UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

Juliana Corrêa Gonçalves

A matéria como suporte do tempo: arqueologia industrial nas antigas Officinas da Companhia Paulista em Jundiaí (SP)

São Paulo
2022

Juliana Corrêa Gonçalves

A matéria como suporte do tempo: arqueologia industrial nas antigas Officinas da Companhia Paulista em Jundiaí (SP)

Versão Corrigida

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

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

Linha de pesquisa: Memórias, Práticas e Representações

Orientadora: Prof.ª Dr.ª Beatriz Mugayar Kühl

EXEMPLAR REVISADO E ALTERADO EM RELAÇÃO À VERSÃO ORIGINAL SOB RESPONSABILIDADE DA AUTORA E ANUÊNCIA DA ORIENTADORA.

A versão original, em formato digital, ficará arquivada na Biblioteca da Faculdade.

São Paulo, 10 de Abril de 2022.

São Paulo

2022

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Catalogação na Publicação
Serviço Técnico de Biblioteca
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo

Gonçalves, Juliana Corrêa
A matéria como suporte do tempo: arqueologia industrial nas antigas Officinas da Companhia Paulista em Jundiaí (SP) / Juliana Corrêa Gonçalves; orientadora Beatriz Mugayar Kühl. - São Paulo, 2022.
494 p..

Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Área de concentração: História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo.

1. Oficinas Ferroviárias. 2. Arqueologia Industrial. 3. Inventário. I. Kühl, Beatriz Mugayar, orient. II. Título.

Elaborada eletronicamente através do formulário disponível em: <http://www.fau.usp.br/fichacatalografica/>

Universidade de São Paulo

ATA DE DEFESA

Ata de defesa de Dissertação do(a) Senhor(a) Juliana Corrêa Gonçalves no Programa: Arquitetura e Urbanismo, do(a Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo.

Aos 21 dias do mês de março de 2022, no(a) realizou-se a Defesa da Dissertação do(a) Senhor(a) Juliana Corrêa Gonçalves, apresentada para a obtenção do título de Mestra intitulada:

"A matéria como suporte do tempo: arqueologia industrial nas antigas Officinas da Companhia Paulista em Jundiaí (SP)"

Após declarada aberta a sessão, o(a) Sr(a) Presidente passa a palavra ao candidato para exposição e a seguir aos examinadores para as devidas arguições que se desenvolvem nos termos regimentais. Em seguida, a Comissão Julgadora proclama o resultado:

Nome dos Participantes da Banca	Função	Sigla da CPG	Resultado
Beatriz Mugayar Kuhl	Presidente	FAU - USP	Aprovada
Eduardo Romero de Oliveira	Titular	UNESP - Externo	Aprovada
Antonio Soukef Júnior	Titular	UNIVAG - Externo	Aprovada

Resultado Final: Aprovada

Parecer da Comissão Julgadora *

A banca ressalta a qualidade do trabalho, em que a candidata abordou questões complexas relacionadas à preservação das oficinas ferroviárias de Jundiaí com grande consistência. A banca recomenda a divulgação dos dados de pesquisa acumulados ao longo do mestrado, assim como a sua publicização por meio de artigos, participação em eventos científicos e na formatação da dissertação para eventual publicação.

Eu,_____, lavrei a presente ata, que assino juntamente com os(as) Senhores(as). São Paulo, aos 21 dias do mês de março de 2022.

p./
Eduardo Romero de Oliveira

p./
Antonio Soukef Júnior

Beatriz Mugayar Kuhl
Presidente da Comissão Julgadora

* Obs: Se o candidato for reprovado por algum dos membros, o preenchimento do parecer é obrigatório.

A defesa foi homologada pela Comissão de Pós-Graduação em_____e, portanto, o(a) aluno(a) _____jus ao título de Mestra em Ciências obtido no Programa Arquitetura e Urbanismo - Área de concentração: História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo.

Presidente da Comissão de Pós-Graduação

Aos meus antepassados e descendentes,
minhas reverências em honra e gratidão.

AGRADECIMENTOS

Ainda ingressante na pós-graduação, em uma das primeiras consultas à tese de Geribello (2016) – que não somente constituiu base para este trabalho, como também inspirou sua temática –, recordo-me de como seus agradecimentos reverberaram em mim: ao conceituar, na visão do senso comum, o trabalho científico como "atividade essencialmente individual e solitária" (GERIBELLO, 2016), a autora certamente não imaginou como tais palavras descreveriam as pesquisas realizadas durante o isolamento social provocado pela pandemia de SARS-CoV-2. Entretanto, embora pertencente a este contexto, o presente trabalho reitera o posicionamento da autora de que os momentos de solidão são apenas uma pequena parcela de uma grande trajetória de partilhas. Agradeço imensamente a todos aqueles que escolheram compartilhá-la comigo durante este período:

À Prof.ª Dr.ª Beatriz Mugayar Kühl, minha orientadora, sem a qual este trabalho certamente não teria se realizado da mesma maneira. Sou profundamente grata pela sabedoria partilhada, pelo direcionamento constante, pelo acolhimento e pelas sugestões, que, sempre muito apropriadas, engrandeceram esta pesquisa e a minha visão enquanto pesquisadora. Sou igualmente grata pelo contínuo exemplo de paciência, educação e humildade, tanto em sala de aula como fora dela, modelo que levo para a minha formação docente.

Aos educadores que, direta ou indiretamente, contribuíram para esta dissertação, especialmente à Prof.ª Dr.ª Maria Lúcia Bressan Pinheiro, ao Prof. Dr. Eduardo Romero de Oliveira e ao Prof. Dr. Antonio Soukef Jr. pelas valiosas contribuições nas bancas de qualificação e defesa e, não menos importante, ao Prof. Dr. Mário Henrique Simão D'Agostino pelas animadas conversas em disciplinas cursadas e pelas indicações de leituras inspiradoras. Foi uma honra ter conhecido sua paixão por dividir conhecimento, querido professor.

Às equipes das Unidades de Gestão de Cultura (UGC), de Mobilidade e Transporte (UGMT) e de Assistência e Desenvolvimento Social (UGADS) de Jundiaí, que gentilmente permitiram minha entrada no complexo e designaram funcionários prestativos para o acompanhamento das visitas técnicas, como os Srs. Coutinho e Piccolo, aos quais também sou grata. Agradeço principalmente ao diretor do Departamento de Patrimônio Histórico de Jundiaí, Elizeu Marcos Franco, e ao diretor do Departamento de Gestão do Complexo FEPASA, William Roberto Soares

Paixão, pelo companheirismo e pela prontidão em atender a mim e às demandas da pesquisa mesmo em regime de trabalho remoto.

A todos os amigos e pesquisadores que não somente forneceram apoio pessoal durante os momentos de isolamento como também facilitaram imensamente o acesso a acervos documentais, cartográficos e iconográficos em tempos de portas fechadas. Agradeço especialmente à Tatiana Elizabeth Domingos, à Ana Carina Urbano Torrejais, a Jorge Luiz Vernaglia, à Carolina Lima e à dona Regina Kalman. Gratidão por tantas informações repartidas e por acreditarem no valor do nosso patrimônio ferroviário.

Aos meus queridos alunos, atuais colegas de profissão e amigos pessoais, com os quais pude aprender tanto e dividir consideráveis vivências enriquecedoras nestes dois últimos anos. Sou grata por me terem dado a oportunidade de acompanhá-los e de exercer minha vocação com alegria.

Aos meus pais e padrinho pelo apoio, pela paciência nos momentos de ausência e por não medirem esforços para o meu crescimento profissional. Minha mais profunda gratidão a Athena, Amora e, sobretudo, ao meu companheiro, Gabriel, por me ensinarem diariamente que a luz do amor incondicional dissipa até a mais densa das trevas e por me incentivarem a sempre manifestar a minha melhor versão.

Por fim, não posso deixar de agradecer de todo o coração por esta experiência curiosa, instigante e extremamente divertida chamada vida.

“Conhece-te a ti mesmo e conhecerás todo o universo e os deuses, porque se o que procuras não achares primeiro dentro de ti mesmo, não acharás em lugar algum.”

Sócrates, séc. V a.C.

RESUMO

Este trabalho aborda as antigas Officinas da Companhia Paulista de Jundiaí, erigidas em escala monumental na cidade em 1895 e tombadas pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) em 2002, representando o berço da industrialização jundiaiense, sua identidade ferroviária e a memória operária local. A pesquisa tem como objetivo analisar a arquitetura das antigas Officinas, em especial a sua configuração, com seus sistemas construtivos e materiais. O conjunto será estudado a partir da sobreposição de plantas históricas digitalizadas, fotografias, bibliografia e leitura atualizada dos remanescentes físicos, a fim de registrá-los de modo sistematizado, buscando documentar o estado atual do complexo e o que permaneceu em estado de arruinamento desde a sua aquisição pela Prefeitura de Jundiaí, em 2001. Essas análises permitirão investigar as mudanças ocorridas no local e realizar uma leitura da sua configuração arquitetônica atual. A base para este estudo está na compreensão da materialidade enquanto documento, que parte de procedimentos metodológicos da arqueologia industrial, da história da arquitetura e da conservação e restauração de bens culturais. Esta análise estará centrada no núcleo principal do complexo, compreendido como uma fonte viva e ponto de origem da segunda fase de expansão de Jundiaí, iniciada em 1865. Assim, além de se propor a estudar o conjunto para fins de registro e oferecer elementos para prevenir sua perda e discutir diretrizes, o presente trabalho busca promover o reconhecimento de um tema ainda pouco explorado em profundidade no Brasil – a materialidade arquitetônica das oficinas ferroviárias.

Palavras-chave: oficinas ferroviárias. Arqueologia industrial. Inventário.

ABSTRACT

This work approaches the former Paulista Company Workshops of Jundiaí, a large scale complex builtin the city in 1895 and listed by the federal preservation office, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), in 2002, representing the beginning of Jundiaí's industrialization, its railway identity and the local workers' memory. The research aims to analyze the architecture of the former workshops, especially its configuration, construction and material systems. The architectural ensemble will be studied through the articulation of several sources such as scanned historical plans, photographs, bibliography and updated reading of the physical remnants, in order to record them in a systematic way, seeking to document the current state of the complex and what has remained in a state of ruin since its acquisition by the Municipality of Jundiaí in 2001. These studies will allow the investigation of the changes that occurred in the complex and the analysis of the current architectural configuration. The basis for this study is the understanding of materiality as a document, based on methodological procedures of industrial archeology, history of architecture and cultural heritage's conservation and restoration. This analysis will be centered on the main nucleus of the complex, understood as a living source and point of origin of Jundiaí's second expansion phase, which started in 1865. Thus, in addition to study the complex aiming at its register and offering guidelines and inputs to prevent losses, this discussion seeks to promote the recognition of a theme that is still little explored in depth in Brazil - the materiality of the architecture of railway workshops.

Keywords: railway workshops. Industrial archeology. Inventory.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Viadutos da Grota Funda, parte do sistema de planos inclinados de transposição da Serra do Mar. 47
Figura 2: Cálculo europeu para contratação de operários. 51
Figura 3: Estação ferroviária da São Paulo Railway em Jundiaí. 63
Figura 4: Instalações da Companhia Paulista em Campinas. Observar, abaixo e à esquerda da fotografia, a área ocupada pela "antiga esplanada, officinas e deposito de machinas". 66
Figura 5: Setorização do volume original das Officinas de acordo com Pinto (1903). 68
Figura 6: Contraste de escalas entre o conjunto das Officinas e a ocupação da colina histórica. 69
Figura 7: Greve de 1961. 77
Figura 8: Situação das antigas Officinas de Jundiaí em 2001. 79
Figura 9: Museu da Companhia Paulista. 80
Figura 10: À esquerda, antiga Bolsa de Carvão de Londres, construída em 1849. À direita, antigo pórtico de entrada da Estação Euston, construído em 1837. Ambos foram demolidos em 1962. 84
Figura 11: À esquerda, remanescentes da Real Fábrica de Ferro de São João de Ipanema, em Iperó (SP). À direita, estação ferroviária de Bananal (SP). 86
Figura 12: Esquema de funcionamento da arqueologia industrial adaptado a partir de modelo de Soler (1992). 99
Figura 13: Placa comemorativa instalada em 1896 nas dependências do complexo informando o nome de Gustavo Adolpho da Silveira como autor do projeto e responsável pela sua execução. 114
Figura 14: Tijolos originais com 0,26 metros de comprimento, 0,075 metros de altura e 0,13 metros de largura. A média de espessura da argamassa gira em torno de um centímetro. 119
Figura 15: Sistema inglês. Apontado pela seta vermelha está o tijolo cortado usado para que as juntas de argamassa não coincidam. 122
Figura 16: Aparelhagem inglesa aplicada às Officinas. Observar as linhas verticais de tijolos cortados, apontadas pelas setas. 123
Figura 17: Tipos de vincagens. 124

Figura 18: Vincagem dos tijolos das Officinas fotografada a partir do pavimento superior. 124
Figura 19: À esquerda, detalhe das bases das Officinas em pedra. À direita, bases da Escola Ferroviária, construção posterior em relação ao conjunto original de 1890. 126
Figura 20: À esquerda, trecho da base de pedra sem alterações. À direita, trecho com vazios, reposição de pedras por exemplares menores e camadas mais fartas e grosseiras de argamassa. 127
Figura 21: Fachada voltada à linha férrea. Observar as aberturas, sacadas e terraços. 129
Figura 22: À esquerda, exemplar da Arnaud Etienne et Cíe. e, à direita, exemplar da Guichard et Pierre Frères, ambas provenientes do bairro francês de Saint-Henri, Marselha. 132
Figura 23: Telhas francesas da Arnaud Etienne et Cíe. e da Guichard et Pierre Frères empilhadas em área coberta da seção sul. 132
Figura 24: Planta original de 1890. 133
Figura 25: Presença de óculo remanescente. 135
Figura 26: Fachada voltada à linha férrea das Officinas da Companhia Paulista em Jundiaí. Notar o volume central original de dois pavimentos. 137
Figura 27: Arco pleno coroado e, acima, friso com quatro fiadas de tijolos. 140
Figura 28: Arremate do *shed*, visto a partir da fachada e do topo da cobertura. . 140
Figura 29: Exemplo de inclinação adotada nos peitoris do pavimento superior do complexo. 141
Figura 30: Planta de 1890, projeto original da Phoenix Bridge & Co. 142
Figura 31: Escadaria do projeto original que dava acesso à Inspetoria. 143
Figura 32: Chaminés da seção sul. 147
Figura 33: Chaminé remanescente na seção sul. Vistas interna e externa. 148
Figura 34: Máquina a vapor e, ao fundo, escada de acesso à Subestação. 149
Figura 35: Em vermelho, caminho percorrido pelas tubulações a partir da Máquina a Vapor. 150
Figura 36: Área de Reparo de Locomotivas a Vapor, seção sul, 1902. Notar o Vão de Carretão que atravessa o galpão e as valas de manutenção perpendiculares a ele. 151

Figura 37: Vistas externa e interna dos poços de manutenção não registrados. .. 152
Figura 38: Garagem e depósito de material rodante em 1918 e atualmente. 153
Figura 39: Pisos diversos mapeados por Sousa (2003). 153
Figura 40: Produção de postes de concreto para viabilizar a eletrificação da linha. 155
Figura 41: Planta de 1932. 157
Figura 42: Ao fundo, novos galpões da seção norte vistos a partir da linha férrea. 158
Figura 43: Pontes rolantes de 60 e de oito toneladas, respectivamente. 158
Figura 44: Fachada dos novos galpões voltada à ferrovia..... 160
Figura 45: Valas de manutenção da seção norte. Nota-se, na imagem à esquerda, uma pequena escada para acesso dos funcionários..... 160
Figura 46: Torneiros na seção sul..... 161
Figura 47: À esquerda, vista parcial da plataforma. Notar a situação da cobertura. À direita, vista interna de uma das portas em madeira e respectiva rampa de acesso. 161
Figura 48: Perfil metálico da cobertura que atravessa as referidas portas. 162
Figura 49: Aspecto de uma das cubas e tubulação interna remanescente. 163
Figura 50: Configuração das antigas Officinas após as primeiras ampliações. À esquerda, vemos a fundição se projetando da seção sul. 163
Figura 51: À esquerda, fachada atual da Fundição. À direita, passagem atualmente fechada..... 164
Figura 52: À esquerda, vista do telheiro de zinco e do novo volume anexado à Ferraria. À direita, vista interna do antigo ambiente de Caldeiras e Compressores mostrando o arco vedado..... 164
Figura 53: Fachada atual das Caldeiras e Compressores voltada à linha férrea.. 165
Figura 54: À esquerda, cobertura em lanternim na Fundição. À direita, vista do complexo a partir da fachada voltada à linha férrea; no canto superior esquerdo, vê-se a cobertura em duas águas ao lado dos Torneiros e, no centro, a Subestação da Máquina a Vapor em construção. 166
Figura 55: À esquerda, vista interna da adaptação do *shed*. À direita, imagem aérea da intervenção. 167
Figura 56: A segunda imagem da sequência mostra o antigo Corpo de Bombeiros.168

Figura 57: Outros indícios da implantação do Corpo de Bombeiros não registrados nas fotografias da época: sirene, escada metálica e guarda-corpo no local..... 169
Figura 58: À esquerda, arco de passagem de material rodante na seção sul. À direita, arco de volta inteira em Segurado ([1908a?], p. 143). 169
Figura 59: Presença de pontas triangulares projetadas em relação à fachada vistas, respectivamente, a partir da direita e da esquerda do Corpo de Bombeiros. Na segunda imagem, observa-se a ausência da ponta triangular, mas parte do ornamento remanesce. 170
Figura 60: Novas aberturas da seção sul..... 171
Figura 61: Escritório em estrutura de madeira na seção norte. À direita, detalhe de divisão ripada ao fundo. 173
Figura 62: Um dos escritórios das Officinas da Companhia Paulista. Importante detalhar os escritos das placas dispostas na frente e nos fundos da sala: “O homem vale na proporção do esfôrço que se impõe” (frase encontrada como de possível autoria de Benjamin Franklin ou de Charles Wagner) e “A melhor fama para uma repartição conquista-se, principalmente, com o bom trabalho, ordem e economia”. 174
Figura 63: Porta com vidro decorado encontrada no pavimento superior..... 174
Figura 64: Ao centro da imagem vê-se o antigo arco de passagem. Fotografia tirada a partir da área de Reparos de Locomotivas a Vapor..... 175
Figura 65: Evidências de antigas aberturas correspondentes ao anexo de 1932, vistas a partir da antiga Carpintaria e Modeladores. 175
Figura 66: À esquerda, registro iconográfico mais antigo encontrado da Caixa. À direita, entrada original do edifício; notar a marquise em ferro e vidro, o trabalho metálico das folhas da porta (incluindo o emblema da companhia na parte inferior) e tipografia metálica na parede indicando: “Caixa”. 176
Figura 67: Da esquerda para a direita: galpão térreo com cobertura em *shed*, escada, Contadoria e galpão de Reparo de Locomotivas a Vapor com pé direito ampliado. 177
Figura 68: Linha do antigo *shed*, mapeada por Cano Sanchiz (2014-2015). Observam-se, igualmente, os antigos pontos de apoio do maquinário que motivou a expansão do galpão..... 178
Figura 69: Análise das marcas deixadas pela escada na fachada do novo volume. 178

