A photograph of a yellow wall with a white arched window frame. The window has a dark wooden frame and is partially open. The wall has a textured, slightly cracked appearance. The title and author information are overlaid on the right side of the image.

JOÃO MÁRCIO DIAS DE SOUZA

**Tipologias arquitetônicas
nas estações da Estrada de
Ferro Sorocabana**

São Paulo - 2015

João Márcio Dias de Souza

Tipologias arquitetônicas nas estações da Estrada de Ferro Sorocabana.

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.

Orientadora: Fernanda Fernandes da Silva.

São Paulo
2015

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

E-MAIL DO AUTOR: joaomarcio@gmail.com

S729t Souza, João Márcio Dias de
Tipologias arquitetônicas nas estações da Estrada de Ferro
Sorocabana / João Márcio Dias de Souza. --São Paulo, 2015.
XXX p.192f : il.

Dissertação (Mestrado - Área de Concentração: História e
Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) – FAUUSP.
Orientadora: Fernanda Fernandes da Silva

1.Ferrovias (Arquitetura) – Sorocaba (SP) 2.Patrimônio arquitetônico
(Preservação) 3.Tipologia I.Título

CDU 625.1

DEDICATÓRIA

A meus pais pelo apoio incondicional em todos os momentos, a Evelize pelo amor e compreensão e a pequena Lívia .

FOLHA DE APROVAÇÃO

João Márcio Dias de Souza

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

Aprovado em:

Banca Examinadora
Urbanismo

Profa. Dra. Fernanda Fernandes da Silva – orientadora

Instituição: Universidade de São Paulo (USP)

Assinatura: _____

Prof(a). Dr(a). _____

Instituição: _____

Assinatura: _____

Prof(a). Dr(a). _____

Instituição: _____

Assinatura: _____

AGRADECIMENTOS

À minha orientadora, Profa. Dra. Fernanda Fernandes da Silva, pela confiança, incentivo e oportunidade.

Às professoras Dra. Beatriz Mugayar Kühl e a Dra. Cecília Rodrigues dos Santos, pelos comentários e sugestões dadas no exame de qualificação.

Aos funcionários do setor de Pós-Graduação da Fau-USP, pela atenção prestada sempre que necessário.

À Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, pela oportunidade de realização desse trabalho.

À CAPES por possibilitar a pesquisa de campo, todo o trabalho depende dela.

Aos amigos e tantas pessoas que encontrei em busca das estações – amigos que me receberam e pessoas que permitiram a entrada nos edifícios, sugeriram bibliografia e principalmente contaram histórias de quando as estações eram parte importante do cotidiano de suas vidas.

RESUMO

SOUZA, João M.D. **Tipologias arquitetônicas nas estações da Estrada de Ferro Sorocabana**. 2015. XXXp.f. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Arquitetura da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015.

Este trabalho tem como objetivo compreender as tipologias arquitetônicas nas estações da Sorocabana. Foram estudados vinte e cinco exemplares escolhidos de forma a dar representatividade a pesquisa. Os edifícios selecionados pertencem a diferentes regiões e épocas em que a estrada de ferro atuou, de forma a fornecer os mecanismos de substituições de estações e semelhanças ocorridas segundo a tipologia adotada. A análise do corpo de edifícios possibilitou a organização em séries e a sua catalogação em fichas.

Palavras – Chave: Arquitetura Ferroviária, Tipologia, Patrimônio, Preservação, Sorocaba.

ABSTRACT

SOUZA, João M.D. **Architectural typologies in the Sorocabana Railway Stations**. 2015. XXXp.f. Master's thesis – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015.

This study aims to understand the architectural typologies in the Sorocabana Railway Stations. The research made a selection of twenty five buildings to give representation to work. The select buildings belongs to different regions and periods where the railroad served, in order to provide the mechanisms of stations replacement and similarities occurred according to architectural typologies adopted. The analysis of the set of buildings allowed the organization in series and its cataloging records.

Keywords: Railway Architecture, Typology, Heritage, Preservation, Sorocaba

LISTA DE IMAGENS

Figura 1 Mapa das Rotas: Rio Grande do Sul – Sorocaba Fonte: BADDINI	20
Figura 2 - Mapa Sorocaba 1889 – Fonte: Baddini.....	23
Figura 3 - Ponte Sobre o Rio Sorocaba, 1877	27
Figura 4 - Estação São Paulo, 1877	28
Figura 5 - Estação Sorocaba ,1877	31
Figura 6 - Estação São Roque, 1877	32
Figura 7 - Estação São João, 1877	33
Figura 8 - Ação emitida em 1872.	35
Figura 9 - Mapa São Paulo Tietê - Fonte: Arquivo do Estado	36
Figura 10 - Estação Vagão - Canguera.....	53
Figura 11 - Samuel e Christiano das Neves - Projeto para a nova Estação Sorocabana (1926-1938) Fonte: Kuhl , 1998. P. 127	54
Figura 12 - Estação Júlio Prestes, 1951	54
Figura 13 - Mapa linha Mairinque - Santos. Fonte: Antônio Francisco Gaspar	56
Figura 14 - Túnel 23 - Trecho Mairinque-Santos, 1933 - Fonte: Ricardo Koracsony ...	57
Figura 15 - Oficinas da Sorocabana em Sorocaba, 1877.....	65
Figura 16 - Aula Prática na Oficina de Aprendizagem	66
Figura 17 - Hospital Sorocabana Botucatu Fonte: Acervo João M. D. Souza.....	67
Figura 18 - Hospital Central Sorocabana na Lapa.....	67
Figura 19 - Integrantes de equipe de cabo-de-guerra da Estrada de Ferro Sorocabana , várias vezes campeãs dos jogos operários. Fonte: Netto, Otto - Memórias do Esporte Sorocabano.....	68
Figura 20 - Conjunto de fotos Estrada de Ferro Sorocabana Futebol Clube. Acervo: João M.D. Souza	70
Figura 21 - Composição de imagens CASI - Itapetininga. Fonte: Acervo João M.D.Souza.....	71
Figura 22 - Perspectiva eletrônica mostrando os dois tipos de estação.....	72
Figura 23 - Estação de 1ª fase/menor porte	79
Figura 24 - Estação de 2ª fase / médio porte	80
Figura 25 - Estação de 3ª fase/ tamanho intermediário entre médio e grande porte	80

Figura 26 - Comparativo entre as fases.....	81
Figura 27 - Estação Martinópolis fonte: Daltozo	81
Figura 28 - Projeto da Estação Sto Anastácio - 1927.....	82
Figura 29 -Mapa Urbano Santo Anastácio. Fonte: Maps.google.com	83
Figura 30 - Igreja Vista da Estação – Santo Anastácio. Torre da Estação ao fundo - Campinas. Fonte: Joao M.D. Souza / (Santos, 2002)	84
Figura 31 - Fachada da Estação Santo Anastácio. Fonte: Acervo João M.D. Souza	85
Figura 32 - Estação Varnhagen - 1928	87
Figura 33 - Estação George Oeterer.....	88
Figura 34 - Estação Rubião Júnior	89
Figura 35 - Planta E. Varnhagen . Fonte: Levantamento da Pesquisa	90
Figura 36 - Planta E. Rubião Júnior Fonte: Planart	90
Figura 37 - Estação Santo Antônio Velha Fonte: Prefeitura Municipal de Iperó	91
Figura 38 - E. São Paulo / E. Itapetininga - Fonte: Rallph	91
Figura 39 - Estação Santa Cruz do Rio Pardo.....	92
Figura 40 - Estação Itararé – após reformas	94
Figura 41 - A Estação Ferroviária ocupada por forças Constitucionalistas em julho de 1932 Fonte: Museu Fotográfico de Itararé	94
Figura 42 - Estação Indaiatuba.....	95
Figura 43 - Estação Vitoriana	96
Figura 44 - Estação Tatuí	97
Figura 45 - Fachada Avaré	98
Figura 46 - Estação Botucatu	99
Figura 47 - Fachada E. Botucatu	100
Figura 48 - Fachada Lençóis Paulista	101
Figura 49 - Fachada Bernardino de Campos	102
Figura 50 - Fachada Santo Anastácio	102
Figura 51 - Fachada Posterior Lençóis Paulista	103
Figura 52 - Fachada Posterior Bernardino de Campos	103
Figura 53 - Fachada Posterior Santo Anastácio	103
Figura 54 - Fachada Ibirarema	104
Figura 55 - Estação Martinópolis	104

Figura 56 - Estação Indiana	104
Figura 57 - Estação Canguera.....	106
Figura 58 - Tijolo marcando a estrutura das Estações Avaré/Botucatu /George Oeterer	107
Figura 60 - Variação cobertura de duas águas - Estação Rubião Júnior.....	107
Figura 59 - Tesouras de Madeira Estação Varnhagen.....	107
Figura 61 - Tesoura de madeira - Estação São Roque	108
Figura 62 - Estação São Roque / Cerqueira César / Rodrigues Alves	108
Figura 63 - Estação Botucatu	109
Figura 64 - Cobertura Entradas Estações Sorocaba / Detalhe Sorocaba / Assis.....	109
Figura 65 - Voluta - E. Iperó / Ornamento - E. Botucatu	110
Figura 66 - Estação Varnhagen	115
Figura 67 - Planta Térreo E. Cerqueira César – Fonte Planart	116
Figura 69 - Planta Estação Botucatu. Fonte: Informativo Prefeitura de Botucatu	117
Figura 70 - Planta Estação Botucatu. Fonte: Informativo Prefeitura de Botucatu	117
Figura 68 - Planta Pavimento Superior - Fonte Planart	117
Figura 71 - Saguão E. Varnhagen / Saguão E. Cerqueira César / Salão Principal E. Botucatu	118
Figura 72 - E. Rubião Júnior	118
Figura 73 - Estação São Manuel	119
Figura 74 - Fachada Botucatu	119
Figura 75 - Mapa Distribuição das Séries Tipológicas.....	120
Figura 76 - detalhe ficha de pesquisa	130
Figura 77 - Mapa das Estações Levantadas	135
Figura 78 - Croqui Ficha de Levantamento.....	136
Figura 79 - Print da tela Autodesk 1,2,3d catch	139
Figura 80 - Fachada em 3D obtida com o software	139
Figura 81 - Telegrama despachado fonte: Arquivo do Estado	185
Figura 82 - Passe Livre da Polícia Fonte: Arquivo do Estado	186
Figura 83 - Brinquedo produzido nas oficinas da Sorocabana fonte: Acervo Maria Aparecida Almeida Dias de Souza	187
Figura 84 - Horário de trens Acervo Sorocabana	187

SUMÁRIO

Introdução	2
Capítulo 01: Ferrovia e Cidade: A Estrada de Ferro Sorocabana – Esboço Histórico ..	17
Antecedentes	17
Os Primeiros anos (1870-1875)	23
A Construção	26
Inauguração e Crise	33
A Primeira fase de Expansão (1876-1906)	36
A segunda fase de expansão (1906 – 1924)	44
A Semeadora de Cidades	46
A terceira fase de expansão (1924 – 1939)	53
Capítulo 02: Ferrovia e Cidade - Programas Complementares da Sorocabana	60
O Complexo da EFS: o caso de Sorocaba	65
Capítulo 03: Análise Tipológica	72
Sobre Classificações	72
Uma cidade três estações	81
Tipos e Modelos	86
Análise Construtiva	106
Análise Formal	115
Conclusão	120
ANEXOS.....	129
Catalogação e preservação	129

A Ficha	130
O Levantamento	133
Bibliografia:	188

INTRODUÇÃO

“No fim de 90 annos cessará o privilegio concedido á companhia Sorocabana; esta porém, na forma dos seus estatutos approvados pelo governo, conservará pleno domínio sobre a estrada de ferro e seus pertences, podendo custeal-a e gozeal-a, como bem lhe aprouver, salvo sempre o direito de desapropriação que compete o governo pela clausula deste contracto.”

(Termo de contrato assinado por Luis Matheus Maylaski, presidente da Sorocabana em 1871).

Este mestrado intitulado *Tipologias arquitetônicas nas estações da Estrada de Ferro Sorocabana*, tem a intenção de estudar a arquitetura das estações da EFS a partir da análise de algumas obras selecionadas. Assim buscou-se estabelecer o estudo e análise de como as estações da Sorocabana foram construídas ao longo de sua trajetória.

Com o fim de atingir esse objetivo no primeiro capítulo foi desenvolvido um estudo geral sobre a EFS, baseado em pesquisa bibliográfica e outras fontes documentais, no sentido de compreender a ferrovia de uma maneira abrangente e assim possibilitando a inserção das estações num universo mais amplo. Para a compreensão da constituição da ferrovia e de seu percurso ao longo do tempo a narrativa foi organizada em três fases de expansão, que caracterizam as mudanças ocorridas.

Enquanto o primeiro capítulo dá suporte histórico ao trabalho, o segundo estabelece a conexão entre ferrovia e ambiente urbano, fator considerado de grande importância na análise das estações elaboradas neste estudo. Neste sentido observamos que as ferrovias não cresceram apenas em quilometragem ligando duas cidades, mas também merece ser analisada a sua evolução dentro de uma única urbe. O esclarecimento deste aspecto foi desenvolvido no estudo de caso sobre a Estação de Sorocaba em que são considerados além do edifício específico da estação os demais equipamentos que constituem o complexo ferroviário como oficinas, escolas, hospital, clubes mostrando a sua dimensão e importância no âmbito urbano.

O terceiro capítulo da dissertação está voltado para o estudo específico das estações da EFS. Este constitui o objeto empírico da dissertação que demandou um contínuo e cuidadoso trabalho de campo para a documentação e registro das estações remanescentes. Consideramos que este procedimento oferece subsídios importantes para a compreensão dessas obras, constituindo o primeiro passo em direção à revalorização desses edifícios e consequente preservação e restauro. Portanto, o trabalho foi dedicado ao registro e estudo de um conjunto de estações que funcionassem como amostragem do universo das estações da Sorocabana.

O primeiro passo foi determinar um conjunto de estações que fosse representativo em relação ao todo, permitindo uma visão do conjunto. Um dos critérios de escolha foi a localização das estações e assim foram privilegiadas estações da linha tronco e do ramal de Bauru. Neste processo foram selecionados 25 edifícios e através dessa amostragem foi possível constituir um panorama da situação da EFS na primeira metade do século XX.

A análise dos edifícios foi feita através da observação in loco e comparação dos dados obtidos, de forma a permitir a divisão das estações em séries que abrigam exemplares que seguem determinada tipologia. Um dos pontos determinantes para a compreensão de cada tipologia baseia-se no estudo das fases de expansões que a companhia promoveu – exemplo disso são as edificações neocoloniais modestas

construídas nos anos 1950, quando a EFS enfrentava graves crises financeiras. Outro ponto relevante na análise é entender que as estações tinham uma importante relação com o momento histórico que a cidade que a abriga passava. O crescimento urbano na primeira metade do século XX pode-ser demonstrado pelas sucessivas substituições de estações que ocorriam quando o prédio ficava aquém das necessidades da localidade, como é o caso de Santo Anastácio.

Os capítulos que precedem a análise tipológica dão suporte teórico e demonstram o universo que a ferrovia criou ao se desenvolver. O trabalho de catalogação das estações é um anexo pois as fichas são para consulta e também principal fonte para a análise que desde o princípio foi o objetivo do trabalho.

CAPÍTULO 01: FERROVIA E CIDADE: A ESTRADA DE FERRO SOROCABANA – ESBOÇO HISTÓRICO

ANTECEDENTES

A Estrada de Ferro Sorocabana (EFS) foi uma das principais ferrovias do estado, junto com a Companhia Mogiana, a Companhia Paulista e a São Paulo Railway. A EFS possui uma história única que atribuída ao local e circunstâncias de sua fundação, a cidade de Sorocaba.

A localização estratégica de Sorocaba define sua história. Em uma América ainda livre de exploradores europeus, existia a antiga rede de caminhos indígenas ligando pontos do litoral paulista e paranaense ao Oceano Pacífico, as trilhas Peabiru¹. Essas trilhas que cortam o centro da atual cidade, portanto, desde muito cedo o local demonstrou um potencial como ponto de passagem ou entreposto comercial.

As primeiras informações sobre portugueses na região datam de 1597 quando os dois Afonso Sardinha (pai e filho) ao adentrar o interior paulista e explorar a região encontram pequena porção de ouro e enorme quantidade de ferro que aflorava da terra. Durante os próximos três anos os dois criaram uma fundição que transformava a matéria bruta em lingotes de ferro. No fim deste período Afonso Sardinha, o velho, cansou e retornou à casa que possuía na vila e fazenda no Butantã (atualmente restaurada e conhecida como Casa do Bandeirante). Afonso Sardinha, o moço, partiu com a bandeira de Nicolau Barreto em 1602 em direção ao norte, vindo

¹ “As trilhas do Peabiru partiam de pontos próximos às atuais cidades de São Vicente , Iguape, Cananéia e Paranaguá , entre outras, unificando-se no interior do Estado do Paraná. Atravessavam o Paraguai, atingiam a região habitada pelos Incas, nos Andes e daí seguiam até o Pacífico. Essa rede de caminhos é conhecida geralmente como Estrada do Sol, por correr no sentido leste/oeste. Com a chegada dos portugueses, recebeu novas e variadas denominações como caminho de São Tomé, do pai Sumé ou Zumé. O arqueólogo Wanderson Esquerdo, em data recente, formulou a hipótese de que a palavra Peabiru possa ser traduzida como “caminho ao rio Biru”, um curso d’água de localização hoje indeterminada que teria dado origem ao nome da atual República do Peru.” (JORNAL CRUZEIRO DO SUL. **Sorocaba 350 anos – Uma história ilustrada.** P. 19)

a falecer em 1604 no sertão de Paracatu.² O local que os Sardinha exploraram mais tarde sediaria a Real Fábrica de Ferro São João de Ipanema.

Em 1653, após décadas de esquecimento servindo apenas como rota de bandeirantes e a caça e captura de índios, instala-se às margens do Rio Sorocaba o bandeirante Baltazar Fernandes que trouxe consigo toda a família, inclusive índios cativos da época de bandeirismo:

“Azevedo Marques exagera dizendo que Baltazar teve 400 índios administrados. Ainda assim, a rancharia do Lajeado acomodava muitas famílias índias, perto da casa do seu senhor” (ALMEIDA, 2002,p. 25)

No ano seguinte, Fernandes inicia a obra da Capela de Nossa Senhora da Ponte que ficaria pronta em 1660. A vila neste ponto não possuía arruamento, apenas um aglomerado de sítios que aos poucos crescia.

Em fins do século XVII, a descoberta de ouro em Minas Gerais muda o eixo econômico do nordeste açucareiro para a região de Ouro Preto:

“ A notícia do achado das minas fez afluir para aquelas regiões uma impressionante massa de aventureiros, provenientes de várias partes da colônia e do além-mar. Vilas e povoados no litoral e no planalto paulista esvaziaram-se de homens. Em Portugal, o governo viu-se obrigado a emitir um decreto de proibição da vinda de pessoas às minas, porque algumas regiões ameaçavam se despovoar. Calcula-se que mesmo assim, na primeira metade do século XVIII, cerca de 800 mil portugueses tenham atravessado o oceano. Esse número representava quase a metade da população do país a época, levando o Conselho Ultramarino a temer que, em pouco tempo, a colônia viesse a ter “tantos vassalos brancos como tem o reino” (SILVA³, 2008, p. 70.)

² ALMEIDA, Aluísio – **Sorocaba 3 séculos de história**. Editora Ottoni, Itu, 2002.

³ SILVA, Valderez A. Paulistas em Movimento : Bandeira, monções e tropas. In: **A formação do Estado de São Paulo, seus habitantes e os usos da terra**. São Paulo: Imprensa Oficial, 2008. P. 70.

O primeiro reflexo da migração em massa para Minas foi uma crise generalizada de desabastecimento na região, pois a população em geral não se interessava pela agricultura de subsistência, preferiam passar fome e alimentar o sonho do enriquecimento nas minas.

A solução inicial a crise foi buscar produtos em outras regiões que não estavam diretamente envolvidas com as atividades auríferas. O transporte de mercadorias nesse momento era realizado por mão-de-obra escrava indígena e negra, uma vez que era impossível deslocá-las via carro de boi como era feito no nordeste, devido à geografia acidentada da região.

O segundo reflexo da crise de desabastecimento gerada pela descoberta do ouro, foi o aumento significativo da caça e aprisionamento dos índios, o que incentivou a destruição das Missões Jesuíticas, que reuniam na época mais de 60 mil índios⁴⁴. Mesmo esse aumento da mão de obra escrava indígena não foi capaz de suprir a crise do transporte de mercadorias de subsistência e do ouro. O escravo passou a trabalhar nas minas, enquanto que para o transporte foi escolhida uma solução mais lucrativa: o muar. Nascia o tropeirismo.

O preamento dos índios não permitiu o crescimento de Sorocaba e sim sua manutenção. O cenário mudou quando nas décadas iniciais do século XVIII, as primeiras boiadas que partiam dos campos gerais de Curitiba passavam pela cidade até chegarem as Minas Gerais. O tráfego de gado pelas estradas se intensificou ao ponto de ser criado em 1732 o Registro do Rio Negro para fiscalizar e arrecadar impostos desse negócio que se mostrava lucrativo e em ascensão. Em 1750 a Coroa criou um novo Registro de Animais em Sorocaba. O Registro de Animais possui duas funções: controlar o trânsito de tropas, assegurando os direitos da Coroa sobre o mesmo e a comercialização de animais, principalmente nas áreas de mineração.

Durante os próximos cento e trinta anos a principal atividade econômica de Sorocaba será o transporte e comércio de animais. Surge nesse período a famosa Feira de Muares que reúne pessoas de diversas partes do país para comprar e vender tropas. Em 1855 as feiras, impulsionadas pelo plantio do café que utilizava o muar como principal meio de transporte das colheitas, atingiram seu ponto máximo. Nesse ano

⁴⁴ Straforini, Rafael. **No Caminho das tropas**. Sorocaba, 2001. P. 23

O comércio de muars vindos do sul era um negócio lucrativo que durante os anos acabou por especializar os envolvidos nesse mercado.

vários empreendimentos. [...] Os ganhos vindos dessa atividade proporcionaram , a muitos deles, a compra de terras e aplicação de capitais em outras atividades econômicas.”
(SILVA⁵, 2008, p. 93.)

O tropeiro muitas vezes não saía da cidade e o transporte dos animais ficava por conta do capataz ou condutor, homem de confiança do tropeiro que vivia uma realidade bem diferente, com baixos salários assim como os camaradas que acompanhavam a pé a tropa, os cozinheiros e aprendizes responsáveis pela alimentação ou arrumação do acampamento.

Essa variedade de funções dentro do transporte de animais se refletiu no espaço urbano⁶ de Sorocaba, pois para alimentar o comércio gerado pela feira, a cidade trabalhava o ano inteiro. O evento era essencialmente urbano e movimentava diversos setores da economia local, como a fabricação e comércio de artigos de montaria , de redes , de doces, etc. Existiam artistas, relojoeiros , retratistas , dentistas , “mascates”, “cometas”⁷.

A partir dos anos 50 do século XIX, a cidade passou a investir no embelezamento urbano. Nesse período foi construída a ponte de pedra sobre o Rio Sorocaba , calçamento de ruas transitadas por tropas, a construção de uma nova casa de câmara e cadeia inaugurada em 1861, obras que pretendiam mandar uma mensagem: o dinheiro dos muares era tão bom quanto o do café. Nesse momento a cidade rivalizava-se com a vizinha Itu, representante da economia cafeeira.

“Assim como os grandes plantadores e empresários do café buscaram representar seu poder e riqueza através da suntuosidade de suas residências urbanas e do aparelhamento de suas cidades, caracterizando um convívio social formalizado por regras de civilidade, os negociantes sorocabanos procuraram fazer de Sorocaba a imagem mais próxima de bons costumes e da racionalidade, revestindo-a de símbolos que escondiam sua real condição de lugar

⁵ SILVA, Valdez A. Paulistas em Movimento : Bandeira, monções e tropas. In: **A formação do Estado de São Paulo, seus habitantes e os usos da terra**. São Paulo: Imprensa Oficial, 2008.

⁶BADDINI, Cássia M. **Sorocaba no Império – Comércio de animais e desenvolvimento urbano** . Ed. Annablume. 2002 (p. 223)

⁷ “O “mascate”, era o comerciante que não residia na cidade. O “cometa” era o caixeiro de casas comerciais da Corte, que vinha à cidade em época de feira para descontar “letras” de negociantes.

de passagem de tropas. A relação direta entre a expansão do café e o aumento da demanda de muas para o transporte da produção facilitava a comparação das diferentes condições urbanas de Sorocaba e das cidades paulistas envolvidas nessa produção.”(BADDINI, 2002. P. 156)

O capital excedente gerado pelo comércio de animais aos poucos começou a ser investido em atividades diversas. Em 1852 Manoel Lopes de Oliveira importou uma pequena fábrica de tecidos, de teares mecânicos, tocada a vapor, montando-a num cumprido galpão junto às senzalas, atrás da casa grande da chamada Chácara Amarela.⁸

“A produção dos teares de Lopes Oliveira encontra dois entraves, o primeiro foi a falta de mão de obra para trabalhar nos teares e o segundo foi a escassez de matéria prima: o algodão.

Em poucos anos, no início dos anos 1860 as primeiras sementes de algodão foram plantadas e a região que não era propícia ao cultivo do café se mostrou excelente para o plantio do algodão herbáceo. Impulsionado pela Guerra de Secessão nos Estados Unidos (1861-1865) que deixou as indústrias inglesas sem matéria prima, a lavoura do ouro branco se alastrou por todos os cantos da cidade.” (JORNAL CRUZEIRO DO SUL. **Sorocaba 350 anos – Uma história ilustrada**. P. 133)

As feiras a partir de 1860 entraram em declínio, principalmente após a epidemia de varíola de 1863 que vitimou entre 400 e 500 pessoas. O surto coincidiu com a chegada das tropas. A instabilidade das feiras, o baixo preço dos animais, o medo de uma nova epidemia, o mal cheiro e caos causados pelos animais cruzando as ruas centrais davam indícios de uma economia saturada, já que boa parte dos cidadãos tirava seu sustento do comércio relacionado a feira. A ascensão do algodão na economia sorocabana fez com que os tropeiros direcionassem parte de seu capital a pequenas tecelagens que produziam tecidos brutos. No final da década os homens de negócio viram nas atividades agrícolas e industriais a sobrevivência da economia

⁸ ALMEIDA, Aluísio – **Sorocaba 3 séculos de história**. Editora Ottoni, Itu, 2002. p. 247.

sorocabana. Era preciso modernizar, melhorar o escoamento da produção de algodão, facilitar a chegada de maquinário para as fábricas e, sobretudo, não depender de uma atividade comercial cujo fim estava próximo. A saída proposta por eles foi a participação na ferrovia que estava sendo criada em Itú. A ferrovia era um elemento central na transição econômica que a cidade pretendia: deixar de ser um entreposto comercial de muares antes que a propagação da ferrovia pela província afetasse seriamente o comércio de animais e passar a ser um pólo industrial.

OS PRIMEIROS ANOS (1870-1875)

Figura 2 - Mapa Sorocaba 1889 – Fonte: Baddini

Em 20 de janeiro de 1870 na cidade de Itú, foi realizada uma reunião com a intenção de formalizar a criação da Companhia Ituana. Estava presente o presidente da província Antônio Cândido da Rocha e representantes dos municípios vizinhos que usufruiriam da ferrovia. Estes ajudariam a levantar o capital necessário através da aquisição de ações da companhia. O valor necessário para a construção da ferrovia, que ligaria Itú a Jundiaí seriam dois mil contos de réis.

A proposta da comitiva sorocabana foi a aquisição de parte das ações que corresponderia a 300 contos de réis⁹. Em contrapartida a linha se estenderia até a cidade de Sorocaba. Os ituanos rejeitaram a proposta e imediatamente a comitiva formada por Luis Matheus Maylaski, Ubaldino Amaral, Roberto Dias Baptista e Antônio Lopes de Oliveira se retirou da reunião levando seus 300 contos de réis e anunciando a construção de uma nova ferrovia que ligaria Sorocaba a São Paulo.

A comitiva que compareceu a reunião em Itu era formada pelo núcleo progressista que criou diversas instituições na cidade, tais como o Gabinete de Leitura, o Clube Republicano, um jornal para defender os interesses da ferrovia “O Sorocabano”, a Loja Maçônica Perseverança III e finalmente a Companhia Sorocabana.

O principal idealizador da ferrovia era Luís Matheus Mailaski, um imigrante húngaro nascido na cidade de Lemberg em 1836, que chegou na cidade em 1866 sem nenhum dinheiro e nem conhecidos. Dormiu ao relento uns dias antes de ser abrigado por monges Beneditinos, que aos poucos descobriram que o hóspede falava diversos idiomas e possuía algum conhecimento em mecânica. Existia na época um velho descaroçador de algodão que não funcionava há alguns anos e Maylaski em um rápido exame, notou que o conserto seria relativamente fácil. Após o reparo na máquina seu prestígio aumentou vertiginosamente como pessoa entendida em maquinário. Em pouco tempo desposou Anna de Andrade, pertencente a uma das famílias mais importantes da cidade. Dessa forma Maylaski tornou-se negociante de animais, lidava com beneficiamento de algodão, recebia encomendas de molhados, em Santos e Rio de Janeiro, e intermediava a compra de máquinas de descaroçar algodão importadas da Europa ou Estados Unidos. Essas atividades renderam fortuna rápida e respeitabilidade entre os homens mais ricos da cidade.

Segundo Almeida, além da indisponibilidade de capital para continuar a linha de Itu a Sorocaba, um dos motivos da negativa ituana seria o próprio Maylaski:

“Luis Matheus Maylaski para aqueles ituanos que enriqueceram com o ouro de Cuiabá, o açúcar de seu massapé e o café da terra roxa, fortunas sólidas, sem especulações, Maylaski, estrangeiro casado tão depressa em família tão antiga quanto a deles, mas enriquecido

⁹ BADDINI, Cássia M. **Sorocaba no Império – Comércio de animais e desenvolvimento urbano**. Ed. Annablume. 2002 (p. 176)

em cinco anos, quando eles precisavam de três gerações de honesto labor , era um enigma perigoso. Além disso , autoritário. Controlando grande número de ações , que se podia esperar de um homem nascido para chefe, senão a luta pelo poder dentro da Companhia? “ (ALMEIDA, 2002. p.320).

A EFS surge da determinação de Maylaski em levar a cabo o plano de uma estrada de ferro entre Sorocaba e São Paulo. Nos dias que seguiram a reunião de Itu, Maylaski percorreu a região arrecadando capital para a nova ferrovia. Foram levantados quatro mil contos de réis, vendidos em ações da futura companhia. Esse montante veio das duas principais atividades econômicas do município: a lavoura de algodão e o comércio de animais.

É importante notar que apesar das críticas constantes a Feira de Muare, o principal patrocinador da ferrovia é o tropeiro, esse homem que aluga os pastos para diferentes tropas , manda vir animais do sul, os vende e ganha enorme somas com essa atividade.

“Apesar das críticas ácidas à feira , os propagandistas da ferrovia não deflagraram um confronto direto com os negociantes de animais da cidade, interessados , particularmente , na manutenção de seus investimentos. Isso porque precisavam do apoio de tais negociantes para o sucesso do projeto, pois eram estes que possuíam o capital disponível para um empreendimento de tal envergadura” (BADDINI, 2002. P. 174)

Em 24 de maio de 1871 o governo provincial sanciona a lei nº 4729 aprovando os estatutos e garantindo os juros de 7% à Estrada de Ferro de Ipanema a São Paulo. Um dos argumentos de convencimento do governo seria justamente a ligação entre a Real Fábrica de Ferro São João de Ipanema e a capital da província.

O Governo Imperial a partir de 1860 criou mecanismos para incentivar a implantação de ferrovias no país. A concessão de linhas era acompanhada de muitos benefícios , tais como o prazo de noventa anos para a construção, uso e gozo da ferrovia. Ainda como forma de incentivar a implantação de ferrovias o governo ainda concedia:

“[...] o privilégio de zona, na extensão de cinco léguas para cada lado da estrada, isenção de direitos de importação para os materiais, direito de desapropriação dos terrenos necessários à construção da estrada, de exploração das minas que encontrasse na linha de seu privilégio, de obter terras devolutas nos termos mais favoráveis permitidos pelas leis.

Mas o favor mais importante do contrato, aquele sem o qual a empresa não seria viável, era o da garantia de juro de 7%, dos quais 5% pagáveis pelo Governo Imperial e 2% pela Província de São Paulo, sobre o capital que fosse gasto, bona fide na construção da estrada até ao máximo de £ 2.000.000” (KÜHL, 1998. P.131)

No dia 5 de junho de 1872¹⁰ foram aprovados o orçamento e plantas da estrada de ferro Ipanema a São Paulo. Os trabalhos começaram no dia 13 do mesmo mês. As obras de construção foram divididas entre 36 empreiteiros que respondiam diretamente ao engenheiro responsável pelo trecho da obra.

A CONSTRUÇÃO

A implantação das primeiras ferrovias no Brasil sofreu com a falta de engenheiros no país, os projetos eram realizados principalmente por ingleses e americanos:

“[...] além de se ocuparem do planejamento e da supervisão, trabalhavam na elaboração dos estudos preliminares e em tarefas administrativas, especialmente na compra de materiais no exterior, nos serviços de manutenção e nas oficinas. Eles acertavam contratos específicos com a empresa ou com empreiteiros. Pelos relatos, é possível inferir o quanto tinham um espírito aventureiro, em busca de oportunidades de trabalho e de fazer fortuna.” (LAMOUNIER, 2012. P.189)

¹⁰ GASPAR. Antônio F. **Histórico do Início , Fundação, Construção e Inauguração da Estrada de Ferro Sorocabana**. São Paulo: Estabelecimento Gráfico Eugenio Cupolo. 1930. P.71

Maylaski tinha a compreensão que trabalhar com profissionais competentes traria facilidades e economia durante a construção da linha. O corpo técnico responsável pela obra era composto por pelo menos quatro profissionais de

Figura 3 - Ponte Sobre o Rio Sorocaba, 1877

renome. O engenheiro chefe era Firmo José de Mello que em 1873 deixaria o cargo para assumir toda a chefia superior de construções da Estrada de Ferro Dom Pedro II. Em seu lugar assume Clemente de Novelleto Spetzler¹¹. A equipe foi composta ainda por Euzébio Stévaux que após a conclusão das obras faz o projeto do primeiro trecho entre Rio Claro e São Carlos na construção da Estrada de Ferro São Carlos do Pinhal e Jorge Black Scorrar que em 1869 foi diretor das Obras Públicas da Província de São Paulo, e engenheiro chefe da São Paulo Railway, Ituana e Companhia Rio Claro.

No relatório de agosto de 1873 o engenheiro chefe Spetzler descreve:

“Excetuando-se os dois túneis de 150m e 200m de comprimento, que foram empreitados separadamente da empresa geral pelo Sr. M. Tookey [...] pode-se dizer que , do total do leito da estrada entre S. Paulo e Sorocaba se aprontarão até o fim de julho do corrente ano mais de dois terços, restando apenas uma terça parte a executar; resultado bem lisonjeiro, considerando-se que do prazo de dois anos, marcado para a conclusão destes trabalhos, decorrerão apenas seis meses, fato que apóia fortemente a esperança que nutro de poder abrir o tráfego desta estrada, até Sorocaba, na segunda metade do ano próximo...”(GASPAR, 1930. P. 77)

¹¹ Clemente de Novelleto Spetzler foi o principal engenheiro entre 1872 e 1874. *“Natural de Hamburgo , fez seu curso, primeiramente, em Clausthal, no Harz , e depois na escola Polytechnica de Budapest.”* (GASPAR. P.157)

Chegou ao Brasil em 1866 para compor o quadro de engenheiros da Estrada de Ferro Dom Pedro II, participando do projeto da construção da ponte para a Ilha do Pombo. Assumiu o posto de engenheiro chefe com a saída de Firmo José de Mello. Remodelou o traçado da EFS realizado por Mello , chegando a economizar sete quilômetros em determinados trechos. Infelizmente não chegou a ver a ferrovia concluída, veio a óbito por conta de uma violenta febre adquirida durante os trabalhos.

O projeto de construção da linha férrea era dividido da seguinte maneira: 1ª seção – Da Real Fábrica de Ferro São João de Ipanema a Sorocaba , 2ª seção - do Ribeirão Inhoaiva a Sorocaba – Eng. Pedro Thomas y Martin, 3ª seção – de São Roque a Inhoaiva – Eng. Francisco Lobo Leite Pereira , 4ª seção – De São João a São Roque – Eng. Jorge Black Scorrar, 5ª seção – Do Rio Cotia a São João – Eng. Edgarg Bailly de Pressy, 6ª Seção – Do Ribeirão Carapicuíba ao Rio Cotia – Eng. Estevão Savick, 7ª Seção – São Paulo ao Ribeirão Carapicuíba – Eng. Luiz Maria Gonzaga de Lacerda. Sob o comando desses homens 1.500 trabalhadores executavam as obras entre Sorocaba e São Paulo todos os dias por todo o percurso.

A descrição dos trabalhos no relatório revela que enquanto as seções 7,6 e 5 não possuem atrasos e nem apresentam problemas devido a uma topografia pouco acidentada a seção 4, apesar de ser a primeira a iniciar as obras é a mais atrasada devido ao relevo acidentado e altitude da região de São Roque, exigindo grandes movimentações de terra . Nos trechos seguintes é ressaltada a construção da ponte sobre o Rio Sorocaba na seção 2 como um obstáculo a ser vencido.

O documento ainda abarca o estado das construções das estações de São Paulo, São Roque e Sorocaba.

Estação de São Paulo

Figura 4 - Estação São Paulo, 1877

Este relatório contém uma informação interessante acerca da Estação de São Paulo, os presidentes das companhias Sorocabana e São Paulo Railway haviam chegado a um acordo que previa a utilização da estação da inglesa para passageiros da EFS

enquanto que as cargas seriam baldeadas nos armazéns da Sorocabana, de modo a ter um único complexo na capital para as duas companhias. Esta proposta não deu prosseguimento, pois foi construída uma estação para a Sorocabana em São Paulo.

Porém a ideia não foi esquecida. Documentos encontrados no arquivo do estado, descrevem a comunicação entre as empresas no ano de 1890 para a construção de uma estação ferroviária central:

“Ao Superintendente da S. Paulo Railway Company Limited.

Palacio, 14 de maio de 1890.

Estando verificado que o estabelecimento de uma estação central para passageiros de todas as estradas de ferro do Estado muito concorrerá em benefício do público, convido-vos a effectuar um acordo conjunctamente com as directorias das S. Paulo e Rio de Janeiro e Sorocabana, aqui na presente data offício afim de ser resolvida a questão.

