e 266.

Figura 396: Entrada principal de acesso ao vestíbulo com marquise de proteção. **Figura 397:** Cobertura Lateral. Fotos: Autor, 2013.

Figura 398 e Figura 399: Gare - cobertura de duas águas com telhas de zinco onduladas, cumeeira paralela aos trilhos e lanternim, com treliças travada transversalmente por tesouras metálicas apoiadas, de um lado a pilares metálicos de perfil H com base de alvenaria, e de outro engastadas na fachada da edificação. Fotos: Autor, 2010.

Em seu corpo prolongado, a entrada principal central leva ao vestíbulo com os guichês da bilheteria – bagagem, frete e telegramas – que faz o acesso direto à plataforma. A partir dele, a direita de quem olha de frente para a estação, distribui-se a sala de espera, reservado e toalete para senhoras, bar e cozinha com quarto anexo. A esquerda estão a bilheteria, sala de chefe e sala para despacho de bagagens.

O bar e a sala de bagagens estão, como de praxe, nas extremidades opostas da edificação, porém, esta estação apresenta quebra de simetria proporcionada pela cozinha e escada que lhe dá acesso externamente, e, não apenas em sua volumetria, mas também pelo uso de caixilhos diversos dos demais.

Causa estranheza, após análise dos demais casos, conhecendo o padrão e esmero apresentado pela Companhia em suas edificações, esta assimetria, bem como a construção desta escada a frente de uma gateira da fachada, o tipo de paginação de azulejos da cozinha, o tipo de cobertura deste ambiente, que diferencia-se do restante da construção utilizando laje a telhas de barro, e a configuração do reservado e toalete para senhoras.

Observando estas questões pode-se afirmar, com grande convicção, que a construção desta cozinha e as modificações a ela relacionada tratam-se de intervenções em momento posterior a data de sua construção, para atender a novas necessidades ou demanda, conforme comparação realizada nas figuras 400 e 401, mesmo que não tenha sido possível encontrar documentação a respeito.

Figura 400: Provável planta original da estação de Pederneiras. Desenho: Autor, 2014.

Figura 401: Prováveis intervenções realizadas na estação. Desenho: Autor, 2014.

A área à direita da estação, seguindo a extensão da plataforma, é protegida por muro de arrimo de pedras aparentes e hoje, existe um muro de argamassa revestida acima.

Protegendo o ramal do armazém, que se encontra em nível mais baixo em relação à plataforma, havia originalmente um muro de arrimo de tijolos aparentes, que com o processo de transformação do galpão em teatro, foi revestido com argamassa lisa e pintura.

Na lateral esquerda, próximo ao talude onde se localizava a residência do chefe, há um muro de arrimo de alvenaria revestida, que hoje, após tantas modificações, não é possível afirmar sua autenticidade.

Figura 402: Muro ao lado da estação. **Figura 403:** Muro de arrimo do ramal do armazém. Fotos: Autor, 2012.

Figura 404: Muro de alvenaria próximo ao local onde encontrava-se a casa do chefe, demolida para dar lugar a uma praça. Foto: Autor, 2012.

Dentre os trabalhos em ferro, encontramos, a partir de análise de fotos e com informações do relatório de obras, alguns modelos de portões e gradis de ferro, em sua maioria inexistentes, por extravio ou por terem sido removidos durante as reformas. Este levantamento resultou na tabela a seguir.

Gradis e Portões - Pederneiras		
Modelo	Descrição	Dimensões
PF 01	Portão de ferro em serralheria artística com duas folhas fixas e duas de abrir, no acesso entre o vestíbulo e a plataforma. *Hoje restam apenas as folhas fixas.	(AxL) 2,00m x 2,50m
PF 02	Portão de ferro com linhas mais simplificadas e duas folhas de abrir. *De acesso à plataforma, pela lateral esquerda, hoje inexistente.	(AxL) 1,90m x 1,60m
PF 03	Portão de ferro em serralheria com linhas mais simplificadas, uma folha fixa de 0,40 metros e uma de abrir de 0,60 metros. *De acesso ao sanitário masculino, hoje inexistente.	(AxL) 1,55m x 1,00m
PF 04	Portão de ferro em serralheria artística com uma folha de abrir. *Fechando o acesso da plataforma ao armazém, hoje inexistente.	(AxL) 0,90m x 1,20m
GF 01	Gradil de ferro em serralheria artística fechando as gateiras.	(AxL) 1,30m x 1,20m
GF 02	Gradil de ferro junto ao PF 02, na lateral esquerda.	1,80m x 8,00m

GF 03	Gradil de tubo com as iniciais da Companhia, fechando as laterais.	(AxL) 1,20m x 6,70m
-------	--	------------------------

Tabela 10: Detalhamento de portões e gradis de ferro da estação de Jaú. Fonte: Elaborada pelo autor a partir de dados obtidos por levantamento em campo, análise de imagens e relatório de obras da empresa PLANART.

Figura 405: Planta da estação com indicações de gradis e portões de ferro de acordo com tabela 10. Desenho: Autor, 2014.

Figura 406 e Figura 407: Portão de ferro – PF01. Fotos: Autor: 2012;

Figura 408: Portão e gradil de ferro – PF02 e GF02. Desenho: Autor, 2014.

Figura 409, Figura 410 e Figura 411: Portões de ferro PF 03 e PF04, e gradil de ferro GF01. Desenho: Autor, 2014.

Figura 412: Gradil de ferro – GF03. Desenho: Autor, 2014.

Figura 413: Gradil de ferro – GF03; **Figura 414:** Gradil de ferro - GF01. Fotos: Autor, 2012.

Quanto à pavimentação descoberta observam-se as mesmas soluções adotadas nas demais estações - paralelepípedos na área em frente à estação e cimento liso em seu passeio envoltório, além de alguns jardins na praça de frente.

A fachada principal é revestida, externamente, com argamassa lisa e pintura original a base de cal, porém, durante a reforma, optou-se por tinta não apenas com gritante diferenciação cromática, mas inapropriada ao tipo de argamassa causando patologias como eflorescências.

As pilastras possuem acabamento de argamassa com frisos, e os ornatos, também de argamassa, são evidenciados pelo uso de cores distintas na pintura. São, em sua maioria, frisos em alto e baixo relevo, folhas de acanto, coroamentos com motivos geométricos e molduras de portas e janelas.

As fachadas laterais e da plataforma são revestidas com azulejo marrom com barra de arremate vitrificada em alto relevo a 1,50 metros do chão e massa lisa acima. Na fachada da plataforma, o acesso ao vestíbulo é bastante ornamentado, com o nome da estação em alto relevo pintado acima.

Figura 415: Fachada principal; **Figura 416:** Fachada e piso da plataforma – azulejos e placas de cimento a 45°. Fotos: Autor: 2012.

O piso da plataforma possui dois tipos de revestimentos. A área abaixo da gare apresenta placas de cimento com juntas de dilatação a cada 1,00 metro, assentadas a 45° e a

parte restante possui lajotas pré-moldadas de cimentos, aplicadas com juntas desencontradas e blocos de arremate junto ao leito dos trilhos, como nas demais estações.

Internamente, a reforma modificou diversos materiais originais, dificultando a análise dos ambientes, portanto, em um primeiro momento, foi realizado um levantamento através de fotos anteriores a intervenção e o relatório de obras⁹⁶ de modo a especificar seus materiais originais. Em um momento posterior, com a análise das intervenções, realizar-se-á um processo comparativo com a situação atual encontrada no local através de visita de campo, evidenciando as modificações e substituições realizadas.

Originalmente, encontrava-se paredes revestidas com azulejos brancos, assentados à 45°, a meia parede, com a última fileira com meio azulejo preto e barra de arremate a uma altura de 1,50 metros, no saguão, reservado e toalete feminino, sanitário masculino, bar e quarto anexo à cozinha. Nas fotos do quarto, não foi possível verificar a existência da barra de arremate.

A cozinha possuía azulejos brancos com junta desencontrada à 2,00 metros do chão. Este tipo de revestimento foi encontrado apenas neste caso, o que pode ser mais um elemento para confirmar a possível intervenção posterior.

Como já visto nos demais casos, paredes revestidas com massa lisa e pintura eram utilizadas na sala de espera, bilheteria, sala do chefe da estação e sala de bagagens.

Ladrilhos hidráulicos suportados por abobadilhas, com modelos diferentes em cada ambiente, eram utilizados no saguão, bar, cozinha e quarto anexo, toalete e reservado para senhoras, sanitário masculino, e apenas neste caso, também encontrados na sala de bagagem ao invés do cimento queimado.

Os demais ambientes – espera, bilheteria e sala do chefe – possuíam assoalho de

⁹⁶ PLANART – Planejamento e Arquitetura Ltda. *Relatório técnico para as obras de recuperação da estação de Pederneiras – volume um*. Coordenação de Nestor Goulard Reis Filho. São Paulo, 1978.

madeira com barrotes. Estas estruturas de suporte ficaram visíveis devido a abertura de uma escada de acesso ao espaço do porão de ventilação.

Originalmente, todos os ambientes possuíam o mesmo tipo de forro de madeira das demais estações, com exceção da cozinha e sala para bagagens, que possuíam forro treliçado de madeira.

Figura 417: Planta da estação com especificação de materiais.

Desde sua desativação, na década de 80, a estação de Pederneiras permaneceu por muito tempo à mercê do abandono até a iniciativa de reforma, com isto, diversos registros desapareceram, entre eles, a maioria de suas janelas e portas, que foram substituídas por modelos novos ao gosto dos projetistas na ocasião da intervenção municipal.

Foram levantadas informações baseadas em imagens e nos relatórios de 1978, onde ainda constam informações sobre os modelos autênticos.

Foram levantados seis modelos de portas antigas de madeira, três de janelas com caixilhos de madeira, duas janelas fixas de ferro, um modelo com elementos vazados de

cimento e um guichê, que serão detalhados na tabela a seguir.