Figura 70: Fachada da antiga Contadoria. 180
Figura 71: Fachada lateral da antiga Contadoria. 181
Figura 72: Fachada da Caixa voltada à colina histórica. 182
Figura 73: Vistas dos embasamentos. Observar, à esquerda, através do ventilador, gradil de ferro ao fundo e, à direita, detalhe do tijolo na Caixa de Aposentadoria e Pensões. 183
Figura 74: Planta de 1936 – pavimento térreo. 184
Figura 75: Presença de mãos francesas metálicas na seção sul. À esquerda, exemplar no Reparo de Locomotivas a Vapor e, à direita, na fachada da Ferraria. 184
Figura 76: Arco de passagem ferroviária fechado entre 1932 e 1936. Notar a porta à esquerda do arco. 185
Figura 77: Almoxarifado Geral. 185
Figura 78: Escola Ferroviária. 186
Figura 79: Marquise trabalhada em ferro e vidro com o logo da companhia. 186
Figura 80: Fachada da Escola Ferroviária voltada à colina histórica. 187
Figura 81: Comparação entre as aberturas originais, à esquerda, e as baseadas no modelo da Escola Ferroviária, à direita, que acabaram sendo adotadas em boa parte do conjunto a partir deste momento – especialmente na seção norte. Notar, na segunda imagem, a marca do antigo arco existente preenchido com tijolos. . 189
Figura 82: Esquema comparativo entre eixos e acessos de 1932 e de 1936. 190
Figura 83: Entrada do novo eixo estruturante a partir da fachada voltada à colina histórica. Notar marquise em ferro e vidro que segue o mesmo modelo da Caixa e da Escola Ferroviária. 191
Figura 84: Exemplar interno de uma das novas escadas de acesso. 192
Figura 85: Marcas de arcos na antiga parede que dividia a sala da Inspetoria e a Tipografia, hoje parede limítrofe do novo corredor estruturante. 192
Figura 86: Planta de 1936 - pavimento superior. 193
Figura 87: Correspondência entre as áreas registradas em 1929 e em 1936. 194
Figura 88: À esquerda, marca da antiga abertura em arco que foi vedada para a implantação dos Sanitários; à direita, aberturas do mesmo modelo igualmente fechadas para a construção de corredor vizinho ao Auxiliar da Contabilidade. ... 194

Figura 89: Antigos arcos de janelas suprimidos para a construção da sala do Auxiliar da Contabilidade. 195
Figura 90: Antigo Sanitário visto a partir da Contadoria. 195
Figura 91: Salão de Conferências. 196
Figura 92: Sala de Espera e Hall. 196
Figura 93: Antiga janela em arco na lateral do Salão de Conferências. 197
Figura 94: Escadas de manutenção do relógio; à direita, antigo mecanismo de fácil acesso. 198
Figura 95: Vista do sótão. 198
Figura 96: Na coluna à esquerda, elementos em estuque na sala do Chefe da Contabilidade. À direita, mesmos elementos em sala do pavimento térreo. 199
Figura 97: Da esquerda para a direita, de cima para baixo: Contadoria, Inspetoria, Chefe da Contadoria e segunda imagem da Contadoria. 200
Figura 98: Evidência de arco de janela na Contadoria. 201
Figura 99: A linha tracejada acompanha a antiga cobertura em *shed*. A seta branca aponta o prolongamento da pilastra central e as setas vermelhas indicam as marcas dos antigos arcos originais. 203
Figura 100: Coluna na antiga Contadoria. À direita, registro de Sousa (2003) que mostra a área do forro em processo de desmoronamento que estava sendo sustentada pela coluna. 204
Figura 101: Carga atualmente suportada pela viga metálica e pela coluna. À direita e ao fundo, pilar da fachada lateral que inicialmente suportava tal carga. 205
Figura 102: À esquerda, descascamento do revestimento de gesso. À direita, corte na base do pilar coincidindo com alteração no piso. 205
Figura 103: Arcos fechados na Contadoria; à direita, vista da vedação a partir do vão da escada posteriormente implantada. 207
Figura 104: À esquerda, marca de passagem em arco posterior ao Sanitário da Contadoria; à direita, abertura em arco no corredor do Auxiliar da Contabilidade que foi fechada pela Paulista. 207
Figura 105: Mobiliários em madeira embutidos na Inspetoria e na Secretaria. 208
Figura 106: À esquerda, cruzamento entre as linhas vertical e horizontal. À direita, maior enfoque nos números em ferro. 209
Figura 107: Escada de madeira no interior da Escola Ferroviária. 210

Figura 108: Homenagem de 1945 da Companhia Paulista aos funcionários que serviram na FEB. 211
Figura 109: Planta de 1953. 212
Figura 110: Imagem do Depósito de Inflamáveis conectado à Escola Ferroviária. Notar que os galpões de Reparação permanecem como registrados na planta de 1936. 213
Figura 111: Novas fachadas voltadas à colina histórica dos galpões de Reparação de Locomotivas Elétricas. 214
Figura 112: À esquerda, detalhe em concreto da entrada da área de reparos pelo pátio de trilhos. À direita, galpões em sua conformação final. 215
Figura 113: Novas pontes rolantes com 30 toneladas de capacidade. 215
Figura 114: À esquerda, novos galpões em reparos simultâneos de locomotivas elétricas. À direita, vista do mesmo galpão da imagem anterior, porém externa. Vê-se o pátio de trilhos da seção norte e os caminhos externos ao conjunto, bem como uma série de outros edifícios de menor porte nos arredores do volume original. 215
Figura 115: Fachada do novo anexo. 216
Figura 116: Novo volume na seção norte cuja parede se encerra nas aberturas da fachada voltada à linha férrea. 217
Figura 117: Evidência de antigo pilar da Phoenix Bridge & Co. cortado na transformação do galpão em área administrativa com piso elevado. 217
Figura 118: Vista externa do vão com a porta. À direita, vê-se camada de argamassa e tijolos quebrados, sem o acabamento padrão da companhia. 218
Figura 119: À esquerda, vista da entrada da escada com patamar ao fundo; à direita, vista do topo da escada, de onde se veem os gavetos logo após o patamar. 219
Figura 120: Novas aberturas na fachada da Caldeiraria. 220
Figura 121: À esquerda, parede construída entre os Torneiros de Roda e a Caldeiraria; à direita, cobertura construída externamente à Caldeiraria. 220
Figura 122: À esquerda, estrutura metálica da R. & J. Dempster Ltd.. À direita, vala de manutenção estabilizada pela Prefeitura de Jundiaí. 221
Figura 123: Propaganda publicada pela empresa ressaltando as vantagens da estatização. 223

Figura 124: Planta de 1964. 224
Figura 125: À esquerda, remanescente de um dos sanitários do Almoxarifado. À direita, divisórias dos mictórios em granilite na Escola Ferroviária..... 225
Figura 126: Officinas da Companhia Paulista em meados de 1954. A seta vermelha mostra o galpão que seria modificado e a seta verde define o ponto a partir do qual se manteria a configuração dos galpões até o momento. 226
Figura 127: Volume em forma de "U" em torno da Caixa de Aposentadoria e Pensões. A seta vermelha indica o mesmo galpão da imagem anterior, a seta amarela indica os antigos galpões térreos desta seção, ampliados parcialmente na planta de 1936, e a seta roxa mostra o volume que deu origem a tal configuração. 227
Figura 128: Aparelho de alvenaria de pedra contínuo na transição do galpão térreo remanescente, à esquerda, para o volume ampliado, à direita. 228
Figura 129: Embasamento do piso elevado. Notar, à direita, gradil de ferro quebrado. 229
Figura 130: À esquerda, acidente em 1958 que derrubou parte da fachada da seção administrativa. À direita, reparos visíveis realizados pelos construtores com novos tijolos. Notar a área de tijolos mais escura indicada pela seta, que se inicia no ponto exato em que houve o choque com o veículo..... 229
Figura 131: Diferença da coloração entre os tijolos do térreo e do pavimento superior. 230
Figura 132: Tijolos com a mesma coloração da área 3. 231
Figura 133: Área 3. 231
Figura 134: Arquivos que se estendem por duas laterais do Departamento de Patrimônio e Cadastro. Notar as vigas, o mezanino em madeira e a escada metálica fixa de acesso. 233
Figura 135: Novo sanitário do Departamento de Patrimônio e Cadastro. 233
Figura 136: À esquerda, vista da sala acima da Perfuração, com indicação de acesso à CPI; à direita, vista interna da escada fechada, imagem tirada a partir da antiga Perfuração, hoje Sala dos Relógios..... 234
Figura 137: Sanitários da sala localizada acima da Perfuração. 234

Figura 138: À esquerda, antigo escritório em madeira em frente ao Departamento de Patrimônio e Cadastro. À direita, sala elevada em madeira em frente ao Departamento de Materiais. 235
Figura 139: Arquivo do Departamento de Engenharia Civil. À direita, guarda-corpo do mezanino que culmina na porta do mobiliário da primeira fotografia. A entrada ocorre por escada interna ao volume edificado. 236
Figura 140: No arquivo, piso de tacos intercalado a reparos em concreto. À direita, assoalho no restante do Departamento. 236
Figura 141: À esquerda, vista dos Arquivos da Contadoria; ao fundo, Arquivo atualmente fechado. Notar, à direita, a diferença entre os pisos de ambos. 237
Figura 142: Vistas atuais dos Arquivos aberto e fechado, respectivamente. Observar, no ambiente à direita, o piso de madeira que cedeu, enquanto que no vizinho de piso cerâmico houve melhor conservação. O móvel fotografado à direita também pode ser visto parcialmente na imagem acima, de 2001. 237
Figura 143: Da esquerda para a direita: elevador da Contadoria que desemboca no Arquivo e sua respectiva abertura voltada para o lado externo da sala. 238
Figura 144: Mobiliário com mezanino na Contadoria do pavimento superior. 239
Figura 145: Mezanino da Contadoria do pavimento térreo, à esquerda, e mezanino da sala acima do Departamento de Patrimônio e Cadastro, à direita. 239
Figura 146: Mapa das linhas da Companhia Paulista implantado em parede do Escritório do Chefe do Departamento de Materiais. 240
Figura 147: Comparação entre vistas dos mesmos ambientes do Departamento de Materiais em 2001, à esquerda, e atualmente, à direita. Notar as marcas nas paredes referentes ao mobiliário retirado. 241
Figura 148: Retirada de pisos do Escritório do Departamento de Materiais. A seta vermelha indica as bases de alvenaria e a estrutura do assoalho. A seta azul indica a parede revestida que foi parcialmente demolida. 242
Figura 149: À esquerda, observar as novas aberturas da Caixa. 243
Figura 150: Novo acesso na fachada voltada à colina histórica e novas aberturas. Notar os gradis de ferro com lanças. 244
Figura 151: Da esquerda para a direita, de cima para baixo: guichês internos de pagamento; cofre da E. Berta & Cia.; e portas-cofre da Fichet e da Cofres Nascimento. 245

Figura 152: Pisos encontrados no interior da antiga Caixa. 247
Figura 153: Laje da antiga Caixa. 247
Figura 154: À esquerda, mezanino da Caixa. À direita, mezanino acima do sanitário da Contadoria. Em ambos os casos, era necessário dispor de escada móvel para acessá-los. 248
Figura 155: Anexo remanescente na seção de Reparo de Truques e Locomotivas a Diesel. 249
Figura 156: À esquerda, relógio de ponto em 1929, situado à frente de volume em madeira; à direita, mesmo volume atualmente. 249
Figura 157: À esquerda, Conversor de Ciclos e, à direita, Afiação de Ferramentas, cuja verificação interna foi impossibilitada pelo acúmulo atual de materiais que bloqueiam a entrada. 250
Figura 158: Vista das divisórias em granilite e do vestiário completo. 251
Figura 159: À esquerda, missa campal do centenário da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Notar a abertura retangular apontada pela seta em substituição à original. 252
Figura 160: Atual fachada do galpão. 252
Figura 161: Planta de 1978. 254
Figura 162: À esquerda, passagem fechada em 2001, quando a Seção de Programação abrigou a Biblioteca do Museu da Companhia Paulista. À direita, vista atual da passagem aberta. 255
Figura 163: À esquerda, entrada do elevador pelo térreo, ao lado do início da escadaria. À direita, poço do elevador no pavimento superior visto a partir da Sala de Desenho (nº 35 na Fig. 86). 255
Figura 164: Forno da seção sul, à esquerda, e novos Vestiários à direita. 256
Figura 165: À esquerda, antiga Secretaria. À direita, antiga Contadoria. 257
Figura 166: Relação entre espessuras de paredes e cronologia construtiva. 258
Figura 167: Esquemas de Segurado ([1908a?]) para paredes de uma vez, uma vez e meia e duas vezes no sistema inglês. 259
Figura 168: Comparação entre as locomotivas expostas intencionalmente nos anos 1970 e abandonadas nos anos 1990. 262
Figura 169: Acima, máquinas-ferramentas em ordem de citação e, abaixo, da esquerda para a direita, máquina de modelagem, guindaste e balança. 263

Figura 170: Relógio solar com mensagem em latim que pode ser traduzida como “não conto senão as horas tranquilas”. Abaixo, à direita, vê-se a tabela de horas legais, resultado da soma entre a hora solar e os cálculos do quadro. 263
Figura 171: Balança de plataforma com selo da Mogiana. 264
Figura 172: Maquinário com selo da Companhia Paulista. 264
Figura 173: Maquinário com selo das Officinas de Jundiaí. 265
Figura 174: Telhas repostas na seção sul a partir de 1989. 265
Figura 175: Alterações na fachada voltada à linha férrea realizadas entre 1978 e 1992. 266
Figura 176: Alterações na fachada da Fundição entre 1978 e 1992. 266
Figura 177: Alterações em passagens do Armazém de 1978. 267
Figura 178: Alterações em passagens da Ferramentaria de 1978, à esquerda, e em janela em arco da Fundição do mesmo ano, à direita. 267
Figura 179: Usos identificados entre o final da gestão pela FEPASA e a privatização. 268
Figura 180: À esquerda, depósitos iniciais de material carnavalesco na seção norte, em 2001. À direita, mesma situação após duas décadas. 270
Figura 181: Perda de uso das antigas valas de manutenção, acumulando entulho na seção norte e água das chuvas na seção sul. 270
Figura 182: À esquerda, volume construído ao lado do eixo férreo estruturante do complexo, na área antigamente ocupada pelo Almoxarifado Geral. À direita, visão atual do galpão sem a construção. 271
Figura 183: Vistas da construção acima dos antigos Compressores a partir da linha férrea e do interior do complexo. À direita, notar escada metálica. 271
Figura 184: Telhas francesas de Tambaú (SP) usadas na reposição da seção administrativa. 274
Figura 185: Forro precedente do Museu da Companhia Paulista, à esquerda, e atual conformação da cobertura, à direita. 275
Figura 186: Coberturas da fachada voltada à colina histórica. Notar as janelas do Museu fechadas na cor branca. 275
Figura 187: Presença de condutor externo desde, no máximo, 1948. 276
Figura 188: À esquerda, condutor metálico de aparência recente instalado na fachada lateral da Escola Ferroviária. À direita, condutor metálico quebrado na

seção sul; notar a infiltração na área em que o condutor despeja a água das chuvas diretamente sobre os tijolos. 277
Figura 189: À esquerda, contraste no galpão de Reparos de Carros Elétricos entre a vedação das valas com chapas de madeira e o piso de parquetes. A presença de vegetação, registrada por Sousa (2003), visivelmente se ampliou ao longo dos anos. À direita, cerâmica vermelha descrita como ladrilho hidráulico. É igualmente comum encontrar restos da antiga tubulação de esgoto e reparos grosseiros no piso decorrentes da instalação de um novo sistema e de novos equipamentos. 278
Figura 190: Piso de tacos em ambiente localizado imediatamente acima da antiga Seção de Bilhetes de 1978. 279
Figura 191: À esquerda, observar as prateleiras afundadas no piso, que cedeu sob o seu peso. À direita, ação de insetos xilófagos no mesmo ambiente. 280
Figura 192: À esquerda, divisórias removíveis na atual FATEC. À direita, marca deixada pela demolição de parede precedente. 281
Figura 193: À esquerda, parede construída na metade da abertura preexistente. À direita, mesma situação verificada no forro do sanitário feminino. 282
Figura 194: À esquerda, antigos degraus suprimidos. À direita, piso antigamente atendido pelos degraus, hoje dotado de rampa. 282
Figura 195: À esquerda, madeiramento da cobertura e manta. À direita, assoalho original do pavimento superior com desgaste na coloração. 283
Figura 196: À esquerda, exemplar de mobiliário embutido. No centro, forro de madeira de ambiente ampliado pela Paulista entre 1953 e 1964. À direita, degraus de granilite. 283
Figura 197: À esquerda, diferença entre o piso das salas de aula, ao fundo e em cimento polido, e do laboratório, em porcelanato. À direita, porcelanato em piso elevado que separa sala pavimentada em cerâmica vermelha, ao fundo, e em assoalho, na parte inferior da imagem. 284
Figura 198: Planta do estado de conservação de ambos os pavimentos. 285
Figura 199: Imagens das coberturas da seção sul e da seção norte em 2001. 285
Figura 200: Imagem das coberturas do complexo em 2006. 286
Figura 201: Comparação entre as plantas da área ocupada pelo Poupatempo. ... 287
Figura 202: Demolições internas realizadas pelo Poupatempo. 288