Saúde e Fraternidade

Á S. Paulo e Rio de Janeiro, Á Sorocabana”

A resposta da São Paulo Railway Company Limited.

“Ilmo. e Exmo Sr.

De conformidade com os offícios de V. Ex^{cia} de 5 e 14 de maio último, e meo offício a V. Ex^{cia} de 15 do mesmo mez, tenho a honra de levar conhecimento de V. Ex^{cia}, que recebi da directoria desta Companhia as seguintes instruções relativas ao assumpto de que trata os pré-citados offícios de V. Ex^{cia}, as quaes com a devida vênia peço licença para em seguida transcrever:

Em referência à construcção de uma estação central para passageiros em São Paulo, foi prestada ampla consideração ao assumpto; não podendo porem a Directoria formar juízo seguro, sem ultteriores informações sobre quaes as alterações e despesas em que terá de incorrer para levar a effeito a projectada construcção, no caso de ser ella exequível, informareis a V. Ex^{cia} o Ilmo Governador que a Directoria terá muita satisfação em prestar toda a attenção a qualquer plano, que V. Ex^{cia} se digne de submetter á sua

consideração, para o fim de levar a efeito a idéia que V. Ex^{cia} tem em vista.

Penso, portanto, que em vista das instruções que recebi da Directoria , necessário se torna uma conferencia das Companhias interessadas na execução do plano por V. Ex^{cia} suggerido no officio de 5 de maio ultimo, a fim de que , conhecidas as idéias e ouvidas as propostas das Companhias interessadas em levar a efeito o mesmo plano, seja de novo submetido o assumpto á consideração e ulterior resolução da Directoria desta estrada de ferro.

Digne-se V. Ex^{cia} marcar o dia em que deva ter lugar a suggerida conferencia, relevando-me pedir que o não seja, porém, nos dias 4 e 5 de próximo mez de Agosto por haver impossibilidade de comparecimento meo nesses dias.

Deus Guarde a V. Ex^{cia}”

A descrição é longa , porém reveladora. Caso o plano fosse em frente a Estação da Luz e a Estação Júlio Prestes, dois grandes exemplares da arquitetura ferroviária brasileira, seriam bem diferentes. O período em que as conversas para uma estação central aconteceram coincide com os planos de construção da Estação da Luz, inaugurada em 1901. Pertence ao campo da imaginação pensar por que as negociações fracassaram e sobretudo, como seria a estação central de duas das maiores ferrovias de São Paulo.

Estação Sorocaba

Figura 5 - Estação Sorocaba ,1877

Os projetos das edificações são de autoria do Engenheiro Chefe da Companhia Spetzler e as estações construídas durante o último quartel do século XIX seguem o partido arquitetônico proposto por ele:

“ Tanto no projeto para a estação de passageiros, como aquele para o armazém de cargas, casa de máquinas , depósito de carros e mais edifícios que cobrem o pátio da estação de Sorocaba, deixei-me guiar pela solidez e economia, evitando escrupulosamente todos aqueles adornos e enfeites, que sem utilidade construtiva, somente encarecem os edifícios e muitas vezes, contribuem a destruir completamente a impressão de estabilidade e utilidade prática, que devem exalar os edifícios das estações de vias férreas econômicas como é a nossa.” (GASPAR, 1930. P.83)

Spetzler, aplica a lógica da funcionalidade nos projetos das estações desse period. Seu texto aponta fortes tendências modernas ao dispensar o uso de ornamentação como era uso corrente nas estações européias; existe uma aproximação a maneira americana de construir estações simples e com pouco ornamentação.

O edifício construído possui quase 26 metros de fachada frontal, 11 metros de lateral e dois pavimentos totalizando 9 metros de altura. A construção foi arrematada por Theotonio José de Araujo¹² e Francisco das Chagas do Amaral Fontoura e se tornou o primeiro prédio de alvenaria da cidade. Ao longo dos anos sofreu diversas ampliações e em 1927 uma completa remodelação quando assumiu as características que possui ainda hoje.

Estação São Roque

Figura 6 - Estação São Roque, 1877

A terceira estação prevista localizava-se em São Roque e trazia também características que encontraremos em diversas estações em quase todos os períodos da história da Sorocabana, que é a união de armazém e estação em uma única edificação.

Entre 1872 e 1875 data de inauguração da linha ainda foram construídas as estações de São João , Barueri e Piragibu.

¹² Theotonio José de Araujo foi um rico fazendeiro dono de uma plantação de algodão na cidade e presidente da Câmara Municipal. Circulava no núcleo progressista dos fundadores da Companhia.

Figura 7 - Estação São João, 1877

INAUGURAÇÃO E CRISE

A previsão de inauguração da linha mudou de data por diversas vezes. A Companhia por contrato tinha o período de oito anos para concluir as obras entre Sorocaba e São Paulo e dez anos para atingir a Real Fábrica de Ferro São João de Ipanema. As obras enfrentaram atraso por conta do mau tempo e da dificuldade em executar determinadas pontes e túneis. Um dos últimos obstáculos foi a ponte sobre o rio Sorocaba. Deve-se ressaltar o papel do empreiteiro que executava a obra: era comum empresas maiores subcontratarem outros empreiteiros menores, pertencentes a região da obra. Muitos contratos previam premiação caso a obra cumprisse o prazo estipulado em contrato. Existiram casos em que a empresa inicia o trabalho sem previsão dos pagamentos começarem a ser liberados e dessa forma garantir o pagamento do prêmio.

Em 10 de julho de 1875, às 2h 30 min despontava na estação o trem inaugural, trazido pelo primeiro maquinista Casimiro Alves. A cidade estava em festa, desceram do trem o presidente da província, o chefe de polícia, o presidente da diretoria e muitos funcionários, além de personalidades importantes do estado.

A inauguração da ferrovia ocorre em um momento de extrema necessidade, ela precisava entrar em operação o quanto antes, tanto é que nem esperaram a visita do Imperador no mês seguinte. Isso porque a produção algodoeira da cidade entrou em declínio em meados dos anos 1870, por conta da recuperação da Guerra de Secessão (1861-1865) dos estados do sul dos EUA; maiores produtores da planta. O preço despencou atingindo os produtores sorocabanos que começaram colocar em xeque a própria construção da ferrovia.

“durante o anno de 1875 será a cultura do algodão feita exclusivamente pelo braço escravo, pois que o baixo preço porque está sendo cotado na praça é tão diminuto , que mais vale ao agricultor abandonal-a para plantar cereas para consumo da cidade”
(Canabrava , apud Baddini. P. 203)

Por esses anos as feiras ainda aconteciam, gerando lucro para uma parcela da população que via na construção da estrada de ferro o fim do comércio de animais. Nos anos que se seguiram a inauguração da linha a cidade procurava uma razão mais contundente para o tamanho do investimento realizado pois, um dos principais motivos da EFS existir, foi trazer facilidades no comércio de um produto que se encontrava em crise. Soma-se a isso o fato de a ferrovia facilitar a importação de gêneros alimentícios, ameaçando desequilibrar a frágil economia local, a ponto de em novembro de 1877 , a Câmara receber um abaixo assinado propondo um imposto sobre gêneros entrados pela estrada de ferro. Alguns veículos da imprensa sorocabana chegaram a declarar que a ferrovia seria a morte do lugar.¹³

¹³ “nem só n’isso consiste o nosso progresso (...); a estrada de ferro meio apenas de comunicar-se com os grandes centros; ás vezes é ella a morte do lugar , quando lhe faltam os elementos agrícolas para fornecer a exportação.” – Ypanema, Sorocaba, 18 dez. 1878.

Figura 8 - Ação emitida em 1872.

A crise econômica de Sorocaba interfere diretamente nas finanças da Companhia, pois os investidores que adquiriram ações na fundação da empresa quando precisaram de dinheiro tentaram recuperar o capital investido através da venda dos papéis.

Porém, no período de construção da empresa a diretoria sistematicamente colocou novas ações no mercado para conseguir mais verba para a obra. Com o aumento do número de ações na praça, o valor unitário de cada uma diminuiu drasticamente, ocasionando grandes perdas daqueles que investiram no início da EFS. No final dos anos 1870 os pequenos investidores guardavam os papéis das ações apenas como souvenir da fundação da Sorocabana. O problema era tão sério que já em agosto de 1873 Maylaski defendia-se de uma acusação de estelionato.

A saída para os problemas econômicos encontrada pelo grupo progressista foi investir pesado na indústria de tecelagem; nascia a Manchester Paulista. A solução para a empresa era a expansão da linha em direção ao café.

A década de 1870 terminaria com uma enorme crise na direção da empresa, o fundador e presidente Luís Matheus Maylaski era acusado de corrupção, má gestão, desvio de capital da Companhia.

As acusações não foram nenhuma surpresa. Desde 1874 foi criada “A Gazeta Comercial” com o objetivo de defender a ferrovia e Maylaski. Os acontecimentos pioraram quando no início de 1880 a diretoria em exercício e seus substitutos se demitiram, abandonando Maylaski sozinho na presidência. Para poder ter alguma legalidade na presidência ele nomeia dois acionistas da empresa para compor a diretoria: Francisco Paula Mayrink e Eduardo Klingerlhoefer e estes chamam um terceiro para completar o quadro de diretores B. Cayman. Após a recomposição da diretoria Maylaski promete convocar uma assembléia na qual entregaria o cargo. Entre a nomeação da nova diretoria e a assembléia, o presidente da companhia muda de ideia em relação a nova diretoria e o afastamento das funções de presidente.

A essa altura Mayrink, Klingelhoef e Cayman assumem as funções e acabam por afastar Maylaski, que por sua vez, protesta:

“Já informei no meu officio incluso que Luiz Matheus Maylaski, invocando a sua qualidade de Presidente da Directoria da Companhia Sorocabana, protesta contra o pagamento de juros que a Província faça a Francisco de Paula Mayrink, E. Klingelhoef e B. Cayman, como directores dessa Companhia, visto com não foram eleitos pela Companhia para tal encargo, sendo portanto nulla a sua qualidade de Directores.” (Carta de Maylaski a Secção do Contencioso do Thesouro Provincial de São Paulo em 7 de junho de 1880. – Arquivo do Estado

Francisco de Paula Mayrink vence o embate assumindo a presidência da Companhia e acaba transferindo sua sede de Sorocaba para o Rio de Janeiro. O destino de Maylaski não era mais a Sorocabana e muito menos a cidade que ajudou a desenvolver. Ele morre em 1906 na cidade de francesa de Nice durante período de férias.

A PRIMEIRA FASE DE EXPANSÃO (1876-1906)

Figura 9 - Mapa São Paulo Tietê - Fonte: Arquivo do Estado

A era Mayrink dura treze anos e é marcada por uma grande expansão nos trilhos da Sorocabana. Em 1882 a empresa possuía cento e sessenta e dois quilômetros, ao final do período a quilometragem total somava seiscentos e trinta e seis quilômetros de trilhos.

As Companhias possuíam algumas maneiras de crescer. A mais importante era através da expansão da linha em regiões ainda não exploradas por outras firmas e a mais simples era construir estações em locais em que a linha já existisse. Dessa forma a empresa conseguiria aumentar o número de cargas e passageiros com um custo relativamente baixo ou nulo como pode-se ver em ofício da companhia encontrado no arquivo do estado:

“Sorocaba, 1 de fevereiro de 1876.

Ilmo Sr.

Cumpre-me levar ao conhecimento de V. Ex^{cia} que os habitantes do município de Cotia há tempos requereram a esta Directoria pedindo uma estação na linha férrea da Companhia Sorocabana no lugar que, para este fim offerece o Sr. Capitão Vieira, na sua fazenda: assim mais offecerão-se os mesmos habitantes para construir a sua custa um telheiro ou pequeno edifício para o fim acima proposto [...]”

Arquivo do Estado

No ano de 1879 a estação Cotia ainda não aparecia no mapa da Companhia. Aparecia o traçado concluído de São Paulo a Ipanema e a previsão de extensão da linha a Tietê.

A sobrevivência da Sorocabana dependia da expansão dos trilhos. O caminho natural para a expansão seria o oeste, porém, a oeste encontrava-se uma outra expansão em curso: as linha da Ituana avançavam de Jundiaí a Indaiatuba com destino a Capivari e depois Tietê. Os planos da EFS eram avançar de Ipanema a Tatuí, passar por Porto Feliz e atingir Tietê. As duas companhias, que nasceram rivais, brigavam pelos mesmos territórios e isso determinou a sobrevivência de apenas uma delas.

Um dos principais argumentos utilizados pelas firmas era as distâncias até a capital. A Ituana venceria a distância entre Tietê e São Paulo em 192km, enquanto que a Sorocabana conseguiria fazer o percurso entre as duas cidades em 173km. O então chefe da seção Luiz Bianchi responsável pela obra relata em fevereiro de 1876:

“Insisto pedindo a atenção de V. S^a para estes Algarismos, porque é penoso ver o excelentíssimo Governo da Província, por inexatidão de

referências, preferir o traçado de uma linha que tem 19km mais de comprimento que a outra, com a tranqüilidade de consciência que se baseia na convicção de que as duas linhas não diferem senão de 6 ou 7 km, assim obrigando os cidadãos de Tietê a pagarem perpetuamente uma diferença de frete de 3\$914 réis mais por tonelada de café ou algodão que tiverem de exportar.”
(GASPAR,1930.p.202)

A tarefa de arbitrar sobre as disputas de rotas cabia em última instância ao governo da província, pois era ele que concedia a garantia de juros e privilégio de zona para as empresas expandirem suas linhas. A administração pública, portanto, podia interferir nos planos das companhias escolhendo qual deveria atender a determinada região.

Os estudos para a expansão e liberação da linha demoraram alguns anos e nesse intervalo de tempo a Sorocabana conseguiu autorização para a expansão de suas linhas até a cidade de Botucatu. A situação parecia resolvida em 1883, quando em 7 de março o governo promulgou a lei que autorizava a Ituana a construir um ramal até Pederneiras. Porém, antes de celebrar o contrato entre as partes a Sorocabana interveio, pois já possuía planos e autorização para expandir suas linhas até Botucatu, conforme documento encontrado no Arquivo do Estado:

“Cumprindo o despacho lançado por V. Excia no officio que junto devolvo do Procurador Fiscal do Thesouro, sobre a pretensão da Companhia Ituana para celebrar contracto com o Govêrno, afim de construir um ramal que termina no bairro de Pederneiras, á margem direita do Rio Tietê , nos termos da lei nº 9 de 7 de março ultimo, venho informar a V. Excia que pense a respeito.

A referida lei no sentido de evitar conflitos de jurisdição entre as companhias Sorocabana e Ituana quanto ao privilégio de zona, resalvam ser uma das suas clausulas os direitos adquiridos pela primeira d’aquelas companhias por contracto anteriores que a boa fé dos Poderes Públicos manda respeitar e subordinar a celebração do contracto com a Ituana áquelles direitos.

Ora, a companhia Sorocabana celebrou contracto com o Govêrno, para o prolongamento da sua estrada de ferro até Botucatu, e como já tenha ella concluído os estudos de exploração e as esteja reduzindo as palavras para em breve submettre-las a “aprovação do Govêrno, só por elles se poderá julgar dos direitos adquiridos por esta Companhia , a que se refere a lei.

Assim, parece-me, que Governo não deve celebrar contracto com a Ituana para a construção do referido ramal sem ter previamente verificado por estudo se esse Ramal vem ou não crear conflictos que o legislador em sua sabedoria possa prevenir.”

O documento revela o que nesse momento parecia claro às administrações das duas companhias: era necessário expandir para sobreviver. O episódio marca uma rivalidade que perdurou por todo o tempo que a Companhia Ituana existiu. A Revista de Estrada de Ferro de 1888, na edição nº 45 relata: *“Luta a Companhia Sorocabana com a Ytuana, disputando-se á porfia o transporte da produção de florescentes municípios da margem esquerda do Tieté.”*¹⁴ Não é à toa que a Sorocabana nomeia uma das estações de Botucatu de Vitória.

Uma das tentativas de sobrevivência da Ituana foi adquirir os direitos da Companhia Fluvial Paulista relativos à navegação dos Rios Piracicaba e Tietê, assim como bens móveis e imóveis¹⁵. Dessa maneira ainda poderia atuar em partes da região cuja concessão foi negada. Em setembro de 1886 a Sorocabana entra na justiça para embargar as obras da Ituana.¹⁶

A expansão das linhas durante a segunda metade dos anos 1880 para além das propostas iniciais das empresas ocasiona disputas entre várias companhias que concorrem pelo privilégio de zona por todo o estado. As disputas se intensificam a tal ponto que iniciam-se estudos para a fusão entre companhias. Em novembro de 1888, na edição de número 47 da Revista de Estrada de Ferro os engenheiros Walter

¹⁴ Revista de Estrada de Ferro de 1888, nº45 – p. 164.

¹⁵ Relatório do Engenheiro Fiscal da Companhia Ituana correspondente aos semestre de janeiro a junho de 1886. Arquivo do Estado.

¹⁶ “[...] quando o Dr. Ferreira Braga só teve a procuração da Companhia Sorocabana a 6 de setembro do corrente anno para promover o embargo nas obras encetadas pela Companhia Ytuana”. – Estado de São Paulo , 06/10/1886 . P.1.

J. Hammond e Adolpho Augusto Pinto publicam um estudo sobre a fusão das Companhias Paulista e Rio Claro. No fim do artigo declaram:

“ Assim, por exemplo, é certo que temos presentemente três grandes linhas – a Sorocabana, a Ytuana e a Rio Clareense, que estão se acotovelando na extrema ocidental do território paulista habitado, separadas apenas por kilometros de distancia.

Quer isto dizer que todo o sul da província poderia com maior facilidade e presteza , mediante um pequeno trecho de linha a construir, comunicar-se directamente com as regiões chamadas de oeste.”

Em 1892 a Companhia Ituana, quase falida, é encampada por sua maior rival a Sorocabana.

Ao analisar os fatos percebe-se a ausência de um planejamento estratégico em relação a expansão das ferrovias no estado. O papel de racionalização da ocupação e desenvolvimento do estado foi relegado ao mercado cafeeiro, à locomotiva seguiu a lavoura.

A necessidade de um plano geral de viação foi muito discutida durante a segunda metade do século XIX e início do XX. Existiram diversos planos nesse período. O primeiro ficou conhecido como Plano Morais (1869), Plano Queiroz (1874), Plano Rebouças (1874), Plano Bicalho (1883), Plano Bulhões (1882) e Plano de 1890¹⁷. Após essa data ao longo dos anos foram apresentadas sugestões e tendências , mas nenhum plano geral, o próximo plano de viação realizado será o Plano Geral de Viação Nacional de 1934. Muitos argumentam que o fim da ferrovia não acontece nos anos 1950 com o advento do automóvel como principal meio de transporte no país e sim na virada dos anos 1920 para a década seguinte, pois é quando se deixa de projetar o futuro da ferrovia no país.

Os planos em geral propunham integrar as diversas regiões ainda isoladas no país, como por exemplo, o Plano Morais que discutia a navegação fluvial no país.¹⁸ O Plano

¹⁷ Os mapas dos planos encontram-se no anexo.

¹⁸ Em 1869 o transporte ferroviário no país ainda dava seus primeiros passos com a criação de diversas ferrovias no país. O estudo do Engenheiro Militar Eduardo José de Morais leva em

Queiroz previa a interligação entre transporte ferroviário e fluvial. Este plano dá o tom para vários planos que se seguiram.

O Plano Rebouças, é um projeto de integração nacional ambicioso. Feito pelo engenheiro André Rebouças, um apaixonado por ferrovias, pretendia unir o país através da linha do trem:

“Para isso, considerou, segundo suas próprias palavras, o Brasil com a forma de um triângulo, com base no rio Amazonas e os dois outros lados correspondendo ao litoral marítimo e a linha de fronteira do oeste. Assim como se vê no esquema abaixo(anexo 2), sugeri dez grandes transversais paralelas com à base do triângulo e partindo dos seguintes portos do Atlântico: 1) Cabedelo 2) Penedo (Fluvial próximo ao mar) 3) Salvador 4) Santa Cruz 5) Vitória 6) Rio Grande do Sul 7) Santos 8) Antonina 9) Laguna 10) Rio Grande. Completando o sistema, o autor do plano indicou mais seis vias tronco, chamadas por ele de convergentes, sendo três no alto Amazonas e as outras correspondendo respectivamente ao conjunto de bacias hidrográficas Paraná-Araguaia, São Francisco – Tocantins, São Francisco – Gurqueta.” (PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO E CONSELHO NACIONAL DE TRANSPORTE. 1949 .P.30

O plano de Rebouças foi o mais idealista de todos pois esboça no território de forma extremamente racional um desejo de integração entre todas as regiões do país através da estrada de ferro e do transporte fluvial. Os Planos Bicalho (1881), Bulhões (1882) e o Plano de 1890, tentam sugerir traçados a partir das linhas existentes (Anexo 2).

Em geral os planos não surtiram grandes efeitos e a expansão ferroviária transcorria sem nenhum planejamento geral. A responsabilidade sobre os traçados futuros da ferrovia nunca estiveram nas mãos do estado, sempre quem deteve esse poder foi o capitalista, seja ele um grande fazendeiro de café ou um industrial – sempre seguindo interesses de mercados locais. A ferrovia foi um processo regional. Na

consideração um meio de transporte que não se popularizou na nação. O inverso da Europa e Estados Unidos que antes da chegada da estrada de ferro já possuía uma navegação interior desenvolvida e uma extensa rede de estradas de rodagem com leito empedrado. (Plano Nacional de Viação e Conselho Nacional de Transporte, 1949).

época nem as bitolas¹⁹ das linhas foram regulamentadas para facilitar que os carros de diferentes empresas circulassem por determinada via; algo relativamente simples que facilitaria a integração entre diferentes. Abaixo estão os mapas da evolução da ferrovia no Brasil entre 1870 e 1930.

Uma das ações propostas pelo governo para a integração nacional através dos trilhos foi a sugestão do prolongamento da linha de Itapetininga em direção ao Paraná de forma a facilitar a conexão com o sul do país. A ligação da capital do Império aconteceria pelo interior do país, apesar de haverem estudos para a Estrada de Ferro Dom Pedro I que sairia de Santa Catarina em direção a capital do país. Uma lei²⁰ chegou a ser promulgada autorizando os estudos do aumento do traçado da linha, fato que aconteceria somente em 1907, quando a Sorocabana passaria a integrar o consórcio de empresas Brazil Railway Company que ainda controlava a Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, Estrada de Ferro do Paraná, Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina e a Compagnie Auxiliare dês Chemins de Fer Du Brésil.

O projeto mais ambicioso de ampliação da linha era a ligação São Roque – Santos. A abertura de mais uma rota para o principal porto do estado fora da zona de privilégio da São Paulo Railway quebraria seu monopólio e garantiria a EFS bons rendimentos.

O ponto de partida para a ligação interior – litoral foi uma fazenda de nome Canguera pertencente a cidade de São Roque. Em 1890 o local que em princípio possuía apenas uma parada, um pátio e uma oficina simples começou a se transformar. Em outubro foi construída uma pequena vila com cem habitações modestas, duas vendas, uma farmácia e a primeira escola da região. A localização estratégica tornou a área um dos pólos de investimento da Companhia. Com o

¹⁹ Bitolas – distância entre os trilhos de uma via férrea. As ferrovias do país utilizavam duas medidas de bitola. A estreita, com 1 metro de distância entre os trilhos e a bitola larga que possuía 1,60 m.

²⁰ “[...]A lei n. 3397 de 24 de novembro dava autorização ao Governo para mandar proceder estudos, a fim de determinar-se o melhor traçado para o prolongamento da estrada de ferro Sorocabana, dos limites da província do Paraná a entroncar na estrada de Ferro de Taquary a Cacequy na província do Rio Grande do Sul.

Pela mesma lei foi o Governo autorizado a contratar o prolongamento da estrada de ferro Sorocabana às margens do Paranapanema abaixo da confluência do Tibagy, e o da estrada de ferro do Paraná aos portos do Amazonas e Rio Negro; o primeiro sobre o rio Iguassú e o segundo sobre o curso d’água, de que toma o nome.” Revista Estrada de Ferro, nº 55 – julho de 1889. P.100.

tempo, a empresa construiu mais habitações, oficinas e em 1908 foi inaugurada uma das jóias da Sorocabana a Estação Mayrink. Por conta da iniciativa do presidente da firma em escolher e desenvolver aquela localidade a vila foi batizada de Vila Mayrink, que em pouco tempo se tornaria a cidade Mairinque.

Três anos após o princípio dos trabalhos no caminho para o litoral, Francisco de Paula Mayrink se afasta do comando da empresa alegando impossibilidade de honrar compromissos firmados. O principal financiador das obras de expansão da ferrovia o Banco Construtor, criado e presidido por Mayrink, rompe o contrato com a Sorocabana. A situação é crítica, as obras em direção ao litoral são interrompidas, segundo Soukef:

“No início de 1895, o projeto da linha para Santos é aprovado pela União. Porém, a crise gerada com a saída do Banco Construtor impede o início dos trabalhos. Apenas a ligação de Itu até Canguera é concluída. A situação se deteriora rapidamente, obrigando o governo (em 1901) a intervir novamente na administração da empresa. Nos três anos seguintes são descobertas outras irregularidades, como desvio de dormentes, produtos estocados nos armazéns, equipamentos e lenha. Os prejuízos são tão altos que o interventor, Francisco Casemiro Alberto da Costa, propõe sua venda imediata.”
(SOUKEF. 2001.p. 35)

As ofertas feitas pela companhia ficaram abaixo do montante necessário para quitar as dívidas, sendo assim, o estado decide ficar com a empresa. É nomeado um controlador, o diretor da Estrada de Ferro Central do Brasil, o engenheiro Alfredo Maia. O principal objetivo de sua administração foi realizar a liquidação da companhia sem prejudicar o funcionamento da linha.

Em 08 de dezembro de 1903 é publicado uma convocatória²¹ aos credores da Companhia para declarar a concordata e prosseguir com a liquidação definitiva. Em

²¹ “ De convocado dos credores da Companhia União Sorocabana e Ituana, em liquidação forçada, para se reunirem na sala das audiências deste juízo, no dia 16 de dezembro próximo as 2 horas da tarde, na rua dos Invalidos n.108, onde funciona o Tribunal Civil e Criminal, afim de assistirem a leitura dos relatórios dos syndicos, dizerem sobre a verificação dos créditos e, estes aprovados, deliberarem sobre a concordata, se for apresentada a respectiva proposta, ou prosseguir-se na liquidação definitiva[...]” – Diário Oficial

agosto do ano seguinte ocorreria o leilão, sendo a empresa adquirida pelo próprio governo. A regularização das finanças e com nova administração a EFS ganha fôlego, a linha tronco finalmente alcança as barrancas do Rio Pardo e Paranapanema. Um novo ciclo expansionista começa, os trilhos irão avançar em direção oeste e batizar toda uma região do estado: a Alta Sorocabana.

A SEGUNDA FASE DE EXPANSÃO (1906 – 1924)

“ A Sorocabana venceu a serra e enveredou no rumo do Paranapanema, alcançando, ultrapassando , dominando, dirigindo e impulsionando a marcha do café.”

Donato, Hernani²²

A segunda fase da expansão da Sorocabana é a fase em que a empresa foi adquirida por um grupo franco-americano que administrava várias companhias nos três estados do sul do país. A Sorocabana passa a se chamar Sorocabana Railway Company, e integrar o grupo denominado Brazil Railway Company. A figura central do comando do grupo era o empresário Percival Farquhar²³.

²² HERNANI, Donato apud DALTOZO, José C. Nos trilhos da história. Presidente Prudente: Impress Gráfica e Editora. P. 26

²³ Percival Farquhar (1864-1953) , foi um industrial americano que iniciou suas atividades no Brasil em 1904, quando em sociedade com o também engenheiro norte americano F.S. Pearson e o advogado canadense Alexander Mackenzie, fundou no Rio de Janeiro a Light and Powers, responsável pelos serviços públicos de iluminação, e a Tramways, encarregada do transporte público realizado através de bondes.

Em 1905, obteve a concessão para construir e explorar o Porto de Belém. Fundou a Brazil Railway Company em 1906, cujo projeto era construir um sistema ferroviário que unificasse a América do Sul. Entre 1907 e 1912 construiu a Ferrovia Madeira-Marmore e fundou a Companhia de Navegação da Amazônia, a Amazon Development Company e a Amazon Land & Colonization Company. Por volta de 1914, suas indústrias entraram em falência.

Em 1919 apresentou um programa de ativação da Itabira Iron Ore Company, empresa de um grupo britânico para o qual já havia trabalhado como advogado e que passou a administrar. O projeto foi analisado pelo Congresso em 1939 e declarado caduco. Farquhar fundou com empresários brasileiros a Companhia Brasileira de Mineiração, a qual incorporou parte dos bens da Itabira e suas jazidas. Em 1942, o governo fundou a Cia. Vale do Rio Doce e comprou todos os direitos e propriedades da Itabira Iron Ore Company. Em 1946, Farquhar criou a Companhia de Aços Especiais (Acesita), porém, a partir de 1952, o controle desta companhia passou a ser exercido pelo Banco do Brasil. Faleceu no ano seguinte em Nova Iorque. Fonte: Inventário do Fundo Percival Farquhar – Arquivo Público Mineiro.

A Sorocabana desde finais do século XIX era considerada estratégica para os planos de unir o sul e sudeste através da ferrovia. Vários engenheiros na Revista Estrada de Ferro²⁴ defendem a ideia de prolongar a linha tronco a partir de Itapetininga até o estado do Paraná, onde se conectaria com as empresas do sul. Eram parte da Brazil Railway as seguintes companhias: Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande, Estrada de Ferro do Paraná, Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina e a Compaigne Auxiliaire dês Chemins de Fer Du Brésil. Portanto, a aquisição da companhia era de suma importância para o grupo deter o controle de uma das rotas mais importantes no país.

A Sorocabana chegou a Itararé em 1909, onde encontrou as linhas da Companhia São Paulo – Rio Grande. As duas dividiriam as instalações de modo a partilhar também os custos de operação.

Esse rápido aumento no campo de atuação da ferrovia não passou despercebido. Com a conclusão do Ramal de Itararé o grupo franco-francês podia transitar mercadorias (charque, madeira e café) da capital paulista até o Uruguai, uma extensão territorial enorme, somados ao controle sobre todas as regiões do país, Farquhar possuía mais de metade do sistema brasileiro de transporte ferroviário – fato que gerou críticas de políticos e da imprensa especializada que via o grupo como uma ameaça ao país e seu sistema econômico:

“[...] desde o Amapá até as fronteiras com a Argentina o sindicato Farquhar, vem se apoderando de enormes zonas do Brasil, capazes de fornecer territórios maiores que o da Bélgica e o da Holanda e depois de conquistar extensas redes de estrada de ferro, portos, monopólios de distribuição de força elétrica iluminação e viação urbana de nossas cidades mais importantes [...] não hesita em despende ‘gordos salários’ aos seus advogados administrativos subornando ‘alguns dos nossos cidadãos de maior fama’ [...]”
(Mendonça, Salvador apud Soukef p. 43)

²⁴ “O actual ministro há-de forçosamente reconhecer que a linha estratégica, unindo a Capital do Imperio a Porto Alegre, não pode ser a D. Pedro I, e sim a que for pelo interior, pela província de S. Paulo, no prolongamento da Sorocabana.” Revista Estrada de Ferro, Ed. 9, 1885. P. 134

A Brazil Railway Company a partir da década de 1910 recebe críticas sobre o tratamento que os funcionários recebem, pois estes se unem a produtores e empresários gerando uma denúncia realizada em 1912 pelo Deputado Júlio Prestes²⁵ que acusa o não cumprimento do acordo de arrendamento feito com o governo de São Paulo.

A crise que leva a dissolução da Brazil Railway é reflexo de um acontecimento que transformou o cenário econômico mundial a partir de 1914: a Primeira Guerra Mundial. O conflito que colocou em lados opostos as grandes potências mundiais retraiu os capitais que financiavam as operações de Farquhar no país. A concessão de sessenta anos que o empresário possuía é caçada pelo governo estadual em 1919, passando o controle da empresa novamente para o estado, que enfim, a batiza de Estrada de Ferro Sorocabana.

Apesar do período de crise (1914-1919) a quilometragem da companhia registra um aumento consistente ano a ano em direção ao rio Paraná, divisa de São Paulo e o então estado do Mato Grosso.

A SEMEADORA DE CIDADES

²⁵ SOUKEF, 2001. P. 47.

A Estrada de Ferro Sorocabana além de expandir seus domínios rumo ao sul do país, ao mesmo tempo expandia a sua linha tronco em direção ao oeste. Existia a necessidade de atingir a divisa com o Estado do Mato Grosso, não só pela extensas faixas de terra que poderiam ser cultivadas pelos fazendeiros de café, mas também por conta da exploração e comércio de gado existente no estado vizinho. Na mesma época a Companhia de Viação São Paulo Mato Grosso, já estava em plena construção com a Estrada Boiadeira. Atingir primeiro regiões importantes do ponto de vista econômico se mostrou estratégia de sobrevivência desde os confrontos com a Ituana. Para esse fim foi criada a “Comissão dos Prolongamentos e Desenvolvidos da Estrada de Ferro Sorocabana”²⁶. O grupo era formado pelo engenheiro chefe Joaquim Huet de Bacellar, o engenheiro de campo João Carlos Fairbanks e José Giorgi empreiteiro responsável pela construção do leito da estrada, tendo como meta atingir a margem esquerda do Rio Paraná.

Em 1909 , o prolongamento da linha tronco já havia passado por Manduri, Bernardino de Campos, Santa Cruz do Rio Pardo , Ourinhos atingiu Salto Grande, que corresponde ao km 472 sendo o ponto zero na capital.

Em 1914 os trilhos chegam à cidade de Assis. A partir desse ponto a companhia avançou sobre terras ainda virgens, derrubando a mata, expulsando indígenas, trazendo colonos e imigrantes para o cultivo do café e semeando cidades até a fronteira com o rio Paraná. Originava-se com a ferrovia toda uma região do Estado de São Paulo, a Alta Sorocabana. Sobre esse processo Darcy Ribeiro em “*O povo Brasileiro*” afirma:

“Essa onda móvel difundiu-se envolvendo bolsões ocupados por índios hostis até então inatingidos pela civilização, nas matas de Minas Gerais e do Espírito Santo (1910) e de São Paulo (1911), bem como formas antigas de ocupação econômica como os núcleos caipiras, a tudo levando de roldão. Avançou instrumentada por estradas de ferro e rodovias que ligavam aos portos, conduzindo, floresta adentro , um sistema comercial articulado internacionalmente, semeando vilas e cidades onde se instalava.

²⁶ Junior , Celso Jaloto A. **Santo Anastácio – História de uma Cidade** .Porto Alegre: Evangraf. 1995. P.29

Representou, por isso, um papel modernizador e integrador que acabou criando área econômica mais ampla e maior densidade do país.” (RIBEIRO, 1995.P.402)

Existia uma grande pressão por novas terras cultiváveis, o café representava boa parte da economia nacional , até as sucessivas quedas de preços no mercado internacional eram compensadas por presidentes e ministros ligados a produção do chamado ouro verde²⁷. A força da cafeicultura fornece a convicção necessária aos administradores da Sorocabana em passar uma estrada de ferro em terras intocadas. A frente dos trilhos apenas as serrarias que surgiram com a derrubada da mata.

Em 1916 os trilhos avançam por Paraguaçu Paulista , Quatá, Rancharia e Bartira, no ano seguinte mais três localidades Laranja Doce, José Teodoro e Indiana. A ferrovia exploradora evoluiu sobre o território como peça principal de uma engrenagem colonizadora, cujo resultado era cidades e lavouras. O traçado sinuoso da linha foi pensado de forma a evitar as depressões e obstáculos dos vales do oeste paulista, gerando uma economia de pontes e túneis. As paradas e estações foram erguidas pela necessidade da locomotiva de tempos em tempos precisar parar para abastecimento de lenha ou resfriar a caldeira. Assim como as cidades surgiam nos pousos dos tropeiros que precisavam descansar após uma determinada distância, na Alta Sorocabana elas nasciam nas paradas técnicas da locomotiva, afinal, a estrada em princípio cortava as zonas inexploradas do estado.

A marcha ao oeste foi acompanhada por companhias colonizadoras que comercializavam as terras próximas a ferrovia. Foi através delas que as cidades se desenvolveram. O processo iniciava-se com a determinação da localização da próxima estação. Quando essa informação chegava ao conhecimento dos capitalistas iniciava-se uma corrida de aquisição de grandes porções de terra nos arredores da futura estação.

²⁷ “Além do controle e do comando político que faziam sair de suas hostes, quase todos os presidentes civis e a maioria dos ministros, os fazendeiros de café não só mantiveram mas aprimoraram seus velhos mecanismos de defesa como classe. O principal deles era, talvez o controle da taxa de câmbio – que variava cada vez que caíam os preços internacionais do café – para continuar a pagar-lhes a mesma importância em moeda local” – Ribeiro, Darcy - **O Povo Brasileiro**. São Paulo: Companhia das Letras. 1995. p. 398.

As companhias ofereciam grandes vantagens para quem investisse na região. Na futura Santo Anastácio os lotes rurais eram vendidos por sessenta mil réis o alqueire, depois passaram a custar cem mil réis, porém com direito a um lote urbano na área projetada da cidade. A firma responsável pela comercialização, a Ramos Porto & Companhia projetou a cidade a partir da estrada de ferro. O desenho da então colônia é claro, os lotes urbanos estariam ao sul da linha e se estenderiam até o rio Santo Anastácio. A estrada de ferro não é só a fundadora da cidade, é também seu limite. Atualmente a cidade está compreendida entre a ferrovia e a rodovia Raposo Tavares.

Após a inauguração da estação as companhias que mantinham escritórios na capital anunciavam na imprensa as oportunidades de investimento na região. Ofereciam diversas vantagens e pagamento facilitado:

“[...] a Companhia Marcondes está vendendo na zona da Alta Sorocabana e norte do Estado do Paraná. Comprar, pois, terras da Companhia Marcondes, é pôr dinheiro a juros de 5% ao mês e quem duvidar desta affirmativa vá visitar a zona, que encontrará milhões de cafeeiros plantados e verá pé de café com dois e meio annos de idade com carga de 5 a 30 litros por pé, apesar da grande secco deste anno. Verificará também que terras que a Companhia vendeu há 4 annos por 200\$ e 300\$ por alqueire em Presidente Prudente, valem hoje 5 e até dez vezes mais.

[...] Os srs. fazendeiros, capitalistas e mais interessados devem aproveitar a occasião de ainda comprarem terras relativamente baratas numa das mais importantes zonas do Estado, pois, para visitarem essas terras a Companhia Marcondes offerece todas as facilidades, entre ellas vagão reservado da Sorocabana gratuitamente de S. Paulo a Presidente Prudente, para cada grupo de 15 a 20 pretendentes a compra de terras; para isso basta avisar a Companhia com 5 dias de antecedência.