Tabela de Portas - Estação de Pederneiras		
Modelo	Descrição	Dimensões
PM 01	Porta de Madeira com bandeira com quatro partes para vidro, duas folhas de abrir com seis aberturas de vidro na parte superior externa e almofadas na parte inferior. Na face interna, duas folhas de escuro de abrir decoradas almofadas. *Todas as portas abertas para a plataforma e na lateral externa da sala de bagagens.	(AxL) 3,20m x 1,35m
PM 02	Porta de Madeira com bandeira com quatro partes para vidro, duas folhas de abrir com dez aberturas de vidro na parte superior externa e almofadas na parte inferior. Na face interna, duas folhas de escuro de abrir decoradas almofadas. *Acesso lateral ao bar e a cozinha.	(AxL) 3,20m x 1,25m
PM 03	Porta de Madeira com bandeira com três partes para vidro, duas folhas de abrir decoradas com almofadas. *Da espera para o reservado, e da sala do chefe para a bagagem.	(AxL) 3,20m x 1,35m
PM 04	Porta de Madeira sem bandeira, uma folha de abrir decorada com almofadas. *Do reservado para o toalete de senhoras.	(AxL) 2,10m x 0,85m
PM 05	Porta de Madeira com verga em arco abatido, bandeira com quatro partes para vidro, duas folhas de abrir decoradas com almofadas. *Acesso principal ao vestíbulo, na fachada principal.	(AxL) 4,00m x 2,50m
PM 06	Porta de Madeira sem bandeira, uma folha de abrir decorada com almofadas. *Fechamento das cabines reservadas do sanitário masculino.	(AxL) 2,00m x 0,75m

Tabela 11: Detalhamento de portas da estação de Pederneiras. Fonte: Elaborada pelo autor a partir de dados obtidos por levantamento em campo, análise de imagens e relatório de obras da empresa PLANART.

Quadro de Janelas - Estação de Pederneiras		
Modelo	Descrição	Dimensões
JM 01	Janela de Madeira com bandeira em vidro e duas folhas de abrir. Provavelmente apresentava escuro na parte interna. *No bar, quarto anexo à cozinha, toalete feminino e bagagem, voltadas para a fachada principal.	(AxL) 2,30m x 1,30m
JM 02	Janela de Madeira com bandeira em vidro. *No vestíbulo, voltadas para a fachada principal. Sem foto no relatório.	(AxL) 2,50m x 0,50m
JM 03	Janela de Madeira com bandeira em vidro e veneziana. Na face externa duas folhas de abrir com dez partes para vidro. Internamente, escuro com duas folhas de abrir decoradas com almofadas. *Na sala do chefe e bilheteria, voltadas para fachada principal.	(AxL) 2,30m x 1,20m
JF 01	Janela com caixilho fixo de ferro. *Na cozinha, voltada para a fachada principal.	(AxL) 2,00m x 1,50m
JF 02	Janela com caixilho fixo de ferro. *Na cozinha, voltada para a fachada lateral.	(AxL) 2,00m x 1,00m
JV 01	Janela com elemento vazado em cimento. *No sanitário masculino.	(AxL) 0,40m x 0,75m
GM 01	Guichê de madeira tipo guilhotina, grades de ferro e peitoril de madeira - Três unidades para Bilhetes, Telegramas e Frete.	(AxL) 0,90m x 0,60m

Tabela 12: Detalhamento de janelas da estação de Pederneiras. Fonte: Elaborada pelo autor a partir de dados obtidos por levantamento em campo, análise de imagens e relatório de obras da empresa PLANART.

Todas as portas e janelas desta estação foram substituídas por um único modelo, com exceção do sanitário masculino, eliminado elementos como escuros e desenhos de bandeiras e almofadas, conforme figuras a seguir.

Figura 418 e Figura 419: Modelos de porta e janelas padrão utilizados na reforma. Fotos: Autor, 2012.

Figura 420 e Figura 421: Portas de madeira modelo PM01 – face externa e interna, respectivamente. Desenho: Autor, 2014.

Figura 422 e Figura 423: Porta de madeira modelo PM02 – vistas externas e internas, respectivamente. Desenho: Autor, 2014.

Figura 424: Porta de madeira modelo PM03; **Figura 425:** Porta de madeira modelo PM04. Desenhos: Autor, 2014.

Figura 426: Porta de madeira modelo PM05. **Figura 427:** Janela de madeira – JM03. Desenho: Autor, 2014.

Figura 428, Figura 429, Figura 430 e Figura 431: Janelas de madeira modelos JM01 e JM02, faces externas e internas, respectivamente. Desenho: Autor, 2014.

Figura 432: Estação ainda com caixilhos originais. Foto: UR3, 1986 / capa.

Figura 433: Janela com caixilho fixo de ferro – JF01; **Figura 434:** Janela com caixilho de ferro – JF02. Fotos: Autor, 2013.

Figura 435: Janela com elemento vazado de cimento – JV01; **Figura 436:** Guichê – GM01. Fotos: Autor, 2013 e 2005.

Estudando a estação de Pederneiras é possível perceber que apesar do reconhecimento e esforço de parte da população para preservar o edifício que se mostra tão importante na história da cidade, as intervenções podem muitas vezes descaracterizá-lo e causar-lhe danos irreversíveis, pois não são realizados estudos sistemáticos por profissionais especializados para o reconhecimento da edificação que permita a realização de um projeto adequado de

restauro.

Dentre algumas das intervenções podemos observar, a reabertura de algumas envasaduras do porão, que se encontravam fechadas por tijolos, com a colocação de novos caixilhos, transformando gateiras em janelas, sem qualquer tentativa de identificar a intervenção.

Ainda na fachada, partes originais foram destruídas, sem possibilidade de retorno, como a escada de acesso lateral, característica das estações de grande porte, para acomodar uma rampa de acesso para portadores de necessidades especiais, sem qualquer preocupação com o desenho ou o impacto que causaria na composição da fachada.

Na lateral direita, onde a escadaria de acesso a cozinha foi completamente reformulada para criar um patamar de acesso a uma porta instalada, substituindo uma janela original. Esta substituição, sem justificativa aparente, além de interferir em sua feição original, necessitou de ações extremamente agressivas, cortando a alvenaria e retirando ornamentação do antigo peitoril, além de cobrir por completo uma gateira original. Além disso, o corrimão desta escada foi retirado e substituído.

Internamente também é possível observar diversas modificações, a iniciar pela substituição dos materiais de acabamento, como azulejos, ladrilhos, assoalhos e pintura. Dentre as mais evidentes, podemos citar as paredes do bar, cozinha e quarto anexo, com a retirada das peças originais e detalhes como rodapé e barras de arremate, e a colocação de azulejos brancos, assentados com junta simples a 2,00 metros do chão. Ainda no bar, o balcão original, também revestido com azulejos, recebeu um tampo de granito e o acréscimo de uma parte com tijolos de vidro.

Os ladrilhos, de todos os ambientes, foram retirados e substituídos por um único padrão, sem preocupar-se com os modelos originais, conforme figuras 465 a 472. No quarto

anexo à cozinha utilizaram cerâmicas padrão 0,40 x 0,40 metros.

Na barra de azulejos externa, na lateral do bar, preencheu-se uma parte considerável com ladrilhos hidráulicos, sem qualquer razão aparente, já que em fotos anteriores à reforma, a faixa apresenta-se sem falhas.

Nas paredes com pintura, além da divergência cromática, foram acrescentados frisos em alto relevo de gesso próximo ao forro, também fazendo parecer que se trata de peça original, além da remoção dos azulejos do reservado e toalete de senhoras, transformados em sala única.

Todos os ambientes tiveram seu assoalho refeito, mudando padrão, distribuição das régua e coloração da madeira, assim como os forros, anteriormente de madeira, substituídos, em sua grande maioria, por placas de gesso, além de serem rebaixados. No vestíbulo e no bar, refizeram o forro de madeira, mas com modelo diferente e molduras de gesso.

Ainda internamente, a estação passou por mutilações como a abertura de uma porta entre o saguão principal e a sala do chefe, e a abertura de escadas – na bilheteria e sala de espera – para a utilização do porão, antes inutilizado. Estas aberturas se deram de maneira agressiva e irreversível, sem contar os riscos para a saúde do edifício, oferecidos pela utilização de um espaço, projetado para ventilação e evitar a umidade por capilaridade, fechando-o e impermeabilizando-o com a colocação de piso. Todavia, este acesso permitiu observar as técnicas utilizadas para estruturar os assoalhos de madeira e os ladrilhos hidráulicos.

O edifício para sanitário masculino também teve todos seus revestimentos internos alterados pelo mesmo padrão de azulejos adotados nos demais ambientes, e piso com cerâmicas, como no quarto anexo à cozinha.

Além disso, o acesso lateral para a antiga sala de bagagens foi fechado com vidro, seu

antigo piso de placas de cimento foi substituído por cerâmicas, além da construção de uma pequena rampa de acesso para a plataforma e um anexo para copa e sanitários com a mesma linguagem e ornamentação da fachada da estação.

Figura 437 e Figura 438: Estação antes e depois da reforma. Notar diferença de cor utilizada na pintura. Fotos: Vinicius Ascêncio, 2008; Autor, 2012.

Figura 439 e Figura 440: Abertura de envasaduras e refazimentos. Fotos: Vinicius Ascêncio, 2008; Autor, 2010.

Figura 441 e Figura 442: Intervenções – janela transformada em porta, modificação da escada e gateira, substituição do corrimão. Fotos: Vinicius Ascêncio, 2008; Autor, 2010.

Figura 443 e Figura 444: Adaptação de rampa. Fotos: Secretaria da Cultura do Município de Pederneiras, sem data; Autor, 2010.

Figura 445, Figura 446, Figura 447 e Figura 448: Bar – revestimentos antes e depois da reforma. Notar alteração no padrão de piso e azulejos. Fotos: Secretaria da Cultura do Município de Pederneiras, sem data; Autor, 2012.