Figura 203: Comparação visual entre o galpão antes e depois de ser ocupado pelo Poupatempo. 288
Figura 204: Sistema externo de refrigeração do Poupatempo e umidade ascendente em parede vizinha. 289
Figura 205: Nova cobertura do Poupatempo, mantendo a conformação de *shed*. Externamente, é bastante visível onde a intervenção com telhas translúcidas termina. 290
Figura 206: Diferença entre as pinturas que demarcam a estrutura original (parede da antiga Seção de Pintura) da nova. 290
Figura 207: Diferença entre os tijolos pintados em 2009 e após a ocupação do Poupatempo, cuja ação de limpeza os deixou um pouco mais claros do que eram originalmente 291
Figura 208: Estacionamento do Poupatempo e da FATEC sobre o pátio de trilhos. 292
Figura 209: Legenda de patologias. 293
Figura 210: Levantamento de danos nos forros dos ambientes voltados à linha férrea no pavimento térreo. 294
Figura 211: Levantamento de danos nos forros dos ambientes voltados à colina histórica no pavimento superior. 294
Figura 212: Respectivamente, manchas de umidade no forro dos antigos Escritório do Assessor da Diretoria da Companhia e Departamento de Materiais (1964). 295
Figura 213: Levantamento de danos nos pisos dos ambientes voltados à colina histórica no pavimento térreo. 295
Figura 214: Levantamento de danos nos pisos dos ambientes voltados à colina histórica no pavimento superior. 296
Figura 215: À esquerda, desgaste do piso no térreo do Museu. À direita, obturação em piso de cerâmica vermelha com argamassa. 296
Figura 216: Leitura de pisos do galpão de Reparos de Truques e Veículos a Diesel por Cano Sanchiz (2017a). 297
Figura 217: Tipos de pisos identificados por Cano Sanchiz (2017a). 298
Figura 218: À esquerda, projeto para a fachada voltada aos trilhos. À direita, relação desta com a linha férrea e com a ocupação de gleba vizinha por meio de instrumentos urbanísticos. 299
Figura 219: Imagens da retirada das telhas. 300

Figura 220: Situação da área destelhada. Observar o madeiramento que cedeu e a situação das locomotivas expostas. 301
Figura 221: Intervenções da UGMT. 302
Figura 222: Levantamento de conservação realizado pela Prefeitura de Jundiaí em 2017. 303
Figura 223: Levantamento de usos realizado pela Prefeitura de Jundiaí em 2017. 303
Figura 224: Antes e depois das Salas B1, acima, e Hermeto Pascoal, abaixo. 304
Figura 225: Modos de fixação dos tecidos que separam ambientes. 305
Figura 226: Divisórias removíveis do DPH-Jundiaí. 305
Figura 227: Plano Diretor. 306
Figura 228: Antigo Escritório a ser demolido. 307
Figura 229: Proposta de abertura da nova rua interna, marcada em vermelho. .. 308
Figura 230: Comparação visual entre o estado atual da fachada voltada à colina histórica do galpão que terá as aberturas modificadas e a situação pretendida. Vista interna. 308
Figura 231: Comparação visual entre a fachada voltada à linha férrea do galpão que terá apenas uma abertura modificada e a situação pretendida. Vista interna. ... 309
Figura 232: Retirada de elementos espúrios na fachada do galpão de Reparo de Truques e Veículos a Diesel. 310
Figura 233: Em branco, seta apontando o nível da escada em 2015. Em vermelho, seta apontando o nível atual da escada após a remoção de mais degraus. 310
Figura 234: Trecho de trilho visível sob a pavimentação atual. 311
Figura 235: À esquerda, vala de manutenção preenchida aguardando camada de concreto. À direita, obra finalizada em outros exemplares da mesma seção. 312
Figura 236: Comparação visual entre galpões de Reparos de Carros Elétricos antes e depois da implantação do Plano Diretor. 313
Figura 237: À esquerda, vista aérea dos volumes administrativos cobertos com telha termoacústica (exemplares mais claros). À direita, vista interna da antiga Sala de Desenho (nº 35 na Fig. 86), no pavimento superior, com tal cobertura. 314
Figura 238: Recorte da planta do estado de conservação. 316
Figura 239: Montagem do cenário para gravações. Observar os danos em paredes, pisos e esquadrias, incluindo pontos de grave infiltração e pichações. 317

Figura 240: Pavimento atual da área externa, parcialmente em concreto e em paralelepípedo. 318
Figura 241: Imagens tiradas a partir do mesmo ângulo mostrando a área que foi asfaltada. 319
Figura 242: À esquerda, vista do novo mobiliário externo e, à direita, vista da base do busto danificada..... 319
Figura 243: Obra “Disponível” instalada em frente ao Museu..... 320
Figura 244: Planta de conjuntos. 325

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Oficinas ferroviárias salvaguardadas pelo IPHAN. 92
Tabela 2: Proporções arquitetônicas. Notar que as dimensões das pilastras das antigas Officinas da Paulista se assemelham às das colunas toscanas. 121

LISTA DE MAPAS

Mapa 1: Da esquerda para a direita: localização do estado de São Paulo em relação ao Brasil; localização de Jundiaí em relação ao estado; e localização das antigas Officinas da Companhia Paulista em imagem aerofotogramétrica. 33
Mapa 2: Em vermelho, extensão final da SPR, de Santos a Jundiaí. Em amarelo, distância entre Jundiaí e Campinas. 64
Mapa 3: Relação entre as Officinas da Companhia Paulista e a estação da SPR, bem como entre suas linhas férreas, adaptadas para a escala da imagem. 67
Mapa 4: Equipamentos ligados à Companhia Paulista. 74
Mapa 5: Expansão territorial e industrial causada pela chegada das Officinas. 75

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

BIP	Biblioteca de Instrução Profissional
CEF/FINISA	Financiamento à Infraestrutura e ao Saneamento da Caixa Econômica Federal
CICA	Companhia Industrial de Conservas Alimentícias
COMPAC	Conselho Municipal do Patrimônio Cultural de Jundiaí
CONDEPHAAT	Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
DPH	Departamento do Patrimônio Histórico
FATEC	Faculdade de Tecnologia de Jundiaí
FAU-PUC	Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica de Campinas
FAU-USP	Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo
FEB	Força Expedicionária Brasileira
FEPASA	Ferrovia Paulista S.A.
FERROBAN	Ferrovias Bandeirante S.A.
FID-SP	Fundo de Interesse Difuso de São Paulo
FUMAS	Fundação Municipal de Ação Social
ICOMOS	*International Council of Monuments and Sites*
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
IPPAC	Inventário de Proteção do Patrimônio Artístico e Cultural
MIT-SP	Município de Interesse Turístico de São Paulo
PROAC LAB-SP	Programa de Ação Cultural “Lei Aldir Blanc” de São Paulo
PROAC-SP	Programa de Ação Cultural de São Paulo
PRONAC	Programa Nacional de Apoio à Cultura
RFFSA	Rede Ferroviária Federal S.A.
SBT	Sistema Brasileiro de Televisão
SOAPHA	Sociedade de Amigos da Preservação do Patrimônio Histórico, Artístico e Arqueológico de Jundiaí
SPR	São Paulo Railway
TFG	Trabalho final de graduação

TICCIH	*The Internacional Comitee for the Conservation of the Industrial Heritage*
UGADS	Unidade de Gestão de Assistência e Desenvolvimento Social
UGC	Unidade de Gestão de Cultura
UGE	Unidade de Gestão de Educação
UGMT	Unidade de Gestão de Mobilidade e Transporte
UGPUMA	Unidade de Gestão de Planejamento Urbano e Meio Ambiente
UNESCO	Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO 32

1 APROXIMAÇÃO ÀS OFFICINAS DE JUNDIAÍ COMO TEMA DA ARQUEOLOGIA INDUSTRIAL 42

1.1 ARQUITETURA FERROVIÁRIA: ALGUNS DADOS 42

1.2 TRAITÉS DES CHEMINS DE FER 49

1.3 AS OFFICINAS DA COMPANHIA PAULISTA 61

1.3.1 Transferência para Jundiaí (SP) 61

1.3.2 Apogeu e decadência 71

1.4 PRESERVAÇÃO DO LEGADO INDUSTRIAL: TRAJETÓRIA E MÉTODOS 82

1.4.1 Primeiros esforços 83

1.4.2 Arqueologia industrial enquanto método de leitura 96

1.4.3 Inventário enquanto instrumento de registro 103

2 AS OFFICINAS DE JUNDIAÍ COMO ESTUDO DE CASO: ARQUITETURA, FASES DE EXPANSÃO E DECLÍNIO 111

2.1 LEITURA DO PROJETO ARQUITETÔNICO E ESTRUTURAL 112

2.2 1890-1895: FASE DE IMPLANTAÇÃO 116

2.3 1895-1922: FASE DAS LOCOMOTIVAS A VAPOR 133

2.4 1922-1945: FASE DAS LOCOMOTIVAS ELÉTRICAS 156

2.5 1945-1960: FASE DAS LOCOMOTIVAS DIESEL-ELÉTRICAS 210

2.6 1960-2001: FASE DE DECLÍNIO, ARRUINAMENTO E AQUISIÇÃO PELA PREFEITURA DE JUNDIAÍ 222

3 O ESTADO ATUAL DO CONJUNTO E PROPOSTA DE INVENTÁRIO 269

3.1 2001-2022: FASE ATUAL 269

CONSIDERAÇÕES FINAIS 326

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS 334

APÊNDICE A - Proposta de Inventário 354

APÊNDICE B – Conjunto 1 355

APÊNDICE C – Conjunto 2 365

APÊNDICE D – Conjunto 3 374

APÊNDICE E – Conjunto 4 387

APÊNDICE F – Conjunto 5 403

APÊNDICE G – Conjunto 6 425

APÊNDICE H – Conjunto 7 444

APÊNDICE I – Conjunto 8 454

APÊNDICE J – Conjunto 9 462

APÊNDICE K – Conjunto 10 473

APÊNDICE L – Conjunto 11 476

INTRODUÇÃO

A presente pesquisa versa sobre as antigas Officinas da Companhia Paulista, estabelecidas em Jundiaí, São Paulo, entre 1892 e 1895. O objetivo é o de estudar a sua configuração arquitetônica, seus sistemas construtivos e materiais, buscando examinar as modificações ocorridas ao longo do tempo e registrar seu estado atual em fichas de inventário. Para tanto, serão mobilizados métodos de análise que vêm da arqueologia industrial, da história da arquitetura e da restauração de bens culturais.

Criada em Jundiaí, esta autora tem contato com o objeto de estudo desde tenra idade, tendo para si o antigo complexo oficinal como parte de suas lembranças de infância e, por conseguinte, como um lugar de memória afetiva. No entanto, o interesse por estudá-lo se delinearia somente na graduação em Arquitetura e Urbanismo, cursada na própria cidade, que forneceu instrumentos teóricos, metodológicos e conceituais suficientes para que tal olhar sobre o conjunto arquitetônico adquirisse maior nível de técnica e de senso crítico. Após estudar com maior profundidade os diversos aspectos históricos da cidade e se deparar com poucas fontes fidedignas e atualizadas acerca do local – principalmente, que partissem de pesquisadores oriundos da própria Jundiaí –, esta autora pautou toda sua trajetória profissional em pesquisar e difundir o patrimônio histórico local. Neste sentido, buscou mapear a arquitetura e o urbanismo remanescentes do período colonial da antiga vila em Iniciação Científica financiada pelo PIBIC/CNPq (GONÇALVES, 2018a) e publicou localmente outras produções autorais a respeito de edifícios históricos específicos que a aproximaram do patrimônio industrial (GONÇALVES, 2016a, 2016b).

Neste ínterim, a autora integrou em 2015 a primeira equipe do Departamento de Patrimônio Histórico (DPH) de Jundiaí, então localizado no interior das antigas Officinas da Companhia Paulista, e foi eleita em 2016 como conselheira do Conselho Municipal do Patrimônio Cultural de Jundiaí (COMPAC), cujas reuniões se realizam no mesmo local. Além dos estudos promovidos por esta pesquisadora acerca do objeto em ambas as instâncias desde então, vale ressaltar que a convivência diária com o conjunto reavivou o interesse de investigá-lo mais a fundo, uma vez que os empecilhos e a insalubridade decorrentes de um péssimo estado de conservação prejudicavam o trabalho ali desenvolvido e exigiam solução

consistente. A base fornecida por esses anos de pesquisa, o desejo de compreender melhor o complexo e a escassez de material acadêmico sobre o mesmo que partisse da própria cidade culminaram em um trabalho final de graduação (TFG) cujo estudo de caso consistiu nas antigas Officinas da Paulista (GONÇALVES, 2018b).

Mapa 1: Da esquerda para a direita: localização do estado de São Paulo em relação ao Brasil; localização de Jundiaí em relação ao estado; e localização das antigas Officinas da Companhia Paulista em imagem aerofotogramétrica.



Fonte: Cano Sanchiz, 2018, p. 217.

Nota-se, portanto, que se trata de local de variadas memórias e que foram principalmente as de cunho sentimental – condensadas em um misto de consideração do objeto de estudo enquanto um velho amigo, de sensibilização pelo seu estado atual e de indignação pelo descaso que vem sofrendo – que motivaram essa aproximação. É em respeito a essa carga memorial – da própria pesquisadora e de outros grupos que tiveram contato com o espaço e que, consequentemente, geraram suas respectivas lembranças – que se opta por grafar a palavra "oficinas" ao modo do século XIX, obedecendo a um movimento de reapropriação da memória do objeto de estudo que ocorre há alguns anos na cidade. Considerando que sua atual denominação ("Complexo FEPASA") faz referência apenas ao período de incorporação da companhia à Ferrovia Paulista S.A. (FEPASA) – e, portanto, a um período de decadência, demissões em massa e ausência da disciplina de trabalho e do sentimento de família que permeavam a Companhia Paulista –, há requisições

por parte de munícipes e do COMPAC de que se retome o nome original do conjunto ou de que, no mínimo, haja menção à antiga empresa.[1] Neste contexto, em atenção à luta dos jundiaienses em reaver suas origens e à própria história do conjunto, esta autora toma a liberdade de se ater à denominação e grafia originais do espaço, não para insistir numa forma de saudosismo, mas para acolher uma demanda da própria cidade e para enfatizar a presença das Officinas num arco temporal mais alargado.

Desta forma, ressaltamos que a dissertação aqui desenvolvida é procedente de uma série de estudos relacionados ao objeto tratado, por meio dos quais foi possível reunir um levantamento prévio do histórico do complexo, bem como fontes iconográficas e documentais, além de registrar ao longo dos últimos anos a sua situação de degradação. Assim, pôde-se agrupar o conteúdo aqui tratado – principalmente as plantas históricas – em arquivos de formato *.dwg* (AutoCAD), criando uma base digitalizada inédita que será utilizada por esta proposta.[2]

O trabalho também foi motivado pelo número ainda pouco significativo de pesquisas referentes a oficinas ferroviárias e, sobretudo, acerca de sua arquitetura. Dentre os 639 bens ferroviários protegidos entre 2007 e 2019 pela "Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário" do Instituto de Proteção do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN, 2019a), há somente 15 oficinas, e, no que tange a tombamentos realizados em âmbito federal, apenas três (IPHAN, 2019b). Dentre estas, apenas as de Jundiaí figuraram como o foco da proteção, uma vez que os outros exemplares salvaguardados estão contidos em vilas ferroviárias onde seu tombamento divide espaço com outros usos que receberam mais atenção no processo. A ausência de tutela para outros exemplares de oficinas reforça a análise de Silva e Oliveira (2019) de que tal tipologia não é objeto de estudo quando comparada a estações e residências ferroviárias. A respeito das investigações sobre a arquitetura destes bens ferroviários, o tema é ainda mais negligenciado: de

[1] Em 23 de junho 2020, o COMPAC aprovou a alteração do nome do local para "Antigas Oficinas da Cia. Paulista" com 13 votos a favor, 1 voto contrário e 1 abstenção (PREFEITURA DE JUNDIAÍ, 2020, p. 19).

[2] Os desenhos técnicos desenvolvidos por esta pesquisa têm como base, principalmente, produções anteriores em *.dwg* de Sousa (2003) e desta autora, realizadas durante a graduação e publicadas em Gonçalves (2018b). Arquivos igualmente completos e no mesmo formato foram fornecidos pela Prefeitura de Jundiaí entre 2018 e 2020, compondo atualização de grande valia para a estrutura que se desenvolveria aqui. Pelo auxílio, agradeço especialmente a arquiteta Karen Mazzola, da Unidade de Gestão de Planejamento Urbano e Meio Ambiente (UGPUMA), e o atual Diretor de Patrimônio Histórico Elizeu Marcos Franco, da Unidade de Gestão de Cultura (UGC).

acordo com o levantamento de mais de 400 trabalhos acadêmicos[3] sobre ferrovias realizado em 2019 pelo Prof. Dr. Eduardo Romero de Oliveira, são poucos os que abordam a arquitetura das estruturas estudadas, e "as estações e vilas ferroviárias são temas mais recorrentes" (SILVA, 2019).

Até o momento, portanto, os estudos no país se centraram em estações e vilas ferroviárias, enquanto que armazéns e oficinas, por exemplo, ainda não receberam atenção equivalente. O debate gira principalmente em torno de estações e vilas operárias, espaços de memórias cotidianas, e confere uma atenção menor aos espaços voltados diretamente ao trabalho. O interesse recente e incipiente por estudar as antigas Officinas da Companhia Paulista enquanto potencial materialidade arquitetônica não é, portanto, exclusivo de Jundiaí, mas certamente reverbera nas políticas preservacionistas da cidade, que não se atentam à necessidade desta leitura na interação diária com o bem.