Em Presidente Prudente encontrarão também gratuitamente automóveis para percorrerem as terras que a Companhia esta vendendo, pois, que essas terras são cortadas em todas as direcções

por magnífica rede de cerca de 500 kilometros de automoveis.”

Anúncio Companhia Marcondes –Estado de São Paulo 15/11/1924.

As oportunidades criadas pelas companhias colonizadoras atraíram para a região pessoas de toda a parte, mineiros, investidores da capital, imigrantes italianos, japoneses e espanhóis. É importante ressaltar que não afluíram a Alta Sorocabana apenas fazendeiros. O transporte sobre trilhos faz necessário a existência de oficinas, funcionários para manutenção das linhas e no trabalho diário nas estações. Tudo o que não havia era necessário, hotéis para viajantes, empórios e boticas. A consolidação das vilas em pouco tempo as transformava em cidades. Ao analisar o mapa político do estado pode-se constatar que a região da Alta Sorocabana era formada por apenas um município. No início dos anos 1920 o cenário começa a se alterar. Com a chegada da ferrovia na região, é possível ver alguns desmembramentos. Na década seguinte ocorrem subdivisões naqueles municípios que foram desmembrados nos anos 1920. É um processo intenso de surgimento de novos municípios até os anos 1950, devido em grande parte ao desenvolvimento econômico da região proporcionado pela ferrovia, que também vai se desenvolver dentro das cidades nesses anos.

O extremo oeste paulista, Porto Tibiriça²⁸ é alcançado em 1922. As estações de Assis ao ponto final da linha, distanciavam-se entre dez ou doze quilômetros. Estações eram rapidamente construídas e inauguradas, exemplo disso foram as estações de Indiana e Martinópolis, inauguradas no mesmo dia, 05 de agosto de 1917. A cerimônia era simbólica uma comitiva administrativa entregava a chave ao chefe da estação, servindo como testemunha os trabalhadores que abriram a estrada. Durante o processo de expansão, muitas vezes a linha já estava operando e havia a necessidade de uma estação em determinado lugar, neste caso a solução era utilizar um vagão estação para atender as demandas temporariamente.

²⁸ Atual cidade de Presidente Epitácio

Figura 10 - Estação Vagão - Canguera

O fim do prolongamento da linha tronco de São Paulo a Presidente Epitácio encerra um período marcante para a colonização do oeste paulista e é significativa a quilometragem da última estação, km 842 – vencidos pelas locomotivas em 18 horas²⁹.

A TERCEIRA FASE DE EXPANSÃO (1924 – 1939)

Entre 1924 e 1939 a Estrada de Ferro Sorocabana realizou grandes feitos, modernizou estações que ficaram obsoletas devido ao desenvolvimento das cidades, retificou e eletrificou parte das linhas, construiu a Estação São Paulo³⁰ – obra monumental com mais de dezenove mil metros quadrados, entre a avenida Duque de

²⁹ DALTOZO, José C. **Nos trilhos da história**. Presidente Prudente: Impress Gráfica e Editora.p.80

³⁰ A estação foi rebatizada em 1951em homenagem ao ex-presidente do Estado de São Paulo Júlio Prestes, atualmente foi convertida em sala de concertos.

Caxias e alameda Cleveland, no bairro dos Campos Elíseos. Porém a principal façanha da EFS no período foi à execução da linha Mairinque-Santos.

Figura 11 - Samuel e Christiano das Neves - Projeto para a nova Estação Sorocabana (1926-1938) Fonte: Kuhl , 1998. P. 127

Figura 12 - Estação Júlio Prestes, 1951

A ligação com o litoral era uma ideia antiga, proposta em 1892 pelo então presidente da Companhia Francisco de Paula Mayrink , foi aprovada pelo governo em 1895. O projeto visava combater o monopólio que a São Paulo Railway (SPR) possuía sobre a linha férrea que ligava o planalto paulista ao porto de Santos. O problema é que na época a Sorocabana já estava falida.

Até 1917 todas as tentativas de quebrar o monopólio da inglesa foram fracassadas. A questão voltou à tona na gestão do governador Altino Arantes, que via com grande interesse a realização da obra, uma vez que a Sorocabana era do estado e estava arrendada ao consórcio da Brazil Railway. A devolução da companhia para as mãos

do estado não foi algo complicado, pois o consórcio há anos enfrentava uma crise financeira devido a falta de capitais gerada pela primeira guerra mundial.

Para levar o plano a cabo ainda era necessário quebrar os privilégios de zona recebidos pela SPR. Durante mais alguns anos a questão se arrastou por conta dos privilégios. A solução veio em 1926 no governo de Júlio Prestes com encampação de uma companhia ferroviária pela Soroacabana, que fazia o transporte no litoral, a Southern San Paulo Railway³¹ (SSPR). A SSPR tinha permissão para rodar até o porto. Com isso foi dado o sinal verde para o início das obras que quando concluídas, acabariam com um dos maiores entraves da economia brasileira, pois o Sul de Minas, Goiás, Mato Grosso, o Norte do Paraná e todo o Estado de São Paulo se utilizavam das companhias ferroviárias – Mogiana, Paulista, Noroeste, Sorocabana, São Paulo – Rio Grande e Norte do Paraná, entre outras, utilizavam a SPR para escoar todas suas cargas para o porto de Santos. Ao pensar em toda a produção que essa imensa região produzia o problema do monopólio salta aos olhos, não só pelo encarecimento do transporte como os constantes atrasos causados pelas quantidades imensas de cargas, tanto a ser escoado do planalto paulista para o porto como produtos importados que tivessem de ser transportados de Santos para o planalto.

Em 1927 estudos acerca do percurso são realizados, o ponto de partida no litoral seria o vilarejo de Samaritá, dessa forma a empresa utilizaria o leito da Southern San Paulo Railway. No planalto a escolha era a mesma de fins do século XIX : Mairinque. Os trabalhos de construção foram divididos em duas equipes, uma partiria de Samaritá e a outra de Mairinque. Ao todo o trecho possui apenas cento e cinquenta e quatro quilômetros, no entanto, boa parte deles são atravessando a serra do mar. As obras foram realizadas do mesmo modo que as aberturas e expansões anteriores, através da contratação de empreiteiras. O trecho de planalto foi dividido em vinte e dois setores e o de serra em vinte e três. A estaca zero da estrada foi cravada no quilômetro 19 da linha Santos – Juquiá que pertencia a SSPR.

³¹ A Southern San Paulo Railway foi criada em 1908 e ligava a cidade de Santos a Juquiá, os principais produtos transportados eram frutas, principalmente bananas e madeiras.

Figura 13 - Mapa linha Mairinque - Santos. Fonte: Antônio Francisco Gaspar

Antonio Francisco Gaspar no livro Pequeno Histórico da Mayrink Santos, descreve os trabalhos:

“Durante longos anos ali estiveram à frente das pesadas obras de túneis, viadutos, cortes, aterros, bueiros pontes, inúmeros engenheiros que souberam desempenhar os seus cargos com destreza e prontidão. Também, mais de 20 mil operários, tarefeiros, empreiteiros, médicos, enfermeiros, farmacêuticos, ferreiros, choferes, carpinteiros, etc., etc., prestaram seus relevantes serviços, a fim de verem concluído esse importante empreendimento: ligar por via férrea de simples aderência, Mayrink a Santos.”

Na listagem de empreiteiros da obra por Gaspar , encontramos quatro setores sobre responsabilidade do empreiteiro José Giorgi – seguramente o homem que mais construiu a Estrada de Ferro Sorocabana. Imigrante italiano , natural de Lucca. Giorgi, chegou ao Brasil no final do século XIX. Os primeiros registros apontam que o trecho Botucatu e Avaré foram executados pela sua empresa³². Nos primeiros anos

³² FANTIN, Elisângela P. – **Memória em Retalhos: Bruno Giovannetti entre o profissional e o intelectual (1917 – 1955)**. Dissertação(Mestrado) – Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Letras de Assis. P.60

do século XX empreitou o ramal de Pirajú³³ assim como o longo trecho Salto Grande - Porto Epitácio (400km)³⁴ e parte do caminho para o litoral³⁵. Ao abrir a estrada na Alta Sorocabana, adquiriu terras próximas as futuras estações, tornando-se um grande produtor de café. Em 1920 fundou a Empresa de Energia Vale do Paranapanema que fornecia energia elétrica para Salto Grande, Pau d'alho, Palmital, Candido Mota, Paraguaçu Paulista, Conceição de Monte Alegre, Sapezal, Santalina, Quatá, João Ramalho e Rancharia³⁶.

Os trabalhos na ligação Mairinque-Santos e na construção da Estação São Paulo, foram seriamente afetados pela Revolução de

Figura 14 - Túnel 23 - Trecho Mairinque-Santos, 1933 - Fonte: Ricardo Koracsony

1930, houve interrupções e diminuição nos investimentos. Em 1932, ano da Revolução Constitucionalista a empresa ao final do ano apresenta déficit devido a paralisação de suas atividades regulares e apoio dado aos combatentes paulistas.

Trinta e cinco anos após a sua idealização, vinte anos após as negociações para sua execução e dez anos de obras foi o que levou para que no dia 02 de dezembro de 1937 fosse realizada a viagem experimental entre os dois pontos e no dia dez do mesmo mês a linha entrasse em operação.

O trecho Mairinque-Santos é um feito de engenharia, é uma das obras que ajudou a popularizar o uso do concreto armado no país. Saiu de uma altitude média de 850 metros até chegar ao litoral, passando por uma serra de mata densa com rampas de 1,1/2 e 2%³⁷. A característica marcante no percurso são as fachadas art deco dos trinta e dois túneis no trecho de serra, dezoito viadutos e cem muros de arrimo³⁸.

³³ Idem. P. 64.

³⁴ DALTOZO, José C. **Nos trilhos da história**. Presidente Prudente: Impress Gráfica e Editora. P.9

³⁵ GASPAR, Antônio F. **Pequeno Histórico da Mayrink-Santos**. São Paulo: Ed. Cupolo. 1962.p.51

³⁶ FANTIN, Elisângela P. – Op. Cit. P. 77.

³⁷ GASPAR, Antônio F. **Pequeno Histórico da Mayrink-Santos**. São Paulo: Ed. Cupolo. 1962.p.50.

³⁸ SOUKEF, Antonio. **Sorocabana – uma saga ferroviária**. São Paulo. Diaeto, 2001. P.66

Após as inaugurações da ligação planalto – litoral e da Estação São Paulo, em pouco tempo a Estrada de Ferro Sorocabana entra em uma crise financeira sem volta. Segundo Soukef:

“Em 1946, a Sorocabana começa a refletir em seu desempenho os efeitos recessivos provocados pelo recém terminado conflito mundial, quando são suspensas as importações do material rodante e equipamentos. Dois anos depois, pela primeira vez desde a estatização, apresenta saldo negativo. A partir daí não consegue reverter a situação e passa a decair de forma progressiva.

Vários são os fatores que contribuem para seu declínio, entre eles a obrigação de absorver outras empresas de transporte. Estas, deixando de gerar lucros, mas ainda cumprindo uma função social, são entregues ao estado e em seguida incorporadas à Sorocabana. Em épocas diferentes, pelo menos três delas são agregadas à ferrovia: a Tramway da Cantareira, a Companhia de Navegação Fluvial Sul Paulista e a Estrada de Ferro Bragantina.”(SOUKEF, 2001.p.66)

A crise financeira das companhias e a falta de investimentos na modernização do transporte ferroviário aliados ao advento do automóvel como meio de transporte principal no final dos anos 1950 traçaram o destino da ferrovia no país.

A substituição do sistema de transporte ferroviário para o rodoviário não começou nos anos 1950; o processo se inicia quando não existem mais propostas para o crescimento e fortalecimento das ferrovias no país. O último plano essencialmente ferroviário foi proposto pelo Engenheiro Paulo de Frontin em 1927 – chamava-se *Política de viação brasileira, atuais redes de comunicações, futuras redes*³⁹. A principal proposta do trabalho foi o prolongamento da Estrada de Ferro Noroeste , de Corumbá para a Bolívia, passando em Santa Cruz de La Sierra e terminando em Cochabamba. Em 1926, após um surto rodoviário no país, começaram os planos compreendendo apenas as rodovias.

³⁹ Plano Nacional de Viação e Conselho Nacional de Transporte – Departamento de Imprensa Nacional, Rio de Janeiro – 1952 . P.42

CAPÍTULO 02: FERROVIA E CIDADE - PROGRAMAS COMPLEMENTARES DA SOROCABANA

“Quem não foi, ou teve alguém, mas sempre conhece alguém que foi ferroviário? Sorocaba é assim”

(Adágio ferroviário – Domínio Público)

A pesquisa se propõe a analisar e entender a forma como o conjunto de estações da Sorocabana foi construído ao longo de sua trajetória. Enquanto o primeiro capítulo dá suporte histórico ao trabalho. O segundo capítulo nos ajuda a compreender a extensão da ferrovia dentro do ambiente urbano. Isto é importante pois as ferrovias não cresceram apenas em quilometragem ligando duas cidades, pode-se falar de sua evolução dentro de uma única urbe.

A escolha de Sorocaba como estudo de caso para oferecer o panorama ferroviário urbano é simples: é um dos locais em que as raízes da ferrovia mais penetraram. A transferência da sede da companhia em 1880 para o Rio de Janeiro, poderia ter feito com que o município fosse apenas mais um na linha. Porém, enquanto a companhia enfrentava problemas, a cidade concebeu um parque industrial sólido – criando um perfil de trabalhador importante para a manutenção da ferrovia, o operário⁴⁰.

A mão de obra da Companhia Sorocabana era formada por trabalhadores locais e estrangeiros que entre 1926 e 1930 somavam 17,5% da força de trabalho⁴¹. Eram em sua maioria portugueses, seguidos de austríacos, espanhóis, alemães, italianos, turcos, sírios e romenos.

⁴⁰ “[...]as fábricas de tecidos localizavam-se nas proximidades da linha férrea e da estação ferroviária central, já que facilitaria o transporte local das mercadorias até os vagões de trem. [...] a instalação das fábricas têxteis induziu a formação de vilas operárias em seu entorno, a norte e noroeste. Tal ocupação favoreceu a expansão urbana da cidade nas imediações das fábricas de tecidos, principalmente no entorno da estação ferroviária central e da linha férrea” Celli, Andressa – Evolução Urbana de Sorocaba – dissertação de mestrado FAU – USP. P. 79

Os trabalhadores enfrentavam uma jornada de trabalho extensa, segundo Oliveira:

“Embora a remuneração dos ferroviários pudesse ser considerada uma das melhores dentro da classe operária de forma geral, as condições de trabalho e a exploração sofrida por esses trabalhadores foi grande. [...] os ferroviários viveram às voltas com extensas jornadas de trabalho que, entre os maquinistas em 1914 – 19 chegavam a 16 horas diárias, o que acarretava defasagem salarial e insegurança no trabalho, com frequentes acidentes e alguns fatais.”

Além das extensas jornadas e acidentes , existia a questão da faixa etária dos trabalhadores. Alguns começavam muito jovens e outros trabalhavam até os oitenta anos de idade⁴² . Aos poucos os operários começaram a se organizar em sociedades de socorros mútuos, que funcionavam como um plano de saúde, no caso de acidentes ou falecimentos existiam fundos para cobrir os vencimentos do enfermo ou a pensão para a viúva.

Nos primeiros anos do século XX os ferroviários demonstraram a força da classe , quando em maio de 1906 a Companhia Paulista de Estradas de Ferro entrou em greve por redução dos dias de trabalho com redução salarial e pelo desconto forçado em folha, de contribuições a Sociedade Beneficente contrária à União Ferroviária⁴³. Os operários da Sorocabana e Mogiana se recusaram a quebrar a greve de seus companheiros da Paulista, ao serem chamados para substituir os grevistas.

Em junho de 1919 os ferroviários da Sorocabana iniciaram a maior greve de sua história, suas reivindicações: jornada de 8h diárias e aumento salarial de 30%, readmissão de trabalhadores demitidos por motivo de greve e a promessa de não haver perseguições futuras. No início das negociações a empresa aceita a jornada de 8h de trabalho, fato que poderia dobrar salários de empregados que chegavam a trabalhar 16 horas por dia (maquinistas, foguistas, chefes de trens e outros). Porém, declararam ser impossível conceder aumento sem aumentar as tarifas. Foi pedido

⁴² “ Mas, se o trabalho de menores por longas e estafantes jornadas de trabalho poderia levá-los a se distraírem, ou mesmo ficarem desatentos, porque estavam cansados e causar acidentes, o trabalho de homens em idade avançada frequentemente causava acidentes, muitas vezes fatais. Foi o caso de dois acidentes na E.F. Sorocabana, matando dois operários, um de 60 anos de idade e outro com 80 anos de idade e 39 anos de serviço na empresa.” – NETO, Adalberto Coutinho – **Sorocaba Operária** .Sorocaba: LINC. 2005 p. 34

⁴³ Idem. P. 112

aos funcionários que aguardassem a resposta da questão trabalhando, pois eram necessários alguns dias para a resposta final.

A negativa do aumento salarial e o pedido de retorno ao trabalho fortaleceu o movimento grevista, o movimento que era restrito a Sorocaba assumira grandes proporções, Itapetininga, Botucatu e Mairinque aderem a greve. O transporte de cargas é interrompido e o de passageiros reduzido. Após uns dias havia apenas poucas viagens de passageiros entre Sorocaba e São Paulo, o resto da linha estava paralisado. A empresa colocou engenheiros e chefes de departamentos como maquinistas na tentativa de rodar alguns trens.

Empresários, comerciantes e agricultores da região protestam contra qualquer aumento de tarifa e colocam-se a favor dos grevistas em carta aberta na imprensa:

“[trecho da Carta – protesto dos empresários]

Avisada, com muitos dias de antecedência, de que seus operários fariam a presente greve, deixou [a empresa] de providenciar no sentido de evitá-la;

Certa de que são justas as pretensões dos operários em greve, deixa-os de atender, pois, ao invés de procurar com eles um entendimento razoável, tem procurado irritar-lhes os ânimos, já os querendo forçar ao serviço, já os demitindo e os esbofeteando, como se fossem indivíduos fora de toda e qualquer pretensão legal”

(NETO. 2005.P. 139)

A situação beirava o caos, o Secretário de Estado da Agricultura e o Senador Campos Vergueiro são obrigados a vir de carro por Osasco, Barueri, Cabreúva e Itu para negociar com os grevistas. Os trilhos na região de Mairinque haviam sido retirados e os cabos de telégrafo cortados. Nas cidades houve falta de alimentos.

Em 09 de julho as negociações terminaram com a vitória dos ferroviários. *“O acordo previa a cessão da jornada de 8h diárias, aumento de 25% para aqueles que ganhassem acima de 9\$000 diários. Nenhum operário foi despedido por motivo de greve.”⁴⁴*

⁴⁴ NETO, Adalberto Coutinho – **Sorocaba Operária**. Sorocaba: LINC. 2005 P.140

Pouco mais de um mês após o término da greve, o controle da Sorocabana passaria de Percival Farquhar para as mãos do estado. É interessante notar que existiram vários fatores para que acontecesse a greve, tais como o desejo da realização da linha Mairinque-Santos e a falta de capitais do consórcio que detinha o controle da Companhia.

As duas primeiras décadas do século XX foram testemunhas de greves que trouxeram o empoderamento do trabalhador que apoiava-se em teorias anarquistas e socialistas, defendidas na cidade pelo jornal O Operário (1909-1913).

A década de 1920 inicia-se com a mudança de administração na Sorocabana. Assume uma nova diretoria que implementa ações que buscam conduzir de forma mais tranquila a relação empregador – empregado. As ações pretendem que o trabalhador dê mais valor ao ofício, através da oferta de maiores confortos inculcando dessa forma o medo de não participar mais do universo da empresa. A partir dos anos 1920 o operário deixa de ver o emprego apenas como um trabalho, para ser um ferroviário - um estilo de vida respeitado em um momento que a ferrovia exercia importante papel socioeconômico no país.

As ideias implantadas na Sorocabana, não eram novidade. Sociedades que já haviam passado ou estavam passando pela Revolução Industrial criaram os mecanismos para que o operário trabalhasse melhor do ponto de vista do empresário. Foram aplicados nesses anos conceitos tayloristas e fordistas no dia a dia da vida do trabalhador.

O taylorismo foi um modelo de administração, criado por Frederick Taylor (1856-1915). A Gerência Científica como ficou conhecida na época era um sistema de administração fabril que investigava não o trabalho geral, mas a adaptação do trabalho às necessidades do capital. Taylor se ocupava dos fundamentos da organização dos processos de trabalho e do controle sobre ele. Um dos princípios elaborados por Taylor foi:

“O administrador assume... o cargo de reunir todo o conhecimento tradicional que no passado foi possuído pelos trabalhadores e ainda de classificar, tabular e reduzir esse conhecimento a regras, leis e fórmulas.”

A aplicação mais comum das teorias de Taylor foi a cronometragem do trabalho e análise dos movimentos, que permitia ao trabalhador desempenhar o mesmo trabalho com menos esforço o que acabava por elevar a produção. Os princípios e

teorias propostas pelo Taylorismo são bem maiores que o exposto, porém, é seguro afirmar que nas oficinas e escola técnica da Sorocabana o princípio descrito foi o mais utilizado.

O Fordismo foi um modelo de gestão criado por Henry Ford (1863-1947) que aplicou o Taylorismo na concepção da linha de montagem ideal, segundo Pinto:

“O nível de simplificação impede qualquer abstração conceitual sobre o trabalho e isso, vale dizer, é uma finalidade do sistema. As qualidades individuais de cada trabalhador, suas competências profissionais e educacionais, suas habilidades pessoais, toda a sua experiência e criatividade etc., sua própria iniciativa, como diria Taylor, são praticamente dispensáveis no sistema taylorista/fordista”
(PINTO, 2007. P. 34, apud Silva p. 69)

O Fordismo além de propor a famosa linha de montagem, também propunha o bem estar social do operário como forma de elevar a produção. Portanto, nesse modelo o universo do trabalhador deve ser controlado através de serviços sociais, em parceria com instituições paralelas que se preocupassem com o lazer⁴⁵ e a instrução do trabalhador.

O Fordismo/Taylorismo na Sorocabana foi responsável em Sorocaba por um mercado e uma farmácia em que os produtos eram retirados e descontados em folha no final de cada mês. Nas oficinas seus princípios eram utilizados. Foi criada em 1927 uma Escola para Aprendizes e um Curso de Aperfeiçoamento para Ferroviários na Sorocabana, para os filhos dos ferroviários surgiu uma instituição de ensino básico a Escola “Luiz Matheus Maylaski”, no campo dos esportes o Clube Estrada de Ferro Sorocabana com duas sedes e os funcionários da Cia ainda podiam contar com a Sociedade de Socorros Mútuos da Estrada de Ferro Sorocabana que mantinha dois hospitais: o central na capital e uma outra unidade em Botucatu. A última regalia, uma cartela com vales para viajar com a família pela ferrovia.

⁴⁵ Segundo Neto : “um dos interesses das empresas em oferecer divertimentos (jogos e campeonatos de futebol entre times de outras empresas) a seus operários , era conquistar sua simpatia, além de parte do seu dinheiro, e fazê-los defender a “camisa” dela diante das de outras, em campeonatos organizados por federações esportivas ligadas à indústria” (NETO, 2001.P.39)

O tamanho da estrutura oferecida ao funcionário era impressionante. Apesar de não estarem ligados diretamente ao transporte ferroviário estas estruturas devem ser consideradas como parte do patrimônio ferroviário, pois são partes periféricas do sistema de transporte férreo criado pela Estrada de Ferro Sorocabana. Somente após a análise desses programas complementares é que podemos compreender o tamanho da ferrovia dentro das cidades em que elas operaram.

O COMPLEXO DA EFS: O CASO DE SOROCABA

A Estação Sorocaba foi construída para a inauguração da linha em 1875. Ao longo dos anos sofreu várias ampliações até chegar nas dimensões atuais. O complexo ferroviário existente oferece suporte para todos os campos de atuação da ferrovia: oficinas, armazéns e edificações destinadas à guarda de locomotivas.

Figura 15 - Oficinas da Sorocabana em Sorocaba, 1877

Oficinas e Escolas

Em edifício anexo a estação, em 1926 foram inauguradas as oficinas da Sorocabana. O espaço tinha capacidade de reparar 300 locomotivas por ano⁴⁶, portanto, o volume de trabalho nas oficinas era imenso – constantemente a empresa necessita de novos funcionários, porém, existe o problema de mão de obra qualificada para as diversas

⁴⁶ SOUKEF, Antônio F. **Sorocabana – Uma Saga Ferroviária**. São Paulo. Dialetto, 2001. P.49.

funções exigidas dentro da empresa. A preocupação em criar uma melhor formação para os empregados começa em 1924 e coube ao diretor Gaspar Ricardo Junior implementar as ideias de racionalização da produção com a criação do Serviço de Ensino e Seleção Profissional da Estrada de Ferro da Sorocabana.

No ano seguinte seria fundado na capital o Instituto de Organização Racional do Trabalho (IDORT), a comissão organizadora era formada por membros da escola profissional da Sorocabana. O instituto deu origem as futuras escolas profissionalizantes do estado.

Os requisitos para preencher as vagas da escola eram: ser maior de 14 anos; não possuir doença contagiosa; prestar exame de admissão em Língua Portuguesa, Geografia e História do Brasil, Aritmética e Geometria Prática, passando também por exames psicotécnicos, onde seriam avaliadas aptidões naturais para a carreira.

No currículo do curso existiam aulas de português, ministradas em todos os anos – nessa disciplina eram abordados tópicos de História, Geografia e Educação Cívica. Havia aulas específicas de Higiene e Acidentes; Orçamentos; Organização Ferroviária e exercícios físicos. Os aprendizes eram remunerados, e as especializações eram: torneiros-frezadores, ajustadores, caldeiros-ferreiros e eletricitas.

De tempos em tempos, as composições eram praticamente reconstruídas nas oficinas. Os operários que lá trabalhavam, desenvolviam habilidades que superavam os serviços pesados de reparo dos vagões e locomotivas. Era comum a utilização do maquinário e material das oficinas para a produção de diversos objetos de uso pessoal - eram feitos cinzeiros, pesos de papel, carrinhos de brinquedo, entre outros. É evidente que a companhia combatia esse costume, então os objetos produzidos eram contrabandeados em carrinhos de mão cheios de serragem, uma vez que essa era distribuída gratuitamente aos funcionários.

O complexo da Sorocabana em Sorocaba é um programa único na linha dessa ferrovia e somente poderia ser implantado em uma cidade com o perfil industrial, é interessante pensar que de certa forma a ferrovia complementou os programas inexistentes na cidade ou inacessíveis a uma parcela da população – anos mais tarde foi criada a Escola Matheus Maylasky, destinada a filhos de ferroviários.

A EFS ainda mantinha dentro de suas instalações, um empório e uma farmácia que permitia aos funcionários a compra de produtos a prazo. Os valores eram descontados direto na folha de pagamento. Quando a companhia não oferecia o serviço, os funcionários o criavam. No primeiro dia de janeiro de 1928, foi

Figura 17 - Hospital Sorocabana Botucatu Fonte:
Acervo João M. D. Souza

criada a Sociedade Beneficente de Socorros Mútuos dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana, a entidade era responsável por prover socorro médico através da angariação de fundos junto aos demais funcionários. A cada mês o empregado destinava uma cota do salário para ajudar a família que precisasse de apoio. Com o tempo o serviço cresceu e a Sociedade Beneficente construir dois hospitais que

Figura 18 - Hospital Central Sorocabana na Lapa

Barbosa de Barros. O projeto previa a instalação de cem leitos, duas salas para cirurgias, obstetrícia, maternidade, gabinete dentário e farmácia. A construção foi

realizavam o atendimento do servidor. Eles foram distribuídos em pontos estratégicos das linhas da EFS. O Hospital Regional Sorocabana em Botucatu⁴⁷ iniciou sua construção em 1949. Projeto do arquiteto João Cacciola, a edificação foi levantada em um terreno doado pela família

⁴⁷ O Hospital Sorocabana foi fechado em 2011, passou por reformas e foi reinaugurado em 08/06/2013 com o outro nome Hospital do Bairro.

orçada em seis milhões de cruzeiros, Parte dos recursos foi doada pelo governo do Estado e o restante foi pago através de contribuição dos funcionários. Em julho de 1956 o hospital abria as portas, para o atendimento dos funcionários da região e das cidades da Alta Sorocabana.

O segundo hospital foi construído na capital. Inaugurado em 1955, o Hospital Central Sorocabana, na Lapa - possuía 200 leitos e chegou a atender 20 mil pacientes por mês. Em 2010 o hospital foi fechado depois de várias irregularidades na administração da Associação Beneficente dos Hospitais Sorocabana (ABHS).

Clubes

Em 25 de novembro de 1930, os ferroviários de Sorocaba fundaram o Estrada de Ferro Sorocabana Futebol Clube, o time foi o mais importante da cidade até o início dos anos 1960. Teve nove participações na Terceira Divisão do campeonato paulista sagrando-se campeão em 1961.

Figura 19 - Integrantes de equipe de cabo-de-guerra da Estrada de Ferro Sorocabana , várias vezes campeãs dos jogos operários. Fonte: Netto, Otto - Memórias do Esporte Sorocabano

O departamento de futebol é o que menos interessa à pesquisa, o que importa são as relações entre o clube e a companhia. A associação desportiva localiza-se em terreno contíguo ao complexo ferroviário. O fornecimento de energia acontecia pela companhia de trem e toda a estrutura da sua arquibancada é construída com trilhos das linhas.

A realidade do clube nos dias de hoje é triste, o único departamento que ainda funciona ligado ao antigo clube ferroviário é um outro prédio que abriga o salão onde se realizam os bailes da saudades povoados de funcionários aposentados da ferrovia.

A área dedicada aos esportes há seis meses foi arrendada por uma escolinha de futebol. Os planos são cobrir as piscinas e as quadras de tênis para abrigar mais quadras de futebol. Provavelmente essa é uma das últimas fotos do clube com sua antiga configuração.

A EFS ainda possuiu dois outros clubes de ferroviários em outras cidades, em Mairinque o C.A.S.M. – Clube Atlético Sorocabana Mairinque, criado em 1940, a associação sobrevive bem até hoje oferecendo dança de salão, futebol, hidroginástica, jiu jitsu, natação, tênis, Xadrez, entre outras atividades.

O terceiro clube ligado a EFS foi o C.A.S.I. – Clube Atlético Sorocabana Itapetininga , inaugurado em 1945 , atualmente sobrevive de subsídios repassados pela prefeitura e pelos sócios. A área do clube fica em uma região central da cidade e oferece pista de atletismo, campo de futebol, quadras poliesportivas, playground e piscina. É notório o mau estado do clube, as canchas de bocha não são usadas há anos, segundo funcionários.

A edificação originalmente destinada a sede administrativa do clube hoje é sede do museu ferroviário da cidade , o acervo é composto por objetos doados e o banco de dados sobre as estações da cidade e o próprio clube são nulos. Apesar desse cenário o prédio é interessante, seus volumes são de formas puras e a quase ausência de ornamentos coloca a construção muito próxima ao modernismo.

O trabalho busca entender a dimensão do patrimônio ferroviário entendendo que construções feitas pelas companhias para os ferroviários ou surgidas pelas mãos dos mesmos deve ser inserida no universo da arquitetura ferroviária.

Vista das Piscinas

Arquibancadas com assento em madeira

Detalhe Estrutura em trilho

Piscinas e quadras de tênis ao fundo vemos as oficinas

Detalhe fundo da piscina

Figura 20 - Conjunto de fotos Estrada de Ferro Sorocabana Futebol Clube. Acervo: João M.D. Souza

Panorama Geral

Volumetria Fachada

Fachada

Figura 21 - Composição de imagens CASI - Itapetininga. Fonte: Acervo João M.D.Souza

CAPÍTULO 03: ANÁLISE TIPOLOGICA

SOBRE CLASSIFICAÇÕES

Existem diversas maneiras de organizar os edifícios e segundo seu posicionamento na linha, estilos arquitetônicos – a organização depende da variável que se adota ao classificá-los.

Uma das primeiras classificações propostas é o posicionamento da estação em relação a linha. Dividem-se em estações de passagem e estação terminal. O primeiro tipo engloba os casos em que os trilhos estão dispostos paralelamente ao edifício. Estações Terminais caracterizam-se pelos trilhos acabarem na estação, formando um ângulo de 90 graus.⁴⁸ Pode existir o caso de uma estação de passagem ser implantada como uma estação terminal, isso acontece quando a estação é feita em um ponto em que as composições chegam a estação e devem retroceder para alcançar a continuação da linha.

Figura 22 - Perspectiva eletrônica mostrando os dois tipos de estação

Ao longo da segunda metade do século XIX surgem os tratados belgas e franceses sobre as ferrovias. A abordagem difere de um para outro e seus assuntos podem tratar desde o histórico e organização financeira das companhias ferroviárias;

⁴⁸ KÜHL, Beatriz M. **Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo**. São Paulo, Ateliê Editorial, 1998.P.141

traçado e disposição das vias férreas; exploração das estradas de ferro; disposição e composição das gares; oficinas e outras instalações de apoio; material de estação e material rodante⁴⁹.

As características básicas do programa de uma estação do tipo terminal segundo tratado de meados do século XIX foram:

“1º Além das vias principais da estrada sobre as quais partem e chegam os trens, vias de serviço para manobra de locomotivas e para poder guardá-las, ou os vagões. Essas vias são em maior ou menor número, de acordo com a maior ou menor atividade e de acordo com a natureza do movimento da ferrovia;

2º Edifícios contendo os guichês de distribuição de passagem, salas de espera, salas para depósito das bagagens na partida e na chegada, e outros acessórios;

3º Edifícios especiais para guardar as locomotivas e os vagões;

4º Reservatórios de água e gruas hidráulicas para a alimentação das máquinas locomotivas;

5º Nas grandes linhas, sempre parte da estação destinada aos serviços de passageiros, edifícios de para o serviço de mercadorias expressas, chamadas expedição.”⁵⁰

Sobre as estações de passagem:

“Os edifícios das salas de espera deve sempre conter, além das salas de espera, um vestíbulo, um guichê para a distribuição de passagens, uma sala para o depósito de bagagens ou mercadorias expedidas de forma expressa:

Uma sala para bagagens ou mercadorias endereçadas à posta restante;

⁴⁹ FRANCISO, 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.

⁵⁰ PERDONNET, 1855-1856 apud KÜHL, 1998, p. 139.

Um escritório para o chefe da estação;

Um escritório para o subchefe;

Um gabinete para o encarregado da vigilância;

Um alojamento para o chefe da estação e mesmo se possível, para o subchefe;

Sanitários e urinóis para os passageiros devem situar-se em uma pequena edificação separada e no próprio interior do edifício;

O sinaleiro, um gabinete para a preparação dos escalfadores e o escritório dos funcionários da Ferrovia ficam localizados ora no edifício das salas de espera, ora em uma edificação separada. Anexa, às vezes, uma sala para os carteiros.”⁵¹

No Brasil, o conhecimento técnico dos engenheiros brasileiros aconteceu através do contato com profissionais ingleses, os tratados franceses e belgas que foram publicados no período. Na virada do século XIX para o XX, começam a surgir diretrizes nacionais para a construção de edificações ferroviárias e publicações como o *Dicionário de Estradas de Ferro e Sciencias e Artes Accessorias* de Francisco Picanço (1891) e *Estudo descriptivo da viação férrea do Brasil* de Ernesto Cunha (1909). Segundo Rita de Cássia Francisco em sua dissertação de mestrado “*As oficinas da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro: Arquitetura de um complexo produtivo*”:

“[...] nos escritos de engenheiros e técnicos ferroviários brasileiros não são encontradas diretrizes diretamente relacionadas à construção de edificações ferroviárias. São mais comuns as discussões acerca do traçado e da disposição das vias férreas, bem com de sua exploração, e as referências ao desenvolvimento do transporte ferroviário como elemento primordial do progresso e das riquezas nacionais.”

⁵¹ KÜHL, Beatriz M. **Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo**. São Paulo, Ateliê Editorial, 1998.P. 140.

Além de ressaltar a importância da ferrovia como elemento de integração nacional e desenvolvimento do país, as diretrizes recomendam a escolha por uma arquitetura simples, modesta, elegante e apropriada. Alguns autores⁵² traçam um comparativo entre as estações europeias, que tinham como partido arquitetônico tornar a arquitetura também um elemento de representação das inovações da época, com edifícios em diferentes estilos dotados de toda espécie de arte, e as estações norte americanas que possuíam o estilo prático e eficiente, que apenas investiam grandes somas nos edifícios quando os lucros fossem vantajosos.

As diretrizes nacionais para a construção de edificações ferroviárias ilustram o processo histórico das companhias de estrada de ferro no país, pois resumem o dia a dia das dificuldades financeiras que algumas delas passaram em alguns períodos e o papel dos engenheiros na construção das ferrovias, que determinavam suas escolhas relativas aos programas e arquitetura das estações tendo em mente os lucros da empresa. Esse fator foi determinante na produção da arquitetura ferroviária no último quartel do século XIX e meados do XX. As escolhas feitas pelos engenheiros desse período davam prioridade a funcionalidade dos edifícios. Os interesses das ferrovias ditavam que espécie de equipamento ferroviário iria ser instalado em determinado local, as construções poderiam variar de um simples abrigo utilizado em paradas breves, às estações de pequeno, médio e grande porte.

O crescimento da rede ferroviária, principalmente pelo interior do Estado de São Paulo, se deu através de estações de passagem cujos tipos eram determinados de acordo com o tamanho e a importância da localidade. As companhias dividiam as estações em “classes”. Em um primeiro momento eram repartidas em três classes: as de primeira, em que todas as composições paravam; as de segunda e terceira, nas quais algumas composições se detinham. Com a evolução do sistema ferroviário as companhias chegaram a determinar uma subdivisão das estações em até seis “classes”⁵³.

Os programas das estações de passagem poderiam variar de paradas, formadas por pequenos abrigos inicialmente de madeira que serviam apenas para embarque e

⁵² PICANÇO 1892, apud FRANCISCO, 2007. P 34.

⁵³ KÜHL, Beatriz M. **Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo**. São Paulo, Ateliê Editorial, 1998.P. 139.

desembarque de passageiros a estações de pequeno porte que tinham como programa básico saguão e bilheteria, área de manipulação de bagagens, sala de espera de senhoras e sanitário reservado, sala de comunicações, sala do chefe da estação e plataforma coberta para a espera do trem; até estações de porte médio, que ficavam em pontos estratégicos da linha. Nesses locais eram feitas pausas prolongadas devido aos cuidados exigidos pelas máquinas e pelo alto fluxo de mercadorias e passageiros.