Figura 449, Figura 450, Figura 451 e Figura 452: revestimentos da cozinha, antes e depois da reforma. Notar modificações no padrão de assentamento dos azulejos e tipo de ladrilho. Fotos: Secretaria da Cultura do Município de Pederneiras, sem data; Autor, 2012.

Figura 453 e Figura 454: Revestimentos do quarto anexo a cozinha, antes e depois da reforma. Fotos: Secretaria da Cultura do Município de Pederneiras, sem data; Autor, 2012.

Figura 455, Figura 456 e Figura 457: Sala de espera e reservado para senhoras após a reforma. A parede divisória do toalete foi retirada com a reforma. Fotos: Autor, 2012.

Figura 458 e Figura 459: Revestimentos do vestíbulo antes e depois da reforma. Notar a abertura de porta entre o vestíbulo e bilheteria. Fotos: Secretaria da Cultura do Município de Pederneiras, sem data; Autor, 2012.

Figura 460: Detalhe da barra de arremate vitrificada. Foto: Autor, 2012.

Figura 461 e Figura 462: Revestimentos da bilheteria e sala do chefe, antes e após a reforma. Notar a substituição do forro de madeira por gesso e refazimento do assoalho de madeira. Fotos: Secretaria da Cultura do Município de Pederneiras, sem data; Autor, 2012.

Figura 463 e Figura 464: revestimentos da sala de bagagens. Alvenaria com pintura e piso de ladrilhos. Fotos: Secretaria da Cultura do Município de Pederneiras, sem data; Autor, 2012.

Figura 465 e Figura 466: Ladrilhos hidráulicos utilizados originalmente no bar – centro e faixa de arremate. Desenho: Autor, 2014.

Figura 467: Ladrilho utilizado na cozinha e quarto anexo. **Figura 468 e Figura 469:** Ladrilho e faixa de arremate utilizados no reservado e toalete de senhoras. Desenho: Autor, 2014.

Figura 470: Ladrilho utilizado na sala de despacho de bagagem. **Figura 471 e Figura 472:** Ladrilho e faixa utilizados no vestíbulo – modelo escolhido como padrão para reforma. Desenhos: Autor, 2014.

Figura 473 e Figura 474 – substituição de material na fachada lateral. Fotos: Autor, 2012; Secretaria da Cultura do Município de Pederneiras, sem data;

Figura 475 e Figura 476: Abertura de escada e impermeabilização do subsolo de ventilação. Fotos: Autor, 2012.

Figura 477 e Figura 478: Fechamento do acesso lateral com vidro, substituição do piso e adaptação de rampa sobre a plataforma. Fotos: Autor, 2012.

A intervenção realizada em Pederneiras não levou em consideração os aspectos particulares do edifício e não apresentou qualquer respeito ao material, com uma busca descabida de embelezamento e renovação.

Por fim, o armazém de cargas, que estava abandonado, merece atenção especial, pois

sofreu uma completa descaracterização no processo de adaptação em teatro, de modo tão intenso que praticamente não se pode mais reconhecer suas feições originais de armazém de cargas ferroviário.

Seu piso, anteriormente em tacos de madeira, foi completamente modificado, tanto para conseguir a inclinação para total visualização do palco a partir dos assentos, como na escolha do piso tipo laminado como revestimento.

O palco foi construído com alvenaria, o que o torna uma intervenção irreversível, bem como as tesouras metálicas de suporte da cobertura - de duas águas com chapas de zinco onduladas - foram escondidas por placas de gesso e cobertas por espuma acústica, além de receberem pintura na cor preta, agredindo completamente uma das principais características da arquitetura da industrialização – as estruturas metálicas pré-fabricadas.

As paredes foram revestidas com carpete, algumas das portas laterais – outra característica destas edificações – foram fechadas, e os vãos restantes tiveram seus modelos substituídos. Atrás do palco foi aberta uma passagem para uma construção anexa aos fundos para abrigar os camarins, que comprometeu completamente a leitura do conjunto e a linguagem estética do galpão.

No interior da edificação, não é possível perceber que tratava-se de um armazém de cargas e um edifício de interesse patrimonial. Na fachada frontal, foi aberta uma entrada – vale ressaltar que a tipologia dos armazéns jamais apresentava este tipo de abertura – e acrescentou-se uma réplica da marquise da estação em serralheria artística. A partir desta entrada foram construídos sanitários e foyer, resultando em abertura de janelas para a fachada externa.

Externamente, a escolha da cor seguiu o padrão utilizado na estação, também sem qualquer análise estratigráfica. O ramal lateral de acesso para trens de carga foi aterrado e os

muros de tijolos aparentes foram revestidos com argamassa e pintura. As coberturas laterais, antes de telhas metálicas, foram substituídas por acrílico azul.

Figura 479 e Figura 480: Substituição de piso, forração da alvenaria, construção de palco e cobertura das treliças. Fotos: Autor, 2012.

Figura 481 e Figura 482: Construção de sanitário, substituição de piso, abertura de portas e janelas e instalação de marquise similar a utilizada na estação. Fotos: Autor, 2012.

Figura 483 e Figura 484: Fechamento do ramal, substituição das telhas da cobertura lateral, fechamento de portas e construção de anexo para camarins. Fotos: Autor, 2012.

Figura 485, Figura 486, Figura 487 e Figura 488: Armazém antes da reforma. Notar as agressivas intervenções e a completa descaracterização. Fotos: Autor, 2012.

Esta reforma mostra como obras de recuperação de edifícios de interesse histórico realizadas sem estudos sistemáticos para o reconhecimento da edificação, que permita um projeto adequado de restauro, podem descaracterizá-las por completo, de maneira irreversível, e, dessa forma, perdendo registros importantes dessa arquitetura e maneira de construir.

Figura 489: Implantação do complexo ferroviário de Pederneiras. Desenho: Autor, 2013.

Figura 490: Planta da estação de Pederneiras com especificações de revestimentos e caixilhos. Desenho: Autor, 2013.

Figura 491: Intervenções realizadas pela reforma na estação de Pederneiras. Desenho: Autor, 2013.

Figura 492

Figura 493

Figura 494

Figura 492: Fachada principal da estação de Pederneiras. **Figura 493:** Fachada da plataforma. **Figura 494:** Fachada lateral. Desenho: Autor, 2013.

Uma Análise Tipológica

3. Uma Análise Tipológica

Ao analisar as edificações escolhidas como estudo de casos fica evidente a repetição de várias características no que tange, tanto aos aspectos formais, como funcionais e até mesmo as técnicas construtivas empregadas, o que levantou uma importante questão: *Em que medida estas repetições podem caracterizar um tipo? Há uma tipologia própria as estações ferroviárias desta Companhia, e do Tronco Oeste em particular?*

De acordo com Argan, o nascimento de um tipo é condicionado ao fato de já existir uma série de edifícios, que não são idênticos, mas têm entre si uma evidente analogia formal e funcional. Portanto, no processo de comparação dessas edificações conservam-se todos e apenas os elementos que comparecem em todas as unidades da série, reduzindo um conjunto de variantes a uma forma base comum.⁹⁷

Fundamentada nesta definição de tipo apresentada por Argan e com a análise e comparação destas edificações, pode-se afirmar que, sim, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro possui uma tipologia própria as suas estações, e é possível evidenciar suas similaridades de modo a encontrar sua forma base, condição para a existência de um tipo.

Para que fosse possível responder estas questões com maior respaldo e compreender a tipologia da arquitetura ferroviária praticada pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro, especialmente no que diz respeito ao edifício destinado aos passageiros, levantou-se estas similaridades, bem como a razão pela qual adotavam-se estas soluções.

Optamos por separar este estudo em três etapas distintas, que partem das características gerais, desde a sua localização em relação a malha urbana e implantação junto aos trilhos, até a sua composição formal de modo a ampliar o conhecimento destas construções. A partir daí, foram observadas suas características funcionais, como as atividades

⁹⁷ ARGAN, Giulio Carlo. *Projeto e Destino*. São Paulo: Editora Ática, 2001 / pp. 66.

realizadas e destinação dos espaços, os demais edifícios necessários ao bom funcionamento do transporte ferroviário e, por fim, as soluções construtivas adotadas e a relação dos revestimentos com o uso dos espaços.

Nos arquivos do Museu da Companhia em Jundiaí, encontramos relatórios da FEPASA⁹⁸, entre os anos de 1985 e 1986, com o objetivo de diagnosticar a situação das edificações ao longo das linhas, e deste modo auxiliar na conservação e administração destes imóveis, bem como apresentar propostas preliminares de intervenções.

Dentre as intervenções já esperadas neste tipo de relatório, como manter conservação, agilizar convênios com as Prefeituras Municipais interessadas nos reparos de pequenas avarias, pinturas e venda ou aluguel das unidades residenciais, nos surpreenderam as diversas propostas, pelos próprios técnicos da FEPASA, de demolição de diversas estações, principalmente as intermediárias e postos telegráficos, com arquitetura mais simplificada e menores proporções, para a utilização ou venda do material.

Dentre as condenadas, para citar um exemplo, está a estação de Espraiado, que ainda hoje resiste em estado precário. Não foi possível encontrar as razões pelas quais as sugestões destes relatórios não foram concretizadas, o que, felizmente, salvou algumas estações.

Os relatórios citados separam as linhas por Unidades Regionais (UR). O tronco Oeste, objeto deste estudo, foi denominado UR 3, e seu foco limita-se ao estudo dos armazéns, casas de funcionários e estações, separando-as também por tipo, confirmando a análise realizada nos casos estudados.