Vale ressaltar que, em âmbito municipal, o interesse pelo patrimônio histórico em geral é demasiado recente e desprovido de diretrizes específicas para a tratativa do patrimônio industrial; o próprio COMPAC data de 2008, ano em que as antigas Officinas foram inventariadas junto a outros bens. Trata-se do Inventário de Proteção do Patrimônio Artístico e Cultural (IPPAC), instrumento que, apesar de pioneiro na cidade e de preceder a própria criação do DPH-Jundiaí,[4] é documento de estudo preliminar e trata das estruturas sem grandes aprofundamentos, com o objetivo de definir apenas um estado de conservação geral e o grau de proteção mais adequado; é, portanto, extremamente sucinto e mais se assemelha a um registro preliminar, não sendo capaz de abarcar toda a complexidade do conjunto estudado e demandando problematização, atualização e aprofundamento.[5]

Embora tombado pelo IPHAN,[6] o conjunto arquitetônico não teve sua

[3] O levantamento considerou apenas produções acadêmicas em nível de pós-graduação (base CAPESP), bem como livros e artigos publicados em revistas acadêmicas qualificadas. Agradeço a Eduardo Romero de Oliveira pelos esclarecimentos quanto a este tópico.
[4] Criado pela Lei nº 8.084/2013 (BRASIL, 2013).
[5] Conforme a Lei Complementar nº 443/2007, os bens listados no IPPAC podem estar protegidos em dois graus: grau um, para bens móveis ou imóveis de reconhecida importância histórica ou elevada qualidade arquitetônica, e grau dois, para elementos arquitetônicos de imóveis representativos de determinado período histórico e respectiva técnica construtiva. O bem protegido pelo IPPAC possui menos restrições do que o bem tombado, mas, ainda assim, deverá ter a aprovação do conselho municipal nos casos de: construção, reforma, serviços e remoção. A lei prevê para o proprietário do bem protegido os mesmos incentivos fiscais designados para o bem tombado (BRASIL, 2007).
[6] As antigas Officinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro são tombadas pela Portaria nº 663 de 05/12/2002 do IPHAN.

preservação assegurada; ao contrário do que se acredita comumente, o tombamento não implica na solução definitiva para salvaguardar um bem, sendo um instrumento legal em que se reconhecem os valores atribuídos ao objeto – ou seja, é apenas um dos meios para que se atinja o fim pretendido da sua perpetuação, mas que isoladamente não assegura a preservação. Desde então, a área de aproximadamente 111 mil m² ocupada pela imponente construção industrial dá lugar a alguns usos distribuídos parcial e isoladamente, evidenciando, como afirmado por Bem (2014, p. 152), a carência de interação com a dinâmica atual da cidade. Desde 2001, as manutenções esparsas aliadas a ocupações que compreenderam o conjunto enquanto fragmentos de um extenso corpo arquitetônico levaram a uma situação de parcial arruinamento e desconhecimento que torna urgente a necessidade do registro das suas diferentes fases.

Recentemente, o objeto aqui tratado tem suscitado pesquisas que abordam desde a compreensão do espaço funcional das antigas Officinas (SILVA, 2019), passando pela história da técnica (TORREJAIS, 2019), até pesquisas que se debruçam sobre análises de materiais em recortes selecionados no interior do complexo (CANO SANCHIZ, 2017a), o que reforça a relevância atual do conjunto arquitetônico para o campo da pesquisa em patrimônio ferroviário. Contudo, como afirma Silva (2019), é possível constatar que a bibliografia sobre o tema arquitetônico é escassa, uma vez que após os esforços pioneiros de Kühl (1998, 2008) em analisar a arquitetura ferroviária, os estudos não foram muito impulsionados. A dissertação de Francisco (2007), que analisou as Oficinas da Companhia Mogiana, em Campinas, e a tese de Freire (2017), que se debruçou sobre a preservação do patrimônio ferroviário para além das estações, se mostram exceções ao estudarem e problematizarem temas que não são tão recorrentes na grande maioria dos trabalhos mapeados no país.

Cabe ressaltar, também, a importância do Projeto Memória Ferroviária na disseminação dos estudos sobre este tipo de patrimônio e nas ações constantes do professor coordenador do projeto Eduardo Romero de Oliveira para impulsionar as discussões acerca do tema. O grupo investiga aspectos históricos, memoriais e patrimoniais dos remanescentes de ferrovias paulistas e organiza e participa ativamente de eventos sobre memória ferroviária junto ao *The Internacional Comitee for the Conservation of the Industrial Heritage* do Brasil (TICCIH Brasil).

Longe de tencionar realizar uma análise isolada na área, esta pesquisa pretende se utilizar da base documental fornecida pelos estudos mencionados nos dois últimos parágrafos, especialmente por Francisco (2007) e Silva (2019). Dentre as questões levantadas por Francisco (2007), interessam a esta pesquisa principalmente a metodologia de leitura dos elementos das Oficinas da Companhia Mogiana, em Campinas, e a articulação do construído com os tratados ferroviários disponíveis no período da sua construção. Quanto a Silva (2019), consultaremos seus levantamentos arquitetônicos iniciais das Officinas de Jundiaí e buscaremos aprofundá-los, contemplando desde as mudanças realizadas no conjunto ao longo das diversas demandas estabelecidas pela Companhia Paulista e pelas gestões a ela posteriores, até a fase atual de uso parcial (2001-2022). Esta retomada visa reforçar que a pesquisa pretende se incorporar às recentes discussões sobre o objeto de estudo, partindo de pontos que não foram aprofundados nos trabalhos mencionados e se posicionando de maneira complementar a eles e aos objetivos do TICCIH e do Projeto Memória Ferroviária.

Nos voltaremos, portanto, a aspectos específicos das antigas Officinas de Jundiaí, atuando como um estudo que se relaciona diretamente com os objetivos de reconhecimento, estudo e preservação pretendidos pelos materiais supracitados. Enquanto que nos trabalhos referidos acima a análise se centrava em concepções mais técnicas e voltadas ao funcionamento das oficinas ferroviárias enquanto estruturas industriais, deixando de abordar questões arquitetônicas, a entrada desta pesquisa se dá precisamente pela arquitetura. Desta forma, a presente dissertação se distingue dos demais enfoques por **partir de** e **se dirigir à** arquitetura das Officinas da Companhia Paulista, um tema de suma importância para a compreensão do complexo e uma abordagem à qual a investigação acadêmica ainda não se aproximou.

Dada a dimensão das Officinas, mudanças de uso são frequentemente cogitadas, havendo o risco de perdas significativas para o conjunto. É precisamente para que esta configuração se mantenha, ainda que em registro, que o presente estudo se torna altamente pertinente – uma vez que há uma demanda municipal por esta visão arquitetônica e por futuros projetos de requalificação –, urgente – pois determinadas áreas do complexo vivem um processo de arruinamento desde 2001 que precisa ser compreendido, documentado e sanado – e inovador – posto

que esta seria a primeira e única leitura completa e detalhada registrada em fichas de inventário sobre as fases históricas vividas pelo conjunto, incluindo a atual. Tendo tal material como produto final, que ficará disponível à municipalidade, este trabalho poderá igualmente orientar futuras intervenções e aproximar Poder Público, população e academia locais de um conjunto que atualmente não se conhece profundamente, mas com o qual se convive diariamente.

Tal enfoque se apoia em Kühl (1998), que ressalta a importância do estudo das nossas estruturas fabris, memórias edificadas de um passado recente que habitam nosso cotidiano e que auxiliaram na construção da nossa sociedade: "Há necessidade de se realizar documentação e levantamento sistemáticos do patrimônio ferroviário (e industrial) para poder quantificá-lo e avaliá-lo. O intuito é preservar esse legado em seu conjunto [...] não apenas com atitudes isoladas" (KÜHL, 1998, p. 310). Quanto às antigas Officinas, a autora reitera a necessidade de uma pesquisa que se debruce sobre a percepção desta arquitetura enquanto testemunho de uma época e que busque a sistematização dos dados obtidos para legá-los às próximas gerações, garantindo sua salvaguarda mesmo em casos de mudança de uso.[7]

Ao abordar especificamente a arquitetura das oficinas, não somente serão feitas contribuições ao tema, como também será possível compreender a repercussão das influências industriais na ferrovia e como se encontrou uma resposta construtiva para abrigar galpões funcionais de extensa proporção sem que se perdesse sua qualidade estética. O exemplo das Officinas de Jundiaí é contundente neste ponto, uma vez que são precisamente sua arquitetura e seus elementos compositivos que diferenciam, aos olhos do observador, as áreas oficinais das áreas administrativas, comprovando que sua materialidade enseja reflexões significativas e que é digna de ser estudada de maneira mais aprofundada. Ao ser compreendido como um documento arquitetônico vivo de grande valia, o conjunto contém em suas edificações e em seus registros precedentes variadas informações que deverão ser coletadas por esta pesquisa.

Assim, partindo da base teórica levantada pelo Projeto Memória Ferroviária

[7] "No caso das oficinas de Jundiaí, apesar de uma parte do material ter sido perdida, ainda se conservam vários equipamentos que devem ser pesquisados e analisados, e muitos deles, mesmo no caso de projeto de transformação do complexo para outra destinação, devem ser conservados tal como se encontram como testemunhos de um modo de produção" (KÜHL, 1998 *apud* BEM, 2014, p. 280).

e por Silva (2019), Torrejais (2019), Cano Sanchiz (2017a) e Francisco (2007), esta pesquisa pretende aplicar tais reflexões a este objeto de estudo e contribuir com uma leitura pormenorizada da arquitetura e da materialidade das Officinas da Companhia Paulista enquanto documento, parte indissociável de um registro que se faz necessário e urgente. Visando se aprofundar nas análises arquitetônicas do complexo, o trabalho pretende estudar as características de suas edificações e as mudanças ali promovidas por meio da sobreposição digital das plantas históricas levantadas pelos trabalhos precedentes desta autora e da leitura física do que remanesce. A sobreposição permitirá sistematizar as informações obtidas, indicando os pontos de maior alteração ao longo da atuação da companhia e promovendo um exame das motivações que levaram a tais alterações na arquitetura. Assimiladas as mudanças, a pesquisa passará à leitura do que restou, registrando as informações em fichas sistematizadas.

A dissertação, portanto, será estruturada em três capítulos; a opção por tal organização se dá pela lógica da pesquisa, que permeia três momentos principais: a apresentação do tema e da metodologia adotada, a aplicação do método ao estudo de caso e a proposta de inventário. O Capítulo 1 irá evidenciar as oficinas ferroviárias, abordando conceitos referentes à sua arquitetura e à sua construção. Ao explorar os principais tratadistas que versam sobre o tema e autores contemporâneos que aplicam tais conceitos a seus próprios estudos de caso, será possível compreender especificidades próprias destas estruturas e por que possuem bibliografia particular (*traités des chemins de fer*).[8] Familiarizado com tal construção ferroviária e tendo compreendido o papel da mesma no funcionamento de uma companhia do ramo, o leitor conhecerá o estudo de caso da pesquisa: as antigas Officinas da Companhia Paulista. Além da conceituação básica sobre o conjunto, serão abordados detalhes sobre sua construção e implantação, bem como desdobramentos do sucesso desse espaço na cidade de Jundiaí, marcada até hoje pelo impacto positivo da sua edificação.

Ao final do Capítulo 1, exposto o objeto estudado, a pesquisa se dirige para a conceituação sobre a preservação dessas e de outras estruturas industriais. Além

[8] Realizado no contexto da pandemia de SARS-CoV-2, que atingiu oficialmente o Brasil no início de 2020, este trabalho não pôde consultar presencialmente os devidos acervos, que permaneceram fechados durante o período de pesquisa. Assim, realizaram-se consultas remotas a tais tratados, bem como a outros documentos igualmente pertinentes à construção dos demais capítulos.

de fazer uma retomada do panorama conservacionista, focada no legado industrial, serão elencados os instrumentos existentes para que tal salvaguarda seja realmente efetivada. Neste contexto, o leitor terá acesso ao método de leitura escolhido pela pesquisa – a arqueologia industrial –, e a uma compilação de variadas maneiras de implantá-lo. Serão expostos, também, os postulados do inventário, instrumento escolhido neste trabalho para registrar as informações reunidas na leitura do objeto de estudo.

No Capítulo 2 a arqueologia industrial será aplicada na leitura do objeto de estudo, analisando como o conhecimento circulante na época – sistematizado pelos *traités des chemins de fer* – foi empregado nas antigas Officinas e como se deram as diferentes fases de construções, reconstruções, demolições e adaptações no conjunto entre a fase de implantação (1890-1895) e a fase de declínio, arruinamento e aquisição pela Prefeitura de Jundiaí (1960-2001). Devido à proximidade temporal em relação ao presente estudo e ao detalhamento das informações acerca do estado de conservação do conjunto, a fase atual (2001-2022) será tratada no Capítulo 3. As informações serão, depois de apresentadas, sintetizadas nos Apêndices em fichas de inventário, cuja montagem se baseará nos modelos consultados por esta pesquisa. Neste contexto, o método fornecerá ferramentas para analisar, organizar e sumarizar os dados obtidos na sobreposição de fontes pertinentes ao objeto de estudo. Aqui também serão apresentadas eventuais descobertas da pesquisa, seguidas de uma retomada dos conteúdos tratados na dissertação a guisa de conclusão, reforçando o ineditismo e os possíveis desdobramentos da abordagem adotada.

Pretendemos, assim, registrar e estudar um patrimônio cujo valor foi previamente reconhecido, mas não com intensidade suficiente para fomentar sua real preservação; precisamente por estarem perdidos alguns de seus testemunhos materiais a contribuição do projeto enquanto registro poderá interessar ao acervo municipal e ao despertar da consciência patrimonial local. A partir das propostas de conhecer para valorizar, levantar para revelar e inventariar para preservar, a pesquisa busca colaborar com o jovem cenário preservacionista de Jundiaí e com a manutenção das antigas Officinas da Companhia Paulista.

A pesquisa também auxiliará a disseminar procedimentos ligados à arqueologia industrial e às fichas de inventário enquanto práticas acessíveis e não

invasivas de documentação deste tipo de patrimônio, uma vez que, ao aliarmos a sobreposição de registros históricos e a compreensão da matéria enquanto documento vivo, obtém-se uma ampla leitura sobre o bem estudado. Espera-se, igualmente, que este trabalho se incorpore às escassas discussões atuais sobre o assunto ao aprofundar pontos anteriormente abordados e produzir conteúdo inédito sobre este objeto de estudo, difundindo o tema e constituindo uma leitura base sobre a qual venham a se apoiar novas pesquisas que evidenciem oficinas ferroviárias.

1 APROXIMAÇÃO ÀS OFFICINAS DE JUNDIAÍ COMO TEMA DA ARQUEOLOGIA INDUSTRIAL

Este capítulo tem como objetivo apresentar a conceituação teórica desta pesquisa, iniciando pela classificação arquitetônica do nosso objeto de estudo, uma oficina ferroviária. A análise do tema será feita a partir da tratadística específica que rege a construção desse tipo de edifício (tratados de caminhos de ferro, a serem abordados com maior profundidade no item 1.2), especialmente no que tange à sua arquitetura, suas funções, sua organização, suas classificações e sua importância para o perfeito funcionamento de uma companhia ferroviária. Para tanto, será necessário examinar previamente e de maneira sucinta algumas características da arquitetura ferroviária, esclarecendo sua conexão com a indústria, analisando suas origens e compreendendo o cenário da sua concepção.

No item 1.3 abordaremos o estudo de caso da pesquisa, as antigas Officinas da Companhia Paulista, a partir dos vieses do seu impacto, da sua relevância e da sua trajetória. Por fim, o item 1.4 apresentará a metodologia escolhida para que a pesquisa se aproxime do objeto de estudo escolhido. Para tanto, será necessário relacionar o estudo de caso à trajetória da preservação industrial, investigando brevemente a fase inicial de expansão dos estudos na Inglaterra, em meados da década de 1960, até chegar ao recorte mais específico do uso de alguns de seus instrumentos na leitura do patrimônio ferroviário. A criação e o propósito destes instrumentos também serão examinados, especialmente nos itens 1.4.2 e 1.4.3, a partir de paralelos a serem estabelecidos com o objeto estudado. Por fim, serão expostas maneiras de se aplicar o arcabouço teórico descrito no item 1.4.1 por meio da leitura pela arqueologia industrial e do registro pelas fichas de inventário.

1.1 ARQUITETURA FERROVIÁRIA: ALGUNS DADOS

Para Daumas (1980), as construções industriais foram inicialmente encaradas como uma agressão à paisagem, uma vez que aquelas que as precederam – independentemente da função que abrigavam - pareciam manter, de maneira muito mais orgânica, o equilíbrio entre o natural e o artificial (DAUMAS, 1980, p. 15 *apud* CORDEIRO, 2011, p. 2). Assim, era como se o indivíduo da transição entre os séculos XVIII e XIX finalmente tivesse se dado conta da intervenção provocada pela

sua própria espécie e, sobretudo, da magnitude que ela poderia atingir. Ainda neste contexto de percepção e recepção iniciais dessa arquitetura, Braghirolli (2010) reforça que tais espaços eram considerados "feios, sujos e símbolos de opressão" (BRAGHIROLLI, 2010, p. 171, tradução nossa).[9] No entanto, apesar das opiniões divergentes quanto à sua qualidade estética,[10] é inegável o impacto que causaram na paisagem, no cotidiano e na memória dos locais em que se instalaram. Detentoras de tipologias focadas na funcionalidade e, muitas vezes, de escalas monumentais, possuem inegável importância para a história da arquitetura, da engenharia, da técnica e da transmissão do conhecimento, visto que permitiram avanços em todas as áreas citadas.

Para iniciar nossa conceituação sobre o tema, é importante pontuar a ligação existente entre ferrovia e indústria. Moraes (2016, p. 12) aponta a ferrovia como um item que, inicialmente, se inseria em um sistema maior, compreendido pela indústria. Contudo, é importante esmiuçar as relações entre eles, uma vez que, ainda que uma unidade fabril não possuísse uma ferrovia, ela muito frequentemente seria atendida por uma. Para Kühl (2008, p. 40), o processo de industrialização está intimamente ligado e associado ao desenvolvimento ferroviário, uma vez que a mecanização em larga escala foi impulsionada pelas ferrovias e, ao mesmo tempo, as impulsionou. Desta forma, a ferrovia constituiu um sistema que, apesar de independente, estava intimamente ligado à indústria no que tange à sua logística e ao seu desenvolvimento – e não será diferente no campo da construção. Não há como dissociar a arquitetura ferroviária da arquitetura industrial, estando a primeira incluída na segunda; assim, entendemos que todo exemplar ferroviário é industrial, mas que nem todo exemplar industrial é ferroviário.

Considerando que tanto as edificações industriais quanto os seus programas específicos eram novidade, Cordeiro (2011, p. 3) aponta que os principais pontos da sua construção foram definidos de acordo com os problemas a serem resolvidos, como o da espacialização e da disposição dos ambientes de forma satisfatória em

[9] Trecho original: "*Los espacios de la industria, hasta la mitad del siglo XX, eran considerados lugares feos, sucios y símbolos de opresión*" (BRAGHIROLLI, 2010, p. 171).