O programa de uma estação de médio porte era composto por um saguão com recepção e salas de espera, sanitário, bilheteria, salas de comunicações, correios e chefe da estação, além de plataformas de embarque e desembarque – uma alinhada ao prédio administrativo e uma, ou mais junto a outro trecho dos trilhos. Essas estações possuíam ainda mais infraestrutura, caixa d'água, desvio de linhas, armazém para depósito de volumes e poderia haver, em alguns casos, um restaurante.⁵⁴

As estações terminais se localizam nos pontos extremos da linha e possuíam um programa mais complexo do que as estações de passage. Contudo, existiam estações ao longo da linha que por se situarem em localidades estratégicas poderiam ter um programa tão complexo quanto o programa de uma estação terminal, exemplo desse fato é a Estação Sorocaba da Companhia Sorocabana que apesar de ser uma estação de passagem possuía toda a infraestrutura de uma estação terminal. O programa de uma estação terminal oferecia todas as funcionalidades de uma estação de médio porte contando com um acréscimo nas áreas físicas e dependências. A arquitetura das estações terminais é mais refinada, existe uma preocupação com a estética do edifício, de modo a simbolizar o progresso do período.

As outras edificações ao longo da linha eram pontos destacados, como o posto telegráfico (PT), posto de visualização (PS), posto telefônico (PF), além das já mencionadas paradas.⁵⁵

⁵⁴ BEM, Sueli Ferreira de, **Contribuição para Estudos das Estações Ferroviárias Paulistas**. 1998. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo/USP, São Paulo.

⁵⁵ BEM, Sueli Ferreira de, **Contribuição para Estudos das Estações Ferroviárias Paulistas**. 1998. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo/USP, São Paulo. P. 328.

Além da classificação de ordem funcional das estações, em estações de passagem e terminal, é proposta por Sueli Ferreira de Bem em dissertação de mestrado da Universidade de São Paulo, uma outra classificação caracterizada por aspectos históricos, geográficos, e políticos administrativos que melhor define os edifícios dentro de um processo histórico regional. Segundo Bem:

“A análise contextual da implantação e evolução da ferrovia paulista, permite agrupar os edifícios em:

estação de fazenda

estação de cidade do interior, com pequeno e médio porte

estação de centro urbano desenvolvido ou de localidade com potencial de polarização

estação de capital”

A pesquisa propõe pensar uma forma de organizar as estações de maneira simples associando uma classificação existente – as dimensões do edifício a fase em que ele foi construído.

A partir do levantamento, estudo do histórico da companhia e das cidades que a ferrovia serviu, é possível entender que em todas as localidades existia a mesma lógica, seja porque o lugar se desenvolveu junto com a ferrovia ou em cidades como São Paulo⁵⁶ onde era a ferrovia que se iniciava – a única exceção foi a Estação Sorocaba que apresenta dimensões relativamente parecidas com o prédio originalmente construído pela companhia no local, por conta de abrigar a sede da empresa.

O processo de evolução das estações nas cidades é o mesmo, até localidades que possuem grandes estações começaram com pequenas estações. É dessa forma que o patrimônio

⁵⁶ Em diversos pontos do estado a ferrovia chegou em localidades recém estabelecidas ou ajudou a fundá-las, em ambos os casos são lugares que iniciam o seu desenvolvimento no último quartel do século XIX e primeiras décadas do século XX. A Sorocabana durante sua história estendeu suas linhas a cidades que começavam a se desenvolver a única grande cidade que a companhia não acompanhou seu desenvolvimento foi São Paulo. Mas a empresa quando construiu a primeira estação na capital não dispunha de grandes recursos, o que acarretou que a capital também passou pelo mesmo processo que o interior.

deveria ser organizado, segundo a forma de implantação. Durante as fases expansionistas da companhia, as linhas avançavam até pequenas cidades ou sobre regiões inabitadas em intervalos determinados por peculiaridades do transporte ferroviário. Nestes pontos eram construídas edificações modestas destinadas ao embarque e desembarque de passageiros, ou seja as primeiras estações.

Os edifícios de pequeno porte compõem a primeira fase de implantação da Sorocabana em uma nova localidade. Esses prédios eram construídos por toda a linha e na maioria das vezes o mesmo projeto replicado para atender a rápida demanda de expansão dos trilhos.

A medida em que as lavouras cresciam, mais pessoas afluíam aos locais aumentando a riqueza, transformando lugarejos em cidades. Em pouco tempo a estação que fora erguida rodeada por moradias simples e mata tornava-se obsoleta. Seria necessário, então a construção de um prédio maior para suprir as novas necessidades do local. O novo prédio poderia ser construído no mesmo local do anterior ou em suas imediações. Neste caso, a antiga estação era convertida em armazém, prédio administrativo ou até em moradia para funcionários.

Quadro de Estações x Cidades

Cidade	Ano de construção 1ª estação	População na época de construção da 1ª estação	Ano de construção 2ª estação	População na época de construção da 2ª estação	Ano de construção 3ª estação	População na época de construção da 3ª estação
Assis	1914	Nada Consta	1926	13.047		
Avaré	1896	10.028	1939	36.257		
Botucatu	1888	26.047	1906	36.989	1934	40.272
Cerqueira César	1896	Nada Consta	1923	9.202		
Itu	1873	17.793	1940	33.383		
Lençóis Paulista	1897	Nada Consta	1938	15.177		
Martinópolis	1917	Nada Consta	1950	17.444		
Presidente Prudente	1919	Nada Consta	1926	41.592	1940	71.035
S. C. do Rio Pardo	1908	39.311				
Santo Anastácio	1920	Nada Consta	1927	Nada Consta	1939	28.290
São Manuel	1888	12.840	1911	27.863		
São Roque	1875	8.915	1930	21.567		
Sorocaba	1875	18.562	1928	82.683		

censo 1900	censo 1910	censo 1920	censo 1936	censo 1940	censo 1950
------------	------------	------------	------------	------------	------------

dados seade

A transição entre estações de primeira e segunda fase pode ser notada no crescimento populacional de suas cidades (tabela 1). Como podemos notar municípios como Assis, Cerqueira César, Lençóis Paulista, Martinópolis, Presidente Prudente e Santo Anastácio tem trajetórias parecidas; as estações foram construídas em períodos que não aparecem no censo. Em alguns casos até o ano da construção da segunda estação e a população são parecidas (Assis / Cerqueira César) o que se reflete na arquitetura dos edifícios.

As estações de segunda fase equivalem as estações de médio porte. Na primeira metade do século XX a lógica de construções de estações continuou até o declínio da empresa. A medida em que as cidades cresciam as estações de pequeno porte eram substituídas por edificações de médio porte até chegar ao ponto de evoluir para uma terceira fase de estações que poderia ser uma estação com dimensões entre médio e grande porte.

A terceira fase desenvolveu-se em poucos municípios do universo de cidades visitadas pela pesquisa. A lógica de aumento das dimensões dos edifícios seguindo o aumento populacional da área é válida. Presidente Prudente entre a segunda e a terceira fase de estações teve uma explosão populacional vinda do desenvolvimento gerado pela cultura cafeeira.

O processo é simples e lógico, porém significativo para o entendimento da maioria dos exemplares do conjunto de estações construídas pela Sorocabana. Esse raciocínio permite concluir que o patrimônio edificado representa o momento histórico do local em que se encontra, funcionando quase como uma fotografia. Uma estação da primeira fase dá a entender que sua permanência se deve ao fato da localidade não ter se desenvolvido tanto quanto lugares que possuem estações de segunda e terceira fase.

A segunda lógica aplicada pela companhia ao distribuir os prédios é seu posicionamento estações em entroncamentos, inícios ou términos de ramais.

Figura 23 - Estação de 1ª fase/menor porte

Figura 24 - Estação de 2ª fase / médio porte

Figura 25 - Estação de 3ª fase/ tamanho intermediário entre médio e grande porte

Figura 26 - Comparativo entre as fases

UMA CIDADE TRÊS ESTAÇÕES

A implantação da ferrovia em Santo Anastácio deve-se a atuação do engenheiro João Carlos Fairbanks, que realizou os trabalhos de avanço da estrada de ferro até as barrancas do rio Paraná (Presidente Epitácio). Fairbanks comprou glebas de terra em Anastácio, tornando-se um dos primeiros plantadores de café.

A expansão de Presidente Bernardes ao próximo ponto (Anastácio) foi problemática, existia um corte de terra muito grande para ser realizado com as ferramentas e maquinário da época. Esse problema

Figura 27 - Estação Martinópolis fonte: Daltozo

demandou várias idas e vindas da equipe técnica para o local. Por sugestão de Fairbanks ao engenheiro chefe Huet de Bacellar, a estação foi batizada como “Vai

Vem". Com o tempo passou a se chamar Santo Anastácio , em virtude do rio de mesmo nome banhar a região e nas redondezas também existir uma fazenda com essa mesma denominação.

A construção foi realizada por José Giorgi, empreiteiro responsável pela expansão da linha tronco de Assis a Presidente Epitácio. As estações eram construídas seguindo o mesmo modelo, pois até então não haviam cidades ou locais que exigissem qualquer diferenciação. Abaixo vemos um exemplar construído por Giorgi na cidade de Martinópolis

Inaugurada em 1920 a primeira estação construída ficava do lado oposto onde está o prédio atual, e em 1922, já possuía um pátio com triângulo de reversão para locomotivas. A região se desenvolveu rapidamente e no ano seguinte a sua inauguração a cidade contava com três trens semanais de passageiros partindo para São Paulo. Em 1927, a primeira estação da Sorocabana é substituída por uma edificação que oferecia mais conforto aos passageiros.

Figura 28 - Projeto da Estação Sto Anastácio - 1927.

Fonte: Acervo Ralph M. Giesbrecht

O projeto escolhido para substituir a primeira construção é uma edificação Standard da ferrovia. Na segunda metade dos anos 1920 alguns trechos de trilhos foram retificados fazendo com que estações ficassem fora da linha.

O projeto implantado pela companhia, nesses casos, obedece a uma lógica funcional. De um lado temos o espaço destinado a cargas, a parte central é um hall de acesso a linha, na outra ala localizam-se as demais funcionalidades da estação: bilheteria, sala administrativa, sala do chefe , sanitários e espera.

A cidade teve seu início com a inauguração da primeira estação em 1920. Em vinte anos cresceu vertiginosamente atingindo nesse período 28.290⁵⁷ habitantes. Em fins dos anos 30 a estação com apenas dez anos de uso já se mostrava ultrapassada. O grande polo da região é o município de Presidente Prudente, com uma história similar a Santo Anastácio, em 21 anos a cidade atingiu 75.806 habitantes.

Em 1939 foi construída em Santo Anastácio um dos mais belos exemplares da arquitetura ferroviária da Sorocabana, com dimensões próximas a estação construída em 1944, em Presidente Prudente. O prédio de 1939 possui uma relação única com a cidade.

A primeira estação precedeu o núcleo urbano fazendo com que o traçado das ruas tenha a mesma orientação dos trilhos do trem. Não poderia ser diferente, pois o engenheiro Fairbanks que ajudou a implantar a ferrovia na região foi quem propôs seu desenho urbano. O conjunto ferroviário do município apesar de localizar-se em uma área próxima ao centro funciona como um limite, com o tempo a cidade cresceu em direção oposta caminhou para a rodovia.

Figura 29 -Mapa Urbano Santo Anastácio. Fonte: Maps.google.com

⁵⁷ Dados do SEADE, in: <https://www.seade.gov.br/produtos/500anos/consulta.php>. A população da cidade em 73 anos diminuiu, Segundo o último CENSO realizado em 2010, pelo IBGE, Santo Anastácio possui 20.475 habitantes.

O terceiro prédio destinado ao embarque e desembarque de passageiros no município segue a mesma implantação do segundo, mas suas dimensões na escala urbana dão ideia do peso da ferrovia para a cidade. A partir da evolução do sistema de transporte as edificações passaram a abrigar novas funcionalidades tais como bar, restaurante, arquivo, telex, fiel⁵⁸, manutenção, eletricista, entre outras. E evidente que as dimensões do edifício que surja nesse período sejam maiores que os prédios construídos no período inicial da ferrovia.

A praça Ataliba Leonel é a principal da cidade, onde as pessoas caminham, se exercitam, enfim, é um espaço urbano que os moradores procuram para seus momentos de lazer. Em uma das laterais da praça a paisagem é emoldurada pela matriz e do lado oposto é a estação que exerce esse papel. É de se imaginar que a vida da cidade nos anos de glória da ferrovia girava em torno desses elementos urbanos.

A relação matriz estação é óbvia, as duas são localizadas em áreas altas e formam um eixo. Essa é uma associação que podemos encontrar em cidades em que a ferrovia foi um dos principais mecanismos de crescimento urbano e econômico, por exemplo, o eixo da Matriz Nova de Campinas e a Estação da Paulista localizada no final da rua Treze de Maio.

Figura 30 - Igreja Vista da Estação – Santo Anastácio. Torre da Estação ao fundo - Campinas. Fonte: Joao M.D. Souza / (Santos, 2002)

A terceira estação construída em Santo Anastácio surpreende por diversos fatores. Do ponto de vista estético encontra-se no universo da arquitetura Art Déco, suas formas tem o predomínio de volumes puros, seu ornamentos são distribuídos discretamente de maneira controlada e com uma tendência geometrizante. Existe uma predominância dos cheios sobre os vazios, o uso de platibandas e aplicação de componentes metálicos em guarda-corpos, gradis, corrimãos e detalhes de ornamentos.

O fator determinante para a arquitetura do edifício foi o desnível entre a cota da rua e a linha do trem. O largo em que a estação se localiza é aproximadamente três metros mais baixo que a cota da linha do trem, a solução encontrada foi abrigar as funcionalidades típicas de uma estação em um corpo retangular tradicional na ferrovia.

Figura 31 - Fachada da Estação Santo Anastácio. Fonte: Acervo João M.D. Souza

TIPOS E MODELOS

O crescimento da linha e das cidades proporcionou um aumento constante de estações durante as duas primeiras décadas do século XX. Nas décadas seguintes os prédios começaram a ser substituídos por versões que atendessem as demandas no período em que foram construídas. Os diferentes edifícios da Sorocabana não possuem apenas relações de substituições, o conjunto de estações é formado por modelos e tipos cuja compreensão nos ajuda a entender o patrimônio da companhia.

A noção de modelo e tipo, adotada pelo trabalho é proposta por Quatremère de Quincy que define modelo como *“aquilo que se pode repetir com rigor, como um carimbo que possui uma série de caracteres recorrentes.”*⁵⁹ A análise comparativa das estações da Sorocabana permite identificar vários exemplares que funcionaram como modelo, principalmente estações da primeira fase – que eram construídas em larga escala para cumprir as metas de expansão da companhia.

A definição de tipo é mais tênue pois além da utilização da palavra no sentido de tipo relativo a construção – forma, conjunto de técnicas, materiais utilizados, a tipologia pode ser empregada como elemento de classificação funcional (escola, hospital, conjunto habitacional, aeroporto). Os edifícios analisados pela pesquisa resumem-se a estações ferroviárias, portanto, assume-se que todos pertencem a mesma classificação funcional. Abaixo vemos a definição de tipo adotada pelo trabalho e proposta por Quincy em seu Dictionaire Historique de L’architecture :

“A palavra ‘tipo’ não representa tanto a imagem de uma coisa a ser copiada ou imitada perfeitamente quanto a ideia de um elemento que deve ele mesmo servir de regra ao modelo[...] O modelo, entendido segundo a execução prática da arte, é um objeto que se deve repetir tal qual é; o tipo é, pelo contrário, um objeto segundo o qual qualquer pessoa pode conceber obras que não se assemelharão nada entre si. Tudo é preciso e dado no modelo; tudo é mais ou

⁵⁹ Montaner, Josep Maria apud Gil e Pires, Amílcar – Os conceitos de Tipo e de Modelo em Arquitectura. P.242

*menos vago no tipo. Assim vemos que a imitação dos tipos nada tem que o sentimento e o espírito não possam reconhecer [...]*⁶⁰

Basear a análise tipológica na definição de Quincy, permite a pesquisa não apenas abordar o problema do estudo dos diversos tipos e de suas características dimensionais, mas também procurar os conjuntos de vínculos e possibilidades existentes entre eles de modo a enriquecer a leitura do patrimônio.

Um tipo afirma-se quando existe uma série de edifícios que partilham entre si uma determinada analogia formal e funcional ou mesmo as duas. As estações ferroviárias visitadas durante o período de levantamento compõem várias séries, pois existem múltiplos grupos de estações que podem ser agrupados de acordo com características partilhadas. As diferentes séries formam um sistema de tipos distribuídos pelo Estado de São Paulo.

Série 1

O ponto de partida para a série 1 são os primeiros exemplares que a Sorocabana construía enquanto expandia suas linhas e durante as retificações realizadas nos anos 1920. O projeto seminal define-se pela cobertura em duas águas, fachadas laterais marcadas por um frontão com um medalhão ao centro.

Figura 32 - Estação Varnhagen - 1928

⁶⁰ PEREIRA, Renata B. Quatremère de Quincy e a ideia de tipo. In.: **Revista de História da Arte e Arqueologia** UNICAMP. N. 13 ano 2010. P. 58.

É interessante notar que o tipo, pode ser utilizado como modelo, ao ser replicado em diversas localidades, as estações Varnhagen , George Oeterer e Brigadeiro Tobias ilustram o fato.

Figura 33 - Estação George Oeterer

Ao aplicar o conceito de tipo de Quincy, assume-se que ele é um objeto vago ou indistinto; não é uma forma definida , mas um esquema ou um projeto de forma. Segundo Argan:

“No processo de comparação e superposição das formas individuais para a determinação do tipo são eliminados os caracteres específicos dos edifícios isolados e são conservados todos os elementos que aparecem em todas as unidades da série. O tipo se configura assim como um esquema deduzido através de um processo de redução de um conjunto de variantes formais a uma forma-base comum. Se o tipo é resultado desse processo regressivo, a forma base que se encontra não pode ser entendida como mera moldura estrutural, mas como estrutura interna da forma ou princípio que implica em si a possibilidade de infinitas variantes formais e, além de ulterior modificação estrutural do tipo mesmo. ” (ARGAN, 2000. p. 65).

Portanto é natural que dentro da série, sejam encontradas variações formais que não excluam o edifício de sua família. Uma das variações encontradas, em relação a estação Varnhagen é a estação Rubião Júnior.

A variação formal de unidade de Rubião Júnior se dá pelo acréscimo de um frontão similar as laterais nas fachadas frontal e posterior. Os edifícios Varnhagen e Rubião Júnior diferem na ornamentação, enquanto o primeiro se utiliza de estilemas classicizantes o segundo é ornado com formas geométricas, porém ambos possuem a aproximação formal.

Figura 34 - Estação Rubião Júnior

A organização do espaço nas duas estações possuem semelhanças, ambas são divididas pelo saguão de acesso a plataforma. No caso de Varnhagen de um lado funções administrativas como bilheteria/administração, chefe da estação, sala de espera e sanitário – enquanto que em Rubião Júnior a estação encontra uma divisão parecida de espaços, com algumas alterações; a principal delas é o sanitário que foi feito em edificação vizinha e pode ser visto ao fundo da imagem 14.

Figura 35 - Planta E. Varnhagen . Fonte: Levantamento da Pesquisa

Figura 36 - Planta E. Rubião Júnior Fonte: Planart

Os exemplares mais antigos da série 1 pertencem ao final do século XIX. Nesses exemplares é reconhecível que a estrutura base do tipo com um detalhe a estação não possui revestimento, sendo ornada apenas com as diferentes formas de assentar o tijolo.

Figura 37 - Estação Santo Antônio Velha Fonte: Prefeitura Municipal de Iperó

A adição do frontão na estação Rubião Júnior é uma das variações criadas pelos arquitetos da Companhia. Uma variante é encontrada na estação de primeira fase em São Paulo. O prédio além das fachadas laterais marca os lados da entrada ao saguão com dois elementos destacados do corpo central que encabeçados por frontões. A mesma solução pode ser vista na segunda estação de Itapetininga, nos dois casos existem diferenciações na ornamentação, mas a forma está presente.

Figura 38 - E. São Paulo / E. Itapetininga - Fonte: Rallph

Em Botucatu (Rubião Júnior), São Paulo e Itapetininga é possível perceber que o elemento deixa de ser apenas um componente do edifício e passa a ser um recurso de projeto para evidenciar a entrada da estação, seja quando ele marca diretamente

como é o caso de Rubião Júnior ou indiretamente quando o recurso é utilizado nas laterais do acesso ao saguão. Os três casos evidenciam uma evolução formal a partir de uma estrutura comum a vários edifícios, embora eles tenham sido aplicados timidamente com pouca ou nenhuma volumetria. Uma das variações mais interessantes é encontrada na Estação Santa Cruz do Rio Pardo onde o elemento destaca-se da fachada e ajuda a compor a volumetria espacial do edifício.

A combinação frontão e medalhão é uma assinatura da companhia encontrada não apenas em estações, podemos encontrá-las em vilas ferroviárias, armazéns e nas fachadas das oficinas da Sorocabana espalhadas por onde a companhia se desenvolveu.

Figura 39 - Estação Santa Cruz do Rio Pardo

Vila Ferroviária Itapetininga

Galpão São Manuel

Vila Ferroviária Avaré

Oficinas em Botucatu

Série 2

O ponto de partida para as estações que compõem a série 2, é a Estação Itararé. Projeto de 1909 que unia as companhias Sorocabana e São Paulo – Rio Grande, é um dos prédios cujas formas tornaram-se popular nos anos 1910. A série é composta por sete estações construídas nesse intervalo de tempo.

A Estação Itararé caracteriza-se pela sua estrutura formal, o corpo central é composto por duas torres laterais onde se apóia a cobertura do saguão de acesso a plataforma de embarque.

Figura 40 - Estação Itararé – após reformas

Figura 41 - A Estação Ferroviária ocupada por forças Constitucionalistas em julho de 1932 Fonte: Museu Fotográfico de Itararé

As torres no pavimento térreo possuem grandes aberturas, no pavimento superior existe uma arcada de janelas e acima uma platibanda com marcações que fazem

referência aos merlões medievais. As laterais são compostas por pavimentos únicos que abrigavam funções administrativas da ferrovia. Entre os exemplares que compõem a série, Itararé é o maior deles, o que se explica pela sua localização, um entreposto entre a região sul e sudeste. Em um determinado momento de sua história o prédio sofreu uma grande reforma que descaracterizou parte do edifício. A substituição da cobertura original do saguão por um fechamento que não dialoga com o restante compromete a unidade estilística, como veremos em outros exemplares que não sofreram esse tipo de intervenção.

Figura 42 - Estação Indaiatuba

A estação Indaiatuba, construída no início dos anos 1910 adota o corpo central de Itararé com algumas modificações, as proporções são diferentes, as torres são elementos formais apenas, não possuem aberturas onde seria o pavimento superior, elas dão lugar a uma arcada cega. As envasaduras do térreo são diferentes também. A cobertura com acabamento em madeira do saguão é original o que nos permite estabelecer um comparativo com Itararé, o que se vê em Indaiatuba é uma estrutura que dialoga com o restante do edifício e condiz com a arquitetura que se praticava no período de sua construção. Atualmente o local é sede do Museu Ferroviário da cidade.

Estação Angatuba

Estação Piapara

As Estações de Angatuba e Piapara quase podem ser classificadas como modelos replicados a partir da Estação Indaiatuba, porém existem pequenas alterações – no exemplar de Angatuba as torres laterais no pavimento térreo possuem todas as aberturas na estrutura da esquerda.

A alteração em Piapara acontece na orientação da cobertura do saguão de acesso a plataforma, o telhado de duas águas esta assentado em posição paralelo aos trilhos.

A série possuía mais três exemplares a E. Bom Jesus, E. Luiz Pinto e E. Vitoriana. Os dois primeiros foram demolidos nos anos 1980 e o terceiro foi convertido em Escola de Ensino Fundamental e Médio.

Figura 43 - Estação Vitoriana

A Estação Vitoriana exemplifica o progresso que a ferrovia trazia a região que atendia, pois podemos considerar essa tipologia de estação como de médio porte, o que significa que a localidade no período de sua construção era de certa forma importante. Nos anos 1950 com a desativação da linha, a região passa a não se desenvolver e hoje é um distrito de Botucatu. O natural seria como aconteceu em várias localidades o distrito desmembrar e virar cidade. A conversão em escola

embora tenha descaracterizado completamente o edifício, ainda permite ver as duas torres estranhamente isoladas o que nos dá dimensão da importância da cobertura.

Série 3

Os exemplares que compõem a série 3, assim como a série 1, nos mostram o processo de evolução que acontecia com determinado projeto de estação. Os três edifícios foram construídos em um intervalo de tempo curto, o primeiro de 1932 (Tatuí), o segundo e o terceiro em 1934 (Avaré e Botucatu).

A estação de Tatuí é uma estação de segunda fase, uma ampliação da primeira que a Sorocabana construiu na cidade. O prédio é compacto, apresenta corpo central destacado do restante da fachada, possui apenas um pavimento. A arquitetura do edifício é marcada pelas aberturas. Todas as janelas possuem bandeiras em arco de dois centros, a abertura que dá acesso ao saguão também segue o mesmo formato.

Figura 44 - Estação Tatuí

Os dois exemplares construídos em 1934 possuem maior similaridades, a Estação Avaré caracteriza-se pela linearidade imposta pelo pavimento único. O prédio é marcado pelo avanço de dois volumes, na fachada frontal, que acabam por dividir o

prédio em três partes recuadas e duas avançadas. A simetria é outro componente de projeto utilizada na construção que compõe esse edifício com linhas classicizantes. O destaque da frente da estação está nos dois volumes destacados do corpo do edifício, que isolados constituem uma fachada própria, com frontão cimbrado interrompido, em seu centro um medalhão oval com ornamentos que serve de base para a iluminação. Entre os volumes existe uma marquise inteira metálica, as estruturas tem ornamentação geométrica. As aberturas são outra característica forte do edifício, as janelas possuem bandeiras em arco de dois centros. A abertura para o saguão segue o mesmo padrão.

Figura 45 - Fachada Avaré

A relação entre Tatuí e Avaré é estabelecida pelas partes destacadas nas imagens. Em Tatuí o coroamento da estrutura é diferente, porém seu esqueleto está presente. A repetição da forma em Avaré e Botucatu dá identidade ao edifício, ao inseri-lo em uma série – é dessa maneira que essas estações devem ser lidas, não como unidades isoladas e sim como parte de um processo.

Detalhe fachada E. Avaré

Detalhe fachada E. Botucatu

Figura 46 - Estação Botucatu

A Estação de Botucatu é uma das principais estações da linha devido a sua localização estratégica pois existiam os planos de expansão da linha até Presidente Epitácio. O prédio simboliza a grandeza da ferrovia na cidade.

A edificação é marcada pelo volume central que dá acesso às bilheterias, espera e plataforma de embarque. A grande entrada circular divide em lados iguais o edifício; em suas alas encontramos no lado direito a bilheteria, salas técnicas e o grande salão destinado a bagagem. No extremo oposto estão duas grandes salas, sanitários e o bar da estação.

O segundo pavimento é composto por salas administrativas dispostas ao redor do mezanino. O enorme pé direito do saguão principal dá ao ambiente monumentalidade que devia causar forte impressão ao viajante se comparado as outras estações da linha.

As janelas, portas e pequenas fachadas destacadas do corpo do edifício são outras características importantes na construção que encontramos em diversos exemplares construídos pela companhia.

Figura 47 - Fachada E. Botucatu

Série 4

A série 4 engloba edifícios que foram construídos na segunda metade dos anos 1930 e possuem como característica estrutural da tipologia arquitetura marcada por combinações de formas elementares como o círculo e retângulo. As aberturas e portas são marcadas por linhas geométricas.

Figura 48 - Fachada Lençóis Paulista

detalhe fachada

O edifício divide-se em três partes: o corpo central e duas laterais dispostas simetricamente. A importância da simetria é vista nas portas das alas que apesar de possuírem aberturas diferentes apresentam a mesma marca do vão.

O corpo central destaca-se do restante e marca a entrada para o saguão da bilheteria que dá acesso a área de embarque. A face desse volume é singular, a escada delimitada por uma parede curva, acima dela um vitral retratando uma locomotiva e o letreiro da Estrada de Ferro Sorocabana em fonte condizente com o estilo da estação.

Outro destaque é a cobertura da plataforma em concreto. Poucos exemplares foram construídos nessa técnica que mostra a influência das obras da linha Mairinque – Santos, onde esse sistema estrutural foi muito utilizado.

A Estação Bernardino de Campos segue o mesmo padrão da Estação Lençóis Paulista, linhas geométricas e formas elementares e acaba por ser um dos prédios mais interessantes da linha tronco sob vários aspectos. O terreno em que a estação está implantada definiu seu projeto, pois o lado virado para a cidade tem um desnível considerável em relação a plataforma de embarque – de maneira que para vencê-lo

foi necessário criar um pequeno hall que dá acesso ao saguão principal da área de embarque.

Figura 49 - Fachada Bernardino de Campos

Do corpo retangular do edifício destaca-se um enorme volume central que, por sua vez, possui um anexo cilíndrico que no térreo abriga a escada para o saguão. No pavimento superior a forma cilíndrica abre-se para a cidade com um espaço dominado por vitrões espaço que nos tempos de uso era ocupado por uma espera. A arquitetura da estação é dominada pela geometrização dos ornamentos, o frontão que abrigaria o relógio nesse projeto passa a ser uma platibanda semi circular com forma simples.

Figura 50 - Fachada Santo Anastácio

Figura 51 - Fachada Posterior Lençóis Paulista

Figura 52 - Fachada Posterior Bernardino de Campos

Figura 53 - Fachada Posterior Santo Anastácio

Nos três exemplares encontramos, além das similaridades na fachada frontal, formas bem próximas na cobertura da plataforma.

Série 5

Os exemplares da série 5 pertencem ao grupo de estações construídas pela Sorocabana nos anos 1950 – durante esse período a companhia estava em processo de decadência. Esse fato se reflete nas edificações que foram simplificadas em suas dimensões e arquitetura.

Figura 54 - Fachada Ibirarema

A Estação Ibirarema é a uma das mais simples da série. Nesse exemplar percebe-se os fatores que dão unidade a família: as janelas, o beiral e o corpo central ornado em estilo neoclássico.

Figura 55 - Estação Martinópolis

Figura 56 - Estação Indiana

Estação Álvares Machado

Estação Presidente Epitácio

Estação Rancharia

ANÁLISE CONSTRUTIVA

As estações, apesar de estarem separadas em séries que agrupam edificações semelhantes ou que em projeto tenham proximidades com a tipologia que define a família, foram construídas a partir de técnicas construtivas condizentes ao período de construção. Segundo Nestor Goulart Reis⁶¹:

“As ferrovias traziam, portanto, sobre os seus trilhos, novos recursos de construção, mas sobretudo uma nova maneira de construir. De fato, os edifícios das estações de estrada de ferro, fossem importados ou construídos no local, correspondiam sempre a novos modelos e apresentavam um acabamento mais perfeito, que dependia do emprego de oficiais mecânicos com preparo sistemáticos. Novas soluções arquitetônicas e construtivas eram assim difundidas pelo interior, influenciando sob vários aspectos na arquitetura.”

As estações mesmo estando divididas em séries distintas, utilizavam os mesmos materiais em projetos diferentes. Através do estudo dos diversos exemplares é possível fornecer recursos para restauros e entender que elas são um produto da maneira que se produzia arquitetura no país.

Estrutura

O sistema estrutural adotado invariavelmente é a alvenaria portante, pois o tijolo é o material de construção mais popular do período. Na imagem pode-se ver que até em partes do edifício que possuem a marcação de uma estrutura – viga ou pilar a estrutura adotada é a alvenaria portante.

Figura 57 - Estação Canguera

⁶¹ REIS FILHO, Nestor G. – *Quadro da Arquitetura no Brasil*. São Paulo. Editora Perspectiva, 2002.

As paredes externas são assentadas com fiadas duplas alternadas entre tijolos, na primeira dois tijolos paralelos de comprimento, na fiada seguinte de atravessado.

Estação Avaré - Tijolo marcando a estrutura

Estação Botucatu - Tijolo marcando a estrutura

Estação George Oeterer - Tijolo marcando a estrutura

Figura 58 - Tijolo marcando a estrutura das Estações Avaré/Botucatu /George Oeterer

Cobertura

A cobertura padrão das estações, principalmente em estações da Série 1 que detém o maior número de edifícios menores, tinha o telhado de duas águas com estrutura de madeira e telhas francesas, podendo existir alguma variação caso exista um corpo central marcado por um frontão. Nas outras séries, a cobertura variava de acordo com as dimensões dos edifícios.

Figura 59 - Tesouras de Madeira Estação Varnhagen

Figura 60 - Variação cobertura de duas águas - Estação Rubião Júnior

As coberturas das plataformas mais utilizadas seguiam o telhado de duas águas e tinham estrutura de madeira.

Figura 61 - Tesoura de madeira - Estação São Roque

Além das estruturas de madeira as coberturas das plataformas nas continuações daquelas em que não houvesse a edificação para engastar, as tesouras passaram a ampliar a cobertura com trilhos de ferrovias adaptados a função estrutural da cobertura.

Figura 62 - Estação São Roque / Cerqueira César / Rodrigues Alves

Na segunda metade dos anos 1930, a construção do Ramal Mairinque – Santos, modifica a maneira como a Sorocabana constrói suas estações – as obras de pontes e túneis necessárias para chegar do planalto ao litoral utilizaram de uma técnica construtiva inovadora na época: o concreto armado. O ramal Mairinque – Santos

ajudou a popularizar a utilização da técnica, que foi primeiro utilizada na Estação Mayrink, em 1906 – um caso isolado na companhia, que só voltou a usar o material depois de mais de três décadas nas estações da Série 4.

As plataformas de estações, em casos maiores, poderiam cobrir os trilhos com estrutura metálica. As entradas de algumas estações também possuem cobertura da entrada principal em estrutura metálica ornamentada.

Figura 63 - Estação Botucatu

Figura 64 - Cobertura Entradas Estações Sorocaba / Detalhe Sorocaba / Assis

Esquadrias

As esquadrias – portas de galpões, portas comuns e janelas eram a princípio de madeira com almofadas e bandeira. Poderiam ser em formato retangular ou em arco. No final dos anos 1920, as esquadrias passaram a ser feitas em ferro em formato retangular – os vitrôs foram populares nas estações, inclusive nas estações neocoloniais da série 5.

Ornamentos

Os ornamentos separados pela pesquisa são resultado de uma redução vinda da observação dos adornos recorrentes nas séries tipológicas. Durante o trabalho foi verificado através de peças quebradas que uma parte deles constitui-se de gesso puro, enquanto uma outra parte é estuque, principalmente nos forros de estações com feições classicizantes.

Figura 65 - Voluta - E. Iperó / Ornamento - E. Botucatu

Piso

As estações possuíam uma grande variedade de pisos, pois não era comum toda estação ter um único tipo de piso. É usual os prédios terem nos saguões ladrilho hidráulico, nas áreas de depósito o piso em cimento e em algumas áreas administrativas taco ou tábuas corridas.

Nas estações construídas a partir da metade dos anos 1930 o ladrilho hidráulico é substituído pelo granilite, cujas pedras poderiam variar de tamanho, como é o caso de Botucatu e Presidente Prudente.

Série 1

Série 3

01 - Estação Rubião Júnior , 02 - Estação Varnhagen , 03 - Estação Santa Cruz do Rio Pardo , 04 - Estação São Roque , 05 - Estação Cerqueira César , 06 - Estação São Manuel , 07 - Estação Avaré , 08 - Estação Botucatu , 09 - Estação Lençóis Paulista , 10 - Iperó , 11 - Estação Martinópolis , 12 - Estação Santo Anastácio

01 - Estação Rubião Júnior , 02 - Estação Varnhagen , 03 - Estação Santa Cruz do Rio Pardo , 04 - Estação São Roque , 05 - Estação Cerqueira César , 06 - Estação São Manuel, 07 - Estação Avaré , 08 - Estação Botucatu, 09 - Estação Lençóis Paulista, 10 - Iperó, 11 - Estação Martinópolis, 12 - Estação Santo Anastácio

01

02

03

04

01

05

06

01

02

07

08

- 01 - Estação Sorocaba
- 02 - Estação Avaré
- 03 - Estação Sorocaba
- 04 - Estação Iperó
- 05 - Estação Cerqueira César
- 06 - Estação Rubião Júnior
- 07 - Estação Varnhagen
- 08 - Estação Martinópolis

01

02

02

03

Pisos

03

04

05

06

07

04

08

09

01 - Estação Lençóis Paulista, 02 - Estação Sorocaba, 03 - Estação Canguera, 04 - Estação São Manuel, 05 - Estação Presidente Prudente, 06 - Estação São Roque / Varnhagen, 07 - Estação Martinópolis, 08 - Estação Cerqueira César, 09 - Estação Botucatu

ANÁLISE FORMAL

A implantação de estações da Estrada de Ferro Sorocabana, está inserida dentro do contexto da arquitetura ferroviária brasileira que sempre privilegiou edificações simples e funcionais de acordo com aquilo a que se destinam: o transporte de passageiros. O estudo das estações menores reduz o programa ao básico e fornece o ponto de partida para o projeto de uma estação.

Figura 66 - Estação Varnhagen

Figura 355 - Planta do casarão da fazenda Atalaia, da década de 1880, Amparo. Desenho de C. Corsi, baseado em levantamento dos arquitetos A. L. Dias de Andrade e Luis Alberto, de 1973, pertencentes ao acervo do Condephaat.

A planta da Estação Varnhagen mostra o programa básico para um edifício de transporte de passageiros nos anos 1920 – quando a linha foi retificada. Ao centro vê-se o hall ou saguão onde os passageiros tinham acesso as plataformas de embarque, existiam plataformas dos dois lados do prédio. O saguão além de espera, era

utilizado para a aquisição de passagens. O espaço dedicado a bilheteria, poderia ter

outras funções administrativas como o envio e recebimento de telegramas. A ala direita ainda abrigava duas funcionalidades básicas a toda estação ferroviária. A primeira, a sala do chefe da estação responsável pelo funcionamento e controle das composições na localidade.

A sala de espera reservada é reflexo da particularidade do transporte ferroviário da época – as viagens demoravam bastante e as paradas eram constantes por conta do reabastecimento e arrefecimento das locomotivas. O ambiente era destinado à espera de mulheres e crianças pequenas – uma necessidade e um costume que podem ser identificados também nas plantas das casas sedes de fazendas de café, que agrupavam os espaços femininos distantes das áreas semi-públicas geralmente separadas por uma única entrada.

A lógica do banheiro é a mesma das habitações do período que separavam essas áreas do corpo das casas, no caso a maneira de “separar” o ambiente do restante do edifício foi fazer o acesso pelo lado exterior. A ala esquerda era destinada a cargas e bagagem dos passageiros.