Ainda nos arquivos do Museu, encontramos tratados franceses do século XIX com recomendações técnicas sobre a construção de ferrovias – *Traité des Chemis de Fer* – entre

⁹⁸ *Relatório da situação das edificações existentes ao longo das linhas da Unidade Regional 3*. São Paulo, 1886. Equipe: Arquiteto Ivan de Freitas e Engenheiro Francisco E. D. Lemos.

eles de Humbert, Moreau e Perdonnet,⁹⁹ obras estas que nos certificamos também fazerem parte do acervo da biblioteca da Politécnica da USP, responsável pela formação de engenheiros que trabalharam nas companhias ferroviárias paulista. Como a Companhia Paulista não apresentava – ou não foi possível localizar – uma cartilha ou algo que reunisse as diretrizes para a elaboração de projetos, encontrar este material suscitou questões como: *se, fazendo parte dos arquivos dos escritórios, estes tratados eram consultados e utilizados como referência para a produção da Companhia?* E ainda, o contato com este material abriu espaço para novas referências bibliográficas, como os estudos sobre estradas de ferro de Francisco Picanço¹⁰⁰ e textos relativos a esta questão, como os trabalhos de Beatriz Kühl¹⁰¹ e Rita de Cássia Francisco¹⁰².

Deste modo, procuramos por este material e procedemos a uma primeira análise, que iniciará as discussões reservadas para este capítulo.

3. 1. Recomendações Técnicas: os tratados sobre construção de estradas de ferro do acervo da Paulista.

Os tratados encontrados – *Traité des Chemins de Fer* – apresentam um conteúdo diverso, mas similar. De um modo geral, tratam de temas como organização financeira das Companhias, a exploração das estradas de ferro, o traçado e disposição das vias, disposição e composição das *gares*¹⁰³, oficinas e outras instalações de apoio, material rodante e de tração,

⁹⁹ HUMBERT, *op. cit.*, 1908 / *passim*. MOREAU, *op. cit.*, 1865 / *passim*. PERDONNET, *op. cit.*, 1865 / *passim*.

¹⁰⁰ PICANÇO, Francisco. *Estrada de Ferro: vários estudos*. Rio de Janeiro: Tyo. Economica, 1887 / *passim*.

¹⁰¹ KÜHL, Beatriz Mugayar. *Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo*. São Paulo: Ateliê Editorial, 1998 / *passim*. KÜHL, Beatriz Mugayar. *O estabelecimento de um tipo: as estações ferroviárias*. In Anais do seminário “Território, Patrimônio e Memória.” Porto Alegre: ICOMOS, 2001 / pp. 39 a 73.

¹⁰² FRANCISCO, Rita de Cássia. *As oficinas da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro: arquitetura de um complexo produtivo*. 2007, Dissertação (Mestrado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo / USP, São Paulo. A autora inicia seu trabalho com uma reflexão sobre os Tratados de Construção de Ferrovias, porém com enfoque nas oficinas.

¹⁰³ Segundo Christiane Scelles, o termo *gare* na França referia-se, inicialmente, ao conjunto de instalações para o transporte ferroviário, sendo o correspondente de porto para as instalações marítimas, distinguindo-se, então, de *stations*, que se reportava a uma paragem no trajeto, sendo composta basicamente de um edifício para

revelando com detalhes a organização do sistema ferroviário no qual se inserem as estações de passageiros, objeto de nosso estudo. As estações marcam a presença da Companhia, representam a grande porta do sistema ferroviário para as cidades, mas não pode deixar de ser vista como parte de um sistema maior, que vai ser determinante para sua localização e construção, uma característica da arquitetura industrial – a operacionalidade determinando as edificações.

Moreau começa sua discussão sobre *gares* e *stations* separando-as em quatro tipos diferenciados: *Haltes*, *Petites Stations*, *Stations de Moyenne Importance* e *Gares Principales*.

- *Haltes* são os pontos de parada destinados a servir localidades pouco frequentadas;
- *Petites Stations* são destinadas a locais com tráfego baixo;
- *Stations de Moyenne Importance* são destinadas a servir cidades com 5.000 a 12.000 habitantes, e também depende da intensidade do tráfego.
- *Gares Principales* servem cidades com 20.000 habitantes ou mais. Tem sempre as três seguintes instalações: Serviços para passageiros, serviços de cargas e serviços da tração.¹⁰⁴

Em relação a esta classificação, é importante lembrar que as ferrovias na França vão atravessar um território já consolidado, conectando cidades de diferentes portes, e portanto é natural que leve em consideração o tamanho destas cidades e a distância entre elas. No Estado de São Paulo, em especial a Companhia Paulista, a ferrovia foi construída para buscar o café no interior e levá-lo ao porto exportador de Santos, muitas vezes as linhas, e suas estações, se antecipavam à fundação das cidades, percorrendo territórios que começavam a ser

passageiros, *bâtiment voyageurs*. Paragens sem grande relevância eram designadas como *haltes*. Com o tempo e expansão da ferrovia, muitas *stations* cresceram e foram reequipadas, fazendo com que o uso dos vocábulos *gares* e *stations* se mesclasse, usados muitas vezes sem distinção. Hoje, popularmente, utilizam-se apenas *gares* para as estações ferroviárias. SCHELLES, Christiane. *Gares. Ateliers du Voyage*. Paris: REMPART, 1993 / pp. 16 a 17, *apud* KÜHL, *op. cit.*, 1998 / pp. 138 a 139. No Brasil utiliza-se o vocábulo “estação” para a edificação destinada aos passageiros e “garé” para designar o hall coberto das plataformas.

¹⁰⁴ *Service des voyageurs, service des marchandises e service de la traction*. HUMBERT, *op. cit.*, 1908 – 2º volume / pp. 16 a 35.

desbravados para o plantio. Muitas cidades foram criadas e se desenvolveram após a chegada da ferrovia e em função dela, podendo-se afirmar que muito mais que o porte e a importância das cidades, o que determinou a localização e relevância das estações foi o volume da produção de café e o poder político dos proprietários das grandes fazendas.

Segundo Beatriz Kühl, as estações são classificadas basicamente em dois tipos: estações terminais e estações de passagem. O primeiro refere-se às estações localizadas nas extremidades da linha e o segundo às estações intermediárias, que muitas vezes eram divididas em “classes” de acordo com seu tamanho, importância e fluxo de passageiros e de mercadorias,¹⁰⁵ como acontecia na São Paulo Railway.

Perdonnet apresenta as características básicas destes tipos. Segundo ele, as estações terminais devem sempre conter as vias principais, por onde chegam e partem os trens; vias de serviço para guardar e manobrar locomotivas e vagões; reservatórios de água e equipamentos necessários para o abastecimento das locomotivas (ainda à vapor); e nas grandes linhas, sempre na parte da estação destinada aos passageiros, edifícios para o serviço de mercadorias expressas.¹⁰⁶ Já as estações intermediárias, em um apanhado geral, além das salas de espera, contavam com um vestíbulo, um guichê para passagens, sala para bagagens e mercadorias, escritório para o chefe da estação, escritório para subchefe, sala para o encarregado da vigilância, alojamento para o chefe e, se possível, subchefe da estação, sanitários – em pequena edificação separada e no interior do edifício, sinaleiro, sala para preparação dos escalfadores, escritório para funcionários – no interior do edifício ou em construção anexa, e, algumas vezes, sala para carteiros.¹⁰⁷

Todos os casos estudados, mesmo aqueles que possuem saída para outros ramais, são implantados como *estações de passagem*, e quanto às necessidades do edifício de passageiros

¹⁰⁵ KÜHL, *op. cit.*, 1998 / pp. 139.

¹⁰⁶ PERDONNET, *op. cit.*, 1865 – 2º volume / pp. 237 a 238.

¹⁰⁷ Ibid. / pp. 364 a 365.

podemos observar grandes similaridades – vestíbulo, bilheteria, sala e residência para chefe, sala de espera e sanitários, inclusive a separação entre homens e mulheres. Ainda, percebe-se semelhanças no que diz respeito a composição de fachada dos exemplos dados, apresentando sempre tripartição, entrada principal central e prolongamento do corpo central.

É necessário lembrar que, tratando-se de cidades consolidadas e ao grande fluxo de passageiros – não apenas cargas – as estações apresentadas nestes tratados possuem maiores proporções, e por consequência maior número de ambientes, que as estações da Companhia Paulista.

A Companhia Paulista não determinava a classificação das estações, como acontecia na São Paulo Railway, que no momento da ampliação das linhas construiu estações de segunda e terceira classe, além da Estação da Luz, em São Paulo. A classificação dos estudos de caso foi estabelecida a partir da pesquisa, levando em consideração as suas proporções e importância em seu trecho, tomando como base as especificações por tipo apresentadas por Humbert, na obra citada.

Francisco Picanço, após uma análise comparativa sobre a prática europeia e americana, caracteriza as estradas de ferro da Europa como verdadeiros trabalhos artísticos, exacerbando na ornamentação, o que acaba onerando seus serviços e enfatiza o *“espírito prático de tão ousados construtores, abalou de algum modo a velha usança da custosa ornamentação do luxo sem razão de ser”*, expressa sua opinião quanto a construção de obras ferroviárias:

“Não se deduza do exposto, que o bello seja banido das obras d’arte das vias-ferreas; ao contrario, entendemos que o hábil engenheiro de estradas de ferro deve projectar com elegância, com “sentido moral”; mas de harmonia com os preceitos econômicos. Justamente o que acontece na America do Norte.

A beleza não requer grandes somas pecuniárias, para se pôr em

evidência; requer, antes, propriedade de emprego e com senso artístico.”¹⁰⁸

3. 2. Quanto as Características Gerais.

A análise pormenorizada dos cinco exemplares escolhidos como estudo de caso – as estações dos municípios de Brotas, Torrinha, Dois Córregos, Jaú e Pederneiras – realizada no segundo capítulo, permitiu a separação das edificações em dois tipos: As estações de grande e médio porte, com muitas similaridades entre os dois tipos encontrados, mas cada qual, também, com suas peculiaridades. Ainda é possível verificar dois tipos entre as estações intermediárias e postos telegráficos, com arquitetura mais simplificadas e dimensões reduzidas.

Esta divisão pode estar afeta a diversas questões, como por exemplo, o tamanho e índice populacional de cada município, a intensidade da produção cafeeira a época de suas construções, tratar-se de estações de passagem ou ponta de ramais, ou por realizar baldeações de bitola ou com as linhas de outras companhias.