[10] Opiniões, estas, que ainda perduram em muitos estudos de caso e que criam obstáculos para o entendimento da arquitetura industrial como digna de salvaguarda. Ao longo da pesquisa, veremos que a dificuldade recorrente em se difundir estas estruturas como interessantes à conservação não reside no legado da indústria em si, mas principalmente no constante amadurecimento das discussões, entre outros fatores.

relação à fonte de energia empregada. No caso de indústrias têxteis e de moagem, por exemplo, o uso de transmissão mecânica horizontal[11] tornava ideal edifícios com plantas regulares, compridas e estreitas; desta forma, as demandas específicas dos novos serviços condicionavam a arquitetura, que devia atender ao esperado.

Sabemos que, no contexto da arquitetura ferroviária, a solução encontrada seguiu esta mesma lógica. Silva (1988) descreve esta arquitetura como aquela que conta com "a participação efetiva e majoritária do ferro como elemento estrutural e de construção e a sua indisfarçada exposição à vista" (SILVA, 1988, p. 45). Ou seja, além da função estrutural, o elemento tinha significativa função estética, posto que não havia intenção de escondê-lo. Para o autor, esta categoria arquitetônica introduziu novos estilos, novas técnicas, novos materiais e novas tipologias edificadas, e, apesar das suas variadas aplicações, se difundiu com sucesso principalmente pela sua associação a estruturas ferroviárias. Enquanto material que possibilitou estes avanços, o ferro tem sua história acompanhada por Kühl (1998), que mapeia sua utilização na arquitetura desde o século XVIII na Inglaterra, em plena Revolução Industrial, momento em que o elemento se associa à evolução siderúrgica. Ele esteve presente, também, no centro das discussões do século seguinte, quando se instaura uma crise de identidade arquitetônica movida por arquitetos que buscavam o novo "estilo do século"; considerando que a recém-criada arquitetura ferroviária era, por si só, detentora de programa e tipologia inéditos, a autora reforça a importância das reflexões que sua implantação suscitou no conturbado período (KÜHL, 1998, p. 21).

Tal identidade, no entanto, não se construiu imediatamente. Kühl (1998) afirma que muitas estruturas ferroviárias – dentre as quais estavam, principalmente, estações, oficinas, armazéns, depósitos, rotundas, habitações, pontes, viadutos e túneis – se basearam em modelos arquitetônicos existentes, reproduzindo sistemas e estilos conhecidos; estes eram pouco adaptáveis a países estrangeiros, sendo reproduzidos de maneira fidedigna em relação aos originais não apenas pela praticidade, mas também por serem considerados uma expressão da

[11] Segundo Pierson Jr. (1978), os principais elementos de transmissão de energia até 1860 consistiam em eixos verticais e horizontais, ambos inseridos em um sistema de engrenagens, sendo que os horizontais "[...] estavam submetidos a duas forças: uma força de simples flexão devida ao seu próprio peso, ao peso das rodas e das polias, e ao esforço das cintas; e a uma força de torção que provinha da energia transmitida" (PIERSON Jr., 1978, p. 24 *apud* CORDEIRO, 2011, p. 4).

modernidade. Soukef Jr. (2017) a complementa sobre como o ferro se inseriu neste contexto:

> [...] As diversas possibilidades de aplicação na construção civil criarão um expressivo mercado de comercialização de peças metálicas e, até mesmo, de edifícios inteiramente pré-fabricados, largamente exportados para os países não industrializados. No Brasil, no início do século XX, cidades que passam por um rápido processo de crescimento, como Manaus, Belém, Recife e Fortaleza, vão importar diversas edificações metálicas. Apesar disso, são as ferrovias, por meio de suas construções, quem melhor vão divulgar a chamada arquitetura do ferro. (SOUKEF Jr., 2017, p. 3)

Tratava-se de tema muito explorado por engenheiros e, num primeiro momento, em menor medida por arquitetos; os maiores estudiosos do assunto foram engenheiros ingleses, franceses, belgas e alemães, que sistematizaram as informações existentes e as divulgaram em revistas especializadas e tratados, de modo a apresentar recomendações sobre o que seria construído e como estas construções seriam edificadas (KÜHL, 1998, p. 58). O campo da arquitetura ferroviária era, portanto, palco de experimentações constantes que, se exitosas, formariam base para os próximos esforços.

No contexto brasileiro a contribuição do advento da ferrovia se deu principalmente na construção civil paulista, até então carente de inovações. Conforme Kühl (2013, p. 5-6), criaram-se variadas obras-de-arte no país após 1860 devido à importação de elementos de ferro pré-fabricados, o que permitiu a disseminação de modos de construir até então pouco conhecidos e utilizados. Tal fato só foi possível em virtude do alinhamento entre o Brasil e países estrangeiros detentores de maior técnica – especialmente a Inglaterra, cuja experiência ferroviária adquirida desde a Revolução Industrial interessava à nossa industrialização tardia e à nossa economia baseada, até então, nos setores extrativista e agropecuário. Não obstante, a grande motivação por trás do advento ferroviário no país foi precisamente o escoamento da produção cafeeira, o que denota uma clara vinculação ao campo (CANO SANCHIZ, 2016).

Apesar de vigorar no Brasil desde 1835 uma lei que garantia privilégios para a construção de estradas de ferro,[12] foi apenas em 1855 que surgiu a primeira

[12] "Como o trajecto do Rio de Janeiro para a capital do Rio Grande do Sul não se podia fazer senão atravessando grande porção do território paulista, de que ainda então fazia parte o fragmento que constitue hoje o Estado do Paraná, póde-se dizer que a lei de 31 de outubro de 1835 representa a primeira resolução, o acto publico que, antes de outro qualquer, cogitou de estabelecer um caminho de ferro em S. Paulo" (PINTO, 1903, p. 22).

empresa brasileira do ramo, a Companhia de Estrada de Ferro D. Pedro II, no Rio de Janeiro (KÜHL, 1998, p. 130). Enquanto isso, em São Paulo, registram-se algumas tentativas de criar empresas que aceitassem o desafio de transpor a Serra do Mar para escoar a produção do café – todas sem sucesso, uma vez que tal obra envolveria uma série de esforços complexos e uma grande quantidade de técnicos e de trabalhadores qualificados; o desafio se agravava pela ausência de mapas topográficos confiáveis do trajeto que se desejava transpor, o que exigia levantamentos exaustivos da área, dentre outras etapas igualmente complicadas:

> Terminado o levantamento, podiam se iniciar os trabalhos de construção, que incluíam a derrubada da mata, a preparação do terreno (drenagem de pântanos, movimentos de terra, incluindo escavações, transporte, depósito e outros), nivelamento do leito (o restante da terraplenagem, aterros e taludes e abertura de túneis), projetos de alvenaria (para reforçar taludes, túneis e pontes, construir as estações e depósitos) e assentar a via permanente (dormentes, trilhos e lastro). (LAMOUNIER, 2012, p. 5)

Será apenas em 1856 que o Governo Imperial, por meio do Decreto nº 1759 de 26 de abril do mesmo ano, concederá o privilégio da concessão da ferrovia Santos-Jundiaí[13] a Irineu Evangelista de Sousa, o Barão de Mauá, a ser realizada pela empresa londrina São Paulo Railway, criada em 1859.[14] Além dos benefícios previstos na lei supracitada, a companhia também desfrutaria de uso e gozo exclusivos da linha por noventa anos. Vale ressaltar que essas ações não passaram despercebidas em âmbito estrangeiro – especialmente no que tange à bibliografia específica do nosso estudo de caso, os *traités des chemins de fer*:[15] Perdonnet (1865), tratadista ferroviário, dedica um tópico de seu primeiro volume somente para o cenário brasileiro, afirmando que "o governo brasileiro incentiva negócios de caminhos de ferro" (PERDONNET, 1865, p. 80, tradução nossa).[16] Após descrever as garantias oferecidas aos interessados e citar alguns exemplos de empreitadas no país, o autor menciona a linha Santos-Jundiaí, cujo projeto ainda estava "apenas começando" (PERDONNET, 1865, p. 82).[17]

[13] Cabe aqui reforçar a relevância de Jundiaí neste contexto, considerada desde o início das negociações como um ponto natural e obrigatório de passagem da nova linha férrea para se alcançar a produção cafeeira do sertão paulista.
[14] Para o tratamento do tema e bibliografia complementar ver Cuéllar, Oliveira e Corrêa (2017).
[15] "Tratados de caminhos de ferro", em francês (tradução nossa).
[16] Trecho original: "*Le gouvernement brésilien encourage les enterprises des chemins de fer*" (PERDONNET, 1865, p. 80).
[17] Trecho original: "*Le chemin de Santos à Yundahy enfin [...] est à peine commencé*" (PERDONNET, 1865, p. 80). Posteriormente, ao publicar o quarto volume do tratado, o autor atualiza a informação

Financiado por investidores brasileiros e estrangeiros, o projeto em questão foi encomendado ao engenheiro britânico James Brunless, que enviou ao Brasil o engenheiro residente Daniel Makinson Fox para avaliar o território (SANTOS; LAGE; SECCO, 2017, p. 3-4). Conforme Soukef Jr. (2012a), Fox foi contratado, em 1859, para supervisionar a construção da ferrovia e propôs uma estratégia de transposição da Serra do Mar que envolvia escalonamentos em quatro planos inclinados com casas de máquinas que pudessem empregar o sistema funicular (sistema de tração a cabo). Nos trechos planos, a condução era feita pela locomotiva a vapor, e, nos declives, o comboio se movia pela força da roldana e do contrapeso oferecido pelo material rodante preso à outra ponta do cabo. Com bitola de 1,60 metros, a linha começou a ser construída em 24 de novembro de 1860, mas a obra passou por dificuldades devido ao desnível desafiador de aproximadamente 800 metros e foi finalizada apenas em 1866 (KÜHL, 1998, p. 131).[18]

Figura 1: Viadutos da Grota Funda, parte do sistema de planos inclinados de transposição da Serra do Mar.



Fonte: Acervo RFFSA, s.d..

ao se incluir nesta empreitada: "*On travaille au chemin de Santos a Jundihai*" (PERDONNET, 1865, p. 124).

[18] "[...] A primeira linha tem quatro planos inclinados com rampa de 10%. [...] A segunda via conta com cinco planos inclinados com declividade de 8% e começou a ser construída em 1895, sendo concluída em 1901" (KÜHL, 1998, p. 146).

Fruto de uma obra de engenharia de grande complexidade e ineditismo, a consolidação da ferrovia em território paulista evidenciou seu potencial enquanto elemento articulador do território, influenciando a criação de novas cidades e tendo seu próprio trajeto influenciado por elas. Para Oliveira (2012), a ferrovia configurou novos contextos em São Paulo, definindo um novo padrão de assentamento e facilitando o acesso da população a produtos que antes não chegavam ao interior (OLIVEIRA, 2012, p. 199 *apud* CANO SANCHIZ, 2014-2015, p. 301). Cano Sanchiz (2016) o complementa ao apontar que o trem acabou se revelando um "agente de urbanização e gerador de uma classe operária portadora de novos traços culturais, muitos destes importados" (CANO SANCHIZ, 2016, tradução nossa).[19] Além disso, considerando que o desenvolvimento industrial de São Paulo permaneceu limitado durante o século XIX (CANO SANCHIZ, 2016, p. 10) e que, segundo Silva (1988), a siderurgia nacional era irrelevante na época, houve grande avanço nas relações comerciais com o exterior. Veremos, ao longo da pesquisa, que isso foi crucial não só para a importação de materiais, mas também de profissionais, de técnicas e de conhecimento.

No entanto, apesar do pioneirismo dessa transposição girar em torno da abordagem construtiva de edifícios intimamente ligados à linha férrea – como os planos inclinados, as estações, as casas de máquinas, as habitações temporárias para funcionários, os túneis, as pontes e os viadutos –, as companhias ferroviárias necessitavam de uma série de outras estruturas para executar seus serviços perfeitamente. Este conjunto de edifícios, se disposto em ordem prática e sequencial, compunha um encadeamento de trabalhos a serem realizados em série pela empresa em questão. Dentre estas edificações estavam as oficinas de manutenção, que, para Oliveira (2012, p. 201), constituem um dos únicos locais ferroviários em que se desenvolverão atividades de fato industriais.[20] Sua extrema importância e interesse serão igualmente analisadas por Kühl (2013):

> Foi um tipo que passou por grandes experimentações e amadurecimentos ao longo do século XIX, devido à expansão das linhas e ao aumento do material rodante, para atender ao sempre crescente movimento de passageiros e de cargas, sendo tema constante na tratadística

[19] Trecho original: "*Pero el tren se convirtió en seguida en un elemento dinamizador del territorio, agente de urbanización y generador de una clase obrera portadora de nuevos rasgos culturales, muchos de ellos importados*" (CANO SANCHIZ, 2016).

[20] Dentre as oficinas apontadas pelo autor como merecedoras de destaque estão, precisamente, as Officinas da Companhia Paulista de Jundiaí (OLIVEIRA, 2012, p. 201).

> especializada do período, a exemplo dos de Jacqmin, Perdonnet e Flamache. [...] Era uma autêntica produção industrial com uma linha de montagem e foi intensa a pesquisa tipológica para racionalizar e otimizar as condições de trabalho e de produtividade. As oficinas da Paulista, em Jundiaí, e as da Mogiana, em Campinas, são exemplos significativos disto. O caráter industrial do trabalho ali desenvolvido repercute em sua arquitetura. (KÜHL, 2013, p. 10)

De acordo com Silva, Silva e Oliveira (2017, p. 39), não há bibliografia que descreva o surgimento das oficinas ferroviárias, mas infere-se que este uso decorreu das diversas necessidades de manutenção das companhias. Dentre as possíveis classificações das oficinas – desde pequenas e artesanais até verdadeiras usinas (KÜHL, 1998, p. 65) – estavam as de construção, reconstrução e montagem, por exemplo (SILVA; SILVA; OLIVEIRA, 2017, p. 39). Ao mapear as 40 oficinas ferroviárias existentes no estado de São Paulo,[21] Silva (2019, p. 37-38) as inclui em três grupos: as oficinas de grande porte, que exerciam múltiplos serviços; as oficinas-depósito, para armazenagem e reparo de material rodante; e os depósitos simples, que efetuavam serviços isolados e pontuais.

Considerando que o estudo de caso desta pesquisa, as antigas Officinas da Companhia Paulista, se insere no primeiro grupo de Silva (2019), iremos nos ater às oficinas de grande porte. Responsáveis pelo reparo e pela manutenção do material rodante da companhia à qual pertenciam, estas estruturas deviam apresentar uma organização integralmente industrial, com fluxos automatizados e espacialização eficiente, a fim de não prejudicarem o desempenho e a estrutura financeira da empresa com atrasos e danos às peças ferroviárias. Para isto, foram publicados os *traités des chemins de fer,* tratadística específica para orientar a ordenação desses espaços e, concomitantemente, difundir experiências e conhecimento acerca de um tema em constante exploração e necessitado de amadurecimento.

1.2 TRAITÉS DES CHEMINS DE FER

Assim como outros edifícios ferroviários, a construção de oficinas de reparo e manutenção se beneficiou das informações sintetizadas e analisadas nos *traités des chemins de fer*, que também ofereciam diretrizes. Conforme Francisco (2007), esta tratadística surgiu na segunda metade do século XIX na França e na Bélgica para

[21] Destas, 31 foram construídas entre 1867 e 1903 na região do interior paulista denominada por Milliet (1941) como central, responsável pela maior produção de café entre 1840 e 1890 (MILLIET, 1941 *apud* SILVA, 2019, p. 42).

auxiliar na formação dos engenheiros que se dedicavam à implantação das linhas férreas. Silva (2019) descreve os tratados como obras de compilação dos diversos assuntos referentes à ferrovia; estão inclusos nesta categoria os cursos ferroviários, apostilas produzidas pelos professores das escolas de engenharia a partir de suas próprias experiências para orientar as aulas referentes ao tema:

> [...] um curso, pela sua finalidade, possui cunho didático e uma inclinação maior à teoria; enquanto um tratado concentra questões práticas e se desenvolve em torno da experiência do autor, mas sem desprezar teorias relevantes e cálculos complexos. Praticamente, a diferença é mínima e por isso os cursos devem ser considerados também tratados ferroviários [...]. (SILVA, 2019, p. 32)

Inicialmente, esses documentos tratavam meramente das implantações de trilhos, incorporando, aos poucos, questões relacionadas à administração, à tecnologia, à construção e à arquitetura; no final do século XIX, já bastante aprimorados, poderiam facilmente orientar uma companhia ferroviária em todas as preocupações inerentes ao seu funcionamento (SILVA, 2019, p. 32). Silva, Silva e Oliveira (2017, p. 41) complementam que as recomendações dos tratados se ocupavam principalmente da funcionalidade dos ambientes de trabalho e que, quando apresentavam alguma diretriz construtiva recomendando determinado tipo de cobertura ou de disposição dos espaços, suas intenções eram principalmente de cunho econômico. Tal preocupação é notável especialmente em Bricka (1894), para quem há uma luta entre a economia e a segurança na atuação do engenheiro ferroviário: "se a primeira leva a tornar as obras o mais leves e ousadas quanto possível, a segunda exige que sejam de solidez garantida. Não é preciso dizer que a economia deve ser sempre sacrificada em nome da segurança" (BRICKA, 1894, p. 136, tradução nossa).[22] Não havia abertura, portanto, para gastos e luxos desnecessários, mas é importante frisar que isso não significou necessariamente abrir mão da qualidade da arquitetura e de sua expressividade, pois muitas companhias desenvolveram suas oficinas com projetos de grande apuro compositivo. Bricka (1894) recomenda construir de forma simples, uma vez que as companhias ferroviárias necessitam de diversas construções custosas:

> As obras-de-arte ferroviárias [...] dificilmente são vistas por quem sabe apreciar o seu valor arquitetônico, porque os habitantes do interior

[22] Trecho original: "*Si la première conduit à faire les ouvrages aussi légers et aussi hardis que possible, la seconde exige qu'ils soient d'une solidité assurée. Il va sans dire que l'économie doit toujours être sacrifiée à la securité*" (BRICKA, 1894, p. 136).

> chamados apenas a contemplá-las lhes são muito indiferentes. A verdadeira beleza de uma obra reside, além do mais e sobretudo, em sua boa concepção e na harmonia de suas linhas; salvo raras exceções, não custa mais fazer uma obra de aspecto satisfatório do que uma obra desagradável; (BRICKA, 1894, p. 127, tradução nossa)[23]

Ainda que não tratassem da espacialização dos ambientes ferroviários, tratados brasileiros como os de Picanço (1891, 1892) também devem ser considerados, uma vez que forneciam informações relevantes sobre os caminhos de ferro e sua rentabilidade (FRANCISCO, 2007, p. 32); Picanço (1891) chega, inclusive, a direcionar contratações ao recomendar a quantidade ideal de operários para uma oficina – número calculado com base em quantos funcionários eram necessários para atender a um quilômetro de linha europeu:

Figura 2: Cálculo europeu para contratação de operários.