As estações médias partem do núcleo estabelecido pelas menores. A medida que os prédios crescem mais funcionalidades são somadas a ele, a partir do núcleo: o saguão de acesso. A planta da Estação Cerqueira César exemplifica isso – o aumento do volume de passageiros significa uma ampliação nas bagagens, portanto é necessário que o espaço destinado a elas cresça. Diretamente ligado ao saguão de acesso está a sala de espera e depósito. Ao lado está o hall com acesso independente que leva ao segundo pavimento. Ainda vizinho ao acesso, temos a bilheteria e agência que conectam a sala do chefe. Os sanitários da estação ficam separados do corpo principal em um anexo acessível pela plataforma.

Figura 67 - Planta Térreo E. Cerqueira César – Fonte Planart

A parte superior possui sala, corredor, três quartos e cozinha. O acesso a residência acontecia pelo hall lateral ao

acesso a estação. Os sanitários ficavam no pavimento térreo.

O programa das estações com o passar dos anos e crescimento das cidades se tornou mais complexo – agregou diversas funções, restaurante, cozinha, sala de eletricitista, entre outros. O segundo pavimento, recebe funções administrativas. A Estação de Botucatu fica dentro de um complexo ferroviário importante para a Companhia.

Figura 69 - Planta Estação Botucatu. Fonte: Informativo Prefeitura de Botucatu

Figura 70 - Planta Estação Botucatu. Fonte: Informativo Prefeitura de Botucatu

A comparação entre as três plantas deixa claro o núcleo estruturador das ampliações: o saguão de acesso. É a partir dele que novas funções são agregadas ao

edifício – com o crescimento das estações o saguão que nos prédios menores possui dimensões modestas passa a ser um dos maiores ambientes da edificação.

Figura 71 - Saguão E. Varnhagen / Saguão E. Cerqueira César / Salão Principal E. Botucatu

A evolução do projeto a partir da transformação de saguão em salão principal não afeta apenas o crescimento longitudinal do edifício, impacta na fachada. A medida que o espaço aumenta surge um grande vitral para iluminação do ambiente.

Figura 72 - E. Rubião Júnior

Figura 73 - Estação São Manuel

O corpo central da estação São Manuel marca sua entrada. Apesar de dar a ideia de um segundo pavimento por conta de uma janela não existe escada ou espaços construídos no que seria o pavimento superior. A estrutura funciona apenas como torre.

Figura 74 - Fachada Botucatu

Nas fachadas das três estações é possível ver a evolução das aberturas que estruturam as ampliações sucessivas que o programa sofreu ao longo dos anos.

CONCLUSÃO

Distribuição das Séries no Estado

Figura 75 - Mapa Distribuição das Séries Tipológicas

O mapa indica a distribuição das séries tipológicas nas linhas da Sorocabana abrangidas pela pesquisa. A imagem mostra que as séries além de estarem concentradas em um determinado período de tempo, também estão aglomeradas em regiões específicas do estado. Exceção a regra são as séries 1 e 4. A série 1 por conta de ser a que detém o maior número de estações. A série 4 contém um caso peculiar que é a Estação Santo Anastácio. Esses dados ajudam a compreender as renovações que aconteciam com o passar dos anos, principalmente se formos pensar na lógica de distribuição dos edifícios no território – o mapa aponta que as séries estavam reunidas em zonas de expansão, por exemplo: nos anos 1910 era o meio oeste

paulista que passava por um processo de renovação de suas estações, procedimento que aconteceu no extremo oeste entre as décadas de 30 e 50 do século XX.

O crescimento das linhas e a modernização das edificações destinadas ao transporte de passageiros, apesar de elevarem o número de estações também foram responsáveis pela destruição de muitos exemplares importantes, ironicamente a Sorocabana foi a maior devastadora de seu patrimônio.

Em 1955 a Sorocabana possuía 2.215 quilômetros de extensão ferroviária, haviam 251 estações e 77 paradas⁶², pode-se seguramente elevar esses números pois nesse período já haviam retificado trechos, desativados ramais o que nos leva a crer que o patrimônio seguramente era maior. Um levantamento feito junto ao site Estações Ferroviárias do Brasil⁶³, constam o registro de 362 imóveis, sendo que 157 destes já foram demolidos, 53 abandonados ou em ruínas, 19 fechados e 133 “ativos” como escritórios, creches, escolas, mercados e moradias.

O processo de degradação do patrimônio é constante e feroz – parte dos imóveis localizam-se em regiões que na época em que o transporte de passageiros acontecia, a região era uma zona rural. O desenvolvimento das cidades e conseqüentemente expansão da área urbana, tornou essas áreas de alto interesse do mercado imobiliário ou essa localidade tornou-se periferia do município que pertence. Nos dois casos o patrimônio esta ameaçado, no primeiro a demolição e no segundo a estação ser desmantelada aos poucos como fonte de material de construção para moradias mais simples que aos poucos surgem em seus arredores, como é o caso da Estação George Oeterer.

Estação George Oeterer, 1998

Estação George Oeterer, 2012

⁶² Dados: Conselho Nacional de Estatísticas – IBGE 1956 Ferrovias do Brasil

⁶³ Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/index.html>> Acesso em: 28/03/2012.

O terceiro cenário que coloca em risco as construções históricas é a realidade da maioria dos bens tombados nas cidades em geral. A edificação abandonada, muitas vezes desde o fim do transporte de passageiros em 1999, apresenta os problemas físicos e sociais do abandono – rachaduras, infiltrações, problemas no telhado, acúmulo de lixo, usuários de drogas, moradores de rua, enfim toda a sorte de problemas de um edifício abandonado.

Uma grande parcela das estações situam-se em regiões centrais, até mesmo porque algumas foram a primeira construção da cidade. Os dois fatores: abandono e localização contribuem para que haja uma decisão em torno do “problema”: o restauro ou o desaparecimento da edificação como solução final do problema com a justificativa de modernizar a área. Sobre o processo Max Dvořák relata:

“Nesse processo , deixa-se de lado o fato de que as inovações técnicas não são um fim em si mesmas, mas um meio de facilitar a luta pela vida e tornar a existência mais agradável, perdendo seu valor quando não atendem a esses objetivos ou quando destroem outros interesses vitais e valores existenciais igualmente importantes.” P.80

Muitas vezes os acontecimentos são tão rápidos que não permitem o entendimento da significação daquele imóvel para a localidade. Segundo Ruskin:

“preservar ou não os edifícios dos tempos passados não é uma questão de conveniência ou de simpatia. Nós não temos qualquer direito de tocá-los. Eles não são nossos. Eles pertencem em parte àqueles que os construíram, e em parte a todas as gerações da humanidade que nos sucederão. Os mortos ainda têm seu direito sobre eles: aquilo pelo qual trabalharam, a exaltação da façanha ou a expressão do sentimento religioso, ou o que quer que exista naqueles edifícios que tencionavam perpetuar, não temos o direito de obliterar.” P.83

Dvořák e Ruskin abordam duas questões importantes na preservação do patrimônio, será que o progresso deve ser realizado à custa da identidade ao local que o patrimônio pertence.

“O fosso da perda da memória pode reduzir a nossa vida de indivíduos a uma série de momentos que não tem mais nenhum sentido. Mas isso não vale a só para indivíduos. Não existe só a memória individual. Todos os que dedicam sua vida a lembrar e a fazer os outros lembrar de pedaços consistentes do passado mais ou menos distante sabem que o passado é “um país estrangeiro”, sabem que ele deve ser reconstruído no decurso de cada geração” (Paolo Rossi – O passado, a memória e o esquecimento. P. 30)

A definição de memória coletiva, segundo Ulpiano B. Meneses é:

“A memória coletiva e a nacional são outras categorias, ambas opostas à memória individual, mas de maneira diversa.

A primeira é um sistema organizado de lembranças cujo suporte são grupos sociais espacial e temporalmente situados. Melhor que grupos, é preferível falar de redes de interrelações estruturas, imbricadas em circuitos de comunicação. Essa memória assegura a coesão e a solidariedade do grupo e ganha relevância nos momentos de crise e pressão. Não é espontânea: para manter-se, precisa permanentemente ser reavivada.” Revista Instituto Brasileiro . p.14

O patrimônio histórico preserva e de certa maneira aciona a memória, principalmente a coletiva.

“ Tamanha e tal capacidade para conter, para reter as coisas apreendidas não pode ser encerrada no espaço estreito do cérebro, nem pode ser conservada pela substância instável e perecível daquele, mas exige o receptáculo muito amplo e estável de uma alma divina (...). Certamente nunca vai definhar aquela substância cuja virtude profética antecipa, deste modo, todo o futuro , e cuja potência mnemônica chama de volta ao passado. Portanto, é uma substância eterna aquela que, num eterno monumento, acolhe os intervalos caducos do tempo.” (Ficino , apud Rossi – O passado, a memória e o esquecimento. P17)

As visitas às estações muitas vezes revelaram um cenário desolador que reflete completo desrespeito àquilo que as edificações significam.

“O objeto antigo, obviamente, foi fabricado e manipulado em tempo anterior ao nosso, atendendo às contingências sociais, econômicas, tecnológicas, culturais, etc. etc. desse tempo. Nessa medida, deveria ter vários usos e funções, utilitários ou simbólicos. No entanto, imerso na nossa contemporaneidade, decorando ambientes, integrando coleções ou institucionalizado no museu, o objeto antigo tem todos os seus significados, usos e funções anteriores drenados e se recicla, aqui e agora, essencialmente, como objeto-portador-de-sentido. Assim, por exemplo, todo eventual valor de uso subsistente converte-se em valor cognitivo o que, por sua vez, pode alimentar outros valores que o passado acentua ou legitima. Longe, pois, de representar a sobrevivência, ainda que fragmentada, de uma ordem tradicional, é do presente que ele tira sua existência.” (ulpiano p. 12)

Segundo Ulpiano a memória constrói-se no presente pois é nesse tempo que acontece a gestão da memória que seleciona o que permanecerá e o que será inutilizado. Os edifícios descartados pela Estrada de Ferro Sorocabana no processo de expansão e renovação do patrimônio da empresa tiveram esse destino por dois fatores: na época dos acontecimentos não havia uma cultura preservacionista no país e nem órgãos de tombamento que surgiram nos final dos anos 1930 com a criação do IPHAN; o segundo fator é que muitos deles não chegaram a historicizar ou seja o tempo de sua existência não foi suficiente para serem vistos como patrimônio histórico.

O cenário atual é completamente diferente, existem ferramentas que asseguram a salvaguarda de bens considerados de interesse histórico, como por exemplo, os vários níveis de tombamento. Há diversas propostas de revalorização desse patrimônio, de voltar a funcionar como trem turístico a qualquer programa que se adeque a realidade do edifício. O problema é que as estações que sobreviveram ao tempo e a sociedade, com o declínio da ferrovia e o fim do transporte de passageiros sofreram um processo de reificação, isto é , desconectaram-se do processo histórico que os produziu tornando-se uma relíquia , um souvenir do passado.

1

2

1

3

4

4

5

5

Legenda:

- 1 - Estação Botucatu
- 2 - Oficina Botucatu
- 3 - E. Rodrigues Alves
- 4 - E. São Manuel
- 5 - E. São Roque

“A perda do seu significado primitivo constitui um empobrecimento considerável não somente para a compreensão de sua mensagem mas também para o nosso conhecimento do homem e de seu diálogo com a verdade e forças que o ultrapassam. De uma mensagem de uma riqueza e de uma complexidade muito amplas, pertencendo totalmente ao domínio imaterial, nós percebemos apenas o interesse da estrutura e da forma material.” Lemaire, Raymond – *Autenticidade e Patrimônio Monumental* . p. 9 tradução Beatriz Kuhl

A única proposta prática de restauro que permeia a pesquisa, é justamente o primeiro passo em direção à salvaguarda do patrimônio. O resgate do significado original dos prédios ao inserí-los dentro do seu contexto inicial, atribui aos edifícios um valor histórico e humano excepcional , de modo a garantir sua verdadeira compreensão. É através desse ponto de partida que conseguimos sua ressignificação⁶⁴ enquanto documento. Eles deixaram de ser estação há tempos, talvez um dia retornem a essa função, no presente o corpo de estações é um documento. De modo geral, elas não são apenas um registro do transporte ferroviário, as estações são testemunhas do processo de ocupação do território paulista, das transformações acontecidas nas cidades, das técnicas construtivas – como por exemplo a popularização do tijolo e do concreto. Através da análise do conjunto é possível ter ideia como a arquitetura era produzida nesse período.

Existe na contemporaneidade um movimento crescente de valorização de objetos, acervos, memórias de minorias, entre outros. O processo é importante para a conservação do patrimônio histórico, porém, tanto interesse pode gerar iniciativas polêmicas. Nas diversas viagens pelo interior em busca de estações, um local

⁶⁴ É preciso muito critério ao estabelecer novos usos ou grandes alterações nos edifícios , pois essas novas características são impressas nesse patrimônio.

“Todos esses traços são autênticos testemunhos da própria história da obra, de seu devir no decorrer dos séculos e que, além do mais, frequentemente só é perceptível através deles. Em todas as etapas há um vínculo profundo entre a mensagem original da obra e os fatos que marcam o destino que o homem ou a natureza a ela reservaram. Necessariamente a mensagem original se modifica , tirando o lastro, por um lado, de seu conteúdo original e adquirindo significações novas , por outro. Existe, inevitavelmente, acumulação, superposição, imbricação de mensagens sucessivas das quais um grande número não é necessariamente coerente com a mensagem original mas, pelo contrário, pode prejudicar a coerência de sua expressão e, às vezes, torná-la mesmo incompreensível.” Lemaire, Raymond. Op. Cit. P.10

desperta a curiosidade por ostentar uma estação ferroviária ao lado de um posto de combustível / restaurante.

A primeira vista se trata de um prédio de 1908, pertencente a primeira fase da companhia – segundo informações contidas no letreiro afixado ao edifício seria a Estação Santa Cruz do Rio Pardo. O olhar mais atento percebe que apesar dos trilhos, locomotiva e cenografia de estação, a edificação é um prédio recente. A composição formal não condiz com a arquitetura de uma estação, não existe um saguão ou hall marcado no centro, como é de costume. As fachadas laterais não correspondem as construídas pela Sorocabana. O local funciona como um pequeno museu, cujo acervo são imagens ligadas a cafeicultura de início do século XX e a confirmação da datação do local foi confirmada pela funcionária.

O caso exemplifica o fetiche que se tornou o patrimônio histórico, suas formas foram apropriadas e reinventadas para criar um entretenimento durante uma parada em uma viagem. O que esvazia completamente o significado do patrimônio e a irreversibilidade do tempo. É um falso histórico que procura apropriar até o nome da estação. A Estação Santa Cruz do Rio Pardo localiza-se há alguns quilômetros de seu “clone”.

A maioria dos prédios são pequenas estações o que não necessariamente reduz o seu valor, porém vistos isoladamente, tendem a desaparecer. A cidade de Palmital no interior paulista, foi uma das que foram fundadas dentro do contexto da expansão da

ferrovia. No auge do transporte ferroviário possuía quatro estações, atualmente possui apenas uma e abandonada. Um dos principais argumentos desta pesquisa é fornecer um referencial histórico para esses imóveis que a ferrovia semeou pelo interior e que com o fim da companhia perdeu-se o fio da meada, ou seja, os imóveis ficaram soltos, apenas com suas referências locais, perderam parte de sua significação ao serem dissociados de um processo maior que é a ferrovia – por essa razão foi feita a escolha das estações encravadas no interior e refazer, em teoria, a antiga conexão da linha do trem.

ANEXOS

CATALOGAÇÃO E PRESERVAÇÃO

A escolha da abordagem da pesquisa de realizar boa parte do trabalho em campo é um primeiro passo em direção à revalorização desses edifícios e, conseqüentemente, para seu restauro. A Carta de Veneza (1964), declara:

Artigo 16º - Os trabalhos de conservação, de restauração e de escavação serão sempre acompanhadas pela elaboração de uma documentação precisas sob a forma de relatórios analíticos e críticos, ilustrados com desenhos e fotografias [...]

A leitura e documentação de edifícios seriam o que os italianos chamam de *rilievo* e por aqui é conhecido como cadastro⁶⁵. Com essa atividade, deixa-se para a posteridade não somente o resgate de um patrimônio da nossa memória, como também seu testemunho iconográfico. Segundo Mário Mendonça de Oliveira (2008, p.13) “[...] não se deve cair na tentação de acreditar que a imagem pode substituir satisfatoriamente o artefato representativo da nossa memória.” Seria acreditar que uma imagem pode substituir um sentimento ou um determinado objeto.

Os cadastros realizados com apuro e exatidão permitem uma leitura detalhada da evolução do organismo arquitetônico e suas transformações. Segundo Mendonça de Oliveira (2008, p. 13):

“Para aqueles que se ocupam da análise histórico-crítica do monumento, os cadastros são de primordial importância, pois podem permitir a leitura e o entendimento das corretas proporções do projeto original e descobrir eventuais traçados reguladores que comandaram a concepção da arquitetura, perfeitamente resgatáveis a partir de uma boa representação”

⁶⁵ O cadastro por imposição metodológica, antecede a qualquer operação sobre o edifício, a não ser que exista uma ameaça iminente que coloque em risco a integridade física dos operadores ou do próprio monumento. O cadastro de uma edificação consiste, sobretudo, em representar o atual estado que a edificação se encontra, através de desenhos, com a maior exatidão e fidelidade possível. O levantamento cadastral deve ser atualizado a cada momento que é encontrada uma informação nova.

Essa oportunidade de análise criada pelo cadastro é de suma importância para avaliação das diferentes tipologias pertencentes ao repertório de estações criadas pela Sorocabana – através do cadastro, a representação do edifício se torna um objeto de estudo que dá valor histórico sendo que a historicidade pertence às paredes, janelas e telhados da realidade.

A FICHA

A metodologia proposta é uma adaptação da utilizada no “Inventário de Proteção do Acervo Cultural da Bahia” (IPAC – BA) que, por sua vez, é baseada na “Recomendação de Palma” (Maiorca), que fixou o esquema metodológico para o Inventário de Proteção Cultural Europeu e foi utilizado no fichamento de milhares de monumentos. O Inventário realizado pelo IPAC – BA fornece uma estrutura básica organizacional para o trabalho. Uma adaptação é necessária para atender os objetivos específicos a que esse trabalho se destina. Enquanto o IPAC – BA, tem como primeira definição considerar monumento toda obra ou grupo de obras do homem, da pré-história à época atual, julgada testemunho de civilização ou de história, e como tal mereça proteção, a pesquisa traça um recorte baseado em exemplares únicos dentro de um corpo de edifícios ou estações que possam por semelhança configurar uma determinada tipologia utilizada pela ferrovia – os exemplares escolhidos tendem a ser os que oferecem uma maior possibilidade de estudo e identificação, não sendo necessariamente o mais antigo.

A ficha de levantamento produzida para a pesquisa é uma amálgama entre a ficha utilizada pelo IPAC nos anos 70 e a ficha de cadastro básico para bens do patrimônio ferroviário criada pelo IPHAN, alguns campos foram criados para atender necessidades da pesquisa.

Pesquisa: TIPOLOGIAS ARQUITETÔNICAS NAS ESTAÇÕES DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA			Identificação do Bem: Estação Canguera		Recorte Temático: Estações Ecletica	
	localização do bem: Município de São Roque	Ramal: Mairinque - Santos	Coordenada: 22° 35' 42" S 48° 47' 54" W	Km linha/Ramal: Km 80	Nº de Tombo RFFSA: 170213	Levantamento nº: 003	

Figura 76 - detalhe ficha de pesquisa

Foi criado um cabeçalho para a ficha de modo a identificar e localizar o patrimônio analisado, campos preenchidos com o nome da estação, município, ramal,

coordenadas⁶⁶, quilometragem⁶⁷, número de tombo e levantamento foram inseridos para esse fim.

Situação e Ambiência:

A estação central de Lençóis Paulista, a cidade nos tempos áureos da ferrovia chegou a ter três estações, localiza-se nas proximidades da Rodovia Marechal Rondon, porém ainda em região central do município. Nos arredores ainda encontramos hotéis que remetem a época em que o transporte de passageiros era ativo. A construção encontra-se em bom estado.

O campo situação e ambiência procura entender a realidade atual da estação, pois é natural que uma edificação seja reflexo do ambiente em que está inserida – portanto, se um dos objetivos é registrar as condições desses prédios, se faz necessário minimamente entender seu entorno.

Tipo de bem de acordo com o uso original	Estação	Armazenamento	Manutenção	Outro (especificar)
	Administrativo	Residencial	Superestrutura	
Ano da Construção: 1934	Uso Original: Estação Ferroviária			Uso Atual: Posto Sebra / Banco do Povo
Linha/Ramal em Operação?	Ativa	Desativada	Erradicada	O imóvel faz parte de conjunto ferroviário? Sim Bem Isolado
Usuário/Posse/ Concessão Atual:				

O questionário que se segue busca registrar as proximidades do imóvel dentro do patrimônio ferroviário. Estações foram construídas umas sobre as outras, assim como foram feitas vizinhas a versão anterior. Em alguns pontos a Companhia mantinha escritórios, oficinas e armazéns, essas informações são relevantes para o entendimento do desenvolvimento das estações.

Estado de preservação			Estrutura Portante		Elementos Secundários		Cobertura		Interior		Condição Higiênica		Entorno	
A Satisfatório	B Médio	C Ruim	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
Caracterização do Bem (Estrutura/Materiais)														
Cobertura			Paredes			Esquadrias, vedação, janelas e portas			Piso			Componente Estrutural		
Cerâmico (A)			Alvenaria Portante			Alvenaria Portante			Cerâmico (A)			Alvenaria Portante		
Concreto Armado			Concreto Armado			Concreto Armado			Concreto			Concreto Armado		
Madeira			Madeira			Madeira			Pedra Rocha			Madeira		
Metálico(A)			Metálico(A)			Metálico(A)			Metálico(A)			Metálico(A)		
Vidro			Pedra/Rocha			Vidro			Madeira			Pedra/rocha		
Outro: Inexistente			Outro:			Outro:			Outro:Ladrilho Hidraulico			Outro:		

Os campos relativos ao estado de preservação relatam as condições gerais da edificação sem detalhar suas patologias. O trabalho busca registrar e entender um determinado conjunto de estações, já que seria impossível realizar um trabalho minucioso de levantamento de patologias em um grupo tão grande de estações.

Os campos de caracterização do bem são de suma importância ao trabalho pois eles indicam a lógica dos materiais aplicados pela companhia nas construções. É possível determinar a época da construção de uma estação de acordo com determinado material aplicado.

⁶⁶ A melhor forma de localizar esse tipo de patrimônio é através de coordenadas geográficas, uma vez que alguns deles estão em áreas rurais ou em alguns casos estão sujeitos a alterações dos nomes das ruas em que se situam, portanto as coordenadas geográficas se mostram como melhor opção também porque podem ser inseridas em GPS e facilmente localizadas por esses navegadores ou sites de mapas.

⁶⁷ A inserção da quilometragem busca posicionar a estação em relação ao marco zero: a Estação Júlio Prestes.

Dados Tipológicos:

A Estação Canguera é uma estação que segue o modelo das menores estações da Sorocabana, porém existem modificações que justificam sua presença no levantamento. Assim como a estação Rubião Júnior que apresenta frontões na fachada frontal e outro na fachada posterior o exemplar de São Roque também apresenta as mesmas características. A volumetria do edifício é caracterizada pelo corpo central destacado do restante marcando a passagem entre plataforma – cidade. A peculiaridade do frontão do elemento central são as volutas que atribuem ao prédio um perfil de arquitetura baseada em elementos clássicos. Soma-se a este elemento o medalhão ao centro do frontão. Uma das especificidades da Estação São Roque é a ausência do acabamento em suas paredes, deixadas no tijolo.

Dados Cronológicos:

- As primeiras informações sobre uma estação em Canguera remontam ao final do século XIX, quando fomentou-se a construção de um ramal independente da Companhia Sorocabana para Santos.
- 1934 - A Estação é inaugurada como início do ramal Mairinque - Santos.
- 2013 - A visita da pesquisa na estação a encontrou em ruínas devido a um incêndio que consumiu sua cobertura, partes de esquadrias de madeira. A continuar esse processo o prédio não sobreviverá muito tempo.

Os dados tipológicos são parte da análise formal de cada edifício. A partir do estudo formal de cada estação torna-se viável associar prédios construídos com dimensões distintas em diferentes localizações. Os dados cronológicos são importantes pois oferecem suporte a análise formal dos edifícios.

Um dos objetivos da pesquisa é refazer as antigas relações entre as estações que deixaram de existir com o fim do transporte de passageiros, que relegou as estações ao esquecimento. Alinhá-las ajuda a entender as relações de grandeza entre elas.

Os dados populacionais são relevantes para o entendimento sobre a forma de implantação das estações nas cidades, o que será abordado no capítulo seguinte.

A área de registro iconográfico é um dos principais campos da ficha, pois as informações são obtidas direto da fonte. As informações do campo variam de acordo com o cenário encontrado durante a visita da pesquisa.

USP	Pesquisa: TIPOLOGIAS ARQUITETÔNICAS NAS ESTAÇÕES DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA			Identificação do Bem: Estação Canguera		Recorte Temático: Estações Eclética	
	localização do bem: Município de São Roque	Ramal: Mairinque - Santos	Coordenada: 22°35'42"S 48°47'54"W	Km linha/Ramal: Km 80	Nº de Tombo RFFSA: 170213	Levantamento nº: 003	

Registro Gráfico:

Planta

O LEVANTAMENTO

O primeiro passo para realizar os levantamentos da pesquisa é determinar quantas e quais estações são necessárias para compreender as tipologias empregadas pela Sorocabana ao longo da sua história.

O patrimônio da Sorocabana em 1955 segundo o Conselho Nacional de Estatísticas, era constituído por 251 estações distribuídas em 2.215 quilômetros de linhas, um patrimônio gigantesco. Na mesma época a Companhia Mogiana de Estrada de Ferro possuía 1.959 quilômetros e a Companhia Paulista 1.536 quilômetros. A Sorocabana compunha 29,7% das estações do Estado de São Paulo. Analisar todos os imóveis é tarefa impossível a uma pesquisa de mestrado. A estratégia adotada pela pesquisa foi determinar um conjunto de estações que fosse relevante em relação ao todo de modo a construir uma visão geral do corpo de estações.

Um dos critérios de escolha foi a localização da estação. Foram privilegiadas estações da linha tronco e do ramal de Bauru. As estações do ramal Juquiá foram descartadas pois foram construídas pela Southern São Paulo Railway Company⁶⁸.

Foram escolhidos vinte e cinco edifícios para o levantamento, somando quase 10% do patrimônio da companhia em 1955. A amostragem pretende oferecer um

⁶⁸ A empresa foi adquirida pela Sorocabana para a construção do ramal Mairinque – Santos.

panorama da primeira metade do século XX da EFS. Foram escolhidas as seguintes estações:

- Estação Assis
- Estação Avaré
- Estação Botucatu
- Estação Canguera
- Estação Cerqueira César
- Estação George Oeterer
- Estação Ibirarema
- Estação Indaiatuba
- Estação Itapetininga
- Estação Itu
- Estação Lençóis Paulista
- Estação Martinópolis
- Estação Pimenta
- Estação Presidente Prudente
- Estação Rodrigues Alves
- Estação Rubião Júnior
- Estação Salto
- Estação Santa Cruz do Rio Pardo
- Estação Santo Anastácio
- Estação Santo Antônio
- Estação São Manuel
- Estação São Roque
- Estação Sorocaba
- Estação Tatuí
- Estação Varnhagen

Abaixo vemos o mapa dos locais visitados:

Figura 77 - Mapa das Estações Levantadas

A ideia de uní-las é obter o maior número de informações importantes sobre esse corpo de edifícios. Uma parte das informações já chega preenchida ao campo, de maneira a dar melhor andamento aos trabalhos. Visitas prévias também se mostram importantes devido as condições em que se encontram determinadas estações. Algumas se localizam em periferias que oferecem riscos ao equipamento e ao pessoal, assim como existem estações que foram ocupadas por famílias sendo utilizadas como moradia. Por esta razão foi incluída na ficha o logo da USP, para evidenciar o caráter de pesquisa do trabalho e não ser confundido com uma eventual fiscalização que intencione regularizar a situação do imóvel. O planejamento dos levantamentos e sistematização dos cadastros são de suma importância para se obter dados consistentes.

Figura 78 - Croqui Ficha de Levantamento

O levantamento foi realizado de acordo com as condições do edifício e não foram utilizadas técnicas invasivas como sondagem, trincheira, arqueometria e prospecção parietal⁶⁹. A pesquisa in loco utilizou técnicas como levantamento métrico-arquitetônico para a determinação da geometria e dimensões do edifício – quando possível; observações espontâneas e induzidas principalmente nas estações que se encontram em condições precárias. A observação de ruínas ensina muito sobre os métodos construtivos aplicados durante sua construção.

Um dos principais recursos utilizados foi o registro fotográfico, a fotografia documental e a aplicação das fotos na fotogrametria. A fotografia documental das estações não visa apenas mostrar o aspecto geral do edifício, mas também registrar

⁶⁹ “ - Sondagem: Escavação pontual , de seção circular (furo de sondagem) ou quadrada destinada à exploração vertical do subsolo. O furo de sondagem é feito com cavadeira articulada (do tipo boca-de-jacaré) e a sondagem quadrada é feita com enxadão e vanga (para a retificação das paredes de sondagem).

- *Trincheira: escavação exploratória linear, própria para o rastreamento do subsolo por extensões maiores.*

- *Prospecção Parietal: abrange técnicas invasivas de pequeno porte, executadas no revestimento de paredes a fim de observar eventuais alterações nas alvenarias (abertura de sondagens na argamassa de revestimento), bem como verificar a sequência de camadas de tinta de uma parede ou a existência de pinturas decorativas antiga (calas exploratórias e estratigráficas).*

- *Arqueometria: engloba o conjunto de análises físico-químicas a amostras arqueológicas, tais como as datações radiométricas, a composição de pastas cerâmicas, argamassas de construção e pigmentos; abrange as técnicas não invasivas derivadas de métodos geofísicos, dentre os quais se destaca a prospecção por radar.*” – Arqueologia da Arquitetura – Estação Ferroviária de Piraju – Ensaio de Arqueologia da Arquitetura de Ramos de Azevedo. – Moraes, Daisy

com clareza os detalhes e aspectos importantes de sua arquitetura, portanto nas imagens se buscou definição, contraste e uma profundidade de campo adequadas para o serviço. Essas três características foram listadas no caderno técnico “A Documentação como Ferramenta de Preservação da Memória”:

*“Por **definição**, entendemos a nitidez dos traços. Das superfícies e das texturas dos motivos, o que nos vai permitir trabalhar com e sobre a foto, ampliar detalhes e encontrar particularidades com clareza, segundo o nosso interesse.” Oliveira – Op. Cit. P.59*

A máquina utilizada nos levantamentos foi uma EOS 550D de 18 megapixels com duas lentes Ef 18-55mm e EF 75-250mm, fotografando no formato RAW cada imagem fica com quase 25mb e 5184 x 3456 pixels. As imagens geradas permitem facilmente sua manipulação ou inserir em programas de desenho para obter detalhes ou fachadas.

O contraste necessário a leitura do objeto da foto pode ser atingido in loco ou durante o processamento de imagens. As imagens colocadas nas fichas foram reguladas digitalmente para mostrar detalhes como frisos, ornamentos, estruturas de telhados, entre outros.

A profundidade de campo trabalhada buscava colocar o foco da imagem no edifício como um todo, para não perder definição. A beleza da imagem está no objeto retratado, pois as fotografias foram tiradas sobre um olhar técnico.

A fotogrametria é uma das principais ferramentas no trabalho de campo, pois é uma técnica de levantamento realizado através da fotografia e de procedimentos geométricos para restituição. Os últimos anos marcaram um avanço impressionante na área com o advento da tecnologia na área da fotografia. Entre o final do século XIX e a segunda guerra mundial a técnica era comumente utilizada através de lentes como Pantoskop⁷⁰ que gerava imagens com pouca distorção.

⁷⁰ OLIVEIRA, Mário Mendonça. *A documentação como ferramenta de Preservação da Memória – Cadastro , Fotografia, Fotogrametria e Arqueologia*. Brasília, DF. IPHAN/Programa Monumenta, 2008. P.82

A popularização das máquinas digitais transformou o cenário. Atualmente não só existem lentes próprias para esse tipo de foto⁷¹ como softwares que corrigem a perspectiva, deixando suas linhas paralelas permitindo a transformação de fotos comuns em ortofotos que oferecem a possibilidade de aferição de medidas, permitindo o desenho sobre elas – assim a fotogrametria é uma das principais ferramentas em um trabalho de levantamento extenso como o proposto. Os softwares utilizados para obtenção das fachadas foram o Adobe Photoshop Lightroom 5 e Adobe Photoshop CS3 Extended.

As estações visitadas pela pesquisa encontram-se em condições variadas de conservação. Um dos aspectos interessantes é fornecer uma foto de como esse patrimônio se encontra no período em que as viagens ocorreram. Estar no edifício estudado é uma oportunidade que deve ser aproveitada para a extração de maior número de informações possíveis da fonte direta, assim como utilizar os recursos existentes para assegurar a memória do objeto visitado. Para esse efeito foram realizados croquis, medições, fotos e um novo processo de trabalhar a imagem do imóvel que pretende gerar uma maquete virtual que pode oferecer possibilidades ainda não exploradas nesse campo de pesquisa.

O melhor instrumento para obter um modelo em três dimensões de edifícios é um scanner 3D, entretanto os custos altos do aparelho impossibilitam seu uso para a pesquisa, porém um software ainda na fase beta está em desenvolvimento pode atingir bons resultados nessa tarefa.

O Autodesk 123d catch utiliza uma série de fotografias para realizar um modelo em 3d do objeto. Esse modelo pode ser exportado para os formatos obj e 3ds , o que permite que o arquivo seja manipulado no Autocad, 3d Studio Max e Sketchup .

Foi realizada uma tomada de fotos de maneira a registrar a estação externamente em 360° e após as imagens serem descarregadas no computador, elas são enviadas pelo programa aos servidores da Autodesk que processam os dados e devolvem o modelo.

⁷¹ Lentes Tilt Shift, essas lentes podem controlar a profundidade de campo sem alterar a abertura e corrigir a perspectiva, evitando pontos de fuga.

Figura 79 - Print da tela Autodesk 1,2,3d catch

Esse trabalho de conversão de imagens em 3d não pode ser realizado de uma só vez na Estação Santo Anastácio por conta do seu desnível entre plataforma e o nível da rua, então, com as maquetes geradas pelas fotos houve a exportação do arquivo para o 3d Studio Max onde os dois trabalhos foram unidos.

Através da junção dos diversos renders e as fotos tiradas em campo foi obtida a fachada voltada para a praça e assim realizado o desenho no AutoCAD.

Figura 80 - Fachada em 3D obtida com o software

O Autodesk 123d catch é um software em desenvolvimento na sua versão beta. O trabalho foi realizado de modo a permitir sua utilização, Mesmo que seus resultados

ainda não sejam satisfatórios é importante prever o desenvolvimento da ferramenta ao ponto dos modelos tornarem-se bem próximos a edificação construída. Quando isso acontecer as imagens estarão feitas e prontas para serem processadas pelo programa.

O levantamento gerou as fichas que veremos a seguir e inúmeras ideias sobre como a Sorocabana pensava e construía suas estações.

Pesquisa: TIPOLOGIAS ARQUITETÔNICAS NAS ESTAÇÕES DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA			Identificação do Bem: Estação Assis		Recorte Temático: Estações Eclética	
	Localização do bem: Município de Assis	Ramal: Linha Tronco	Coordenadas: 22°46'52"S 48°23'57"W	Km linha/Ramal: Km 554	Nº de Tombo RFFSA: *****	Levantamento nº: 003	
Situação e Ambiência: A estação atualmente passou por um processo de pintura polêmico, que cobriu suas paredes com grafite – a ação pretende facilitar a conservação da estrutura do edifício através de uma identidade criada junto aos jovens frequentadores do Galpão Cultural que funciona em um dos armazéns em anexo. No entanto, a ação descaracteriza o aspecto original da estação, apesar de ser uma intervenção completamente reversível. A visita da pesquisa foi realizada antes da ação.							
Tipo de bem de acordo com o uso original:		Estação	Armazenamento		Manutenção		Outro (especificar)
		Administrativo	Residencial		Superestrutura		
Ano da Construção: 1926		Uso Original: Estação Ferroviária			Uso Atual: Posto Sebra / Banco do Povo		
Linha/Ramal em Operação?		☒ Ativa	☐ Desativada	☐ Erradicada	O imóvel faz parte de conjunto ferroviário?		☒ Sim
		☐ Bem Isolado					
Usuário/Posse/ Concessão Atual: Prefeitura Municipal de Assis							
Descrição e Pertences: O Museu dos Ferroviários "Agenor Ferraz Felizardo" possui objetos, documentos, máquinas e mobiliários.							
Estado de preservação		Estrutura Portante	Elementos Secundários	Cobertura	Interior	Condição Higiênica	Entorno
☒ Satisfatório ☐ Médio ☐ Ruim		☒ A ☐ B ☐ C	☒ A ☐ B ☐ C	☒ A ☐ B ☐ C	☒ A ☐ B ☐ C	☒ A ☐ B ☐ C	☐ A ☐ B ☐ C
Caracterização do Bem (Estrutura/Materiais)							
Cobertura		Paredes		Esquadrias, vedação, janelas e portas		Piso	
☒ Cerâmico (A)		☒ Alvenaria Portante		☒ Alvenaria Portante		☒ Cerâmico (A)	
☐ Concreto Armado		☐ Concreto Armado		☐ Concreto Armado		☐ Concreto	
☐ Madeira		☐ Madeira		☐ Madeira		☐ Pedra Rocha	
☐ Metálico(A)		☐ Metálico(A)		☐ Metálico(A)		☐ Metálico(A)	
☐ Vidro		☐ Pedra/Rocha		☐ Vidro		☐ Madeira	
☐ Outro:		☐ Outro:		☐ Outro:		☐ Outro:	
Possui bens móveis, integrados ou documentais? ☒ Sim ☐ Não				Bitola: 1,00m			
Que tipo? ☒ Objeto Utilitário				Existe Interesse local na utilização do bem? ☒ Sim ☐ Não			
☐ Material Rodante				Que tipo de uso? Museu Ferroviário			
☐ Documental				Nome do órgão/ instituição que tem interesse:			
☐ Artes Visuais				Contato Local (nome/telefone):			
☐ Outro				Observações:			
Possui Vigilância? ☐ Sim ☒ Não							
Dados Tipológicos: A Estação de Assis possui um corpo central de dois pavimentos que marca a sua volumetria. As duas laterais parecem uma expansão do que seria o prédio original. Porém não existe outra indicação além de sua volumetria que confirme o fato, as laterais possuem as mesmas esquadrias e a cobertura segue o padrão estabelecido pelo corpo central. O telhado atribui ao edifício um aspecto neocolonial, devido ao seu beiral que é interrompido no volume principal por um frontão com volutas e ornamentos geométricos. Outra característica marcante é a cobertura da entrada do saguão, cuja estrutura metálica traz as letras da EFS. A fachada posterior é mais simples, ao se distanciar a impressão de uma arquitetura neocolonial é reforçada pela sua simplicidade que demonstra a unidade do edifício ao contrário da fachada frontal que perde a unidade por conta de seus ornamentos.				Dados Cronológicos: A linha da Sorocabana chegou a Assis, quando a cidade ainda estava em processo de consolidação em 1914. Foi a partir dessa estação que a companhia conquistaria a região da Alta Sorocabana. A primeira estação construída no local funcionou para embarque e desembarque de passageiros até 1926, quando foi construído prédio atual e a antiga foi convertida em habitação para funcionários. Em 1938 a estação passou por reformas, em 2004 novas reformas deram vida nova ao edifício que foi convertido em museu. Em 2013 ganhou nova pintura com grafite.			
Nome: João Márcio Dias de Souza				DATA: 20/07/2013		Folha: 01

P - Parada
 A distância se refere ao ponto inicial a Estação Júlio Prestes na capital.