Caracterizam-se como de grande porte as estações de Dois Córregos, Jaú e Pederneiras, que se diferenciam em alguns aspectos, mas apresentam muitas semelhanças com as estações de médio porte de Brotas e Torrinha.

Estas edificações, em ambos os casos, estão sempre implantadas nas áreas limítrofes a malha urbana, de modo que os trilhos funcionam como elemento divisor da cidade com a zona rural.

Quanto as maiores estações, lhes é próprio o local de relevante evidência onde são assentadas nas cidades – em pontos mais altos com fácil acesso ao centro da cidade e de frente a praças arborizadas.

Para reiterar suas principais características, constantes nestes projetos e que fazem

¹⁰⁸ PICANÇO, *op. cit.*, 1887 / pp. 181 a 183.

parte das similitudes que definem sua forma base, destacamos a volumetria, posição de implantação, organização de planta e composição de fachada, conforme observado em capítulo anterior.

Nas estações de grande porte observa-se um único corpo, sempre com formato retangular, implantado com o maior lado paralelo aos trilhos, bem como a simetria e tripartição - bem marcada em planta e na fachada principal, sempre voltada à cidade.

Além disso, é assídua a parte central que prolonga-se à frente e em altura, com a entrada principal, sempre protegida por uma marquise de ferro em serralheria artística, marcando o centro do edifício.

Esta entrada leva ao vestíbulo, onde se encontram os guichês da bilheteria e dá acesso direto à plataforma, outra característica tenaz em todos os casos dos tipos de grande e médio porte deste tronco.

Estas construções possuem um pavimento e porão alto para ventilação com gateiras, deixando-as sempre acima do nível da rua, com o acesso feito por escadarias.

O centro do edifício também é bem marcado na fachada, evidenciado não apenas por prolongar-se, mas por apresentar maior ornamentação e coroamento – com formatos e estilos de ornatos variando em cada estação.

Ainda sobre composição de fachadas, as envasaduras também seguem certo padrão, sendo as janelas, sempre de grandes proporções, não apenas como efeito estético, mas para favorecer a iluminação natural. Estas são sempre voltadas para a fachada principal, já as portas de acesso, sempre abertas para a plataforma - de modo a facilitar a observação do tráfego - e em uma das laterais, para despacho das bagagens, separando esta função das demais atividades da estação.

Figura 495, Figura 496 e Figura 497:
Dois Córregos, Jaú e Pederneiras – estações de grande porte. Fotos: Autor, 2012.

As coberturas possuem diferentes soluções em relação a formato e quantidade de águas, adequadas a cada situação, mas sempre é utilizado telhados de telhas de barro, com estrutura de suporte em madeira, cumeeiras paralelas ao trilho e protegidas por platibanda também bastante ornamentadas.

Também é uma característica própria das estações de grande porte, coberturas metálicas emparelhadas as suas laterais, normalmente destinadas ao bar e sala de despacho de bagagens.

Estas coberturas são compostas por duas águas de chapas de zinco onduladas, com cumeeira perpendicular aos trilhos, sustentadas por tesouras apoiadas, de um lado, em pilares de ferro com perfil “H” e do outro engastada à fachada da estação com travamento por treliças, também com estrutura metálica.

Além disso, a Gare também recebem tratamentos diferenciados nas estações de grande porte, cobrindo não só a plataforma, mas também os trilhos, prolongando-se além das edificações. Também são de estrutura metálica, com cobertura de duas águas do mesmo material com um lanternim. Também são estruturadas por tesouras laterais, treliças transversais apoiadas em pilar metálico perfil “H” e engastadas a edificação.

O uso de ferro e suas peças pré-fabricadas torna o modo de construção uma inovação, tornando essas construções algo tão moderno para a época.

Figura 498, Figura 499 e Figura 500: Coberturas laterais – Dois Córregos, Jaú e Pederneiras. Fotos: Autor, 2012.

As estações de médio porte, Brotas e Torrinha, apesar de muitas semelhanças, possui algumas características particulares ao seu tipo.

Seu formato e posição em relação aos trilhos permanece o mesmo, exceto pela menor proporção do edifício. Ainda simétrica, também dividida em três partes, porém, o centro marcado pela entrada já não se prolonga e mantém a mesma linha ao longo de toda a fachada.

A entrada principal continua evidenciada pela ornamentação mais intensa, coroamento e protegida pela marquise de ferro, com a mesma função de acesso direto a plataforma. A cobertura também permanece protegida por platibanda, mas são sempre telhados mais simples, com mesmo material, porém apenas com quatro águas.

Entre as diferenças mais marcantes, observa-se seu posicionamento junto a malha urbana, sendo assentadas na parte mais baixa, cercadas por taludes, o que prejudica a sua visualização. Além disso, estes edifícios são térreos, sem porão alto, com menores proporções e nunca possuem bar.

Outra divergência bastante saliente concerne as coberturas metálicas externas. A primeira vista já nota-se a ausência das coberturas das laterais e da gare. Uma cobertura com linguagem simplificada, de apenas uma água, ainda com telhas de zinco e engastadas com mão francesa a fachada da estação. Tem início junto a lateral destinada a sala de bagagens e segue para proteção da plataforma, deixando os trilhos descobertos.

Figura 501 e Figura 502: Brotas e Torrinha – estações de médio porte. Fotos: Autor, 2012.

Figura 503 e Figura 504: Classificação dos tipos pela FEPASA. Fonte: UR3, 1986.

Figura 505: Esquema de forma base de Grande Porte- organização de planta. Desenho: Autor, 2014.

Figura 506: Esquema de forma base – Grande Porte – composição de fachada. Desenho: Autor, 2014.

Figura 507: Esquema de forma base – Médio Porte – organização de planta. Desenho: Autor, 2014.

Figura 508: Esquema de forma base – Médio Porte – composição de fachada. Desenho: Autor, 2014.

Nos levantamentos por Unidades Regionais observa-se, ainda, os tipos para armazéns, apresentando três tipos no trecho estudado.

Observamos a composição dos armazéns de Brotas, Torrinha, Dois Córregos e Pederneiras, comparando as edificações existentes com as informações da UR. Em Jaú, com a demolição da estação de 1912 e dos edifícios a ela relacionados, somado ao fato da cidade apresentar diversos armazéns, não foi possível confirmar a informação especificada na UR. As construções que aparecem nas fotos que pudemos localizar não se assemelham com o tipo apresentado pela UR, como segue nas figuras 509 e 510.

Figura 509: Tipo de armazém especificado para Jaú pela FEPASA. Foto: UR3, 1986. **Figura 510:** Armazéns do complexo da Rua Humaitá – notar diferença entre as edificações. Foto: Secretaria da Cultura do município de Jaú, sem data.

Identificou-se uma tipologia para as estações de Brotas, Torrinha e Dois Córregos, com edifício de alvenaria revestida e cobertura de duas águas com telhas de zinco sustentadas por treliças de ferro, que prolongam-se transversalmente de modo a proteger as envasaduras. A fachada longitudinal apresenta uma composição entre pilastras decorativas de portas de enrolar, com verga em arcos abatidos elevadas à altura dos vagões e janelas altas fechadas com grades de ferro. As fachadas transversais possuem composição de pilastras com janelas e um óculo central – variando entre as localidades apenas o número de portas e janelas nas fachadas longitudinais e a composição da fachada transversal de acordo com a data de construção, conforme figuras 551 a 515.

Figura 511 e Figura 512: Tipo de armazém especificados pela FEPASA para as cidades de Brotas, Torrinhã e Dois Córregos. Fotos: UR3, 1986.

Figura 513, Figura 514 e Figura 515: Armazéns de Brotas, Torrinhã e Dois Córregos. Fotos: Autor, 2012.

Pederneiras possui um segundo tipo, com diferença na distribuição de envasaduras e composição das fachadas. O edifício ainda é de alvenaria revestida, mas com as portas e janelas abertas apenas para as fachadas longitudinais – com portas de enrolar com verga retangular e janela com mesma largura acima entre cada pilastra. A proteção das aberturas se fazem por cobertura de uma água engastada à fachada por mãos-francesas. As fachadas transversais são cegas e possuem pilastras decorativas. A cobertura de duas águas é sustentada por treliças metálicas.

Figura 516: Tipo de armazém estabelecido pela FEPASA para Pederneiras. Foto: UR3, 1986.

Figura 517: Armazém de Pederneiras. Foto: Autor, 2012.

3.3. Quanto as Características Funcionais.

Para que haja uma análise coerente do tipo é necessário, também, que se avalie a analogia entre os casos a luz de suas funções.

Quanto a esta questão, as estações, de grande ou médio porte, apresentam as mesmas necessidades básicas e organização para seu bom funcionamento, variando apenas as proporções entre os casos.

Em um primeiro momento, é inevitável que se avalie quais os edifícios, além das estações – foco desta pesquisa, que aparecem em todos os complexos, com suas atividades interligadas, a fim de garantir o bom funcionamento do transporte ferroviário.

Em todos os Municípios podemos encontrar o sanitário masculino, sempre na plataforma; ao menos um armazém destinado a cargas, principalmente a produção cafeeira, todos com ramal próprio; Casa para o Chefe da estação, afim de garantir que este esteja sempre próximo e disponível a qualquer necessidade que a estação e o tráfego possa apresentar; por fim, residências para funcionários que, de acordo com o relatório, vieram para solucionar uma crise habitacional no interior, com carência de residências e encarecimento dos alugueis. Portanto, a Companhia decidiu fornecer a seus funcionários habitações

higiênicas, a preço módico e junto ao trabalho.¹⁰⁹

Construções como cabine de controle de tráfego, subestações de energia e giradores não aparecem em todos os casos. Quanto a oficinas, há quem diga que existiam em alguns Municípios para pequenos reparos, porém não existem resquícios que possam comprovar. Nos relatórios, fala-se sobre um engenheiro responsável em cada sede de Divisão, que atende as necessidades do trecho pelo qual responde, porém encontra-se informações apenas sobre reparos realizados nas oficinas de Rio Claro e Jundiaí, bem como sobre dados de distribuição e abastecimento do almoxarifado geral, também em Jundiaí.