Por kilometro de linha	Por locomotiva com seu tender.....	1	operario
	Por carro de passageiro.....	0,26	„
	Por carro de carga.....	0,60	„
	Pelas installações mecanicas.....	0,14	„
	Total.....	2	operarios

Fonte: Picanço, 1891, p. 161.

Dentre os documentos mencionados, os principais[24] podem ser encontrados no acervo do Museu da Companhia Paulista em Jundiaí, o que indica uma possível consulta a este material pelos antigos trabalhadores durante o funcionamento das antigas Officinas na cidade. Kühl (1998) reforça esta possibilidade ao descrever as oficinas ferroviárias como um "campo de pesquisa constante para os engenheiros das companhias, que se empenhavam em racionalizar e otimizar as condições de trabalho e produtividade" (KÜHL, 1998, p. 65). É importante pontuar que, apesar de ainda não ter sido mapeada a rede de contatos dos engenheiros na época, havia

[23] Trecho original: "*Les ouvrages d'art de chemins de fer [...] ne sont vus presque par personne qui sache en apprécier la valeur architecturale, car les habitants des campagnes appelés seuls à les contempler y sont bien indifférents. La véritable beauté d'un ouvrage réside d'ailleurs surtout dans sa bonne conception et dans l'harmonie de ses lignes sauf de rares exceptions, il n'en coûte pas plus de faire un ouvrage d'aspect satisfaisant qu'un ouvrage disgracieux;*" (BRICKA, 1894, p. 127).

[24] Tratados de Bricka (1894), Flamache, Huberti e Stévart (1885-1889), Humbert (1891), Moreau (1898), Perdonnet (1865) e Picanço (1891, 1892). Ressaltamos que a consulta a este acervo não pôde ser realizada presencialmente devido à pandemia, tendo sido efetuada de maneira remota por meio de arquivos digitalizados pela Biblioteca Nacional da França.

grande intercâmbio de informações entre interessados no tema – não apenas por meio do exame dos tratados, mas também pela leitura das revistas ferroviárias em voga.

Além de orientarem os profissionais a respeito da melhor adequação das ferrovias e de seus diversos equipamentos, os tratados discorriam sobre a melhor organização das oficinas ferroviárias, uma vez que estas representavam um papel crucial no perfeito funcionamento das estradas de ferro: o crescente movimento de passageiros e de cargas levava ao aumento frequente do material rodante, que precisava ser reparado sem prejudicar a companhia. Tais instalações, portanto, estavam constantemente sujeitas a ampliações, uma vez que nem todas as tarefas de reparação e montagem podiam ser realizadas em pequenos depósitos. Era, assim, inegável a necessidade de sua implantação, ponto reforçado por convenções técnicas da época:

> § 66. *Oficinas de reparo.* – É necessário que cada administração estabeleça em suas dependências oficinas, equipadas com ferramentas suficientes, para que as reparações no material rodante possam ser realizadas com segurança e rapidez.
> Estas oficinas serão colocadas nos principais centros de tráfego; no caso de novas construções, devemos considerar uma expansão que poderá vir a ser necessária no futuro.
> O estabelecimento de oficinas principais é preferível ao de várias oficinas pequenas. (*Commission Technique de l'Union des Chemins de Fer Allemands*, 1890, p. 38-39, tradução nossa)[25]

A menção destes edifícios, contudo, é feita de maneira acanhada nos documentos consultados, não sendo um tópico tão frequente quanto as estações e as especificidades do material rodante. Considerando que cada tratado conta com variados volumes, foi necessário selecionar o tema de interesse da pesquisa dentre outras classificações de edifícios, uma vez que a leitura revela uma série de recomendações técnicas e funcionais acerca de galpões retangulares, simples e dotados de coberturas que possibilitavam iluminação e ventilação abundantes. Estas construções podiam funcionar tanto como depósitos e garagens quanto como oficinas de reparo do material rodante – sua categoria dependeria da demanda da

[25] Trecho original: *"§ 66. Ateliers de réparation. – Il est nécessaire que chaque administration établisse dans ses dépendancesdes ateliers, munis d'un outillage suffisant, pour que les réparations du matériel roulant puissent se faire sûrement et rapidement.*
Ces ateliers seront placés aux centres principaux de trafic; s'il s'agit de constructions nouvelles, on doit tenir compte d'un agrandissement qui pourrait devenir nécessaire dans l'avenir.
L'établissement d'ateliers principaux est préférable à celui de plusieurs petits ateliers" (Commission Technique de l'Union des Chemins de Fer Allemands, 1890, p. 38-39).

companhia ferroviária, da nomenclatura da época e de questões técnicas de espacialização a serem citadas aqui.

Desta forma, entendemos que os tratados colaboravam com a dinâmica das oficinas ao oferecer diretrizes ligadas à racionalização e à distribuição destes espaços. Francisco (2007) complementa que eram também abordados os seguintes aspectos das construções: porte, setorização, disposição das vias férreas e repartição de acordo com a área disponível e com a importância do local. Estes pontos definiriam se as oficinas se concentrariam sob um único espaço coberto em um vasto edifício ou se estariam isoladas, comunicando-se entre si por meio de pátios (FRANCISCO, 2007, p. 13).

Ao abordar a temática do nosso objeto de estudo, Perdonnet (1865) define "oficina" como local de grande porte onde se efetuam atividades industriais. Para ele, as oficinas deveriam ser categorizadas pelas suas dimensões, que poderiam variar de acordo com as dimensões da própria linha férrea: se denominavam "*ateliers*" (oficinas), no caso de estruturas de grande importância responsáveis por atender às linhas férreas,[26] ou "*dépôts*" (depósitos), para pequenos serviços de substituição de peças gastas ou danificadas (PERDONNET, 1865, p. 102). Considerando que todas as companhias ferroviárias da época possuíam oficinas para volumosas reparações (BRICKA, 1894, p. 114), era comum haver apenas uma grande oficina mesmo nas linhas de maior importância; isto porque o trabalho realizado neste conjunto exigiria a dinâmica de uma verdadeira fábrica, posto que "consertar uma locomotiva desgastada por um longo trabalho é, geralmente, reconstruí-la" (PERDONNET, 1865, p. 102, tradução nossa).[27]

> Grandes oficinas são geralmente compostas por edifícios retangulares dispostos em torno de um ou mais pátios. [...] As oficinas devem ser organizadas de forma a evitar movimentos em falso. Devem ter dimensões tais que o serviço nunca seja prejudicado. Vigilância e policiamento devem ser facilmente realizados; finalmente, devem ser bem iluminadas, bem

[26] A mesma denominação será adotada por outros tratadistas, como no caso de Picanço (1891), que identifica em tratado brasileiro as origens do termo "officina": "*atelier*", em francês; "*workshop*", em inglês; e "*werkstätte*", em alemão (PICANÇO, 1891, p. 161). Desta forma, compreendemos que o conceito das oficinas ferroviárias se estabeleceu, no Brasil, muito mais ligado à definição de *atelier* do que de *dépôt*.

[27] Trecho original: "*car réparer une machine locomotive usée par un long travail, c'est souvant la reconstruire*" (PERDONNET, 1865, p. 102).

> ventiladas e suficientemente aquecidas no inverno. (PERDONNET, 1865, p. 431-432, tradução nossa)[28]

A implantação das oficinas não seguia um padrão, havendo casos mapeados por Perdonnet (1865) tanto no meio quanto nos extremos das ferrovias estudadas pelo autor. Sua localização costumava ser definida com base na planicidade do terreno, nos baixos custos de planificação e de aquisição, na proximidade em relação à linha férrea e na distância em relação ao centro urbano: quanto mais afastado, mais barato para a companhia – não somente no que tange à compra do terreno, como também à facilidade na extração de matérias-primas de baixo custo e à economia na alimentação e na acomodação dos trabalhadores. Havia outras vantagens em afastar a oficina da "influência desmoralizante das grandes cidades" (PERDONNET, 1865, p. 104, tradução nossa),[29] posto que era mais fácil monitorar e conter os trabalhadores em locais mais isolados (PERDONNET, 1865, p. 103-104).

Moreau (1898), por sua vez, recomendava o posicionamento das oficinas entre grandes entroncamentos e que suas seções fossem distribuídas de forma metódica para que se evitassem atrasos e perda de trabalho. Esta eficiência poderia ser obtida por meio do espaçamento mínimo de 6 metros entre os trilhos das oficinas de reparação e da utilização de transmissões subterrâneas, que, além de serem mais seguras para os funcionários que eventualmente tocassem nas correias, liberavam mais espaço aéreo para o movimento dos guindastes. Assim, recomendava-se que o terreno fosse bem drenado para evitar acidentes. Além de drenado, esperava-se que o solo escolhido fosse incompressível, possibilitando fundações de qualidade. Para Bricka (1894, p. 127-128), um terreno desta categoria seria apenas o de rochas duras ou de cascalhos muito compactos; outros tipos, no entanto, apresentam compressibilidade baixa o suficiente para que o trabalho de alicerces ocorra sem maiores desafios. Desta forma, o tratadista sugere conhecer a dimensão da obra que será realizada e avaliar o nível de compressibilidade desejado, etapa que poderia ser cumprida em uma sondagem:

---

[28] Trecho original: "*Les grands ateliers sont généralement composés de bâtiments rectangulaires placés autour d'une ou plusieurs cours. [...] Les ateliers doivent être disposés de manière a éviter les fausses maneouvres. Ils doivent être de dimensions telles, que le service n'en soit jamais gêné. La surveillance et la police doivent s'y faire aisément; il faut enfin qu'ils soient bien éclairés, bien aérés et suffisamment chauffés en hiver*" (PERDONNET, 1865, p. 431-432).

[29] Trecho original: "*les ouvriers ne sont pas exposés à l'influence démoralisatrice des grandes villes. Ils sont aussi plus facilement surveillés et plus facilement contenus*" (PERDONNET, 1865, p. 104).

> É muito importante para todas as obras e *até para as menores*, fazer uma sondagem junto à sua localização para conhecer a natureza do solo e determinar a profundidade a qual devemos descer. Ao negligenciar este cuidado, somos expostos, se se tratar de uma obra importante, a ver-nos forçados a mudar o modo de fundação durante a execução, o que é sempre muito caro. [...] A necessidade da sondagem é essencial mesmo que se decida basear no solo compressível, pois muitas vezes corre-se o risco de parar em uma determinada dimensão escolhida *a priori* enquanto existe um solo muito melhor em uma profundidade rasa abaixo. Ao procurar solo incompressível, é bom, em muitos casos, empurrar as sondagens acima sob a rocha ou cascalho duro; pode de fato acontecer que encontremos, em vez de uma massa compacta, um bloco isolado ou mesmo um banco de rocha ou cascalho apoiado sobre uma camada de terra ou argila; portanto não é suficiente ter encontrado um solo sólido o suficiente para receber a fundação, ainda é necessário saber o que há está abaixo. (BRICKA, 1894, p. 128, grifos do autor, tradução nossa)[30]

A espacialização das oficinas seria ditada, segundo Moreau (1898), pelo maquinário a ser empregado; no caso da energia mecânica, por exemplo, polias e árvores de eixo poderiam limitar o ambiente. Além de considerar tais fatores no projeto, a companhia responsável deveria levar em conta as seguintes seções, segundo Perdonnet (1865) e Bricka (1894, p. 121): montagem de máquinas com bancadas de ajustagem; máquinas-ferramentas;[31] forjas; reparação de rodas; caldeiraria; reparação de carros; pintura e selaria com dependências para carpinteiros; armazém com alojamento para o vigilante; sala para o diretor das oficinas; escritórios administrativos; sala para desenhistas; espaço para reservatórios e guindastes hidráulicos; e, "muito raramente, [...] uma fundição de ferro fundido" (PERDONNET, 1865, p. 106, tradução nossa),[32] posto que fundições de cobre eram mais comuns na época. Picanço (1892) o complementa ao apontar outros ambientes igualmente desejáveis: "officina dos torneiros, [...] depositos

[30] Trecho original: "*Il est très important pour tous les ouvrages et* même pour les plus petits*, de faire un sondage à côté de leur emplacement pour connaître la nature du sol et déterminer la profondeur à laquelle on doit descendre. En négligeant cette précaution, on est exposé, s'il s'agit d'un ouvrage important, à se voir forcé de changer de mode de fondation en cours d'exécution, ce qui est toujours très cher. [...] La nécessité du sondage s'impose même si on est décidé à fonder sur le sol compressible, car souvent on risque de s'arrêter à une cote déterminée choisie* a priori *alors qu'il existe un terrain beaucoup meilleur à une faible profondeur au-dessous. Lorsqu'on cherchele terrain incompressible, il est bon, dans beaucoup de cas, de pousser les sondages au-des-e sous du rocher ou du gravier dur; il peut arriver en effet qu'on ait rencontré, au lieu d'une masse compacte, un bloc isolé ou encore un banc de rocher ou de gravier reposant sur une couche de terre ou d'argile; il ne suffit donc pas d'avoir trouvé un terrain assez solide pour recevoir la fondation, il faut encore savoir ce qu'il y a en dessous*" (BRICKA, 1894, p. 128, grifos do autor).

[31] Para o autor, este setor deveria contar com um galpão próprio de dois pavimentos, estando o térreo reservado às máquinas mais pesadas e o primeiro pavimento às máquinas mais leves; sugestão similar era dada aos setores de carpintaria, a ser executado no térreo, e de pintura e selaria, reservados ao primeiro pavimento (PERDONNET, 1865, p. 107).

[32] Trecho original: "*Quelquefois, mais très-rarement, ils referment une fonderie de fonte; plus souvent une fonderie de cuivre*" (PERDONNET, 1865, p. 106).

para a revista dos vagões, [...] officina de cruzamentos, corações, mudanças de via, etc." (PICANÇO, 1892, p. 161).

A organização interna destes espaços poderia ser térrea – o que demandaria maior ocupação e planificação do solo – ou em mais de um pavimento – implantações mais baratas por não exigirem tantos esforços de terraplanagem e drenagem, por exemplo; contudo, as companhias ferroviárias deveriam ter em mente que, embora menos custosa, a segunda opção dificultava os serviços e tornava as manobras mais caras (PERDONNET, 1865, p. 107). Com base em Picanço (1892), a escolha por uma destas alternativas deveria também se pautar nos resultados que se esperavam do modelo final, publicados no documento internacional da *Commission Technique de l'Union des Chemins de Fer Allemands* (1890)[33] e sintetizados pelo autor:

> As officinas de uma estrada de ferro devem ser montadas de modo que possam ter em reparações 25% das locomotivas da mesma estrada, 8% dos carros de passageiros e 3% dos carros de carga. Devem poder, além disto, abrigar 5% da totalidade dos vehiculos. (PICANÇO, 1892, p. 161)

Neste contexto, Flamache, Huberti e Stévart (1885-1889) definiriam, entre outros modelos,[34] o edifício organizado na forma de "espinha de peixe", dotado de um eixo central e de vias transversais que partem dele (FLAMACHE; HUBERTI; STÉVART, 1885-1889 *apud* FRANCISCO, 2007); esta necessidade de manter uma comunicação permanente entre as vias de reparação e um eixo principal se apoia, igualmente, em Perdonnet (1865, p. 21) e em Bricka (1894, p. 309).[35] Havia preocupação de alguns autores no que tange a vedar todas as paredes e a concentrar as oficinas em um só volume, uma vez que um edifício completamente fechado oferece maior risco em caso de incêndio (FRANCISCO, 2007); um deles é Bricka (1894), que não chega a sugerir a construção de um único edifício oficinal, mas indica as seguintes possibilidades: distribuir várias oficinas ao longo da rede ferroviária para reduzir distâncias ou concentrar estas construções em pontos

[33] O documento pode ser consultado, na íntegra, nos anexos do primeiro volume do tratado de Bricka (1894). Ver parágrafo 66, que trata exclusivamente de oficinas de reparo.

[34] Mapeados por Francisco (2007), são eles: o modelo "pente", sistema disperso, com oficinas paralelas fechadas em apenas uma das laterais e pátios internos, tornando fácil combater um possível incêndio; e a "grelha", sistema concentrado, com pátios internos entre os edifícios fechados em ambas as laterais. Para melhor compreensão dos modelos, ver Figuras 1, 2 e 3 da dissertação da autora (FRANCISCO, 2007, p. 14).

[35] Este, inclusive, vai além e explora a relação entre oficinas e estação: ainda que a primeira estrutura seja independente da segunda, as linhas de comunicação devem estar organizadas de modo a atender, se necessário, material rodante danificado na estação (BRICKA, 1894, p. 309).

específicos da linha em que a demanda é mais alta (BRICKA, 1894, p. 121). No entanto, há de se levar em conta que a união dos serviços em um único bloco era sinônimo de economia e de eficiência, ficando a cargo da própria companhia a escolha da diretriz que mais se adequasse à sua necessidade.

Caso essa vedação das paredes fosse realizada com alvenaria de tijolos, o ideal era produzi-los no local da obra (MOREAU, 1898, p. 244) e estes deveriam ser "duros, sonoros, bem queimados, sem serem vitrificados, e de fórmas regulares, arestas vivas, faces planas" (PICANÇO, 1891, p. 53), com dimensões de 0,13 metros de largura, 0,06 metros de altura e 0,27 metros de comprimento para cada peça. Tais medidas poderiam ser alteradas por decisão do engenheiro chefe. A aparelhagem seguiria a combinação cruciforme e a fachada não deveria ser rebocada (PICANÇO, 1891, p. 56). Picanço (1891) também legou recomendações sobre o aparelho de pedras que poderia embasar a edificação: "Esta alvenaria será feita com pedras de fórmas rectangular faceadas a martello cortante ou a picão [...], sendo assentos por fiadas de altura de 20 a 30 centimetros" (PICANÇO, 1891, p. 53).

No geral, os tratados recomendavam uma planta livre para melhor acomodar as funções oficinais e permitir futuros reordenamentos espaciais (SILVA, 2019, p. 97-98). Segundo Bricka (1894, p. 260), a experiência ferroviária levava as companhias a, cada vez mais, desistirem de divisórias internas, uma vez que as mesmas dificultavam a vigilância; caso isto fosse necessário, o tratadista recomendava divisões leves e removíveis. Quando houvesse cobertura,[36] a mesma deveria ser em dente de serra (*shed*) para permitir entrada constante de luz natural, representando um modelo que teve origem nas tecelagens inglesas, de acordo com o tratadista.