Fonte: Seade

Armazéns próximos a estação com grafites similares ao proposto na estação.

Pesquisa: TIPOLOGIAS ARQUITETÔNICAS NAS ESTAÇÕES DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA			Identificação do Bem: Estação Assis		Recorte Temático: Estações Eclética	
	localização do bem: Município de Assis	Ramal: Linha Tronco	Coordenadas: 22°46'52"S 48°23'57"W	Km linha/Ramal: Km 554	Nº de Tombo RFFSA: *****	Levantamento nº: 003	

Registro Gráfico:

Fachada Frontal

Planta

Fachada Posterior

Detalhe cobertura na fachada com o as Iniciais da EFS na estrutura

Detalhe Fachada Frontal

Nome: João Márcio Dias de Souza	DATA: 20/07/2013	Folha: 02
---------------------------------	------------------	-----------

Pesquisa: TIPOLOGIAS ARQUITETÔNICAS NAS ESTAÇÕES DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA			Identificação do Bem: Estação Avaré		Recorte Temático: Estações Eclética	
	Localização do bem: Município de Avaré		Ramal: Linha Tronco		Coordenada: 23°05'51"S 48°54'59"W		Km linha/Ramal: Km 339
Nº de Tombo RFFSA: 003		Levantamento nº: 003					
Situação e Ambiência: A Estação Avaré localiza-se nos arredores da área central de Avaré, ainda preserva o largo defronte o edifício, nas suas proximidades encontramos uma vila ferroviária e também uma fabrica, hoje convertida em colégio. O estado do prédio é ruim, encontra-se lacrado, cheio de rachaduras, partes significativas do reboco ausentes causando infiltrações e risco a estrutura do edifício.							
Tipo de bem de acordo com o uso original:		Estação		Armazenamento		Manutenção	
Ano da Construção: 1939		Uso Original: Estação Ferroviária		Residencial		Superestrutura	
Linha/Ramal em Operação?		Ativa		Desativada		Erradicada	
Usuário/Posse/ Concessão Atual:		O imóvel faz parte de conjunto ferroviário?		Sim		Bem Isolado	
Descrição e Pertencentes:							
Estado de preservação		Estrutura Portante		Elementos Secundários		Cobertura	
☒ Satisfatório ☐ Médio ☐ Ruim		☒ A ☐ B ☐ C		☒ A ☐ B ☐ C		☒ A ☐ B ☐ C	
☒ A ☐ B ☐ C		☒ A ☐ B ☐ C		☒ A ☐ B ☐ C		☒ A ☐ B ☐ C	
Caracterização do Bem (Estrutura/Materiais)							
Cobertura		Paredes		Esquadrias, vedação, janelas e portas		Piso	
Cerâmico (A)		Alvenaria Portante		Alvenaria Portante		Cerâmico (A)	
Concreto Armado		Concreto Armado		Concreto Armado		Concreto	
Madeira		Madeira		Madeira		Pedra Rocha	
Metálico(A)		Metálico(A)		Metálico(A)		Metálico(A)	
Vidro		Pedra/Rocha		Vidro		Madeira	
Outro:		Outro:		Outro:		Outro:	
Possui bens móveis, integrados ou documentais? ☐ Sim ☒ Não		Bitola: 1,00m		Possui Interesse local na utilização do bem? ☐ Sim ☒ Não		Data da linha: 1896	
Que tipo?		Objeto Utilitário		Existe Interesse local na utilização do bem? ☐ Sim ☒ Não		Que tipo de uso?	
Material Rodante		Documental		Nenhum além do uso atual. (Oficina de Reciclagem de Papel)		Nome do órgão/ instituição que tem interesse:	
Artes Visuais		Contato Local (nome/telefone):		Observações:		São Paulo	
Possui Vigilância? ☐ Sim ☒ Não		Dados Tipológicos:		Dados Cronológicos:		Itatinga km317 Engenheiro Vasquez km324 Engenheiro Müller Avaré km330 Juca Novais km339 Avaré km347 Ouro Branco Cerqueira César km353 Barra Grande km362 Oliveira Coutinho Presidente Epitácio	
A Estação Avaré caracteriza-se pela linearidade imposta pelo pavimento único. O prédio é marcado pelo avanço de dois volumes, na fachada frontal, que acabam por dividir o prédio em três partes recuadas e duas avançadas. A simetria é outro componente de projeto utilizada na construção que compõe esse edifício com linhas classicizantes. O destaque da frente da estação está nos dois volumes destacados do corpo do edifício, que isolados constituem uma fachada própria, com frontão cimbrado interrompido, em seu centro um medalhão oval com ornamentos que serve de base para a iluminação. Entre os volumes existe uma marquise inteira metálica, as estruturas tem ornamentação geométrica. As aberturas são outra característica forte do edifício, as janelas possuem bandeiras em arco de dois centros. A abertura para o saguão segue o mesmo padrão. A estação pertence a fase eclética da ferrovia, com uma proximidade a arquitetura renascentista. A estação estabelece relações com outros exemplares da companhia.		1896 - É construída a primeira estação no local. 1939 - O prédio atual foi construído. 1953 - A Sorocabana retificou o trecho da linha que servia Avaré. O fato fez com que a linha passasse em outra região da cidade, os trilhos foram retirados e uma avenida foi feita em seu lugar. Alguns anos depois da desativação da estação o edifício ficou abandonado sendo ocupado por funções diferentes, academia de esportes, moradia, entre outros. 2011- Um incêndio afetou parte da edificação que encontrasse fechada. A área não afetada funciona como reciclagem de papel.		A distância se refere ao ponto inicial a Estação Júlio Prestes na capital.		População Avaré Fonte: Seade	
Nome: João Márcio Dias de Souza		DATA: 10/04/2012		Folha: 01		Detalhe fachada

Pesquisa: TIPOLOGIAS ARQUITETÔNICAS NAS ESTAÇÕES DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA			Identificação do Bem: Estação Avaré		Recorte Temático: Estações Eclética	
	localização do bem: Município de Avaré	Ramal: Linha Tronco	Coordenada: 23°05'51"S 48°54'59"W	Km linha/Ramal: Km 339	Nº de Tombo RFFSA: *****	Levantamento nº: 003	

Registro Gráfico:

Fachada Frontal

Fachada Posterior

Fachada Lateral Esquerda

Estilema fachada

Detalhe fachada

Nome: João Márcio Dias de Souza

DATA: 10/04/2012

Folha: 02

Pesquisa: TIPOLOGIAS ARQUITETÔNICAS NAS ESTAÇÕES DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA			Identificação do Bem: Estação Botucatu		Recorte Temático: Estações Ecléticas	
	localização do bem: Botucatu	Ramal: Linha Tronco	Coordenada: 22°52'26"S 48°26'39"W	Km linha/Ramal: Km 269	Nº de Tombo RFFSA: NP 91559	Levantamento nº: 001	

Situação e Ambiência:
Estação localizada em região próxima ao centro da cidade. Em seus arredores existem residências e terrenos baldios. Chama a atenção o conjunto ferroviário em que ela se insere, pois o conjunto de oficinas possuem grande semelhança com as oficinas de Sorocaba, porém em Botucatu as oficinas só possuem suas paredes, seu interior foi tomado por vegetação.

Tipo de bem de acordo com o uso original	Estação	Armazenamento	Manutenção	Outro (especificar)
Ano da Construção: 1934	Administrativo	Residencial	Superestrutura	
Uso Original: Estação Ferroviária			Uso Atual: Abandonada	

Linha/Ramal em Operação? ☒ Ativa ☐ Desativada ☐ Erradicada O imóvel faz parte de conjunto ferroviário? ☒ Sim ☐ Bem Isolado

Usuário/Posse/ Concessão Atual: Prefeitura Municipal de Botucatu

Descrição e Pertences:

Estado de preservação	Estrutura Portante	Elementos Secundários	Cobertura	Interior	Condição Higiênica	Entorno
☒ Satisfatório ☐ Médio ☐ Ruim	☒ A ☐ B ☐ C	☒ A ☐ B ☐ C	☒ A ☐ B ☐ C	☒ A ☐ B ☐ C	☒ A ☐ B ☐ C	☒ A ☐ B ☐ C

Caracterização do Bem (Estrutura/Materiais)

Cobertura	Paredes	Esquadrias, vedação, janelas e portas	Piso	Componente Estrutural	Fundação
☒ Cerâmico (A)	☒ Alvenaria Portante	☒ Alvenaria Portante	☒ Cerâmico (A)	☒ Alvenaria Portante	☒ Alvenaria Portante
☐ Concreto Armado	☐ Concreto Armado	☐ Concreto Armado	☐ Concreto	☐ Concreto Armado	☐ Concreto Armado
☐ Madeira	☐ Madeira	☐ Madeira	☐ Pedra Rocha	☐ Madeira	☐ Madeira
☐ Metálico(A)	☐ Metálico(A)	☐ Metálico(A)	☐ Metálico(A)	☐ Metálico(A)	☐ Metálico(A)
☐ Vidro	☐ Pedra/Rocha	☐ Vidro	☐ Madeira	☐ Pedra/rocha	☐ Pedra/rocha
☐ Outro:	☐ Outro:	☐ Outro:	☐ Outro: Granilite	☐ Outro:	☐ Outro:

Possui bens móveis, integrados ou documentais? ☐ Sim ☒ Não Bitola: 1,00m

Que tipo?	Existe Interesse local na utilização do bem? ☒ Sim ☐ Não	Data da linha: 1888
☒ Objeto Utilitário	Que tipo de uso?	
☐ Material Rodante		
☐ Documental	Nome do órgão/ instituição que tem interesse:	
☐ Artes Visuais	Contato Local (nome/telefone):	
☐ Outro	Observações:	

Possui Vigilância? ☐ Sim ☒ Não

Dados Tipológicos:

A Estação de Botucatu é uma das principais estações da linha devido a sua localização estratégica pois existia os planos de expansão da linha até Presidente Epitácio. O prédio simboliza a grandeza da ferrovia na cidade.

A edificação é marcada pelo volume central que dá acesso as bilheterias, espera e plataforma de embarque. A grande entrada circular divide em lados iguais o edifício; em suas alas encontramos no lado direito a bilheteria, salas técnicas e o grande salão destinado a bagagem. No extremo oposto estão duas grandes salas, sanitários e o bar da estação. O segundo pavimento é composto por salas administrativas dispostas ao redor do mezanino. O enorme pé direito do saguão principal dá ao ambiente monumentalidade que devia causar forte impressão ao viajante se comparado as outras estações da linha.

As janelas, portas e pequenas fachadas destacadas do corpo do edifício são outras características importantes na construção que encontramos em diversos exemplares construídos pela companhia.

Dados Cronológicos:

- 1888 - A Linha foi aberta até a cidade de Botucatu, sendo inaugurada uma primeira estação com dimensões modestas.
- Nos primeiros anos do século XX foi construída uma Segunda estação com perfil neoclássico.
- 1934 - É inaugurada a Estação Botucatu existente.
- No final dos anos 1990 o transporte de passageiros é suspenso, deixando o patrimônio entregue a própria sorte.
- 2014 os trabalhos de restauro iniciam com um projeto de restauro realizado pelo Studio Sarasá.

* Início do ramal Rubião Júnior - Bauru
A distância se refere ao ponto inicial a Estação Júlio Prestes na capital.

Fonte: Seade

Detalhe fachada posterior

Nome: João Márcio Dias de Souza	DATA: 10/01/2014	Folha: 01/03
---------------------------------	------------------	--------------

Registro Gráfico:

This architectural drawing shows the elevation of the main building and an adjacent structure. The main building features a central entrance with a pediment supported by columns, flanked by arched windows. To the left is a taller, more ornate section with a clock face. To the right is a separate structure with a gabled roof and a large arched opening.

Fachada Lateral Direita

Pesquisa: TIPOLOGIAS ARQUITETÔNICAS NAS ESTAÇÕES DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA			Identificação do Bem: Estação Botucatu		Recorte Temático: Estações Ecléticas	
	localização do bem: Botucatu	Ramal: Linha Tronco	Coordenada: 22°52'26"S 48°26'39"W	Km linha/Ramal: Km 269	Nº de Tombo RFFSA: NP 91559	Levantamento nº: 001	

Registro Gráfico:

Fachada

Abertura Mezanino

Elemento de destaque fachada

Hall

Mezanino

Nome: João Márcio Dias de Souza	DATA: 10/01/2014	Folha: 03/03
---------------------------------	------------------	--------------

Pesquisa: TIPOLOGIAS ARQUITETÔNICAS NAS ESTAÇÕES DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA			Identificação do Bem: Estação Rubião Júnior		Recorte Temático: Estações Ecléticas	
	Localização do bem: Botucatu		Ramal: Linha Tronco	Coordenada: 22°23'37"S 48°29'33"W	Km linha/Ramal: Km 275	Nº de Tombo RFFSA: NP 420213	Levantamento nº: 001
Situação e Ambiência: Estação localiza-se em um bairro isolado do centro pela rodovia Marechal Rondon. O nome da estação dá nome ao bairro. Nas suas imediações existe o campus da UNESP. A região é bem tranquila. A estação faz a ligação entre a linha tronco e o ramal de Bauru. A linha possui vários trilhos indicando grande movimento de trens no passado. Atualmente existem diversos vagões abandonados em seu pátio.							
Tipo de bem de acordo com o uso original: ☒ Estação		Armazenamento: ☐		Manutenção: ☐		Outro (especificar): ☐	
Ano da Construção: 1934		Uso Original: Estação Ferroviária		Superestrutura: ☐		Residencial: ☐	
Linha/Ramal em Operação? ☒ Ativa		☐ Desativada	☐ Erradicada	O imóvel faz parte de conjunto ferroviário? ☒ Sim		☒ Bem Isolado	
Usuário/Posse/ Concessão Atual: ALL							
Descrição e Pertencentes:							
Estado de preservação: ☒ Satisfatório ☐ Médio ☐ Ruim		Estrutura Portante: ☒ B ☐ C	Elementos Secundários: ☒ A ☐ B ☐ C	Cobertura: ☒ A ☐ B ☐ C	Interior: ☒ A ☐ B ☐ C	Condição Higiênica: ☒ A ☐ B ☐ C	Entorno: ☒ A ☐ B ☐ C
Caracterização do Bem (Estrutura/Materiais)							
Cobertura		Paredes		Componente Estrutural		Fundação	
☒ Cerâmico (A)		☒ Alvenaria Portante		☒ Alvenaria Portante		☒ Alvenaria Portante	
☐ Concreto Armado		☐ Concreto Armado		☐ Concreto Armado		☐ Concreto Armado	
☒ Madeira		☐ Madeira		☐ Madeira		☐ Madeira	
☐ Metálico(A)		☐ Metálico(A)		☐ Metálico(A)		☐ Metálico(A)	
☐ Vidro		☐ Vidro		☐ Vidro		☐ Vidro	
☐ Outro:		☐ Outro:		☐ Outro:		☐ Outro:	
Possui bens móveis, integrados ou documentais? ☐ Sim ☒ Não				Bitola: 1,00m			
Que tipo?				Existe Interesse local na utilização do bem? ☐ Sim ☒ Não			
☐ Objeto Utilitário				Que tipo de uso?			
☐ Material Rodante				Nome do órgão/ instituição que tem interesse:			
☐ Documental				Contato Local (nome/telefone):			
☐ Artes Visuais				Observações:			
☐ Outro				Possui Vigilância? ☐ Sim ☒ Não			
Dados Tipológicos: A Estação Rubião Júnior é um exemplar interessante, pois apesar de pertencer a tipologia das primeiras estações construídas nas localidades, existem modificações em sua ornamentação e como o edifício se coloca aos passageiros que ali embarcavam. A forma mais comum desse tipo de estação é ter um corpo compacto com maior ornamentação nas fachadas laterais por conta da perspectiva daqueles que viajavam nos carros da Sorocabana. No caso de Rubião Júnior a lógica é alterada, o prédio possui um frontão que marca a passagem entre plataforma e o exterior, o que pode ser entendido como uma aplicação de um pensamento que ocorre em estações maiores onde o edifício é dividido em corpo central e alas. A ornamentação é maior também nesse caso, todas as fachadas são marcadas por rendilhados geométricos com um medalhão ornado com motivo geométrico ao centro. As laterais ainda possuem portas e janelas cegas em arcos abatidos.				Dados Cronológicos: <ul style="list-style-type: none"> • 1895 - A Companhia Sorocabana inaugura a estação Capão Bonito no local. • 1905 - A abertura do Ramal de Bauru torna a estação local de baldeação para Bauru. • 1916 - A estação passa a se chamar Rubião Júnior. • A estação não sofreu alterações impactantes com o passar dos anos. Ao final do transporte de passageiros serviu de alojamento para os funcionários que trabalhavam na linha, atualmente está fechada. 			
São Paulo				km258 — Iecobé			
Botucatu				km264 — Belvedere			
km269 — Botucatu				km275 — Rubião Júnior*			
km286 — Paula Souza				km297 — Miranda Azevedo			
Itatinga				km305 — Itatinga			
Presidente Epitácio				* Início do ramal Rubião Júnior - Bauru			
A distância se refere ao ponto inicial a Estação Júlio Prestes na capital.				População Botucatu			
50.000				40.000			
30.000				20.000			
10.000				0			
1900				1910			
1920				1930			
1940				Fonte: Seade			
Detalhe Fachada
Nome: João Márcio Dias de Souza				DATA: 09/01/2014			
Folha: 01/02

Pesquisa: TIPOLOGIAS ARQUITETÔNICAS NAS ESTAÇÕES DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA			Identificação do Bem: Estação Cerqueira César		Recorte Temático: Estações Neocolonial	
	Localização do bem: Município de Cerqueira César		Ramal: Linha Tronco		Coordenada: 23°02'01"S 49°09'53"W		Km linha/Ramal: Km 368
						Nº de Tombo RFFSA: Levantamento nº: 015	
Situação e Ambiência: A cidade de Cerqueira César é dividida ao meio pela linha do trem, a estação localiza-se bem no centro e é utilizada por pedestres e ciclistas como conexão entre as duas partes. O entorno da edificação é marcado por duas vias paralelas a linha. As edificações que localizam-se na via que passa em frente a estação exercem atividade comercial, enquanto as que localizam-se do lado da plataforma são residenciais.							
Tipo de bem de acordo com o uso original: ☒ Estação		Armazenamento: ☐		Manutenção: ☐		Outro (especificar): ☐	
Ano da Construção: 1923		Uso Original: Estação Ferroviária		Superestrutura: ☐		Uso Atual: Abandonada	
Linha/Ramal em Operação? ☒ Ativa		☐ Desativada		☐ Erradicada		☐ O imóvel faz parte de conjunto ferroviário? ☒ Sim	
Usuário/Posse/ Concessão Atual: Secretaria Estadual de Ensino						☒ Bem Isolado	
Descrição e Pertencentes:							
Estado de preservação: ☒ Satisfatório ☐ Médio ☐ Ruim		Estrutura Portante: ☐ B ☒ C		Elementos Secundários: ☐ A ☐ B ☒ C		Cobertura: ☐ A ☐ B ☒ C	
						Interior: ☐ A ☐ B ☒ C	
						Condição Higiênica: ☐ A ☐ B ☒ C	
						Entorno: ☐ A ☐ B ☒ C	
Caracterização do Bem (Estrutura/Materiais)							
Cobertura		Paredes		Esquadrias, vedação, janelas e portas		Piso	
☒ Cerâmico (A)		☒ Alvenaria Portante		☒ Alvenaria Portante		☒ Cerâmico (A)	
☐ Concreto Armado		☐ Concreto Armado		☐ Concreto Armado		☐ Concreto	
☒ Madeira		☐ Madeira		☐ Madeira		☐ Pedra Rocha	
☐ Metálico(A)		☐ Metálico(A)		☐ Metálico(A)		☐ Metálico(A)	
☐ Vidro		☐ Pedra/Rocha		☐ Vidro		☐ Madeira	
☐ Outro:		☐ Outro:		☐ Outro:		☐ Outro: Ladrilho Hidráulico	
☐ Possui bens móveis, integrados ou documentais? ☐ Sim ☒ Não							
Que tipo?		Existe Interesse local na utilização do bem? ☒ Sim ☐ Não		Data da linha: 1896			
☐ Objeto Utilitário		Que tipo de uso?		☒ Biblioteca Municipal / Casa do Artesão			
☐ Material Rodante							
☐ Documental		Nome do órgão/ instituição que tem interesse:					
☐ Artes Visuais		Contato Local (nome/telefone):					
☐ Outro		Observações:					
Possui Vigilância? ☒ Sim ☐ Não							
Dados Tipológicos:		Dados Cronológicos:					
A Estação Cerqueira César é um exemplar híbrido entre estações medianas e estações pequenas – pois apesar de apresentar dimensões equivalentes a estações de médio porte como Assis, São Manuel e Santa Cruz do Rio Pardo. A unidade de Cerqueira César traz uma ornamentação simples, típica de estações menores.		• 1896 - A linha da Sorocabana atinge Cerqueira César, a primeira estação é inaugurada.					
A estação possui um corpo central de dois pavimentos e laterais constituídas por pavimentos únicos. O edifício não é simétrico, a janela do anexo esquerdo conversa com o corpo central, enquanto a lateral direita está geminada ao centro sem estabelecer relação formal com o mesmo.		• 1906 - Por dez anos a estação foi o ponto final da linha tronco da Sorocabana, devido as crises financeiras que a empresa passou, durante esse período houve bastante desenvolvimento na região.					
O prédio possui linhas neocoloniais, devido a marcante dupla beiral e telhado e as molduras das janelas e portais que evocam o estilo. A cobertura da plataforma da estação é mista, na parte da estação sua estrutura é feita com tesouras de madeira, no restante os trilhos da ferrovia fazem a sustentação da cobertura.		• 1923 - A Estação que conhecemos foi inaugurada.					
		• 1999 - Com o final do transporte de passageiros o prédio passa a abrigar a biblioteca municipal e a casa do artesão.

						* início do Ramal de Piraju	
						A distância se refere ao ponto inicial a Estação Júlio Prestes na capital.

						Fonte: Seade

						Estação de Cerqueira César nos dias de hoje.	
Nome: João Márcio Dias de Souza				DATA: 10/01/2014		Folha: 01

Pesquisa: TIPOLOGIAS ARQUITETÔNICAS NAS ESTAÇÕES DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA		Identificação do Bem: Estação Cerqueira César		Recorte Temático: Estações Neocolonial	
	localização do bem: Município de Cerqueira César		Ramal: Linha Tronco	Coordenada: 23°02'01"S 49°09'53"W	Km linha/Ramal: Km 368	Nº de Tombo RFFSA: Levantamento nº: 015

Registro Gráfico:

Planta Estação - Térreo

Planta do Pav. Superior

Fonte: Relatório Planart - Relatório técnico para as obras de recuperação da estação Sorocaba

Fachada Frontal

USP	Pesquisa: TIPOLOGIAS ARQUITETÔNICAS NAS ESTAÇÕES DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA			Identificação do Bem: Estação Ibirarema		Recorte Temático: Estações Neo Colonial	
	localização do bem: Município de Ibirarema	Ramal: Linha Tronco	Coordenada: 22°49'07"S 50°04'30"W	Km linha/Ramal: Km 489	Nº de Tombo RFFSA: 64916	Levantamento nº: 003	

Situação e Ambiência:
Ibirarema é um pequeno município localizado perto da fronteira do Estado do Paraná, possui 27.679 habitantes em 2013, segundo estimativa do IBGE - o que confere a cidade um ar rural. A ferrovia estabelece o limite sul do município, o norte é a rodovia Raposo Tavares. A estação fica ao final da rua principal da cidade, encontra-se em estado bom de conservação.

Tipo de bem de acordo com o uso original	☒ Estação	Armazenamento	☐ Manutenção	Outro (especificar)
	☐ Administrativo	☐ Residencial	☐ Superestrutura	
Ano da Construção:	Uso Original: Estação Ferroviária		Uso Atual: Biblioteca Municipal	
Linha/Ramal em Operação?	☒ Ativa	☐ Desativada	☐ Erradicada	O imóvel faz parte de conjunto ferroviário? ☒ Sim
Usuário/Posse/ Concessão Atual:				
Descrição e Pertencentes:				

Estado de preservação	Estrutura Portante	Elementos Secundários	Cobertura	Interior	Condição Higiênica	Entorno
☒ Satisfatório ☐ Médio ☐ Ruim	☒ A ☐ B ☐ C	☒ A ☐ B ☐ C	☒ A ☐ B ☐ C	☒ A ☐ B ☐ C	☒ A ☐ B ☐ C	☐ A ☐ B ☐ C

Caracterização do Bem (Estrutura/Materiais)					
Cobertura	Paredes	Esquadrias, vedação, janelas e portas	Piso	Componente Estrutural	Fundação
☒ Cerâmico (A)	☒ Alvenaria Portante	☒ Alvenaria Portante	☒ Cerâmico (A)	☒ Alvenaria Portante	☒ Alvenaria Portante
☐ Concreto Armado	☐ Concreto Armado	☐ Concreto Armado	☐ Concreto	☐ Concreto Armado	☐ Concreto Armado
☐ Madeira	☐ Madeira	☐ Madeira	☐ Pedra Rocha	☐ Madeira	☐ Madeira
☐ Metálico(A)	☐ Metálico(A)	☐ Metálico(A)	☐ Metálico(A)	☐ Metálico(A)	☐ Metálico(A)
☐ Vidro	☐ Pedra/Rocha	☐ Vidro	☐ Madeira	☐ Pedra/rocha	☐ Pedra/rocha
☐ Outro:	☐ Outro:	☐ Outro:	☐ Outro:	☐ Outro:	☐ Outro:

Possui bens móveis, integrados ou documentais? ☐ Sim ☒ Não

Bitola: 1,00m

Que tipo?	Existe Interesse local na utilização do bem? ☒ Sim ☐ Não	Data da linha
☐ Objeto Utilitário	Que tipo de uso?	<p>São Paulo</p> <p>km463 — Guaraiúva</p> <p>Salto Grande km472 — Salto Grande</p> <p>km483 — Saguaragi (P)</p> <p>Ibirarema km489 — Ibirarema</p> <p>km502 — Ceres</p> <p>Palmital km512 — Palmital</p> <p>km517 — Quilômetro 517 (P)</p> <p>Presidente Epitácio</p> <p>P - Parada</p> <p>A distância se refere ao ponto inicial a Estação Júlio Prestes na capital.</p>
☐ Material Rodante	Biblioteca Municipal Marcolino Francisco de Paula Sampaio	
☐ Documental	Nome do órgão/ instituição que tem interesse:	
☐ Artes Visuais	Contato Local (nome/telefone):	
☐ Outro	Observações:	

Possui Vigilância? ☐ Sim ☒ Não

Dados Tipológicos:

A estação de Ibirarema está inserida dentro de um conjunto de estações pequenas construídas em estilo Neo Colonial. As características marcantes do edifício são o telhado e beiral interrompidos por um frontão que marca a entrada do edifício; além das janelas com moldura típicas da arquitetura colonial brasileira.

Dados Cronológicos:

A linha da Sorocabana chegou a cidade em 1914. A tipologia arquitetônica implantada na edificação remonta as estações construídas pela companhia nos anos 1950, quando encontramos exemplares em estilo similar a Estação Ibirarema. Após um período de abandono, nos primeiros anos do século XXI foi convertida em Biblioteca

Registro Gráfico:

Fachada Frontal

Fachada Posterior

Nome: João Márcio Dias de Souza	DATA: 20/07/2013	Folha: 01
---------------------------------	------------------	-----------

Pesquisa: TIPOLOGIAS ARQUITETÔNICAS NAS ESTAÇÕES DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA			Identificação do Bem: Estação George Oeterer		Recorte Temático: Estações Ecléticas	
	Localização do bem: Município de Iperó	Ramal: Linha Tronco	Coordenada: 23°26'16"S 47°33'59"W	Km linha/Ramal: Km 121	Nº de Tombo RFFSA: NP 10 302	Levantamento nº: 002	
Situação e Ambiente: A Estação George Oeterer leva o nome do primeiro Inspetor Geral da Companhia localiza-se no distrito de George Oeterer pertencente a cidade de Iperó. O bairro sofre com a falta de recursos da prefeitura local, o que afeta o entorno e a própria estação que se torna ponto de encontro de moradores de rua ou consumidores de entorpecentes. O estado atual da estação é reflexo direto de seus arredores.							
Tipo de bem de acordo com o uso original	Estação Administrativo	Armazenamento Residencial	Manutenção Superestrutura	Outro (especificar)			
Ano da Construção: 1928	Uso Original: Estação Ferroviária			Uso Atual: Abandonada			
Linha/Ramal em Operação?	☒ Ativa	☐ Desativada	☐ Erradicada	O imóvel faz parte de conjunto ferroviário?	☒ Sim	☐ Bem Isolado	
Usuário/Posse/ Concessão Atual: ICMBIO - Flona de Ipanema							
Descrição e Pertencentes:							
Estado de preservação ☒ Satisfatório ☐ Médio ☐ Ruim		Estrutura Portante ☒ A ☐ B ☐	Elementos Secundários ☒ A ☐ B ☐	Cobertura ☒ A ☐ B ☐	Interior ☒ A ☐ B ☐	Condição Higiênica ☒ A ☐ B ☐	Entorno ☒ A ☐ B ☐
Caracterização do Bem (Estrutura/Materiais)							
Cobertura ☒ Cerâmico (A) ☐ Concreto Armado ☐ Madeira ☐ Metálico(A) ☐ Vidro ☐ Outro:	Paredes ☒ Alvenaria Portante ☐ Concreto Armado ☐ Madeira ☐ Metálico(A) ☐ Pedra/Rocha ☐ Outro:	Esquadrias, vedação, janelas e portas ☒ Alvenaria Portante ☐ Concreto Armado ☐ Madeira ☐ Metálico(A) ☐ Vidro ☐ Outro:	Piso ☒ Cerâmico (A) ☐ Concreto ☐ Pedra Rocha ☐ Metálico(A) ☐ Madeira ☐ Outro: Ladrilho Hidráulico	Componente Estrutural ☒ Alvenaria Portante ☐ Concreto Armado ☐ Madeira ☐ Metálico(A) ☐ Pedra/rocha ☐ Outro:	Fundação ☒ Alvenaria Portante ☐ Concreto Armado ☐ Madeira ☐ Metálico(A) ☐ Pedra/rocha ☐ Outro:		
Possui bens móveis, integrados ou documentais? ☐ Sim ☒ Não							
Que tipo? ☐ Objeto Utilitário ☐ Material Rodante ☐ Documental ☐ Artes Visuais ☐ Outro		Existe Interesse local na utilização do bem? ☐ Sim ☒ Não Que tipo de uso? Nome do órgão/ instituição que tem interesse: Contato Local (nome/telefone): Observações:			Data da linha <p>São Paulo</p> <p>Sorocaba km108 — Humberto de Campos (P)</p> <p>km113 — Lopes Oliveira</p> <p>km121 — George Oeterer</p> <p>Iperó km125 — Varnhagem</p> <p>km134 — Baciaetava</p> <p>km140 — Iperó *</p> <p>Boituva km149 — Boituva **</p> <p>Presidente Epitácio</p> <p>* Início do Ramal de Piraju ** Início do Ramal de Porto Feliz (P) Parada</p> <p>A distância se refere ao ponto inicial a Estação Júlio Prestes na capital.</p> <p>Os dados populacionais do período analisados não são específicos a cidade de Iperó, pois a cidade emancipou-se de Boituva apenas em 1963.</p>		
Possui Vigilância? ☐ Sim ☒ Não		Dados Tipológicos: A Estação Varnhagen é uma unidade com dimensões típicas das menores estações da companhia. Formada por um corpo único, compacto possui Telhado de duas águas, em telhas francesas com sistema estrutural baseado em tesoura de pendural único de madeira. Apenas o depósito não possui forro de lambri - enquanto que somente a passagem no meio do edifício que possui piso em ladrilho hidráulico. Foi construída com paredes em tijolos cerâmicos maciços. As paredes internas foram assentadas com ajuste comum ou corrente, enquanto as paredes externas foram assentadas com o ajuste francês. As fachadas que possuem maior ornamentação são as laterais com os pilares marcados por frisos, em seu frontão existem frisos serrilhados e ao centro um medalhão que abriga a entrada de energia elétrica no edifício.			Dados Cronológicos: <ul style="list-style-type: none"> 1877 - A Estação Vilheta foi inaugurada no antigo traçado da Companhia em direção a São João de Ipanema. 1908 - A estação passa a se chamar George Oeterer, uma homenagem ao primeiro inspetor geral da Sorocabana. 1928 - A retificação da linha exige a construção de novos prédios, a Estação George Oeterer é um deles. 1999 - O transporte de passageiros é encerrado e a estação é abandonada, encontra-se em ruínas atualmente. 		
Nome: João Márcio Dias de Souza		DATA: 10/04/2012			Folha: 01/02

Detalhe fachada

Pesquisa: TIPOLOGIAS ARQUITETÔNICAS NAS ESTAÇÕES DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA			Identificação do Bem: Estação George Oeterer		Recorte Temático: Estações Ecléticas	
	localização do bem: Município de Iperó	Ramal: Linha Tronco	Coordenada: 23°26'16"S 47°33'59"W	Km linha/Ramal: Km 121	Nº de Tombo RFFSA: NP 10 302	Levantamento nº: 002	

Registro Gráfico:

Planta Estação - Térreo

Fachada Frontal

Fachada Direita

Nome: João Márcio Dias de Souza

DATA: 10/04/2012

Folha: 02/02

Pesquisa: TIPOLOGIAS ARQUITETÔNICAS NAS ESTAÇÕES DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA			Identificação do Bem: Estação Santo Antônio		Recorte Temático: Estações Ecléticas
	Localização do bem: Município de Iperó	Ramal: -----	Coordenada: 23°21'04"S 47°41'10"W	Km linha/Ramal: Km 140	Nº de Tombo RFFSA: -----	Levantamento nº: 003

Situação e Ambiente:
 A Estação Santo Antônio Novo ou Iperó fica em região central da cidade, em um platô que serve de transição entre a vila dos ferroviários e ao resto da cidade, o local é tranquilo com diversos transeuntes e crianças brincando nos carros abandonados da ferrovia. A estação encontra-se em processo de restauro.

Tipo de bem de acordo com o uso original ☒ Estação ☐ Administrativo	Armazenamento ☐ Residencial	Manutenção ☐ Superestrutura	Outro (especificar) -----
--	---	---	------------------------------

Ano da Construção: 1928 Uso Original: Estação Ferroviária Uso Atual: Abandonada

Linha/Ramal em Operação? ☒ Ativa ☐ Desativada ☐ Erradicada O imóvel faz parte de conjunto ferroviário? ☒ Sim ☐ Bem Isolado

Usuário/Posse/ Concessão Atual: Prefeitura Municipal de Iperó

Descrição e Pertences:
 O local além da estação possui oficinas da Sorocabana. A linha continua ativa, porém o local possui várias outras desativadas devido ao entroncamento, as linhas desativadas servem de depósito de carros antigos ou quebrados da companhia.

Estado de preservação ☒ Satisfatório ☐ Médio ☐ Ruim	Estrutura Portante ☒ A ☐ B ☐ C	Elementos Secundários ☒ A ☐ B ☐ C	Cobertura ☒ A ☐ B ☐ C	Interior ☒ A ☐ B ☐ C	Condição Higiênica ☒ A ☐ B ☐ C	Entorno ☒ A ☐ B ☐ C
--	---	--	--	---	---	--

Caracterização do Bem (Estrutura/Materiais)

Cobertura ☒ Cerâmico (A) ☐ Concreto Armado ☐ Madeira ☐ Metálico(A) ☐ Vidro ☐ Outro:	Paredes ☒ Alvenaria Portante ☐ Concreto Armado ☐ Madeira ☐ Metálico(A) ☐ Pedra/Rocha ☐ Outro:	Esquadrias, vedação, janelas e portas ☒ Alvenaria Portante ☐ Concreto Armado ☐ Madeira ☐ Metálico(A) ☐ Vidro ☐ Outro:	Piso ☒ Cerâmico (A) ☐ Concreto ☐ Pedra Rocha ☐ Metálico(A) ☐ Madeira ☐ Outro: Ladrilho Hidráulico	Componente Estrutural ☒ Alvenaria Portante ☐ Concreto Armado ☐ Madeira ☐ Metálico(A) ☐ Pedra/rocha ☐ Outro:	Fundação ☒ Alvenaria Portante ☐ Concreto Armado ☐ Madeira ☐ Metálico(A) ☐ Pedra/rocha ☐ Outro:
---	---	---	---	---	--

Possui bens móveis, integrados ou documentais? ☐ Sim ☒ Não

Que tipo? ☐ Objeto Utilitário ☐ Material Rodante ☐ Documental ☐ Artes Visuais ☐ Outro	Existe Interesse local na utilização do bem? ☐ Sim ☒ Não Que tipo de uso? ----- Nome do órgão/ instituição que tem interesse: ----- Contato Local (nome/telefone): ----- Observações: -----	Data da linha <p> * Início do Ramal de Itararé ** Início do Ramal de Porto Feliz </p> <p> A distância se refere ao ponto inicial a Estação Júlio Prestes na capital. </p> <p> Os dados populacionais do período analisados não são específicos a cidade de Iperó, pois a cidade emancipou-se de Boituva apenas em 1963. </p>
--	---	--

Dados Tipológicos:
 A Estação Santo Antônio Novo (Iperó), faz parte da remodelação do traçado da linha original entre São Paulo e Iperó, portanto pertence ao a tipologia de estações construídas nessa fase. A edificação segue a linha das estações George Oeterer e Varnhagem, a volumetria é uma variação devido ao alongamento do prédio. A diferenciação se deve ao fato desse exemplar ter sido construído para abrigar o entroncamento com o ramal de Itararé e substituir duas estações que ficaram próximas a Santo Antônio. Além de verificar o alongamento do corpo do edifício principal, outra particularidade em relação as estações construídas no mesmo período são as plataformas da estação em estrutura metálica. Marcante no complexo é a torre de operações da linha, a segunda construída no local com características que destoam do conjunto de edifícios.