No bloco da estação, em todos os casos, existe um programa com funções básicas, indispensáveis ao funcionamento e que, por fim, acabam por nortear a organização de planta.

O princípio básico é separar as atividades administrativas e restritas aos funcionários, dos espaços frequentados pelos passageiros, bem como organizar movimentos de embarque, desembarque e despacho de bagagens e mercadorias.

A partir do saguão central, de um lado organizam-se as áreas de uso dos passageiros e do outro, aquelas destinadas a centralizar as atividades administrativas, com acesso apenas aos funcionários. A bagagem e o bar – este último presente apenas nas grandes estações – encontram-se sempre nas extremidades do edifício.

Quando o bar é presente, o acesso é apenas pela plataforma, com o espaço voltado para rua fechado por gradis, já a sala das bagagens possui acesso lateral e porta com guichê para a retirada e despacho.

3.4. Quanto as Técnicas Construtivas.

Como desdobramento de uma análise formal destas edificações, as técnicas construtivas, a elas inerente, também configuram parte importante para a tipologia das

¹⁰⁹ *Relatório da Assembleia Geral de Acionistas* – 25 d junho de 1924 / pp. 13 a 14.

estações ferroviárias.

Em todos os casos, a técnica de construção é unanime. Adotou-se a alvenaria de tijolos revestida com argamassa, assim como os ornatos, e pintura a base de cal.

Como fundação, é possível observar o uso de pedras nas paredes perpendiculares a fachada principal e alvenaria de tijolos abaixo da fachada principal e da plataforma. A cobertura sempre com telhas de barro tipo Marselha.

Muros de fecho ou de arrimo são sempre de pedras ou tijolos, e os portões e gradis de ferro, normalmente em serralheria artística.

Na composição das fachadas, principal e da plataforma, os ornatos evidenciam a parte central da entrada e se fazem em torno das envasaduras, com caixilharia, originalmente, sempre de madeira.

Observando os materiais utilizados internamente é possível perceber a íntima ligação que possuem com a função de cada parte do edifício. Em áreas de acesso ao público ou que possa entrar em contato com água, optou-se por material mais resistente e de fácil limpeza, como por exemplo as fachadas laterais e da plataforma que são revestidas de azulejos¹¹⁰ a meia parede, aproximadamente a 1,50 metros, com massa lisa com pintura de cal acima, assim como nos toaletes femininos e masculinos, a área reservada para senhoras, saguão principal e bar com cozinha quando existentes.

Na plataforma, devido ao desgaste, o piso é feito com placas de cimento de 0,50 x 0,50 metros com juntas desencontradas e arremate com blocos de concreto. O passeio envoltório ao bloco principal faz-se com concreto desempenado e paralelepípedos nas áreas de frente a estação.

¹¹⁰ Apenas a estação do Município de Jaú apresenta revestimentos de granilite. Uma provável justificativa para esta diferença pode se dar devido a posterioridade de sua data de construção, pois é a única estação de 1941. No relatório do ano de sua construção nada se fala sobre a escolha diferenciada de material.

Nas áreas internas, utiliza-se ladrilhos hidráulicos sobre abobadilhas de concreto nas áreas com maior fluxo, e assoalho de madeira com barrotes e massa lisa com pintura de cal nas paredes em áreas mais reservadas, como a parte administrativa.

Já na sala destinada ao despacho e recebimento de bagagens, devido ao desgaste e peso a que é submetida, utilizou-se cimento queimado a colher.

Os forros são, geralmente, de tábuas de madeira com encaixe tipo “macho e fêmea” e acabamento com tabeiras, em alguns locais, como sanitários e cozinhas, esporadicamente, apresentam forro treliçado também de madeira.

Considerações Finais

A pesquisa aqui apresentada trouxe à discussão as especificidades, ainda pouco referenciada na bibliografia especializada, do patrimônio ferroviário paulista – seu histórico, características e estado em que se encontram.

A busca por informações acerca de temas relativos às ferrovias, particularmente à Companhia Paulista de Estradas de Ferro, e à arquitetura ferroviária permitiu a constatação da carência informativa em relação aos remanescentes e até mesmo lacunas que dificultavam a compreensão do seu processo de formação.

A fim de encontrar respostas para estas questões, optou-se por uma metodologia quase arqueológica, com pesquisa e tratamento de fontes primárias, como os documentos da Companhia Paulista e as próprias edificações.

Parte destes questionamentos não puderam ser sanados devido à ausência de informações, seja pela má conservação ou organização deste material que, ao longo de todos estes anos, não resistiram a ação do tempo ou se perderam¹. Mas com este esforço foi possível aproximar-se de respostas, eliminar suposições e talvez diminuir o leque de dúvidas. Para citar um exemplo, podemos recordar a questão de autoria dos projetos, sempre tão levantada. Neste caso, com a leitura dos relatórios, ficou claro que os projetos eram realizados pela equipe de engenharia civil da Companhia, com a responsabilidade do engenheiro chefe.

A análise dos mapas encontrados em arquivos colaborou de maneira sem igual para a compreensão do seu processo de formação, expansão e modificações de traçado, permitindo assimilar com maior propriedade o trecho estudado e questões como, por exemplo, a razão pela qual realizavam reconstruções de estações em diferentes locais.

¹ Os documentos da Companhia encontram-se espalhado pelo nosso Estado dificultando a consulta. O acervo do Museu Ferroviário da Companhia Paulista em Jundiaí, mantém parte desta documentação e mostrou-se sempre disponível à consultas. Além de mapas, é possível encontrar os Relatórios das Assembleias Gerais de Acionistas, já o material iconográfico encontra-se no Arquivo do Estado de São Paulo.

Além dos relatórios das assembleias de acionistas, encontramos no acervo da Paulista os tratados, franceses e belgas, para construção de ferrovias, e com este material foi conduzida uma análise das recomendações técnicas, que apresentam preceitos claros e precisos quanto a construção das edificações ferroviárias, principalmente as estações de passageiros. A partir daí, procuramos verificar em que medida a Companhia atendia às prescrições destes tratados ou as reinterpretava para atender as necessidades do nosso contexto cultural, estudo este que abre vieses para novas pesquisas baseadas em todas as recomendações apresentadas por estes tratados.

Como resultado de uma análise conjunta dos edifícios e documentos, foi possível perceber as similaridades e repetições dos projetos e assim responder um dos principais questionamentos deste trabalho: A Companhia Paulista praticava, sim, uma tipologia própria as suas edificações, desde o programa e organização funcional, características formais e estéticas até os materiais empregados.

Este zelo pelas suas edificações conferiu a Companhia uma produção arquitetônica de altíssima qualidade técnica e estética, que representam o desenvolvimento do Estado e principalmente dos municípios em que se encontram, tornando-se verdadeiros suportes materiais de parte da memória de São Paulo.

As visitas a campo pelos cinco estudos de caso – Brotas, Torrinha, Dois Córregos, Jaú e Pederneiras – permitiram não apenas levantar os remanescentes e dados sobre as construções, como quanto a situação em que se encontram: abandono ou à mercê de reformas executadas por pessoas que não possuem conhecimento das premissas do campo disciplinar da preservação patrimonial, como reversibilidade, distinguibilidade, mínima intervenção, compatibilidade de técnicas e materiais, e ainda sem apoio ou supervisão técnica dos órgãos responsáveis, resultando em intervenções descaracterizadoras, com acréscimos, retiradas, alterações de envasaduras e até mesmo demolições.

O esquecimento e marginalização das edificações ferroviárias do oeste paulista vem desde a

incorporação pela FEPASA, que em seus levantamentos sugere a demolição de diversas estações, seja por uma análise superficial de atributos arquitetônicos, ou até mesmo pela canibalização de materiais, com uma postura em que opta-se por desmontar determinado edifício para repor em outro.

Com exceção da estação de Dois Córregos, que possui um processo de tombamento aberto pela Municipalidade junto ao CONDEPHAAT para a estação, sem incluir os tantos outros remanescentes vistos anteriormente, nenhum outro município estudado possui o reconhecimento de seu valor cultural pelo poder público, o que permite que as reformas sejam feitas a livre gosto dos responsáveis. Esta postura é profícua no sentido de evidenciar o reconhecimento de uma minoria da população e suas tentativas de recuperar e manter estes exemplares de tão grande importância, porém, mesmo que incipientes, nenhuma dessas intervenções apontam uma compreensão ou valorização da preservação patrimonial, até mesmo pela falta de informação.

É compreensível que a mudança de uso, haja visto a extinção do transporte ferroviário de passageiros nesta região, está associada à necessidade de intervir nas edificações e que dar-lhes uso é a melhor maneira de mantê-las, mas na medida em que se modifica, de maneira tão agressiva, elementos que compõe estas construções, mesmo que pontuais, compromete-se a legibilidade de todo o conjunto, como por exemplo as alterações nas fachadas da estação e do armazém de cargas de Pederneiras.

Do mesmo modo, as estações e demais remanescentes que a Municipalidade não realizou intervenções, seja por falta de interesse, verba ou dificuldades enfrentadas pela burocracia, apresentam-se em estado de completo abandono, depredadas e saqueadas a cada dia, assumindo características de ruínas, o que também causa perdas irreparáveis.

É, de fato, um cenário entristecedor deparar-se com construções tão belas e bem elaboradas, que tanto ofereceram para este Estado em épocas de operação, desfazendo-se. Tudo foi deixado para trás – edificações com as suas ferramentas, máquinas, equipamentos, mobiliário, vagões

abandonados nos trilhos, tudo foi largado mesmo que ainda apresentasse plenas condições de funcionamento. Não houve planejamento nem mesmo para deixar de operar.