Neste ponto, o autor ressalta a semelhança entre os métodos de construção de um galpão retangular e de uma oficina, diferenciando seus telhados pela pungente necessidade dos operários ferroviários de receberem "muita luz natural e evitar o sol" (BRICKA, 1894, p. 260, tradução nossa).[37] Uma das aberturas do *shed*

[36] Segundo Bricka (1894, p. 121), algumas construções não dispunham de cobertura para abrigar o material rodante, fazendo os reparos a céu aberto. No entanto, o mais comum era um sistema misto, em que se faziam reparos em locais cobertos e descobertos.

[37] Trecho original: "*Le mode de construction des ateliers est analogue à celui des grandes remises rectangulaires; mais, pour faciliter le travail des ouvriers, il faut à la fois leur donner beaucoup de jour et éviter le soleil;*" (BRICKA, 1894, p. 260).

deveria ser grande, totalmente envidraçada e voltada para o norte para o melhor aproveitamento da luz do dia (PERDONNET, 1865, p. 107; BRICKA, 1894, p. 260), permitindo especial ventilação em galpões de maior necessidade, como os de pintura (PERDONNET, 1865, p. 432).

A estrutura externa deveria apresentar pilares nas fachadas (BRICKA, 1894, p. 228), enquanto que a interna contaria com o ferro por meio de tesouras e colunas metálicas internamente ocas para a passagem das águas pluviais, dotadas de resistência suficiente para suportar o peso das pontes rolantes e dos guindastes necessários ao deslocamento do maquinário (MOREAU, 1898) – especialmente no que tange aos galpões destinados à ajustagem e à montagem de locomotivas (PERDONNET, 1865, p. 108). Para outras funções, contudo, Perdonnet (1865) aconselhava estruturas de menor porte, desde que suportassem pontos de apoio para guindastes de 3 a 4 mil quilos (PERDONNET, 1865, p. 108). A implantação destes guindastes deveria ser prevista, assim, desde a concepção projetual.[38] Para a companhia ferroviária, era extremamente vantajoso implantar esse maquinário – isto porque, além de permitirem a suspensão das caldeiras, separando-as do trem, e de alçarem o próprio material rodante em reparo, pontes, gruas e guindastes rolantes eram mais baratos do que designar um dispositivo permanente para cada vagão a ser movido (PERDONNET, 1865, p. 108-109).

O dimensionamento estrutural das oficinas ferroviárias seria determinado, portanto, pela área requisitada por cada serviço, pela função designada a cada setor e pela extensão das tesouras empregadas. No caso das construções focadas em reparo e montagem de locomotivas, carros e vagões, os trabalhos específicos são descritos por Francisco (2007, p. 15-16) e Perdonnet (1865, p. 109):

a) conservação geral:

- renovação de rolamentos, caixas, guias, eixos, órgãos de distribuição, gavetas, pistões, ajustagem da parte interna dos cilindros, refazimento das juntas e guarnições e reparação das peças e mecanismos quebrados;

b) reparação das caldeiras:

- renovação dos *foyers*, das chapas tubulares, das caixas de fumaça, das virolas, dos tubos, das articulações, entre outros;

[38] Humbert (1891, p. 91) irá se debruçar com maior detalhamento sobre os possíveis tipos de guindastes. Entendemos que, de acordo com a classificação do autor, as antigas Officinas da Companhia Paulista adotaram as gruas rolantes sobre vigas de pontes metálicas.

c) conservação dos aros:

- recolocação de aros nas rodas sem condições de uso e reforma de aros menos danificados;

d) oficinas de carros e vagões:

- conservação das rodas (um dos setores de maiores despesas por necessitar de ferramentas especiais), reparos nos chassis, rolamentos, caixas, eixos, longerões, travessas, chapas de guarda, molas de suspensão, freios, acoplamentos, aparelhos de tração e choque e conservação do madeiramento, das ferragens, das pinturas, dos vernizes, das guarnições e dos assentos.

Perdonnet (1865) descreve a distribuição desejável de funções para este tipo de oficina a partir do caminho que uma peça para reparação percorreria: o percurso se inicia nas forjas da ferraria, onde a mesma seria fabricada, passaria pela oficina de máquinas-ferramentas e finalmente culminaria no seu emprego em uma locomotiva no setor de montagem. Apesar da proximidade que deve haver entre estes ambientes, o autor chama a atenção para o isolamento das forjas, posto que "o pó do carvão, ao penetrar em máquinas-ferramentas e em máquinas locomotivas, a elas seria muito prejudicial" (PERDONNET, 1865, p. 108, tradução nossa).[39]

Francisco (2007), ao considerar outras dinâmicas de trabalho, aponta outra possível ordem em que deveriam ser realizadas as tarefas para que se garantisse um funcionamento satisfatório. No caso das oficinas de reparação de locomotivas, era necessário posicionar as máquinas sobre as valetas de manutenção, onde seriam desmontadas para os ajustes. Cada peça – desde as caixas de lubrificantes até as rodas – era limpa, examinada e recolocada, se apta ao funcionamento, ou reparada, se inapta. Após, realizava-se a calibragem dos cilindros e as peças seguiam para a ferraria (que deveria contar com um pátio para armazenar as grandes matrizes, bigornas, pilares e refugos) e para a oficina de máquinas-ferramentas, seções que deveriam estar próximas devido à sua sequência na linha de produção. As bancadas dos trabalhadores deveriam estar sempre dispostas na

[39] Trecho original: "*La poussière du charbon, en pénétrant dans les machines-outils et dans les machines locomotives, leur deviendrait très-nuisible*" (PERDONNET, 1865, p. 108).

lateral da máquina desmontada, para facilitar o acesso e a análise da situação do material (FRANCISCO, 2007, p. 17-19).

Os tratados propunham a implantação da caldeiraria ao lado da fundição e entre a ferraria e a carpintaria, uma vez que ali seriam reparadas as caldeiras, as peças da carroceria e as caixas dos *tenders*. O acesso até esta seção poderia ser feito por vagonetes ou placas rotatórias. Tendo em vista que os operários responsáveis pela carpintaria poderiam trabalhar concomitantemente em vagões, *tenders* e carros, Perdonnet (1865, p. 108) reforça a importância de locar próximos os galpões de abrigo deste material e os setores de reparos. Francisco (2007, p. 20-23) aponta a igual necessidade da carpintaria se avizinhar das instalações de preparo e secagem artificial das madeiras a serem empregadas em estruturas e carrocerias; considerando que a madeira deveria estar sempre seca para aumentar sua solidez e sua vida útil, os edifícios deveriam conter instalações para esterilizá-la com aquecimento e secagem.

Francisco (2007, p. 24) encerra a apresentação dos espaços com as oficinas de pintura, de mobiliário e estofaria, de coberturas e capotas e de revestimento. Dentre elas, a mais expressiva é a primeira, que deveria possuir área suficiente para que fossem separados os serviços nos vagões dos serviços nos carros de passageiros, que demandavam maior acabamento estético, além de contar com local aquecido e ventilado para a secagem do verniz e o polimento das peças.

A importância dos tratados não reside apenas na sua contribuição para o amadurecimento do tema e para a experimentação da arquitetura ferroviária, mas também na singularização das oficinas ferroviárias, uma vez que são grandes as semelhanças arquitetônicas existentes entre as fábricas, principalmente quando não verticalizadas, e os espaços oficinais. Apesar da clara associação visual às estruturas fabris e a seus componentes arquitetônicos, as oficinas rompem com a classificação de "indústrias" ao serem dotadas de bibliografia específica e própria.

Considerando que seu intuito era reunir as informações disponíveis até o momento e orientar os profissionais da área, não havia um padrão correto a ser seguido; as sugestões dos tratadistas deveriam sempre ser adaptadas para a realidade das diferentes linhas férreas por meio de interpretações específicas relacionadas à situação em que seriam aplicadas e do aprimoramento em função das necessidades operacionais existentes. Não foi diferente com a Companhia

Paulista, que, ao construir suas oficinas ferroviárias em Jundiaí, observou as tendências da época e os postulados aqui mencionados. Após a apresentação do estudo de caso, será feita uma comparação entre as principais orientações ferroviárias aqui reunidas e as decisões que permearam o projeto das Officinas da Companhia Paulista.

1.3 AS OFFICINAS DA COMPANHIA PAULISTA

Este item apresentará o estudo de caso da pesquisa, as antigas Officinas da Companhia Paulista. Para tanto, serão analisados o panorama de Jundiaí na época da chegada da ferrovia, a implantação das Officinas na cidade e seu percurso da fase áurea até a situação atual. O objetivo desta abordagem é, além de realizar uma retomada histórica imprescindível para a compreensão da ligação entre conjunto e sítio, demonstrar a unicidade deste complexo de oficinas e a sua importância em diversas escalas. Considerando que o campo metodológico adotado pela pesquisa, a arqueologia industrial, considera digna de estudo toda a pluralidade de valores e significados existentes nessa categoria de patrimônio, trata-se de base conceitual indispensável para a construção de uma leitura aprofundada.

1.3.1 Transferência para Jundiaí (SP)

Estruturas de grande porte responsáveis pelo reparo e pela manutenção de todo o material rodante da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, as antigas Officinas da Companhia Paulista, localizadas em Jundiaí, interior de São Paulo, são descritas por Kühl (2008) como "verdadeiras usinas [...] que apresentam uma organização do trabalho e encadeamento de produção de fato industriais" (KÜHL, 2008, p. 40). Superando as expectativas de sua própria empresa em dimensão, produtividade e impacto, este exemplar ferroviário carrega em si um conjunto de valores intangíveis que marca a memória local até hoje, dentre os quais podemos citar a disciplina e a eficiência industriais, o sentimento de família ferroviária[40] e a

[40] Explorada por Ferreira (2004) em entrevistas a ex-ferroviários da Companhia Paulista de Rio Claro, esta expressão é digna de questionamentos que não serão aprofundados na presente pesquisa devido ao seu recorte; ainda assim, apontaremos ao longo deste capítulo as principais razões para que tal sentimento se perpetuasse nos discursos tangentes à empresa. Agradeço a Eduardo Romero de Oliveira pela indicação de bibliografia.

produção, a difusão e a transmissão dos conhecimentos técnico e científico, entre outros.

Tendo em vista que o foco desta dissertação reside na análise da arquitetura do conjunto, é evidente que sua construção guarda detalhes, técnicas e proporções de grande originalidade no país, tendo provocado o interesse de grupos de pesquisa como o Projeto Memória Ferroviária e de autores como Cano Sanchiz (2017a), Gonçalves (2018b), Kühl (1998, 2008), Pinto (1903), Silva (2019), Soukef Jr. (2012a, 2012b, 2016), Sousa (2003) e Torrejais (2019), que se debruçaram sobre o objeto de estudo especialmente a partir dos olhares funcional, organizacional e técnico. As particularidades arquitetônicas, no entanto, ainda não foram abordadas com a profundidade que lhes é devida, e serão examinadas pela pesquisa pelo método da arqueologia industrial e pelo olhar voltado às histórias que a matéria, enquanto suporte do tempo, pode nos revelar. Contudo, considerando que arquitetura, implantação e sítio são questões intimamente ligadas, é importante iniciar nossa discussão descrevendo a transferência das Officinas para a cidade de Jundiaí; para tanto, a estruturação da cidade será brevemente analisada a partir da sua vocação para que se compreenda o cenário desse advento.

Estrategicamente localizada no entroncamento de um dos principais eixos de interesse econômico do país, Jundiaí abriu portas para todo o interior do estado de São Paulo, permitindo que regiões remotas sofressem ocupação e crescimento intensos já no século XVI. Conforme ressaltado por Bem (2014), o papel exercido pelo local enquanto entreposto comercial e passagem consolidada para a rota do ouro durante o período colonial lhe revelou uma forte vocação, que, somada à sua posição geográfica, lhe assegurou uma posição de destaque no redesenho dos caminhos paulistas:

> Chamaram-na boca de sertão, porto seco, ponta de trilhos, porta para o interior; epítetos que lhe revelam o caráter de elo, de condutora de um objetivo mais amplo, situado além de suas terras. Dessa perspectiva, a atração não estava nela propriamente, mas depois dela, no que podia alcançar. E assim, Jundiaí foi lugar de outros lugares, ponto do caminho, terra de transição, feito trampolim para se atingir o outro lado. (BEM, 2014, p. 167-168)

Inicialmente destinada a ser somente uma das paradas da linha com origem em Santos e prevista para alcançar Campinas, Jundiaí acaba se tornando o destino final da SPR em 1866, apenas um ano após ser elevada à categoria de cidade. Além

de se tornar ponta de trilhos, a cidade recebe a construção de sua primeira estação ferroviária,[41] a fim de melhor servir aos objetivos da companhia responsável. Conforme Bem (2014), não houve aleatoriedade na decisão de interromper a ferrovia antes desta chegar a Campinas: Jundiaí era o último passo antes de se adentrar o interior, e, para além de seus limites "estavam os melhores solos reservados ao plantio do café" (BEM, 2014, p. 100). Para Oscar Canstatt, viajante alemão que visitou Jundiaí em 1870 e conheceu tanto a estação em funcionamento quanto a recém-elevada cidade, o local contava com prósperas expectativas:

> Como ponto terminal da ferrovia de São Paulo, a importância da localidade cresceu de maneira altamente incomum nos últimos anos, e por toda parte construções vistosas comprovam que à localidade está reservado um futuro brilhante. (CANSTATT, 1877, p. 383 *apud* SOUKEF Jr., 2012b, p. 34)

Figura 3: Estação ferroviária da São Paulo Railway em Jundiaí.



Fonte: Janczur, 1930.

Desta forma, apreende-se que tal vocação não passou despercebida pela SPR e que foi crucial na definição do percurso de sua linha férrea, uma vez que, transposta a serra, definido o caminho e atingida a "boca do sertão", a companhia decide abrir mão do seu direito de preferência previsto em lei, ciente de que fornecia o único acesso à exportação do café e de que sua estrutura seria utilizada por qualquer companhia que quisesse chegar ao porto. A ocupação e a expansão do

[41] Conforme Soukef Jr. (2012a, p. 16), ainda que seja a parada final da SPR, a construção apresenta características de uma estação intermediária, denotando o interesse inicial da companhia em estender seus trilhos.

interior a partir da sua ponta de trilhos, no entanto, permaneceriam em aberto, mobilizando cafeicultores, fazendeiros e políticos locais na criação de uma companhia que assumisse tal empreitada.

Mapa 2: Em vermelho, extensão final da SPR, de Santos a Jundiaí. Em amarelo, distância entre Jundiaí e Campinas.



Fonte: Elaboração da autora a partir de imagem de Odilon Matos, 1970.

Neste contexto, surge em 1868 a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, a primeira ferrovia brasileira a ser integralmente financiada por capital nacional, além de ter seu contrato de concessão sob a responsabilidade do Governo de São Paulo e não do Império, como era costumeiro (GRANDI, 2010, p. 25). As obras se iniciaram em 1870 e o trecho até Campinas, dividido em três seções e supervisionado pelo engenheiro-chefe Viriato de Medeiros,[42] foi inaugurado em 1872 com a mesma bitola da SPR;[43] ali se estabeleceram sua sede e o complexo de

[42] De acordo com Lanna (2016), o engenheiro-chefe contava com três empreiteiros, sendo eles Ângelo Thomaz do Amaral, Heitor Rademaker Grunewald e João Pereira D. Faro, que subdividiram suas seções num total de 18 subempreiteiros: "Foi a primeira vez que empreiteiros brasileiros se encarregaram da construção de uma estrada de ferro" (LANNA, 2016, p. 515).

[43] Segundo Debes (1968, p. 87), o prolongamento da Companhia Paulista não apenas solucionou os problemas de transporte que limitavam a expansão cafeeira, como também abriu caminho para novos trechos que atendessem às regiões de Amparo, Mogi-Mirim, Limeira, Rio Claro, Piracicaba, Capivari, Descalvado, Pirassununga, São Carlos e Araraquara. Em muitas destas regiões as linhas se

edificações necessárias ao perfeito funcionamento da linha, incluindo suas oficinas de manutenção ferroviária.

Até o momento, apesar da presença ativa da SPR e do funcionamento promissor de sua estação ferroviária, o cotidiano jundiaiense não havia se alterado em relação à vida colonial; não se viam, ainda, ares de cidade. Será apenas após a transferência das Officinas da Companhia Paulista para Jundiaí, em 1892, que os traços de vila serão deixados para trás e o local assumirá, orgulhoso, uma identidade industrial. A partir deste ponto, o modo de viver, de habitar, de trabalhar e de se relacionar com os espaços se modifica completa e irreversivelmente.