Dados Cronológicos:
 Segundo o Relatório da Sorocabana de 1926: "Santo Antônio foi projetada em proporções bastante amplas para comportar, como futura estação de entroncamento, todo o grande movimento de concentração e formação de trens." A estação foi inaugurada em 05 de dezembro de 1928. O conjunto de edifícios existentes são resultado de várias adições ocorridas posteriormente, em 1929 foram realizadas reformulações: a antiga estação foi adaptada para dormitório do pessoal do tráfego e construção de uma casa de madeira, instalação de linha telegráfica e telefone e remodelação do pátio. Ao longo dos anos 30 a Cia deu início a construção de uma vila para ferroviários o que consolidou o lugar. Em 2011, a primeira etapa do restauro foi realizada.

Nome: João Márcio Dias de Souza

DATA: 10/04/2012

Folha: 01/02

Pesquisa: TIPOLOGIAS ARQUITETÔNICAS NAS ESTAÇÕES DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA		Identificação do Bem: Estação Santo Antônio		Recorte Temático: Estações Ecléticas	
	localização do bem: Município de Iperó	Ramal: *****	Coordenada: 23°21'04"S 47°41'10"W	Km linha/Ramal: Km 140	Nº de Tombo RFFSA: *****	Levantamento nº: 003

Registro Gráfico:

Fachada Frontal

Torre de Observação

Estrutura metálica da cobertura de embarque / desembarque

Linguagem Próxima as estações vizinhas

Nome: João Márcio Dias de Souza

DATA: 10/04/2012

Folha: 01/02

Pesquisa: TIPOLOGIAS ARQUITETÔNICAS NAS ESTAÇÕES DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA			Identificação do Bem: Estação Varnhagen		Recorte Temático: Estações Ecléticas	
	localização do bem: Município de Iperó	Ramal: Linha Tronco	Coordenada: 23°25'34"S 47°35'32"W	Km linha/Ramal: Km 125	Nº de Tombo RFFSA: *****	Levantamento nº: 001	

Situação e Ambiência:
A Estação Varnhagen localiza-se na Fazenda Ipanema que é protegida por uma unidade ICMBio, pelo fato de ser uma reserva natural. Além da proteção ambiental o local também possui tombamento por conta da Real Fábrica de Ferro São João de Ipanema construída no século XIX e um dos motivos da construção da Sorocabana. A Estação passou por manutenção recentemente, mas as obras não sobrevivem a ação do tempo, do homem e das locomotivas. Parte de sua cobertura foi danificada pela passagem de uma composição.

Tipo de bem de acordo com o uso original	Estação	Armazenamento	Manutenção	Outro (especificar)
	Administrativo	Residencial	Superestrutura	

Ano da Construção: 1928 Uso Original: Estação Ferroviária Uso Atual: Abandonada

Linha/Ramal em Operação? ☒ Ativa ☐ Desativada ☐ Erradicada O imóvel faz parte de conjunto ferroviário? ☒ Sim ☐ Bem Isolado

Usuário/Posse/ Concessão Atual: ICMBIO - Flona de Ipanema

Descrição e Pertencentes:

Estado de preservação	Estrutura Portante	Elementos Secundários	Cobertura	Interior	Condição Higiênica	Entorno
☒ Satisfatório ☐ Médio ☐ Ruim	☐ A ☒ B ☐ C	☐ A ☒ B ☐ C	☐ A ☒ B ☐ C	☐ A ☒ B ☐ C	☐ A ☒ B ☐ C	☐ A ☒ B ☐ C

Caracterização do Bem (Estrutura/Materiais)

Cobertura	Paredes	Esquadrias, vedação, janelas e portas	Piso	Componente Estrutural	Fundação
☒ Cerâmico (A)	☒ Alvenaria Portante	☒ Alvenaria Portante	☒ Cerâmico (A)	☒ Alvenaria Portante	☒ Alvenaria Portante
☐ Concreto Armado	☐ Concreto Armado	☐ Concreto Armado	☐ Concreto	☐ Concreto Armado	☐ Concreto Armado
☐ Madeira	☐ Madeira	☐ Madeira	☐ Pedra Rocha	☐ Madeira	☐ Madeira
☐ Metálico(A)	☐ Metálico(A)	☐ Metálico(A)	☐ Metálico(A)	☐ Metálico(A)	☐ Metálico(A)
☐ Vidro	☐ Pedra/Rocha	☐ Vidro	☐ Madeira	☐ Pedra/rocha	☐ Pedra/rocha
☐ Outro:	☐ Outro:	☐ Outro:	☐ Outro: Ladrilho Hidráulico	☐ Outro:	☐ Outro:

Possui bens móveis, integrados ou documentais? ☐ Sim ☒ Não Bitola: 1,00m

Que tipo?	Existe Interesse local na utilização do bem? ☒ Sim ☐ Não	Data da linha: 1877
☐ Objeto Utilitário	Que tipo de uso?	
☐ Material Rodante	O local é visado para integrar rota turística	
☐ Documental	Nome do órgão/ instituição que tem interesse: Turistrem	
☐ Artes Visuais	Contato Local (nome/telefone):	
☐ Outro	Observações:	

Possui Vigilância? ☐ Sim ☒ Não

Dados Tipológicos:
A Estação Varnhagen é uma unidade com dimensões típicas das menores estações da companhia. Formada por um corpo único, compacto possui Telhado de duas águas, em telhas francesas com sistema estrutural baseado em tesoura de pendural único de madeira. Apenas o depósito não possui forro de lambri - enquanto que somente a passagem no meio do edifício que possui piso em ladrilho hidráulico. Foi construída com paredes em tijolos cerâmicos maciços. As paredes internas foram assentadas com ajuste comum ou corrente, enquanto as paredes externas foram assentadas com o ajuste francês. As fachadas que possuem maior ornamentação são as laterais com os pilares marcados por frisos, em seu frontão existem frisos serrilhados e ao centro um medalhão que abriga a entrada de energia elétrica no edifício.

Dados Cronológicos:

- 1877 - A Estação Ipanema foi inaugurada no antigo traçado da Companhia, o prédio ainda existe, foi convertido em habitação depois da desativação da estação.
- 1928 - A retificação da linha exige a construção de novos prédios, a Estação Ipanema Nova é um deles.
- 1945 - A estação passa a chamar Varnhagen, em homenagem a Frederico Luiz Guilherme Varnhagen, administrador da Fazenda no século XIX e pai do Visconde de Porto Seguro.
- 1999 - O transporte de passageiros é encerrado e a estação é abandonada, a sub estação de energia anexa a estação também é desativada na mesma época. Depois de roubos de equipamentos, encontra-se lacrada por alvenaria.

São Paulo

Sorocaba

Iperó

Boituva

Presidente Epitácio

km108 — Humberto de Campos

km113 — Lopes Oliveira

km121 — George Oeterer

km125 — Varnhagen

km134 — Bacaetava

km140 — Iperó *

km149 — Boituva **

* Início do Ramal de Itararé

** Início do Ramal de Porto Feliz

A distância se refere ao ponto inicial a Estação Júlio Prestes na capital.

Os dados populacionais do período analisados não são específicos a cidade de Iperó, pois a cidade emancipou-se de Boituva apenas em 1963.

Estação de Cerqueira César nos dias de hoje.

Nome: João Márcio Dias de Souza

DATA: 10/04/2012

Folha: 01

Pesquisa: TIPOLOGIAS ARQUITETÔNICAS NAS ESTAÇÕES DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA			Identificação do Bem: Estação Varnhagen		Recorte Temático: Estações Ecléticas	
	localização do bem: Município de Iperó	Ramal: Linha Tronco	Coordenada: 23°25'34"S 47°35'32"W	Km linha/Ramal: Km 125	Nº de Tombo RFFSA: 001	Levantamento nº: 001	

Registro Gráfico:

Planta Estação - Térreo

Fachada Frontal

Fachada Esquerda

Fachada Direita

Nome: João Márcio Dias de Souza	DATA: 10/04/2012	Folha: 02/02
---------------------------------	------------------	--------------

Pesquisa: TIPOLOGIAS ARQUITETÔNICAS NAS ESTAÇÕES DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA			Identificação do Bem: Estação Itu		Recorte Temático: Estações Art Deco	
	localização do bem: Município de Itu	Ramal: Mairinque - Pádua Sales	Coordenada: 23°15'25"S 47°18'21"W	Km linha/Ramal: Km 140	Nº de Tombo RFFSA: *****	Levantamento nº: 003	
Situação e Ambiência: A Estação Itu, encontra-se nos limites da região central, o largo antigo da estação foi substituído por uma avenida que conduz a rodovia Santos Dumont. A área possui bastante movimento o que ajuda de certa a maneira a preservar um dos cartões postais da cidade. A edificação esta aberta ao público como centro de inclusão digital.							
Tipo de bem de acordo com o uso original		Estação	Armazenamento	Manutenção	Outro (especificar)		
		Administrativo	Residencial	Superestrutura			
Ano da Construção: 1928		Uso Original: Estação Ferroviária		Uso Atual: Abandonada			
Linha/Ramal em Operação?		Ativa	Desativada	Erradicada	O imóvel faz parte de conjunto ferroviário?		Sim
Usuário/Posse/ Concessão Atual:		Prefeitura Municipal de Itu					
Descrição e Pertences: O local além da estação possui os antigos armazéns da ferrovia em tipologia anterior ao edifício da estação.							
Estado de preservação		Estrutura Portante	Elementos Secundários	Cobertura	Interior	Condição Higiênica	Entorno
A Satisfatório B Médio C Ruim		A B C	A B C	A B C	A B C	A B C	A B C
Caracterização do Bem (Estrutura/Materiais)							
Cobertura	Paredes	Esquadrias, vedação, janelas e portas	Piso	Componente Estrutural	Fundação		
Cerâmico (A)	Alvenaria Portante	Alvenaria Portante	Cerâmico (A)	Alvenaria Portante	Alvenaria Portante		
Concreto Armado	Concreto Armado	Concreto Armado	Concreto	Concreto Armado	Concreto Armado		
Madeira	Madeira	Madeira	Pedra Rocha	Madeira	Madeira		
Metálico(A)	Metálico(A)	Metálico(A)	Metálico(A)	Metálico(A)	Metálico(A)		
Vidro	Pedra/Rocha	Vidro	Madeira	Pedra/rocha	Pedra/rocha		
Outro:	Outro:	Outro:	Outro:	Outro:	Outro:		
Possui bens móveis, integrados ou documentais? ☐ Sim ☒ Não				Bitola: 1,00m			
Que tipo?		Existe Interesse local na utilização do bem? ☐ Sim ☒ Não			Data da linha		
Objeto Utilitário		Que tipo de uso?					
Material Rodante							
Documental		Nome do órgão/ instituição que tem interesse:					
Artes Visuais		Contato Local (nome/telefone):					
Outro		Observações:					
Possui Vigilância? ☐ Sim ☒ Não							
Dados Tipológicos:				Dados Cronológicos:			
A Estação Itu é um exemplar do conjunto de estações pertencentes ao estilo Art Deco que a Sorocabana adotou em algumas localidades após os anos 1920. Faz parte desse grupo as estações de Itapetininga, Lençóis Paulista, Presidente Prudente e Santo Anastácio. O projeto da estação de autoria do arquiteto João Cacciola, um dos fundadores do IAB, divide-se em três volumes, o primeiro mais linear com um gabarito menor que se conecta visualmente com os outros através de uma pequena marquise em balanço. O segundo e o terceiro volumes são marcados pela verticalidade e horizontalidade em uma fachada que alterna entre cheios e vazios, sejam eles compostos por recuos em alvenaria ou feitos pela abertura. A arquitetura do edifício demonstra uma racionalidade grande por parte do arquiteto do ponto de vista formal, a fachada é marcada pelas aberturas, grandes áreas envidraçadas e dois relógios no topo do volume mais alto que certamente faz referência a Estação Central do Brasil na cidade do Rio de Janeiro.				A Estação Itu visitada pela pesquisa é a segunda estação ferroviária no sítio. A primeira não foi construída pela Companhia Sorocabana, certamente foi erguida pela então Companhia Ytuana, que acabou encampada pela Sorocabana em 1892. O prédio pertencia a Arquitetura Neo Clássica, típica do século XIX no Brasil. A simetria, arco de meia volta e frontal eram fortes características da edificação. O prédio atual foi construído nos anos 1940, pelo arquiteto João Cacciola. Desde a sua desativação em 1987, o prédio serviu como sede do serviço de água e esgoto de Itu. Atualmente é um CIDI - Centro de Inclusão Digital de Itu, uma parceria entre estado e prefeitura.
				<p>P - Parada A distância se refere ao ponto inicial a Estação Júlio Prestes na capital.</p>
				<p>Fonte: Seade</p>
				<p>Detalhe fachada</p>			
Nome: João Márcio Dias de Souza				DATA: 10/04/2012		Folha: 01/02	

USP	Pesquisa: TIPOLOGIAS ARQUITETÔNICAS NAS ESTAÇÕES DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA		Identificação do Bem: Estação Itu		Recorte Temático: Estações Art Deco
	localização do bem: Município de Itu	Ramal: Mairinque - Pádua Sales	Coordenada: 23°26'16"S 47°33'59"W	Km linha/Ramal: Km 140	Nº de Tombo RFFSA: Levantamento nº: 003

Registro Gráfico:

Fachada Frontal

Detalhe Marquise

Detalhe Plataforma com estrutura em concreto

Nome: João Márcio Dias de Souza

DATA: 10/04/2012

Folha: 01/02

Pesquisa: TIPOLOGIAS ARQUITETÔNICAS NAS ESTAÇÕES DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA			Identificação do Bem: Estação Lençóis Paulista		Recorte Temático: Estações Art Deco	
	Localização do bem: Município de Lençóis Paulista	Ramal: Rubião Júnior - Bauru	Coordenada: 22°35'42"S 48°47'54"W	Km linha/Ramal: Km 344	Nº de Tombo RFFSA: 003	Levantamento nº: 003	
Situação e Ambiente: A estação central de Lençóis Paulista, a cidade nos tempos áureos da ferrovia chegou a ter três estações, localiza-se nas proximidades da Rodovia Marechal Rondon, porém ainda em região central do município. Nos arredores ainda encontramos hotéis que remetem a época em que o transporte de passageiros era ativo. A construção encontra-se em bom estado.							
Tipo de bem de acordo com o uso original: ☒ Estação ☐ Armazenamento ☐ Manutenção ☐ Outro (especificar)		Residencial		Superestrutura			
Ano da Construção: 1938		Uso Original: Estação Ferroviária		Uso Atual: Abandonada			
Linha/Ramal em Operação? ☒ Ativa ☐ Desativada ☐ Erradicada		O imóvel faz parte de conjunto ferroviário? ☒ Sim ☐ Bem Isolado					
Usuário/Posse/ Concessão Atual: Sede da ONG Ação da Cidadania, desde 2006.							
Descrição e Pertencentes:							
Estado de preservação: ☒ Satisfatório ☐ Médio ☐ Ruim		Estrutura Portante: ☒ B ☐ C		Elementos Secundários: ☒ B ☐ C		Cobertura: ☒ B ☐ C	
				Interior: ☒ A ☐ B ☐ C		Condição Higiênica: ☒ B ☐ C	
						Entorno: ☒ B ☐ C	
Caracterização do Bem (Estrutura/Materiais)							
Cobertura ☒ Cerâmico (A) ☐ Concreto Armado ☐ Madeira ☐ Metálico(A) ☐ Vidro ☐ Outro:		Paredes ☒ Alvenaria Portante ☐ Concreto Armado ☐ Madeira ☐ Metálico(A) ☐ Pedra/Rocha ☐ Outro:		Elementos Secundários ☒ Alvenaria Portante ☐ Concreto Armado ☐ Madeira ☐ Metálico(A) ☐ Vidro ☐ Outro:		Piso ☒ Cerâmico (A) ☐ Concreto ☐ Pedra Rocha ☐ Metálico(A) ☐ Madeira ☐ Granilite	
				Componente Estrutural ☒ Alvenaria Portante ☐ Concreto Armado ☐ Madeira ☐ Metálico(A) ☐ Pedra/rocha ☐ Outro:		Fundação ☒ Alvenaria Portante ☐ Concreto Armado ☐ Madeira ☐ Metálico(A) ☐ Pedra/rocha ☐ Outro:	
Possui bens móveis, integrados ou documentais? ☐ Sim ☒ Não		Bitola: 1,00m					
Que tipo? ☐ Objeto Utilitário ☐ Material Rodante ☐ Documental ☐ Artes Visuais ☐ Outro		Existe Interesse local na utilização do bem? ☒ Sim ☐ Não Que tipo de uso? Sede da ONG Ação da Cidadania, desde 2006.		Data da linha			
Possui Vigilância? ☐ Sim ☒ Não		Dados Cronológicos: <ul style="list-style-type: none"> 1898 - O Ramal Rubião Júnior que começou suas obras em 1895, chega a Lençóis. A primeira estação construída segue a linha das primeiras estações da ferrovia. 1938 - Inaugurou-se o prédio atual em estilo Art Deco. 1944 - A estação passa a chamar Lençóis Paulista devido a alteração do nome da cidade. 1999 - O transporte de passageiros é encerrado. 2014 - O prédio encontra-se em bom estado, o que leva a acreditar em uma restauração recente. Hoje é ocupado pelo bazar da ONG ação da cidadania.				População Lençóis Paulista
Dados Tipológicos: A Estação Lençóis Paulista inaugurada em 1938, é um dos exemplares em Art Deco que a Sorocabana construiu nos anos 1930. A particularidade do projeto reside em suas dimensões, pois foi a única com dimensões modestas (8mX33m) nesse estilo. O edifício divide-se em três partes, o corpo central e duas laterais dispostas simetricamente. A importância da simetria é vista nas portas das alas que apesar de possuírem abertura diferente a marca do vão é a mesma. O corpo central destaca-se do restante e marca a entrada para o saguão da bilheteria que dá acesso a área de embarque. A face desse volume é singular, a escada delimitada por uma parede curva, acima dela um vitral retratando uma locomotiva e o letreiro da Estrada de Ferro Sorocabana em fonte condizente com o estilo da estação. Outro destaque é a cobertura da plataforma em concreto, poucos exemplares foram construídos nessa técnica que mostra a influência das obras da linha Mairinque – Santos, onde esse sistema estrutural foi muito utilizado.		Dados Cronológicos:		P - Parada * Início do Sub-Ramal de Borebi A distância se refere ao ponto inicial a Estação Júlio Prestes na capital.		Fonte: Seade
Nome: João Márcio Dias de Souza		DATA: 10/04/2012		Folha: 01		Estação Lençóis

Pesquisa: TIPOLOGIAS ARQUITETÔNICAS NAS ESTAÇÕES DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA			Identificação do Bem: Estação Martinópolis		Recorte Temático: Estações Neo Colonial	
	localização do bem: Município de Martinópolis	Ramal: Linha Tronco	Coordenada: 22°08'59"S 51°10'18"W	Km linha/Ramal: Km 711	Nº de Tombo RFFSA: *****	Levantamento nº: 003	
Situação e Ambiência: Martinópolis localiza-se na região da Alta Sorocabana, nos arredores de Presidente Prudente - a população segundo o IBGE é de 24.219. A estação foi o marco zero da cidade, a partir do traçado da ferrovia que o traçado urbano se estabeleceu. Atualmente a estação encontra-se em estado de conservação regular.							
Tipo de bem de acordo com o uso original		Estação	Armazenamento	Manutenção	Outro (especificar)		
		Administrativo	Residencial	Superestrutura			
Ano da Construção:	1940	Uso Original: Estação Ferroviária		Uso Atual: Posto Sebra / Banco do Povo			
Linha/Ramal em Operação?	Ativa	Desativada	Erradicada	O imóvel faz parte de conjunto ferroviário?		Sim	Bem Isolado
Usuário/Posse/ Concessão Atual: Prefeitura Municipal de Martinópolis							
Descrição e Pertencentes:							
Estado de preservação		Estrutura Portante	Elementos Secundários	Cobertura	Interior	Condição Higiênica	Entorno
A Satisfatório B Médio C Ruim		A B C	A B C	B B C	A B C	A B C	A B C
Caracterização do Bem (Estrutura/Materiais)							
Cobertura		Paredes	Esquadrias, vedação, janelas e portas	Piso	Componente Estrutural		Fundação
Cerâmico (A)		Alvenaria Portante	Alvenaria Portante	Cerâmico (A)	Alvenaria Portante		Alvenaria Portante
Concreto Armado		Concreto Armado	Concreto Armado	Concreto	Concreto Armado		Concreto Armado
Madeira		Madeira	Madeira	Pedra Rocha	Madeira		Madeira
Metálico(A)		Metálico(A)	Metálico(A)	Metálico(A)	Metálico(A)		Metálico(A)
Vidro		Pedra/Rocha	Vidro	Madeira	Pedra/rocha		Pedra/rocha
Outro:		Outro:	Outro:	Outro: Ladrilho Hidráulico	Outro:		Outro:
Possui bens móveis, integrados ou documentais? ☒ Sim ☐ Não							
Que tipo?		Existe Interesse local na utilização do bem? ☒ Sim ☐ Não			Data da linha		
Objeto Utilitário		Que tipo de uso?			<p>São Paulo</p> <p>km671 — Rancharia</p> <p>Rancharia km684 — Bartira</p> <p>km697 — Laranja Doce</p> <p>Martinópolis km711 — Martinópolis</p> <p>Indiana km722 — Indiana</p> <p>Regente km729 — Regente Feijó</p> <p>Feijó km739 — Espigão</p> <p>Presidente Epitácio</p> <p>A distância se refere ao ponto inicial a Estação Júlio Prestes na capital.</p> <p>Os dados populacionais do período analisados não são específicos a cidade de Martinópolis, pois a cidade emancipou-se de Regente Feijó apenas em 1939</p>		
Material Rodante		Nome do órgão/ instituição que tem interesse:					
Documental		Contato Local (nome/telefone):					
Artes Visuais		Observações:					
Outro							
Possui Vigilância? ☐ Sim ☒ Não		Dados Cronológicos:			<p>Detalhe fachada E. Martinópolis</p>		
Dados Tipológicos:		<p>A estação de Martinópolis está inserida dentro de um conjunto de estações pequenas construídas em estilo Neo Colonial. As características marcantes do edifício são o telhado e beiral interrompidos por um frontão que marca a entrada do edifício; além das janelas com moldura típicas da arquitetura colonial brasileira.</p> <ul style="list-style-type: none"> 1909 - A partir de Salto Grande inicia-se a expansão da linha tronco da Sorocabana até Porto Tibiriçá (Presidente Epitácio). 1917 - É inaugurada a Estação José Teodoro. 1939 - A localidade foi elevada a município de nome Martinópolis em homenagem a João Gomes Martins, dono da empresa que colonizou a área. Década de 1950, construção do prédio existente. 1999 - O transporte de passageiros deixa de ser realizado, atualmente o prédio abriga o Sebrae do município. 					
Nome: João Márcio Dias de Souza				DATA: 10/04/2012		Folha: 01

Pesquisa: TIPOLOGIAS ARQUITETÔNICAS NAS ESTAÇÕES DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA			Identificação do Bem: Estação Martinópolis		Recorte Temático: Estações Neo Colonial	
	localização do bem: Município de Martinópolis	Ramal: Linha Tronco	Coordenada: 22°08'59"S 51°10'18"W	Km linha/Ramal: Km 711	Nº de Tombo RFFSA: 003	Levantamento nº: 003	

Registro Gráfico:

Planta

Fachada Frontal

Detalhe Fachada Frontal

Lateral Esquerda

Plataforma de Embarque

Nome: João Márcio Dias de Souza

DATA: 10/04/2012

Folha: 01

USP	Pesquisa: TIPOLOGIAS ARQUITETÔNICAS NAS ESTAÇÕES DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA			Identificação do Bem: Estação Presidente Prudente		Recorte Temático: Estações Art Deco	
	localização do bem: Município de Presidente Prudente	Ramal: Linha Tronco	Coordenada: 22°07'24"S 51°22'56"W	Km linha/Ramal: Km 752	Nº de Tombo RFFSA: *****	Levantamento nº: 003	
Situação e Ambiência: A cidade de Presidente Prudente em 2010, segundo o IBGE possuía 207.610 habitantes. A ferrovia foi um dos principais elementos nos primeiros anos da cidade - a malha urbana desenvolve-se a partir da linha férrea, a estação está situada em região próxima a área central no eixo da avenida Washington Luiz, uma das mais importantes da cidade. O prédio encontra-se em bom estado, apesar de modificações terem sido feitas para abrigar o uso atual, principalmente no acesso ao edifício.							
Tipo de bem de acordo com o uso original		Estação	Armazenamento	Manutenção	Outro (especificar)		
		Administrativo	Residencial	Superestrutura			
Ano da Construção: 1940		Uso Original: Estação Ferroviária		Uso Atual: Posto Sebra / Banco do Povo			
Linha/Ramal em Operação?		Ativa	Desativada	Erradicada	O imóvel faz parte de conjunto ferroviário?		Sim
Usuário/Posse/ Concessão Atual: Prefeitura Municipal de Presidente Prudente - Procon		Bem Isolado					
Descrição e Pertencentes:							
Estado de preservação		Estrutura Portante	Elementos Secundários	Cobertura	Interior	Condição Higiênica	Entorno
A Satisfatório B Médio C Ruim		A B C	A B C	B B C	A B C	A B C	A B C
Caracterização do Bem (Estrutura/Materiais)							
Cobertura		Paredes	Esquadrias, vedação, janelas e portas	Piso	Componente Estrutural		Fundação
Cerâmico (A)		Alvenaria Portante	Alvenaria Portante	Cerâmico (A)	Alvenaria Portante		Alvenaria Portante
Concreto Armado		Concreto Armado	Concreto Armado	Concreto	Concreto Armado		Concreto Armado
Madeira		Madeira	Madeira	Pedra Rocha	Madeira		Madeira
Metálico(A)		Metálico(A)	Metálico(A)	Metálico(A)	Metálico(A)		Metálico(A)
Vidro		Pedra/Rocha	Vidro	Madeira	Pedra/rocha		Pedra/rocha
Outro:		Outro:	Outro:	Outro: Granilite	Outro:		Outro:
Possui bens móveis, integrados ou documentais? ☐ Sim ☒ Não				Bitola: 1,00m			
Que tipo?		Existe Interesse local na utilização do bem? ☒ Sim ☐ Não			Data da linha		
Objeto Utilitário		Que tipo de uso?					
Material Rodante		Procon					
Documental		Nome do órgão/ instituição que tem interesse:					
Artes Visuais		Contato Local (nome/telefone):					
Outro		Observações:					
Possui Vigilância? ☐ Sim ☒ Não							
Dados Tipológicos:		Dados Cronológicos:					
<p>Um dos grandes exemplares que a Sorocabana construiu antes de mergulhar na constante crise que se abateu e acabou por unificar as companhias paulistas. O edifício é parte de um complexo com oficinas, armazéns e estações.</p> <p>O projeto segue uma das linhas construtivas da companhia nos anos 1930 – o Art Deco, visto nas ornamentações geométricas. A volumetria do edifício se assemelha a outras da empresa, um corpo central avantajado marcando a entrada ao saguão da bilheteria e acesso a plataforma, com mezanino iluminado por um grande vitral.</p> <p>As laterais da estação abrigam funções técnicas e possuem apenas um pavimento. A cobertura da plataforma de embarque é em concreto, poucos exemplares foram construídos nessa técnica que mostra a influência das obras da linha Mairinque – Santos, onde esse sistema estrutural foi muito utilizado.</p>		<ul style="list-style-type: none"> • 1919 - A expansão da Sorocabana em direção a Presidente Epitácio, chega ao local que seria o pólo da Alta Sorocabana. A primeira estação foi inaugurada ainda nesse ano. • 1926 - É construída uma Segunda estação. • 1940 - A estação é existente é construída em estilo Art Deco. • 1999 - O tráfego de passageiros é descontinuado, a estação atualmente funciona como uma unidade do PROCON. 					
		<p>São Paulo</p> <p>Indiana km722 — Indiana</p> <p>Regente km729 — Regente Feijó</p> <p>Feijó km739 — Espigão</p> <p>Presidente Prudente km752 — Presidente Prudente</p> <p>Santo km766 — Santo Anastácio</p> <p>Anastácio km780 — Jarbas Trigo (P)</p> <p>Piquerobi km787 — Piquerobi</p> <p>Presidente Epitácio</p> <p>A distância se refere ao ponto inicial a Estação Júlio Prestes na capital.</p>					
		<p>População Presidente Prudente</p> <p>Fonte: Seade</p>					
		<p>Detalhe Fachada</p>					
Nome: João Márcio Dias de Souza				DATA: 10/04/2012		Folha: 01/03

Pesquisa: TIPOLOGIAS ARQUITETÔNICAS NAS ESTAÇÕES DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA			Identificação do Bem: Estação Presidente Prudente		Recorte Temático: Estações Art Deco	
	localização do bem: Município de Presidente Prudente	Ramal: Linha Tronco	Coordenada: 22°07'24"S 51°22'56"W	Km linha/Ramal: Km 752	Nº de Tombo RFFSA: 0003	Levantamento nº: 003	
Registro Gráfico:							
Planta
Nome: João Márcio Dias de Souza				DATA: 10/04/2012		Folha: 02/03	

Fonte: Relatório Planart - Relatório técnico para as obras de recuperação da estação Presidente Prudente

Pesquisa: TIPOLOGIAS ARQUITETÔNICAS NAS ESTAÇÕES DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA			Identificação do Bem: Estação Presidente Prudente		Recorte Temático: Estações Art Deco	
	localização do bem: Município de Presidente Prudente		Ramal: Linha Tronco	Coordenada: 22°07'24"S 51°22'56"W	Km linha/Ramal: Km 752	Nº de Tombo RFFSA: *****	Levantamento nº: 003

Registro Gráfico:

Fachada Frontal

Mezanino

Mezanino

Mezanino

Bilheteria

Nome: João Márcio Dias de Souza

DATA: 10/04/2012

Folha: 03/03

167

Pesquisa: TIPOLOGIAS ARQUITETÔNICAS NAS ESTAÇÕES DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA			Identificação do Bem: Estação Santa Cruz do Rio Pardo		Recorte Temático: Estações Estilo Eclético	
	localização do bem: Município de Santa Cruz do Rio Pardo		Ramal: Santa Cruz do Rio Pardo	Coordenada: 22°54'38"S 49°37'18"W	Km linha/Ramal: Km 427	Nº de Tombo RFFSA: 003	Levantamento nº: 003
Situação e Ambiência: Santa Cruz do Rio Pardo é um município do interior paulista próximo a divisa do Estado do Paraná, segundo o IBGE em 2010 possuía por volta de 44 mil habitantes. A estação não possui mais os trilhos, localiza-se separada da região central da cidade pelo Rio Pardo, em seus arredores existem mais armazéns da companhia e uma pequena vila ferroviária que deu origem ao bairro Vila Popular.							
Tipo de bem de acordo com o uso original		Estação	Armazenamento	Manutenção	Outro (especificar)		
		Administrativo	Residencial	Superestrutura			
Ano da Construção: 1908		Uso Original: Estação Ferroviária			Uso Atual: Museu da Cidade		
Linha/Ramal em Operação?		Ativa	Desativada	Erradicada	O imóvel faz parte de conjunto ferroviário?		Sim
Usuário/Posse/ Concessão Atual:		Prefeitura Municipal de Santa Cruz do Rio Pardo					
Descrição e Pertencentes:							
Estado de preservação		Estrutura Portante	Elementos Secundários	Cobertura	Interior	Condição Higiênica	Entorno
☒ Satisfatório ☐ Médio ☐ Ruim		☒ B ☐ C	☐ A ☒ C	☐ A ☒ C	☐ A ☐ B ☐ C	☒ B ☐ C	☐ A ☒ C
Caracterização do Bem (Estrutura/Materiais)							
Cobertura		Paredes	Esquadrias, vedação, janelas e portas	Piso	Componente Estrutural		Fundação
Cerâmico (A)		Alvenaria Portante	Alvenaria Portante	Cerâmico (A)	Alvenaria Portante		Alvenaria Portante
Concreto Armado		Concreto Armado	Concreto Armado	Concreto	Concreto Armado		Concreto Armado
Madeira		Madeira	Madeira	Pedra Rocha	Madeira		Madeira
Metálico(A)		Metálico(A)	Metálico(A)	Metálico(A)	Metálico(A)		Metálico(A)
Vidro		Pedra/Rocha	Vidro	Madeira	Pedra/rocha		Pedra/rocha
Outro:		Outro:	Outro:	Outro:Ladrilho Hidraulico	Outro:		Outro:
Possui bens móveis, integrados ou documentais? ☒ Sim ☐ Não				Bitola: 1,00m			
Que tipo?		Existe Interesse local na utilização do bem? ☒ Sim ☐ Não			Data da linha: 1908		
Objeto Utilitário		Que tipo de uso?					
Material Rodante		Museu da Cidade					
Documental		Nome do órgão/ instituição que tem interesse:					
Artes Visuais		Contato Local (nome/telefone):					
Outro		Observações:					
Possui Vigilância? ☐ Sim ☒ Não							
Dados Tipológicos:		Dados Cronológicos:					
<p>A Estação Santa Cruz do Rio Pardo possui uma arquitetura única, baseada nos exemplares menores que a companhia construiu na abertura da linha até Presidente Epitácio. A estrutura das estações mais simples em Sta Cruz do Rio Pardo é alongada para atender as dimensões necessárias ao tráfego. Do corpo central destacam-se três volumes desiguais. O maior deles possui um dois pavimentos com janela para a área de embarque, essa parte da estação é marcada pelo telhado de duas águas, o relógio e a grande janela em arco de volta inteira. O volume que marca a entrada para o saguão que dá acesso a área de embarque possui uma porta generosa com o mesmo arco, sua parte superior é composta de merlões que remetem as muralhas típicas do gótico. O terceiro volume destacado na fachada é uma variação das laterais do edifício que remetem ao estilo das estações menores.</p>		<p>Construída em 1908 para ser o ponto final do Ramal Bernardino de Campos - Sta Cruz do Rio Pardo, a estação funcionou até 1966, quando o ramal foi desativado. Nos primeiros anos do século XXI passou por restauro para assumir o programa de um Museu. Durante a obra perdeu a cobertura original da plataforma, sendo substituída por uma cobertura metálica e vidro sustentada por tirantes. A casa pertencente a ferrovia em área anexa a estação não passou por restauros.</p>
		<p>km403 — Bernardino de Campos km414 — Sodrélia km421 — Cebolão km427 — Santa Cruz do Rio Pardo</p> <p>Santa Cruz do Rio Pardo</p> <p>A distância se refere ao ponto inicial a Estação Júlio Prestes na capital.</p>					
		<p>População S.C. do Rio Pardo</p> <p>Fonte: Seade</p>
		<p>Detalhe fachada</p>					
Nome: João Márcio Dias de Souza				DATA: 22/07/2012		Folha: 01/02	

USP	Pesquisa:		Identificação do Bem:		Recorte Temático:	
	TIPOLOGIAS ARQUITETÔNICAS NAS ESTAÇÕES DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA		Estação Santa Cruz do Rio Pardo		Estações Estilo Eclético	
	localização do bem:	Ramal:	Coordenada:	Km linha/Ramal:	Nº de Tombo RFFSA:	Levantamento nº:
	Município de Santa Cruz do Rio Pardo	Santa Cruz do Rio Pardo	22° 54' 38" S 49° 37' 18" W	Km 427	*****	003

Registro Gráfico:

Planta

Croqui Planta da Estação Santa Cruz do Rio Pardo (Fonte: Sueli Bem)

Fachada Frontal

Fachada Frontal

Fachada Posterior

Fachada Lateral Esquerda

Nome: João Márcio Dias de Souza

DATA: 22/07/2012

Folha: 02/02

Pesquisa: TIPOLOGIAS ARQUITETÔNICAS NAS ESTAÇÕES DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA			Identificação do Bem: Estação Santo Anastácio		Recorte Temático: Estações Art Deco	
	Localização do bem: Município de Santo Anastácio	Ramal: Linha Tronco	Coordenada: 21°58'14"S 51°39'06"W	Km linha/Ramal: Km 766	Nº de Tombo RFFSA: 003	Levantamento nº: 003	
Situação e Ambiente: Santo Anastácio, segundo o IBGE em 2010 possuía por volta de 20 mil habitantes. Localiza-se na região da alta Sorocabana, quase no final da linha tronco. A cidade cresceu em volta da estação que possui um local de destaque dentro da área urbana, o prédio é visível de vários pontos de Sto Anastácio. A estação divide-se em dois programas, uma parte é utilizada por um grupo de escoteiros e a outra foi convertida em museu que abriga o memorabilia local, porém a área do museu sofre com problemas estruturais e ele se encontra fechado.							
Tipo de bem de acordo com o uso original: ☒ Estação ☐ Armazenamento ☐ Manutenção ☐ Outro (especificar)		Administrativo ☐ Residencial ☐ Superestrutura ☐					
Ano da Construção: 1939		Uso Original: Estação Ferroviária		Uso Atual: Depósito ALL / Sede Grupo Escoteiro / Museu (Fechado)			
Linha/Ramal em Operação? ☒ Ativa ☐ Desativada ☐ Erradicada		O imóvel faz parte de conjunto ferroviário? ☒ Sim ☐ Bem Isolado					
Usuário/Posse/ Concessão Atual: Prefeitura Municipal de Santo Anastácio / ALL							
Descrição e Pertencentes:							
Estado de preservação ☒ Satisfatório ☐ Médio ☐ Ruim		Estrutura Portante ☐ B ☒ C	Elementos Secundários ☐ A ☐ C	Cobertura ☐ A ☐ C	Interior ☐ A ☐ C	Condição Higiênica ☐ B ☒ C	Entorno ☐ B ☒ C
Caracterização do Bem (Estrutura/Materiais)							
Cobertura Cerâmico (A) Concreto Armado Madeira Metálico(A) Vidro Outro:	Paredes Alvenaria Portante Concreto Armado Madeira Metálico(A) Pedra/Rocha Outro:	Esquadrias, vedação, janelas e portas Alvenaria Portante Concreto Armado Madeira Metálico(A) Vidro Outro:	Piso Cerâmico (A) Concreto Pedra Rocha Metálico(A) Madeira Outro: Granilite	Componente Estrutural Alvenaria Portante Concreto Armado Madeira Metálico(A) Pedra/rocha Outro:	Fundação Alvenaria Portante Concreto Armado Madeira Metálico(A) Pedra/rocha Outro:		
Possui bens móveis, integrados ou documentais? ☐ Sim ☒ Não							
Que tipo? ☐ Objeto Utilitário ☐ Material Rodante ☐ Documental ☐ Artes Visuais ☐ Outro		Existe Interesse local na utilização do bem? ☒ Sim ☐ Não Que tipo de uso? Nome do órgão/ instituição que tem interesse: Contato Local (nome/telefone): Observações:			Data da linha: 1922
Possui Vigilância? ☐ Sim ☒ Não		Dados Tipológicos: Um dos prédios mais interessantes da linha tronco sob vários aspectos. O terreno em que a estação está implantada definiu seu projeto, pois o lado virado para a cidade tem um desnível considerável em relação a plataforma de embarque – de maneira que para vencê-lo foi necessário criar um pequeno hall que dá acesso ao saguão principal da área de embarque. Do corpo retangular do edifício destaca-se um enorme volume central que por sua vez possui um anexo cilíndrico que no térreo abriga a escada para o saguão. No pavimento superior a forma cilíndrica abre-se para a cidade com um espaço dominado por vitrões espaço que nos tempos de uso era ocupado por uma espera. A arquitetura da estação é dominada pela geometrização dos ornamentos, o frontão que abrigaria o relógio nesse projeto passa a ser uma platibanda semi circular com forma simples. A cobertura da plataforma de embarque é de concreto armado o que mostra o avanço construtivo em relação as anteriores.			Dados Cronológicos: A primeira estação no local foi construída em 1922, do lado oposto da estação existente. Em 1939 foi construída a nova edificação. Até a visita da pesquisa não apresentava sinais de restauro, apenas foi realizada uma pintura econômica, na parte voltada para a cidade o verde. Na face voltada para a linha bege e vermelho.		
Nome: João Márcio Dias de Souza		DATA: 18/07/2013			Folha: 01/03