Mas qual seria a melhor maneira de agir com estes remanescentes e o que traria menor ônus para os municípios, sua população e a sociedade: Manter um conjunto com valor cultural, sem modificações, mas abandonado ou dar-lhe novo uso a despeito das intervenções que pode lhe alterar as características originais?

Esta questão envolve uma série de aspectos, e não se trata de defender, aqui, qual a melhor alternativa quanto a preservação destes edifícios, mas fica claro a urgente necessidade de coadunar os órgãos responsáveis e a Municipalidade interessada em recuperar ou intervir nestas construções, e ainda de incrementar a política de incentivo e orientações para a realização de inventários e documentações que apresentem suas características, técnicas construtivas, materiais, seu estado atual, transformações ao longo do tempo, para que estes registros não se percam em definitivo.

Sabe-se da complexidade destas questões, mas é necessário e urgente propor uma reflexão sobre os danos que vem paulatinamente atingindo estas edificações, assim como realizar estudos para sua preservação e políticas públicas de defesa.

Portanto, pode-se considerar este trabalho como um processo que não se encerra aqui com uma conclusão - apesar de adiantarmos uma série de considerações nos textos históricos, sobre as estações e demais remanescentes - mas que, ao contrário, abre uma ampla perspectiva de continuidade e colaboração efetiva para o campo da preservação e compreensão destes edifícios, além de apoiar os trabalhos conduzidos pelos órgãos de preservação responsáveis.

Referências Bibliográficas

ARGAN, Giulio Carlo. *Sobre a tipologia em Arquitetura*. in NESBITT, Kate (org). *Uma nova agenda para a arquitetura*. São Paulo: Cosac Naify, 2006 / pp. 267-273.

_____. *Sobre o conceito de tipologia arquitetônica*. in ARGAN, Giulio Carlo. *Projeto e destino*. São Paulo: Editora Ática, 2001 / pp. 65-70.

BRUNO, Ernani Silva. *História e tradições de São Paulo: A metrópole do café (1872-1918), São Paulo de agora (1918-1954)*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1954.

CHOAY, Françoise. *Alegoria do Patrimônio*. São Paulo: Estação Liberdade, 2001.

CLARO, Waldo. *Jaú – A semente e a Terra: Comércio de Jahu*. Jaú, 1998.

COSTA, Cacilda da. *O sonho e a Técnica: a Arquitetura do Ferro no Brasil*. São Paulo: EDUSP, 1994.

DEBES, Célio. *A Caminho do Oeste: História da Companhia Paulista de Estradas de Ferro*. 1ª Parte: 1832 – 1869. São Paulo, 1968.

FREITAS, Antonio A. de Paula. *A engenharia, viação, obras públicas, construções em geral*. Rio de Janeiro, 1902.

GIOMETTI, Analúcia Bueno dos Reis. *Município de Torrinha: Ocupação Territorial e Desenvolvimento Socioeconômico do Século XVIII ao XX*. Torrinha, 1999.

HUMBERT, G. *Traité Complet des chemins de fer*. Paris: Beranger, 1908, 2ª Edição.

LEVORATO, Adão Valdemir. *O Jahu – Encontros, Cantos e Encantos: A Cidade em Cores*. São Paulo: Dom Bosco, 2003.

KÜHL, Beatriz Mugayar. *Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação*. São Paulo: Ateliê Editorial, 1998.

_____. *Preservação da Arquitetura Industrial em São Paulo: Questões teóricas*. São Paulo: FAPESP/Relatório Científico nº 2002/13712-7, 2005.

_____. *Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: Problemas Teóricos de Restauo*. São Paulo: Ateliê Editorial, 2009.

_____. *Patrimônio. Algumas questões relativas ao patrimônio industrial e à sua preservação*. Revista eletrônica do IPHAN.

_____. *História e Ética na Conservação e na Restauração de Monumentos*

Históricos. Revista CPC-USP. São Paulo, nº01.

LEMOS, Carlos. *O que é Patrimônio Histórico*. São Paulo: Ed. Brasiliense, 2000.

_____. *Casa Paulista: história das moradias anteriores ao ecletismo trazido pelo café*. São Paulo: EDUSP, 1999.

_____. *Alvenaria Burguesa*. São Paulo: Nobel, 1925.

MATOS, Odilon Nogueira de. *Café e Ferrovias: A evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. São Paulo: Editora Alfa-Ômega, Editora Sociologia e Política, 1974.

MILLIET, Sérgio. *Roteiro do café e outros ensaios*. São Paulo: Depto. de Cultura, 1939.

MONTANER, Joseph Maria. “*Tipo e Estrutura. Eclosão e crise do conceito de tipologia arquitetônica*.” in *idem* (org). *A Modernidade Superada: arquitetura, arte e pensamento no século XX*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2001 / pp. 107-129.

MOREAU, Auguste. *Traité des chemins de fer* (3ª edição). Paris: Fanchon et Artus, 1865.

PERDONNET, A. *Traité élémentaire des chemins de fer* (3ª edição). Paris: Garnier Frères, 1865.

PÉREZ, Filemón. *Álbum Ilustrado da Companhia Paulista de Estradas de Ferro*. São Paulo, 1918.

PEVSNER, Nikolaus. *A History of Building Types*. Londres: Thames and Hudson, 1987.

PICANÇO, Francisco. *Estradas de ferro: vários estudos*. Rio de Janeiro: TYP. Economica, 1887.

PINTO, Adolpho Augusto. *História da Viação Pública de São Paulo*. São Paulo: Governo do Estado, Coleção Paulística, vol.11, 1977; 2ª ed.

SAES, Flávio Azevedo Marques de. *As ferrovias de São Paulo, 1870-1940: expansão e declínio do transporte ferroviário de São Paulo*. São Paulo: HUCITEC, 1981.

SANTOS, Cecília Rodrigues dos; MAZZOCO, Maria Inês. *De Santos a Jundiá: nos trilhos do café com a São Paulo Railway*. São Paulo, Magma, 2005.

SEGURADO, João Emilio dos Santos. *Alvenaria e cantaria*. Lisboa: Bertrand, 19-?.

SILVA, Geraldo Gomes da. *Arquitetura do ferro no Brasil*. São Paulo: Nobel, 1987.

STRÖHER, Ronaldo de Azambuja. *Quatremère de Quincy e Jean-Nicolas-Louis Durand –*

Algumas considerações sobre a interpretação do conceito de Tipo em Arquitetura. in STRÖHER, Eneida Ripol (org). *O Tipo na Arquitetura: da teoria ao projeto*. Rio Grande do Sul: UNISINOS, 2001 / pp. 9-24.

VASCONCELOS, Sylvio C. de. *Arquitetura no Brasil. Sistemas Construtivos*. Belo Horizonte: Escola de Arquitetura – UFMG, 1958.

Teses e Dissertações:

AGMELLI, Selma Cury. *Brotas: Nos Trilhos da História*. 2002. 40f. Monografia (Pós-Graduação) – Escola de Engenharia, Universidade de São Paulo, São Carlos.

BEM, Sueli Ferreira de. *Contribuição para estudos das estações ferroviárias paulistas*. 1998. 419f. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo.

D’ALAMBERT, Clara Correia. *O tijolo nas construções paulistanas do século XIX*. São Paulo, 1993. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo.

FRANCISCO, Rita de Cássia. *As oficinas da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro: arquitetura de um complexo produtivo*. São Paulo, 2007. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo.

RUFINONI, Manoela Rossinetti. *Preservação do patrimônio industrial na cidade de São Paulo: o bairro da Mooca*. São Paulo, 2004. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo.

SOUKEF, Junior. Antonio. *A ferrovia e a cidade: a experiência de Bauru*. 2005. 303f. Tese (Doutorado) – FAU/USP, São Paulo.

Periódicos:

ENCICLOPÉDIA DOS MUNICÍPIOS BRASILEIROS. São Paulo: IBGE, 1957.

ESTATUTOS DA COMPANHIA PAULISTA. Acompanhados de tabela para contagem de votos de accionistas. Contrato com o governo Provincial e concessões do Governo Geral. São Paulo: Typographia do Correio Paulistano, 1870.

GUIA CULTURAL DO ESTADO DE SÃO PAULO, São Paulo: Fundação Seade, 2001.

MUNICÍPIOS E DESTRITOS DO ESTADO DE SÃO PAULO. São Paulo: IGC, 1995.

PLANART – PLANEJAMENTO E ARQUITETURA Ltda. Relatório técnico para obras de

recuperação da estação de Brotas – Volume 01 e 02. Coordenação de Nestor Goulard Reis Filho. São Paulo, 1978.

PLANART – PLANEJAMENTO E ARQUITETURA Ltda. Relatório técnico para obras de recuperação da estação de Dois Córregos – Volume 01 e 02. Coordenação de Nestor Goulard Reis Filho. São Paulo, 1978.

PLANART – PLANEJAMENTO E ARQUITETURA Ltda. Relatório técnico para obras de recuperação da estação de Jaú – Volume 01 e 02. Coordenação de Nestor Goulard Reis Filho. São Paulo, 1978.

PLANART – PLANEJAMENTO E ARQUITETURA Ltda. Relatório técnico para obras de recuperação da estação de Pederneiras – Volume 01 e 02. Coordenação de Nestor Goulard Reis Filho. São Paulo, 1978.

RELATÓRIO que a Directoria Provisoria da Companhia Paulista oferece a Assembléia Geral de Accionistas no dia 07 de março de 1869 – eleição da directoria definitiva. São Paulo: Typographia dos Correios Paulistano, 1869.

RELATÓRIO DA DIRECTORIA da Companhia Paulista – Assembléa Geral de 20 de setembro de 1869. São Paulo: Typographia dos Correios Paulistano, 1869.

RELATÓRIO da Assembléa Geral de Acionistas de março de 1870. São Paulo: Typographia dos Correios Paulistano, 1870.