Pesquisa: TIPOLOGIAS ARQUITETÔNICAS NAS ESTAÇÕES DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA		Identificação do Bem: Estação Santo Anastácio		Recorte Temático: Estações Art Deco	
	localização do bem: Município de Santo Anastácio	Ramal: Linha Tronco	Coordenada: 21°58'14"S 51°39'06"W	Km linha/Ramal: Km 766	Nº de Tombo RFFSA: *****	Levantamento nº: 003
Registro Gráfico:
Bilheteria

Nome: João Márcio Dias de Souza			DATA: 18/07/2013		Folha: 03/03

Pesquisa: TIPOLOGIAS ARQUITETÔNICAS NAS ESTAÇÕES DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA			Identificação do Bem: Estação São Manuel		Recorte Temático: Estações Ecléticas	
	localização do bem: Município de São Manuel	Ramal: Rubião Júnior - Bauru	Coordenada: 22°43'43"S 48°34'02"W	Km linha/Ramal: Km 330,386	Nº de Tombo RFFSA: NP 77141	Levantamento nº: 001	
Situação e Ambiência: O município de São Manuel de acordo com o IBGE possui população estimada para 2014 de 40.200 habitantes. A Estação localiza-se na porção norte da cidade, em região próxima a área central, em um terreno alta de onde se pode ter bastante visibilidade da cidade. O entorno é ocupado por habitações. O estado de conservação do edifício é precário, sofre com o vandalismo e o acúmulo de lixo.							
Tipo de bem de acordo com o uso original		Estação	Armazenamento	Manutenção	Outro (especificar)		
Ano da Construção: 1911		Uso Original: Estação Ferroviária	Residencial	Superestrutura	Uso Atual: Abandonada		
Linha/Ramal em Operação?		Ativa	Desativada	Erradicada	O imóvel faz parte de conjunto ferroviário?		Sim
Usuário/Posse/ Concessão Atual:		Prefeitura Municipal de São Manuel					
Descrição e Pertences:							
Estado de preservação		Estrutura Portante	Elementos Secundários	Cobertura	Interior	Condição Higiênica	Entorno
A Satisfatório B Médio C Ruim		A B C	A B C	A B C	A B C	A B C	A B C
Caracterização do Bem (Estrutura/Materiais)							
Cobertura		Paredes	Esquadrias, vedação, janelas e portas	Piso	Componente Estrutural		Fundação
Cerâmico (A)		Alvenaria Portante	Alvenaria Portante	Cerâmico (A)	Alvenaria Portante		Alvenaria Portante
Concreto Armado		Concreto Armado	Concreto Armado	Concreto	Concreto Armado		Concreto Armado
Madeira		Madeira	Madeira	Pedra Rocha	Madeira		Madeira
Metálico(A)		Metálico(A)	Metálico(A)	Metálico(A)	Metálico(A)		Metálico(A)
Vidro		Pedra/Rocha	Vidro	Madeira	Pedra/rocha		Pedra/rocha
Outro:		Outro:	Outro:	Outro: Piso Hidráulico	Outro:		Outro:
Possui bens móveis, integrados ou documentais? ☐ Sim ☒ Não							
Que tipo?		Existe Interesse local na utilização do bem? ☒ Sim ☐ Não			Data da linha		
Objeto Utilitário		Que tipo de uso?			<p>Rubião Júnior</p> <p>Botucatu km275 — Rubião Júnior</p> <p>km289 — Toledo</p> <p>km296 — Igualdade</p> <p>São Manuel km303 — São Manuel</p> <p>km309 — Faz. Sta Maria do Paraíso (P)</p> <p>km314 — Rodrigues Alves</p> <p>km318 — Inácio Pupo</p> <p>Bauru</p> <p>P - Parada</p> <p>A distância se refere ao ponto inicial a Estação Júlio Prestes na capital.</p>		
Material Rodante		Nome do órgão/ instituição que tem interesse:					
Documental		Contato Local (nome/telefone):					
Artes Visuais		Observações:					
Outro							
Possui Vigilância? ☐ Sim ☒ Não		Dados Cronológicos:			<p>População São Manuel</p> <p>50.000</p> <p>40.000</p> <p>30.000</p> <p>20.000</p> <p>10.000</p> <p>0</p> <p>1900 1910 1920 1930 1940</p> <p>Fonte: Seade</p>		
Dados Tipológicos:		<p>A Estação São Manuel possui arquitetura compatível as estações construídas pela Sorocabana nos anos 1910. O edifício é composto por três seções, o corpo central, duas alas laterais e suas dimensões equivalentes as edificações médias.</p> <p>O corpo central do prédio possui gabarito superior ao restante, embora diferente de outras unidades que possuem mezanino, em São Manuel este volume funciona como uma torre, não havendo piso superior. Em sua parte superior havia o letreiro metálico anunciando o nome da estação, atualmente pode ser encontrada apenas a estrutura onde as letras eram fixadas.</p> <p>A arquitetura da estação caracteriza-se pelos ornamentos florais delicados nas molduras de portas, janelas e sacada da abertura superior. Os capitéis dos pilares do alpendre na ala direita também seguem ostentam ornamentos florais e linhas sinuosas, o que aproxima o edifício da arquitetura Art Nouveau.</p>			<p>• 1886 - A Companhia Ituana entrou em acordo com o Governo Provincial para a construção de um ramal que ligasse Porto Martins, na margem esquerda do rio Tietê a freguesia de São Manuel. A linha possuía apenas 40km.</p> <p>• 1888 - A Estação São Manuel é aberta pela Ituana.</p> <p>• Após a anexação da Ituana, a Sorocabana alterou o traçado para que São Manuel se interligasse com o ramal de Botucatu.</p> <p>• 1911 - A estação existente é inaugurado.</p> <p>• 1976 - O transporte de passageiros deixa de ser realizado.</p> <p>• 2014 - A estação encontra-se em estado precário, existe uma proposta de restauro a ser realizado pela prefeitura.</p>		
Nome: João Márcio Dias de Souza		DATA: 10/01/2014			Folha: 01/02

Detalhe fachada

Pesquisa: TIPOLOGIAS ARQUITETÔNICAS NAS ESTAÇÕES DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA			Identificação do Bem: Estação São Manuel		Recorte Temático: Estações Ecléticas	
	localização do bem: Município de São Manuel	Ramal: Rubião Júnior - Bauru	Coordenada: 22°43'43"S 48°34'02"W	Km linha/Ramal: Km 330,386	Nº de Tombo RFFSA: NP 77141	Levantamento nº: 001	

Registro Gráfico:

Planta Estação

Planta Frontal

Fachada Lateral Esquerda

Fachada Lateral Direita

Nome: João Márcio Dias de Souza

DATA: 10/01/2014

Folha: 01/02

Pesquisa: TIPOLOGIAS ARQUITETÔNICAS NAS ESTAÇÕES DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA			Identificação do Bem: Estação Canguera		Recorte Temático: Estações Eclética	
	Localização do bem: Município de São Roque	Ramal: Mairinque - Santos	Coordenada: 22°35'42"S 48°47'54"W	Km linha/Ramal: Km 80	Nº de Tombo RFFSA: 170213	Levantamento nº: 003	

Situação e Ambiência:
 São Roque foi um dos municípios chave para o desenvolvimento da Sorocabana, atualmente possui população estimada de 85.502. A Estação Canguera localiza-se no bairro de mesmo nome, um local que especializou-se pela produção de vinhos. O prédio encontra-se em péssimo estado de conservação, um incêndio o devastou restando suas paredes e algumas poucas esquadrias que escaparam das chamas. O que chama atenção é a edificação ser vizinha a da ALL.

Tipo de bem de acordo com o uso original	Estação	Armazenamento	Manutenção	Outro (especificar)
	Administrativo	Residencial	Superestrutura	

Ano da Construção: 1934 Uso Original: Estação Ferroviária Uso Atual: Posto Sebra / Banco do Povo

Linha/Ramal em Operação? ☒ Ativa ☐ Desativada ☐ Erradicada O imóvel faz parte de conjunto ferroviário? ☒ Sim ☐ Bem Isolado

Usuário/Posse/ Concessão Atual:

Descrição e Pertencentes:

Estado de preservação	Estrutura Portante	Elementos Secundários	Cobertura	Interior	Condição Higiênica	Entorno
☒ A Satisfatório ☐ B Médio ☐ C Ruim	☒ A ☐ B ☐ C	☒ A ☐ B ☐ C	☒ A ☐ B ☐ C	☒ A ☐ B ☐ C	☒ A ☐ B ☐ C	☒ A ☐ B ☐ C

Caracterização do Bem (Estrutura/Materiais)

Cobertura	Paredes	Esquadrias, vedação, janelas e portas	Piso	Componente Estrutural	Fundação
Cerâmico (A)	Alvenaria Portante	Alvenaria Portante	Cerâmico (A)	Alvenaria Portante	Alvenaria Portante
Concreto Armado	Concreto Armado	Concreto Armado	Concreto	Concreto Armado	Concreto Armado
Madeira	Madeira	Madeira	Pedra Rocha	Madeira	Madeira
Metálico(A)	Metálico(A)	Metálico(A)	Metálico(A)	Metálico(A)	Metálico(A)
Vidro	Pedra/Rocha	Vidro	Madeira	Pedra/rocha	Pedra/rocha
Outro: Inexistente	Outro:	Outro:	Outro:Ladrilho Hidraulico	Outro:	Outro:

Possui bens móveis, integrados ou documentais? ☐ Sim ☒ Não Bitola: 1,00m

Que tipo?	Existe Interesse local na utilização do bem? ☐ Sim ☒ Não	Data da linha
Objeto Utilitário	Que tipo de uso?	
Material Rodante		
Documental	Nome do órgão/ instituição que tem interesse:	
Artes Visuais	Contato Local (nome/telefone):	
Outro	Observações:	

Possui Vigilância? ☐ Sim ☒ Não

Dados Tipológicos:

A Estação Canguera é uma estação que segue o modelo das menores estações da Sorocabana, porém existem modificações que justificam sua presença no levantamento. Assim como a estação Rubião Júnior que apresenta frontões na fachada frontal e outro na fachada posterior o exemplar de São Roque também apresenta as mesmas características. A volumetria do edifício é caracterizada pelo corpo central destacado do restante marcando a passagem entre plataforma – cidade. A peculiaridade do frontão do elemento central são as volutas que atribuem ao prédio um perfil de arquitetura baseada em elementos clássicos. Soma-se a este elemento o medalhão ao centro do frontão. Uma das especificidades da Estação São Roque é a ausência do acabamento em suas paredes, deixadas no tijolo.

Dados Cronológicos:

- As primeiras informações sobre uma estação em Canguera remontam ao final do século XIX, quando fomentou-se a construção de um ramal independente da Companhia Sorocabana para Santos.
- 1934 - A Estação é inaugurada como início do ramal Mairinque - Santos.
- 2013 - A visita da pesquisa na estação a encontrou em ruínas devido a um incêndio que consumiu sua cobertura, partes de esquadrias de madeira. A continuar esse processo o prédio não sobreviverá muito tempo.

Mairinque
km70 — Mairinque
km75 — Guaianã
km80 — Canguera
km91 — Aguassai
km101 — Caucaia do Alto
km112 — Linfa (P)
Santos

P - Parada
A distância se refere ao ponto inicial a Estação Júlio Prestes na capital.

População São Roque

Fonte: Seade

Estação Canguera

Pesquisa: TIPOLOGIAS ARQUITETÔNICAS NAS ESTAÇÕES DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA			Identificação do Bem: Estação Canguera		Recorte Temático: Estações Eclética	
	localização do bem: Município de São Roque	Ramal: Mairinque - Santos	Coordenada: 22°35'42"S 48°47'54"W	Km linha/Ramal: Km 80	Nº de Tombo RFFSA: 170213	Levantamento nº: 003	

Registro Gráfico:

Planta

ESCALA GRÁFICA

Fachada Frontal

Fachada Posterior

Nome: João Márcio Dias de Souza	DATA: 10/04/2012	Folha: 01
---------------------------------	------------------	-----------

Pesquisa: TIPOLOGIAS ARQUITETÔNICAS NAS ESTAÇÕES DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA			Identificação do Bem: Estação São Roque		Recorte Temático: Estações Eclética	
	Localização do bem: Município de São Roque	Ramal: Linha Tronco	Coordenada: 22°35'42"S 48°47'54"W	Km linha/Ramal: Km 64	Nº de Tombo RFFSA: 003	Levantamento nº: 003	
Situação e Ambiência: São Roque foi um dos municípios chave para o desenvolvimento da Sorocabana, atualmente possui população estimada de 85.502. A Estação Canguera localiza-se em região próxima a área central. O prédio encontra-se em bom estado de conservação, embora seu interior tenha sofrido modificações para receber a Guarda Civil Municipal.							
Tipo de bem de acordo com o uso original: ☒ Estação ☐ Armazenamento ☐ Manutenção ☐ Outro (especificar)		Administrativo ☐ Residencial ☐ Superestrutura ☐					
Ano da Construção: 1930		Uso Original: Estação Ferroviária		Uso Atual: Sede Guarda Civil Municipal			
Linha/Ramal em Operação? ☒ Ativa ☐ Desativada ☐ Erradicada		O imóvel faz parte de conjunto ferroviário? ☒ Sim ☐ Bem Isolado					
Usuário/Posse/ Concessão Atual: Prefeitura Municipal de Presidente Prudente - Procon							
Descrição e Pertencentes:							
Estado de preservação: ☒ Satisfatório ☐ Médio ☐ Ruim		Estrutura Portante: ☒ B ☐ C		Elementos Secundários: ☒ B ☐ C		Cobertura: ☒ B ☐ C	
		Interior: ☒ A ☐ B ☐ C		Condição Higiênica: ☒ B ☐ C		Entorno: ☒ B ☐ C	
Caracterização do Bem (Estrutura/Materiais)							
Cobertura ☒ Cerâmico (A) ☐ Alvenaria Portante ☐ Alvenaria Portante ☐ Cerâmico (A) ☐ Alvenaria Portante ☐ Alvenaria Portante		Paredes ☐ Concreto Armado ☐ Concreto Armado ☐ Concreto Armado ☐ Concreto Armado ☐ Concreto Armado		Esquadrias, vedação, janelas e portas ☐ Madeira ☐ Madeira ☐ Madeira ☐ Madeira ☐ Madeira		Piso ☐ Pedra Rocha ☐ Pedra Rocha ☐ Pedra Rocha ☐ Pedra Rocha ☐ Pedra Rocha	
☐ Madeira ☐ Madeira ☐ Madeira ☐ Madeira ☐ Madeira		☐ Metálico(A) ☐ Metálico(A) ☐ Metálico(A) ☐ Metálico(A) ☐ Metálico(A)		☐ Vidro ☐ Vidro ☐ Vidro ☐ Vidro ☐ Vidro		☐ Outro: ☐ Outro: ☐ Outro: ☐ Outro: ☐ Outro:	
☐ Vidro ☐ Vidro ☐ Vidro ☐ Vidro ☐ Vidro		☐ Pedra/Rocha ☐ Pedra/Rocha ☐ Pedra/Rocha ☐ Pedra/Rocha ☐ Pedra/Rocha		☐ Madeira ☐ Madeira ☐ Madeira ☐ Madeira ☐ Madeira		☐ Pedra/rocha ☐ Pedra/rocha ☐ Pedra/rocha ☐ Pedra/rocha ☐ Pedra/rocha	
☐ Outro: ☐ Outro: ☐ Outro: ☐ Outro: ☐ Outro:		☐ Outro: ☐ Outro: ☐ Outro: ☐ Outro: ☐ Outro:		☐ Outro: ☐ Outro: ☐ Outro: ☐ Outro: ☐ Outro:		☐ Outro: ☐ Outro: ☐ Outro: ☐ Outro: ☐ Outro:	
Possui bens móveis, integrados ou documentais? ☐ Sim ☒ Não		Bitola: 1,00m					
Que tipo? ☐ Objeto Utilitário ☐ Material Rodante ☐ Documental ☐ Artes Visuais ☐ Outro		Existe Interesse local na utilização do bem? ☒ Sim ☐ Não		Data da linha			
Sede Guarda Civil Municipal		Nome do órgão/ instituição que tem interesse:		Contato Local (nome/telefone):			
Observações:							
Possui Vigilância? ☒ Sim ☐ Não		Dados Tipológicos:		Dados Cronológicos:			
<p>A Estação São Roque é uma variação de maior porte dos exemplares menores.</p> <p>O prédio é dividido em duas partes, o corpo principal abriga o maior número de funções, o acesso a plataforma o divide - na porção direita o espaço destinado a bagagem, enquanto o lado oposto abrigava as demais funcionalidades: bilheteria, escritórios, salas de senhoras, depósito, cozinha e bar.</p> <p>A entrada é marcada por platibanda avantajada, ornada com forma geométricas e o logo da Estrada de Ferro Sorocabana, a ornamentação estabelece relações com os exemplares de pequeno porte.</p> <p>A característica marcante no edifício é a cobertura da plataforma de embarque e fachada frontal que circundam o edifício, ressaltando sua platibanda.</p> <p>A Segunda parte do edifício é composta pelos banheiros que se ligam a parte principal através da cobertura.</p>		<ul style="list-style-type: none"> 1875 - A primeira estação foi construída para a inauguração da linha, entre São Paulo e Sorocaba. 1930 - O primeiro prédio é demolido para dar lugar ao edifício existente. 1978 - O Relatório técnico para as obras de recuperação da estação São Roque emite o parecer: "O edifício se encontra, no todo e nas suas partes, num estado relativamente razoável de conservação para uma obra da sua época". 1999 - Com o cancelamento dos trens de passageiros, o prédio é entregue ao município que o transforma em sede da Guarda Civil. 2013 - O edifício encontra-se em bom estado de conservação porém, reformas foram feitas e partes dos materiais originais se perderam.		<p>São Paulo</p> <p>km54 - Parada Cinzano</p> <p>km56 - Gabriel Piza</p> <p>km59 - Parada Amaral</p> <p>km64 - São Roque</p> <p>km66 - Parada do Britador</p> <p>km70 - Mairinque *</p> <p>km74 - Pantojo</p> <p>Presidente Epitácio</p> <p>* Início dos Ramais de Mairinque - Santos e Mairinque Pádua Sales</p> <p>A distância se refere ao ponto inicial a Estação Júlio Prestes na capital.</p>
		<p>População São Roque</p> <p>Fonte: Seade</p>		<p>Detalhe Estrutura cobertura</p>			
Nome: João Márcio Dias de Souza		DATA: 10/04/2012		Folha: 01

Pesquisa: TIPOLOGIAS ARQUITETÔNICAS NAS ESTAÇÕES DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA			Identificação do Bem: Estação São Roque		Recorte Temático: Estações Eclética	
	localização do bem: Município de São Roque	Ramal: Linha Tronco	Coordenada: 22°35'42"S 48°47'54"W	Km linha/Ramal: Km 64	Nº de Tombo RFFSA: *****	Levantamento nº: 003	

Registro Gráfico:

PLANTA DO CORPO PRINCIPAL

Fonte: Relatório Planart - Relatório técnico para as obras de recuperação da estação Presidente Prudente

Nome: João Márcio Dias de Souza	DATA: 10/04/2012	Folha: 01
---------------------------------	------------------	-----------

Pesquisa: TIPOLOGIAS ARQUITETÔNICAS NAS ESTAÇÕES DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA			Identificação do Bem: Estação Sorocaba		Recorte Temático: Estações Eclética	
	Localização do bem: Município de Sorocaba	Ramal: Linha Tronco	Coordenada: 23°29'47"S 47°27'16"W	Km linha/Ramal: Km 105	Nº de Tombo RFFSA: 003	Levantamento nº: 003	
Situação e Ambiente: A Estação Sorocaba localiza-se onde em 1875 aconteceu a chegada da viagem inaugural, partindo de São Paulo. O edifício marca a divisão entre área central e as vilas operárias que surgiram ao longo do século XX. A estação é parte de um complexo ferroviário que abrigava oficinas, depósitos, galpões que sediaram o empório, farmácia e escola - anexo a área está o clube de funcionários. O prédio encontra-se fechado e em processo de deterioração, existe a proposta de ocupar parte do parque ferroviário com o MACS (Museu de Arte Contemporânea de Sorocaba).							
Tipo de bem de acordo com o uso original	☒ Estação ☐ Administrativo	☐ Armazenamento ☐ Residencial	☐ Manutenção ☐ Superestrutura	☐ Outro (especificar)			
Ano da Construção: 1930	Uso Original: Estação Ferroviária			Uso Atual: Posto Sebra / Banco do Povo			
Linha/Ramal em Operação?	☒ Ativa	☐ Desativada	☐ Erradicada	☐ O imóvel faz parte de conjunto ferroviário?	☐ Sim	☒ Bem Isolado	
Usuário/Posse/ Concessão Atual: Prefeitura Municipal de Sorocaba							
Descrição e Pertencentes:							
Estado de preservação ☒ Satisfatório ☐ Médio ☐ Ruim		Estrutura Portante ☒ A ☐ B ☐ C	Elementos Secundários ☒ A ☐ B ☐ C	Cobertura ☒ A ☐ B ☐ C	Interior ☒ A ☐ B ☐ C	Condição Higiênica ☒ A ☐ B ☐ C	Entorno ☒ A ☐ B ☐ C
Caracterização do Bem (Estrutura/Materiais)							
Cobertura ☒ Cerâmico (A) ☐ Concreto Armado ☐ Madeira ☐ Metálico(A) ☐ Vidro ☐ Outro:	Paredes ☒ Alvenaria Portante ☐ Concreto Armado ☐ Madeira ☐ Metálico(A) ☐ Pedra/Rocha ☐ Outro:	Esquadrias, vedação, janelas e portas ☒ Alvenaria Portante ☐ Concreto Armado ☐ Madeira ☐ Metálico(A) ☐ Vidro ☐ Outro:	Piso ☒ Cerâmico (A) ☐ Concreto ☐ Pedra Rocha ☐ Metálico(A) ☐ Madeira ☐ Outro: Ladrilho Hidráulico	Componente Estrutural ☒ Alvenaria Portante ☐ Concreto Armado ☐ Madeira ☐ Metálico(A) ☐ Pedra/rocha ☐ Outro:	Fundação ☒ Alvenaria Portante ☐ Concreto Armado ☐ Madeira ☐ Metálico(A) ☐ Pedra/rocha ☐ Outro:		
Possui bens móveis, integrados ou documentais? ☐ Sim ☒ Não		Bitola: 1,0m		Data da linha: 1875			
Que tipo? ☐ Objeto Utilitário ☐ Material Rodante ☐ Documental ☐ Artes Visuais ☐ Outro		Existe Interesse local na utilização do bem? ☒ Sim ☐ Não Que tipo de uso? MACS - Museu de Arte Contemporânea de Sorocaba Nome do órgão/ instituição que tem interesse: Contato Local (nome/telefone): Observações:		<p>São Paulo</p> <p>km90 — Inhaíba</p> <p>km94 — Brigadeiro Tobias</p> <p>km98 — Posto Quilômetro 98</p> <p>km105 — Sorocaba</p> <p>km108 — Humberto de Campos (P)</p> <p>km113 — George Oeterer</p> <p>km121 — Varnhagen</p> <p>Presidente Epitácio</p> <p>P - Parada A distância se refere ao ponto inicial a Estação Júlio Prestes na capital.</p>			
Possui Vigilância? ☐ Sim ☒ Não		Dados Tipológicos: <p>A Estação Sorocabana foi uma das principais estações da linha, é impossível dissociá-la de seu parque ferroviário com oficinas, armazéns, escola e o clube de funcionários em área anexa ao parque. O prédio é composto de corpo único com fachada tripartida com dois pavimentos. A parte central do edifício marca o acesso ao saguão que leva a plataforma de embarque. A entrada possui cobertura com estrutura metálica trabalhada e telhas de vidro, acima o grande vitral que ilumina o saguão. Tudo coroado com uma platibanda ornamentada com volutas e um medalhão em rolo trazendo o dístico da EFS. A fachada é marcada por colunas com capitel jônico ornados com guirlandas. Outros elementos decorativos são conchas e medalhões ovalados ornados com guirlandas. A plataforma possui cobertura metálica que também engloba a linha, fato raro nas estações da Sorocabana.</p>		Dados Cronológicos: <ul style="list-style-type: none"> 1875 - A estação Sorocaba foi construída para ser a principal estação da companhia - a edificação nos primeiros dez anos também abrigava a parte administrativa da empresa. Com a transição do comando da firma o prédio passou a ser uma estação de referência apenas. 1930 - O prédio original é substituído pelo prédio existente. Ao longo dos anos o edifício sofre diversas modificações, inclusive com o aumento de suas alas. 1999 - A supressão do transporte de passageiros deixa a estação abandonada até a visita da pesquisa (nov. 2013). 			
Nome: João Márcio Dias de Souza		DATA: 10/04/2012		Folha: 01

Detalhe fachada E. Sorocaba

Pesquisa: TIPOLOGIAS ARQUITETÔNICAS NAS ESTAÇÕES DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA			Identificação do Bem: Estação Sorocaba		Recorte Temático: Estações Eclética	
	localização do bem: Município de Sorocaba	Ramal: Linha Tronco	Coordenada: 23°29'47"S 47°27'16"W	Km linha/Ramal: Km 105	Nº de Tombo RFFSA: *****	Levantamento nº: 003	

Registro Gráfico:

Planta Térreo

Planta Pavimento Superior

Fonte: Relatório Planart - Relatório técnico para as obras de recuperação da estação Sorocaba

ANEXO 2

(N.º 15) **ESTRADA DE FERRO SOROCABANA**

Urgente. **TELEGRAMMA DESPACHADO**

Prefixo <i>A P</i>	N.º <i>105</i>	Numero de palavras a transmittir <i>45</i>
Codigo <i>L</i>		Numero de palavras sujeito a tara <i>41</i>
Expedido ás <i>11 e 25</i>		Tara <i>\$ 720</i>
Por <i>A.º Tupa</i>		Aviso de entrega <i>\$</i>
Em <i>31</i> de <i>1º</i>	de <i>1890</i>	Repetição <i>\$</i>
Via		Resposta paga <i>\$</i>
		Total <i>Rs. \$</i>

Estação de *Satuby, 31* de *Janeiro* de *1890*

Do *Juiz de Direito de Satuby.*

A *Subdelegado do Rio Bonito (Pyramboia)*

Informe-me, immediatamente, com minuciosidade e por tele-gramma, sobre a causa da pri-são e encarceramento na pessoa do Acadêmico Manoel de Andra-de, e se este ainda se conserva preso.

41
4
45

3600 15
010 720

Satuby, 31 de Janeiro de 1890

Assignatura e Resi-
dencia do Remettente

Antônio Carlos de S. Almeida Silva
Juiz de Direito

Figura 81 - Telegrama despachado fonte: Arquivo do Estado

Figura 82 - Passe Livre da Polícia Fonte: Arquivo do Estado

Figura 83 - Brinquedo produzido nas oficinas da Sorocabana fonte: Acervo Maria Aparecida Almeida Dias de Souza

ESTRADA DE FERRO SOROCABANA

HORARIO DOS TRENS

PARA CIMA										PARA BAIXO												
ESTAÇÕES	PASSAGEIROS		MIXTO		MERCADORIAS						ESTAÇÕES	PASSAGEIROS		MIXTO		MERCADORIAS						
	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	27.º 1		27.º 2		27.º 3			Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	27.º 1		27.º 2		27.º 3		
					Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.						Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	
São Paulo			M								Tietê											
Barueri	8 52	8 55	8 0		8 0	8 5					Cerquillo			9 18	9 24							
São João	9 38				9 5						Boituva			10 0	10 5							
São João		9 43					M			10 10	Boacatava			10 45	10 50							
São Roque	10 19	10 24					10 50	10 55	11 5	11 10	Ypanema			11 30	11 35							
Piragibá	11 10	11 12					11 55	12 0	12 10	12 15	Villeta			11 45	11 46							
Sorocaba	12 0						12 55		1 10		Sorocaba			12 30								
Sorocaba				T							Sorocaba		1 15					N		M	5 45	
Villeta		2 14	2 15								Piragibá	2 3	2 5				7 15	7 20	7 0	7 5		
Ypanema		2 25	2 30								São Roque	2 51	2 56				8 20	8 25	8 5	8 10		
Boacatava		3 10	3 15								São João	3 32					9 20		9 5			
Boituva		3 55	4 0								São João		3 37					10 5				
Cerquillo		4 36	4 42								Barueri	4 20	4 23				11 5	11 10				
Tietê		5 0									São Paulo	5 15					12 25					
Prolongamento de Botucatu:											Prolongamento de Botucatu:											
Laranjal				M							Tietê				4 0							
Cerquillo		9 15	9 30								Cerquillo		4 20	4 45								
Tietê		9 50									Laranjal		5 45									

O trem de Mercadorias N.º 3 correrá somente quando avisado.

Nas Segundas, Quintas e Sábados o trem de Mercadorias N.º 2 de Sorocaba terá um carro mixto para passageiros, seguindo o mesmo carro de São João à São Paulo pelo N.º 1.

Sorocaba, 25 de Junho de 1886.

G. OETTERER,
Inspector Geral.

Tip. & Imp. de J. Sobrinho & C. - São Paulo - 1906

Figura 84 - Horário de trens Acervo Sorocabana

BIBLIOGRAFIA:

- ARGAN, Giulio C. *Projeto e Destino*. São Paulo. Ed. Ática. 2000.
- BADDINI, Cássia M. *Sorocaba no Império – Comércio de animais e desenvolvimento urbano*. Ed. Annablume. 2002.
- BEM, Sueli Ferreira de, *Contribuição para Estudos das Estações Ferroviárias Paulistas*. 1998. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo/USP, São Paulo.
- BENEVOLO, Leonardo. *História da Arquitetura Moderna*. São Paulo, Perspectiva, 2001.
- BRASIL. Congresso. Camara de Deputados. *Plano nacional de viação e conselho nacional de transporte: projeto n. 326 –A a 327 de 1949*. Rio de Janeiro. Imprensa Nacional, 1952.
- CELLI, Andressa. *Evolução Urbana de Sorocaba*. Dissertação (Mestrado - História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) - FAUUSP.
- CHING, Francis D. K. *Dicionário Visual de Arquitetura Brasileira*. São Paulo. Martins Fontes, 2000.
- CONSELHO NACIONAL DE ESTATÍSTICAS (BRAZIL). *Ferrovias do Brasil*. Rio de Janeiro. IBGE, Conselho Nacional de Estatísticas, 1956.
- CHOAY, Françoise. *A alegoria do Patrimônio*. São Paulo. Editora Unesp, 2006.
- DALTOZO, José Carlos. *Nos trilhos da história*. Presidente Prudente. Impress Gráfica e Editora, 2007.
- UCHER, Robert. *Características dos Estilos*. São Paulo. Martins Fontes, 2001.

DVORAK, MAX. *Catecismo da Preservação de Monumentos*. Cotia – SP. Atêlie Editorial, 2008.

Fantin, Elisângela P. – *Memória em Retalhos: Bruno Giovannetti entre o profissional e o intelectual (1917 – 1955)*. Dissertação(Mestrado) – Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Letras de Assis.

FICHER, Sylvia. *Os arquitetos da Poli: Ensino e profissão em São Paulo*. São Paulo. EDUSP, 2005.

FRANCISCO, Rita de Cássia. *As oficinas da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro: arquitetura de um complexo produtivo*. 2007. Dissertação (Mestrado - História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) - FAUUSP.

FRIOLI, Adolfo. *Sorocaba Registros Históricos e Iconográficos*. São Paulo, Laseprint, 2003.

GASPAR, Antônio F. *Histórico do início , fundação, construção e inauguração da Estrada de Ferro Sorocabana (1870-1875)*. São Paulo. Estabelecimento Graphico Eugenio Cupolo, 1930.

_____. *Pequeno Histórico da Mayrink-Santos*. São Paulo: Ed. Cupolo. 1962

GREGOTTI, Vittorio. *Território da Arquitetura*. São Paulo. Editora Perspectiva, 2001.

JUNIOR, Antônio Soukef. *Reabilitação do conjunto ferroviário de Mayrink*. 1999. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo/USP, São Paulo.

_____. *Sorocabana – Uma Saga Ferroviária*. São Paulo. Dialetto, 2001.

Junior , Celso Jaloto A. *Santo Anastácio – História de uma Cidade* .Porto Alegre: Evangraf. 1995.

KOCK, Wilfried. *Dicionário dos Estilos Arquitetônicos*. São Paulo. Martins Fontes, 2001.

KÜHL, Beatriz Mugayar. *Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação*. São Paulo. Ateliê Editorial. 1998.

_____. *Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: Problemas Teóricos de Restauro*. Cotia. Ateliê Editorial, 2008.

LAMOUNIER, Maria Lúcia. *Ferrovias e mercado de trabalho no Brasil do Século XIX*. São Paulo. EDUSP. 2012.

MENESES, Ulpiano B. *A história cativa da memória?* In: *Revista do Instituto de Estudos Brasileiros*. 1992. V.34

MORAIS, Daisy. *Arqueologia da Arquitetura – Estação Ferroviária de Piraju*. Erechim-RS. Editora Habilis, 2007.

MOREIRA, Danielle Couto. *Arquitetura ferroviária e industrial: o caso das cidades de São João Del-Rei e Juiz de Fora[1875-1930]*. 2007. Dissertação (Mestrado – Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo) – Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo.

Neto, Adalberto Coutinho – *Sorocaba Operária*. Sorocaba: LINC. 2005

OLIVEIRA, Mário Mendonça. *A documentação como ferramenta de Preservação da Memória – Cadastro, Fotografia, Fotogrametria e Arqueologia*. Brasília, DF. IPHAN/Programa Monumenta, 2008.

REIS FILHO, Nestor G. – *Quadro da Arquitetura no Brasil*. São Paulo. Editora Perspectiva, 2002.

_____. (Coord.) - *Relatório Técnico para as obras de recuperação da Estação de Assis* São Paulo. Planart, 1978.

_____ (Coord.) - *Relatório Técnico para as obras de recuperação da Estação de Bernardino de Campos*. São Paulo. Planart, 1978.

_____ (Coord.) - *Relatório Técnico para as obras de recuperação da Estação de Cerqueira César*. São Paulo. Planart, 1978.

_____ (Coord.) - *Relatório Técnico para as obras de recuperação da Estação de Mairinque*. São Paulo. Planart, 1979.

_____ (Coord.) - *Relatório Técnico para as obras de recuperação da Estação de Rubião Júnior*. São Paulo. Planart, 1978.

_____ (Coord.) - *Relatório Técnico para as obras de recuperação da Estação de São Roque*. São Paulo. Planart, 1978.

_____ (Coord.) - *Relatório Técnico para as obras de recuperação da Estação de Sorocaba*. São Paulo. Planart, 1979.

_____ (Coord.) - *Relatório Técnico para as obras de recuperação da Estação de Presidente Prudente*. São Paulo. Planart, 1978.

_____ (Coord.) - *Relatório Técnico para as obras de recuperação da Estação de Xavantes*. São Paulo. Planart, 1978.

ROSSI, Paolo. *O passado, a memória e o esquecimento – seis ensaios da história das ideias*. São Paulo. Editora UNESP, 2010.

RUSKIN, John. *A Lâmpada da Memória*. Cotia – SP. Atêlie Editorial, 2008.

SANTOS, Myrian S. *Memória Coletiva e Teoria Social*. São Paulo. Editora Annablume. 2012.

SEGAWA, Hugo. *Arquitetura no Brasil – 1900-1990*. São Paulo. EDUSP, 2002.

SILVA, Ana Lúcia A. *A arquitetura da Companhia Paulista de Estrada de Ferro: Tipologia de remanescentes do seu tronco oeste*. 2014. Dissertação (Mestrado –

Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo.

SUMMERSON, John. *A linguagem clássica da Arquitetura*. São Paulo. Martins Fontes, 2002.

PINTO, Adolpho A. *História da Viação Pública de São Paulo*. São Paulo, Typographia e Papelaria Vanorden, 1903.

PEVSNER, Nikolaus. *A history of building types*. Princeton. London Thames and Hudson, 1997.

WEY NETTO, Otto. *Memórias do Esporte Sorocabano*. Publicação do Autor. Sorocaba, 2007.

Websites:

Biblioteca Nacional Digital Brasil. Disponível em: www.memoria.bn.br. Acessado em: 17/10/2014.

Clube Atlético Sorocabana Mairinque. Disponível em: <<http://www.casm.com.br/>> Acessado em: 26/11/2013

Estações Ferroviárias do Brasil. Disponível em: www.estacoesferroviarias.com.br. Acessado em: 14/12/2014.

Jornal Estado de São Paulo. Disponível em: <<http://www.estadao.com.br/noticias/impreso,estado-retoma-posse-do-predio-do-hospital-sorocabana-na-lapa-,781290,0.htm>> . Acessado em: 20/11/2013.

Memória Estatística do Brasil. www.memoria.org.br. Acessado em 10/05/2013.