RELATÓRIO da Assembléa Geral de Acionistas de 25 de setembro de 1870. São Paulo: Typographia dos Correios Paulistano, 1870.

RELATÓRIO da Assembléa Geral de Acionistas de 29 de janeiro de 1871. São Paulo: Typographia dos Correios Paulistano, 1871

RELATÓRIO da Assembléa Geral de Acionistas de 30 de julho de 1871. São Paulo: Typographia dos Correios Paulistano, 1871.

RELATÓRIO da Assembléa Geral de Acionistas de 28 de janeiro de 1872. São Paulo: Typographia dos Correios Paulistano, 1872.

RELATÓRIO da Assembléa Geral de Acionistas de 28 de setembro de 1872. São Paulo: Typographia dos Correios Paulistano, 1872.

RELATÓRIO da Assembléa Geral de Acionistas de 24 de agosto de 1873. São Paulo: Typographia dos Correios Paulistano, 1873.

RELATÓRIO da Assembléa Geral de Acionistas de 28 de fevereiro de 1874. São Paulo: Typographia dos Correios Paulistano, 1874.

RELATÓRIO nº 33 da Diretoria da Companhia Paulista de Estradas de Ferro para a sessão de assembléa Geral em 04 de abril de 1886. São Paulo: Typographia a vapor de Jorge Seckler & C., 1886.

RELATÓRIO nº 42 da Diretoria da Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais para a sessão de assembléa Geral em 26 de abril de 1891. São Paulo: Typographia da Companhia Industrial, 1891.

RELATÓRIO nº 43 da Diretoria da Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais para a sessão de assembléa Geral em 30 de abril de 1892. São Paulo: Typographia da Companhia Industrial, 1892.

RELATÓRIO nº 53 da Diretoria da Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais para a sessão de assembléa Geral em 30 de junho de 1902. São Paulo: Typographia a Vapor – Espindola, Siqueira e Comp., 1902.

RELATÓRIO nº 54 da Diretoria da Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais para a sessão de assembléa Geral em 30 de junho de 1903. São Paulo: Typographia e Papelaria de Vanorden & CIA., 1903.

RELATÓRIO nº 55 da Diretoria da Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais para a sessão de assembléa Geral em 30 de junho de 1904. São Paulo: Typographia e Papelaria de Vanorden & CIA., 1904.

RELATÓRIO nº 56 da Diretoria da Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais para a sessão de assembléa Geral em 30 de junho de 1905. São Paulo: Typographia e Papelaria de Vanorden & CIA., 1905.

RELATÓRIO nº 63 da Diretoria da Companhia Paulista de Estradas de Ferro para a sessão de assembléa Geral em 30 de junho de 1912. São Paulo: Casa Vanorden, 1912.

RELATÓRIO nº 64 da Diretoria da Companhia Paulista de Estradas de Ferro para a sessão de assembléa Geral em 30 de junho de 1913. São Paulo: Casa Vanorden, 1913.

RELATÓRIO nº 65 da Diretoria da Companhia Paulista de Estradas de Ferro para a sessão de assembléa Geral em 30 de junho de 1914. São Paulo: Casa Vanorden, 1914.

RELATÓRIO nº 66 da Diretoria da Companhia Paulista de Estradas de Ferro para a sessão de

assembléa Geral em 30 de junho de 1915. São Paulo: Casa Vanorden, 1915.

RELATÓRIO nº 75 da Diretoria da Companhia Paulista de Estradas de Ferro para a sessão de assembléa Geral em 25 de junho de 1924. São Paulo: Casa Vanorden, 1924.

RELATÓRIO nº 76 da Diretoria da Companhia Paulista de Estradas de Ferro para a sessão de assembléa Geral em 30 de junho de 1925. São Paulo: Casa Vanorden, 1925.

RELATÓRIO nº 77 da Diretoria da Companhia Paulista de Estradas de Ferro para a sessão de assembléa Geral em 25 de junho de 1926. São Paulo: Casa Vanorden, 1926.

RELATÓRIO nº 78 da Diretoria da Companhia Paulista de Estradas de Ferro para a sessão de assembléa Geral em 27 de junho de 1927. São Paulo: Casa Vanorden, 1927.

RELATÓRIO nº 79 da Diretoria da Companhia Paulista de Estradas de Ferro para a sessão de assembléa Geral em 9 de junho de 1928. São Paulo: Casa Vanorden, 1928.

RELATÓRIO nº 80 da Diretoria da Companhia Paulista de Estradas de Ferro para a sessão de assembléa Geral em 25 de junho de 1929. São Paulo: Casa Vanorden, 1929.

RELATÓRIO nº 81 da Diretoria da Companhia Paulista de Estradas de Ferro para a sessão de assembléa Geral em 12 de junho de 1930. São Paulo: Casa Vanorden, 1930.

RELATÓRIO nº 82 da Diretoria da Companhia Paulista de Estradas de Ferro para a sessão de assembléa Geral em 10 de junho de 1931. São Paulo: Casa Vanorden, 1931.

RELATÓRIO nº 83 da Diretoria da Companhia Paulista de Estradas de Ferro para a sessão de assembléa Geral em 12 de junho de 1932. São Paulo: Casa Vanorden, 1932.

RELATÓRIO nº 91 da Diretoria da Companhia Paulista de Estradas de Ferro para a sessão de assembléa Geral em 3 de junho de 1940. São Paulo: Casa Vanorden, 1940.

RELATÓRIO nº 92 da Diretoria da Companhia Paulista de Estradas de Ferro para a sessão de assembléa Geral em 28 de abril de 1941. São Paulo: Casa Vanorden, 1941.

RELATÓRIO nº 93 da Diretoria da Companhia Paulista de Estradas de Ferro para a sessão de assembléa Geral em 23 de abril de 1942. São Paulo: Casa Vanorden, 1942.

RELATÓRIO nº 94 da Diretoria da Companhia Paulista de Estradas de Ferro para a sessão de assembléa Geral em 15 de abril de 1943. São Paulo: Casa Vanorden, 1943.

RELATÓRIO nº 95 da Diretoria da Companhia Paulista de Estradas de Ferro para a sessão de assembléa Geral em 10 de abril de 1944. São Paulo: Casa Vanorden, 1944.

REVISTA CPC – USP. São Paulo, nº:05. Novos usos e significados das vilas operárias da antiga fábrica Brasital. VALDERRAMA, Berna Bruit; OLIVEIRA, Melissa Ramos da Silva.

REVISTA CPC – USP. São Paulo, nº:1. História e Ética na Conservação e na Restauração de Monumentos Históricos. KÜHL, Beatriz Mugayar.

REVISTA ELETRÔNICA DO IPHAN. Artigo – Patrimônio. Algumas questões relativas ao patrimônio industrial e à sua preservação. KÜHL, Beatriz Mugayar.

REVISTA HISTÓRIA VIVA – Coleção Caminhos do trem. São Paulo: Editora Duetto, 2008/2009. Mensal. ISBN 978859953597; 978859953598; 978859953599; 978857902001; 978857902002; 978857902003.

REVISTA HORIZONTE GEOGRÁFICO. São Paulo, ano 11, nº: 57. Mensal. ISSN 0104-6365

FEPASA – Relatório de Unidades Regionais / UR3. São Paulo, 1986.

Instituições:

Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (EP/USP). Biblioteca Central.

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU/USP). Biblioteca.

Museu da Companhia Paulista. Jundiaí / São Paulo. Biblioteca.

Secretaria da Cultura do Município de Brotas / São Paulo.

Secretaria da Cultura do Município de Dois Córregos / São Paulo.

Secretaria da Cultura do Município de Jaú / São Paulo.

Secretaria da Cultura do Município de Pederneiras / São Paulo.

Secretaria da Cultura do Município de Torrinha / São Paulo.

Sites:

BIBLIOTECA IBGE - História dos Municípios Brasileiros. São Paulo. Disponível em:

<www.biblioteca.ibge.gov.br/dtbs_busca.php - 2k>. Acesso em: 30 set. 2010.

ESTAÇÕES ferroviárias do Brasil. São Paulo. Disponível em:

<<http://www.estacoesferroviarias.com.br>>. Acesso em: 25 mar. 2012

PREFEITURA Municipal de Brotas. Brotas, São Paulo. Disponível em:

<<http://www.brotas.sp.gov.br>>. Acesso em: 25 nov. 2011.

PREFEITURA Municipal de Dois Córregos. Dois Córregos, São Paulo. Disponível em:

<<http://www.doiscorregos.sp.gov.br>>. Acesso em: 14 ago. 2011.

PREFEITURA Municipal de Jaú. Jaú, São Paulo. Disponível em:

<<http://www.jau.sp.gov.br>>. Acesso em: 14 ago. 2011.

PREFEITURA Municipal de Pederneiras. Pederneiras, São Paulo. Disponível em:

<<http://www.pederneiras.sp.gov.br>>. Acesso em: 18 out. 2011.

PREFEITURA Municipal de Torrinha. Torrinha, São Paulo. Disponível em:

<<http://www.torrinha.sp.gov.br>>. Acesso em: 25 nov. 2011.

UNESCO World Heritage Centre

<<http://whc.unesco.org>>. Acesso em: 10 dez. 2013.

Informações Orais:

Entrevista com o Sr. Rinaldo Toufik Razuk e Ana Carolina, da Secretária da Cultura de Pederneiras no dia 25 de Julho de 2008.

Entrevista com o Sra. Cátia Marmontel Voltolim, da Prefeitura Municipal de Dois Córregos no dia 11 de Julho de 2012.

Entrevista com o Sr. Ricardo Dal'Bó, da Secretária de Cultura e Turismo de Jaú no dia 13 de Julho de 2012.

Entrevista com o Sr. Marcos Antonio Cassucio e Sr. Hélio Ribeiro, da Associação de Preservação Ferroviária Brotense no dia 23 de Julho de 2012.

Entrevista com o Sr. Fernando Della Coletta, da ONG Amigos de Torrinha no dia 23 de Julho de 2012.

São Paulo
2014