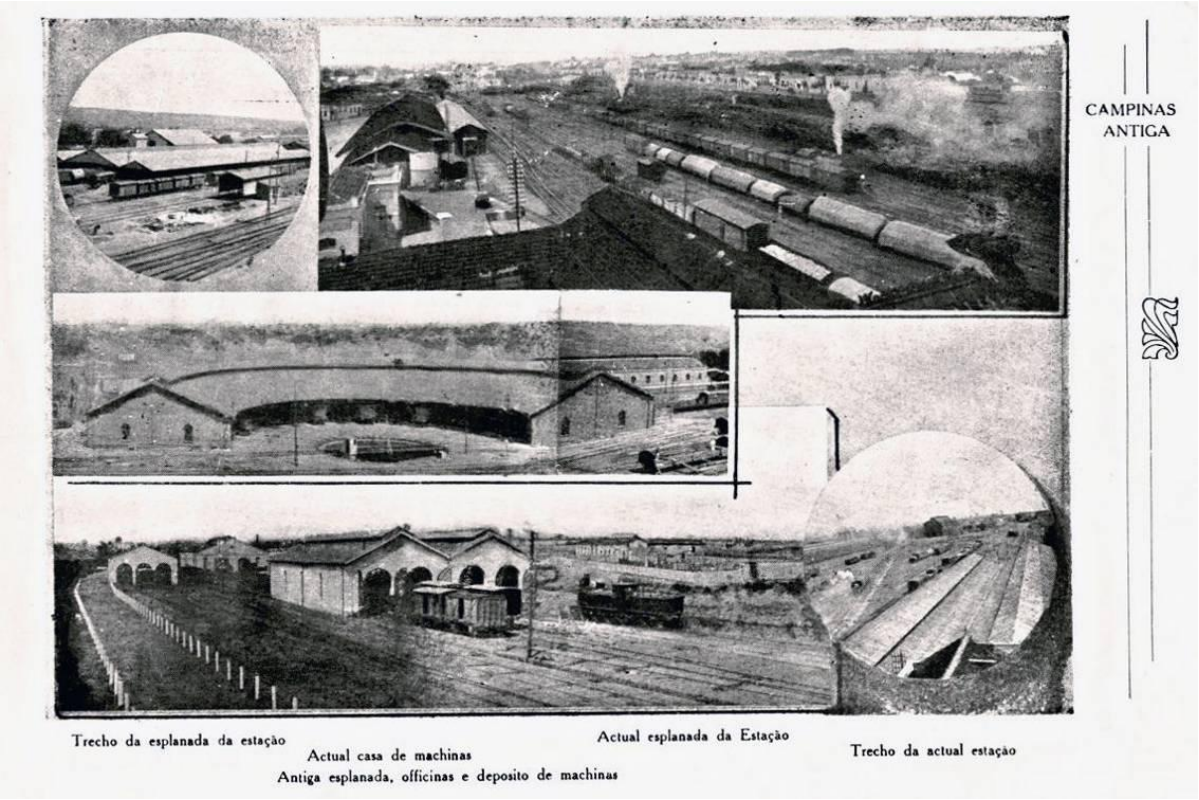
A decisão pela transferência destas oficinas para Jundiaí data, segundo relatórios da empresa, de 1890, e pode ser justificada por diversos fatores, sendo o mais preponderante a reduzida área disponível em Campinas, demonstrada pela Figura 4. Com 3.324 m² de superfície coberta, o conjunto era insuficiente para reparar o material rodante existente (20 locomotivas e 570 veículos)[44] e realizar serviços anexos da linha. Além disto, a Companhia pretendia se expandir e totalizar, em breve, 41 locomotivas e 1227 veículos, cuja reparação exigiria uma área de 10.000 m²:

> Ha muito que nossas officinas estabelecidas em Campinas resentem-se da falta de machinas e apparelhos que alli não têm espaço. Esta circumstancia e a conveniência de destinar para deposito de carros o edifício que ora occupam as officinas, suggeriram a idéa de construir-se novo edifício para este fim, com toda a largueza e melhoramentos compativeis com as exigencias d'esta importante repartição da estrada em local mais apropriado. Para este fim, deparando-se ensejo de obter, em condições muito vantajosas, uma grande área de terreno ao lado de nossa linha, em Jundiahy, resolveu a directoria alli construir o novo edifício para officinas, achando-se já confeccionado o respectivo projecto e prestes a serem iniciadas as obras. (Companhia Paulista de Estradas de Ferro, 1890, p. 10)

estabeleceram antes mesmo do início da produção do café, servindo à criação de novas regiões cafeeiras que serviriam de assentamento à numerosa população (KÜHL, 2013, p. 4).

[44] Conforme registros do Museu da Companhia Paulista consultados por Oliveira (2012), nesta época a empresa possuía predominantemente material rodante composto por peças estadunidenses e inglesas: "Da Paulista, identificamos que os fabricantes das locomotivas a vapor de bitola de 1,60 m eram principalmente a Baldwin Locomotives Works, seguida pela The American Locomotives Company; enquanto que as de bitola 1,00m eram construídas pela Baldwin Works, The American Locomotives Company e a empresa inglesa Beyer, Peacok & Co" (OLIVEIRA, 2012, p. 204).

Figura 4: Instalações da Companhia Paulista em Campinas. Observar, abaixo e à esquerda da fotografia, a área ocupada pela “antiga esplanada, officinas e deposito de machinas”.



Fonte: Álbum Illustrado da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, 1918. Coleção de Antonio Soukef Jr..

O agravamento da epidemia de febre amarela, que havia feito sua primeira vítima em Campinas um ano antes, também desestabilizava a dinâmica da cidade, colaborando para a transferência e “evitando-se por essa forma a desorganisação dos serviços e as diversas dificuldades, já experimentadas nas epidemias anteriores" (Companhia Paulista de Estradas de Ferro, 1896). Jundiaí, localizada fora do foco da doença, oferecia condições de salubridade desejadas pela companhia. Bem (2014) ressalta mais dois fatores que influenciaram na decisão da Paulista: a maior proximidade de Jundiaí com relação ao porto santista e “o desinteresse de Campinas em concentrar e acomodar massa tão grande de operários como o empenhado pela indústria ferroviária” (BEM, 2014, p. 128). Como uma cidade carente de elites,[45] Jundiaí receberia melhor do que Campinas o que Bem (2014) chama de aristocracia operária. Assim, Jundiaí se tornaria um local proletário com população formada principalmente por operários e imigrantes,

[45] Lanna (2002, p. 181) afirma que a ausência de casarões na cidade confirma o fato das elites jundiaienses terem se deslocado para as cidades vizinhas com o advento da linha férrea. Um dos únicos casarões existentes data de 1862 e precede a ferrovia – trata-se da Casa da Família Queiroz Telles, hoje, Solar do Barão.

distinto de Santos, que reunia atividades comerciais relacionadas ao café, e de Campinas, que concentrava as atividades comerciais agrícolas das demais cidades do interior do estado; ambas as cidades eram predominantemente ocupadas por elites cafeeiras de cunhos político e econômico.

Ao se referirem às terras adquiridas ao pé da colina histórica ocupada pelos primeiros povoadores e seguindo o caminho estabelecido pela linha da SPR em Jundiaí, os relatórios da Companhia Paulista descrevem uma compra "quasi sem dispendio" (Companhia Paulista de Estradas de Ferro, 1894, p. 15). Certamente, além da proximidade em relação à estação ferroviária, o baixo custo atrelado ao terreno foi fator preponderante para a escolha da cidade em detrimento de outras. Este ponto é esclarecido pelo processo de tombamento pelo IPHAN (2001), que elenca as vantagens existentes para Jundiaí na venda da área por um preço reduzido e na eventual cessão de terrenos para a construção de habitações: a recém-elevada cidade, ainda sofrendo os efeitos da estagnação econômica, se beneficiaria do progresso e do crescimento urbano trazidos pela Companhia Paulista (IPHAN, 2001). Assim, a transação se mostrava proveitosa para ambos os lados.

Mapa 3: Relação entre as Officinas da Companhia Paulista e a estação da SPR, bem como entre suas linhas férreas, adaptadas para a escala da imagem.

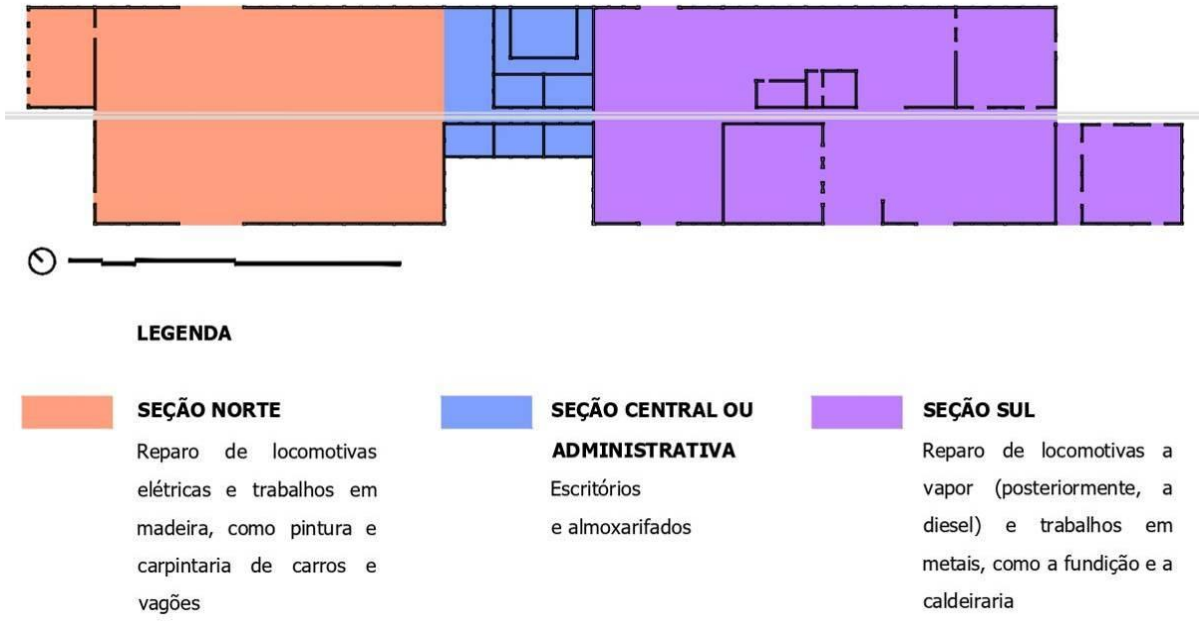


Fonte: Elaboração da autora a partir de base do Google Earth, jan. 2021.

Iniciadas em 1892, as obras ocasionaram inaugurações por etapas: devido à grande demanda da Paulista por espaço, as funções oficinais eram transferidas de Campinas para Jundiaí tão logo os seus respectivos ambientes eram finalizados. Por conta de uma crise que atravessou a Paulista em 1894 e reduziu despesas gerais, a entrega do complexo só foi ocorrer em 1895, possibilitando o deslocamento sem demora dos últimos serviços ainda localizados em Campinas, como os de carpintaria e pintura. Pinto (1903) fixa área total de 145.091 m² ao complexo[46] orientado de nordeste a sudeste e cortado por um eixo longitudinal que dividiu os espaços e estabeleceu relações entre todo o conjunto, descrevendo-o como:

> [...] um grande edifício de 505 metros de comprimento por 65 de largura, composto de duas partes principaes: a do norte, destinada á reparação de carros e vagões, que contém todas as machinas necessárias ao trabalho das madeiras precisas para esta secção do material rodante, e a do sul, em que se acham installadas as machinas ferramentas e outras para o trabalho dos diversos metaes. N'esta secção acham-se collocados os diversos dispositivos destinados a facilitar as reparações de locomotivas. (PINTO, 1903, p. 104)

Figura 5: Setorização do volume original das Officinas de acordo com Pinto (1903).



Fonte: Elaboração da autora a partir de base CAD, jan. 2021.

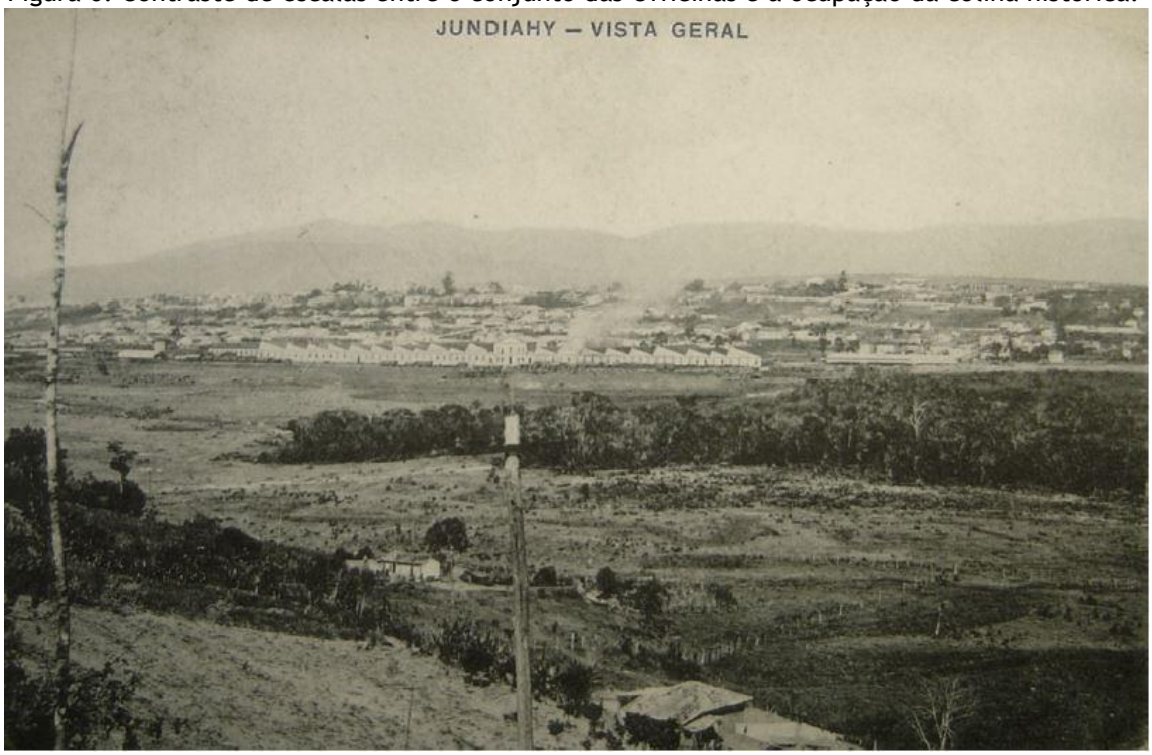
Merecem igual destaque os diversos caminhos férreos projetados externa e internamente à área das Officinas para ligar facilmente as áreas de trabalho entre si: 6.164 m de extensão de trilhos, "de modo a haver, entre as secções especiaes

[46] Considerando que, no momento, as Officinas ainda não tinham atingido sua área edificada atual, acreditamos que Pinto (1903) esteja contabilizando todo o terreno, incluindo os próprios edifícios erguidos na época e os caminhos férreos.

destinadas a executal-os, a proximidade necessária a par da independencia absoluta" (PINTO, 1903, p. 105). A independência e a racionalidade das funções era prioridade no projeto das Officinas, qualificadas por Pinto (1903) como "talvez as mais vastas e bem apparelhadas do Brasil, [...] as únicas [...] que apresentam de modo completo essa excellente disposição geral" (PINTO, 1903, p. 104-105). Francisco (2007) reforça esta afirmação, listando relatórios da Companhia em que se descreviam atividades de construção e reconstrução nas Officinas de Jundiaí, caracterizadas pela autora como uma verdadeira indústria.

Para Kühl (1998), os galpões apresentam uma tipologia arquitetônica industrial característica do século XIX: modulação espacial ditada pela distribuição das atividades a serem comportadas em cada área, cobertura tipo *shed* para permitir a passagem da luz natural e direta e unidade de linguagem obtida tanto pelo uso do tijolo aparente empregado em todas as edificações, quanto pela utilização discreta da ornamentação clássica (KÜHL, 1998 *apud* BEM, 2014, p. 130). De acordo com Silva (2019, p. 51), tal monumentalidade não se via em nenhuma das outras oficinas da Companhia Paulista, sendo identificada apenas em Jundiaí. Enquanto conjunto, sua escala impressiona em relação à estrutura urbana da cidade, conforme se verifica na imagem a seguir:

Figura 6: Contraste de escalas entre o conjunto das Officinas e a ocupação da colina histórica.



Fonte: Museu Histórico e Cultural de Jundiaí, 1908.

A chegada da companhia em Jundiaí incentivou a distribuição de recursos básicos relacionados aos movimentos de "embelezamento" da virada do século em várias cidades do Brasil, estimulados pela difusão de linguagens filiadas ao ecletismo: criação de teatro, inauguração de biblioteca municipal, inserção de um relógio para a torre da Matriz, arborização do cemitério e das principais ruas da colina histórica e construção de chafarizes foram algumas das ações tomadas pela municipalidade na época para fazer jus ao progresso que se aproximava (BEM, 2014, p. 115).

Cordeiro (2011, p. 5) reforça esta análise, afirmando que as alterações na dinâmica urbana existente são decorrência direta da instalação das Officinas da Companhia Paulista, uma vez que sua construção trouxe consigo novas necessidades que foram criadas e solucionadas por ela na mesma medida. Ao se preparar e se embelezar para a fase áurea da ferrovia, Jundiaí também abriu espaço para a leva de imigrantes[47] que chegaria para ocupar os postos de trabalho da Paulista[48] e para marcar o cotidiano e as tradições da cidade.

Temos aqui, portanto, um exemplo bem sucedido da união de interesses que iam um ao encontro do outro: por um lado, Jundiaí, necessitada de um impulso e de uma chance para se reerguer e, por outro, a Companhia Paulista, necessitada de um local que permitisse o crescimento de suas oficinas e, consequentemente, da própria empresa. A combinação de fatores como a localização ideal do terreno, a vocação da cidade somada ao fato de sua identidade não estar muito consolidada e a forte disciplina de trabalho da Paulista resultou em um conjunto único em todo o país, de imediata adaptação ao contexto local, cujas fases de funcionamento serão abordadas a seguir.

[47] Conforme Fillipini (1998), este contingente de trabalhadores – em sua maioria, italianos – chegará à Jundiaí no final da década de 1880. Em 1887, por ordem do Governo Imperial, será criado na cidade o Núcleo Colonial Barão de Jundiaí (atualmente, bairro intitulado Colônia), com cerca de 5.800.000 m² e 83 lotes urbanos para abrigar 768 indivíduos, dentre os quais estavam famílias italianas, portuguesas e brasileiras provenientes de outros estados. Na década de 1890, devido ao crescimento do número de imigrantes, foram criados também os núcleos do Caxambu e do Traviú. Além da agricultura e do plantio de café, disseminou-se nestes núcleos o cultivo da uva para venda na capital e para a fabricação de vinho, atividade pela qual Jundiaí é conhecida até os dias atuais (FILLIPINI, 1998, p. 88-93). De acordo com Kühl (1998), esta classe de trabalhadores livres substituiu a mão de obra escrava, "fazendo com que a Província não se ressentisse demasiado com a abolição da escravatura" (KÜHL, 1998, p. 102).

[48] Segundo Ferreira (2004, p. 42), as companhias Paulista e Mogiana foram as empresas que melhor aproveitaram a mão de obra imigrante.

1.3.2 Apogeu e decadência

Segundo Lanna (2016), a expansão da Paulista após seu enraizamento em Jundiaí não se deu apenas pelos quilômetros de linhas; para suprir a crescente demanda, foi necessário que a companhia criasse em 1914 um horto para reflorestamento,[49] permitindo a constante retirada de madeira para postes e dormentes. A ampliação frequente do quadro de funcionários também exemplifica a relevância das Officinas no contexto da cidade: em 1874, marcada pela SPR, Jundiaí possuía 7.832 habitantes; em 1891, já em processo de se instalar na cidade, a Paulista contava com 1.312 trabalhadores em uma Jundiaí de aproximadamente 12 mil habitantes (LANNA, 2016, p. 519). Em 1900, cinco anos após a inauguração das Officinas, este número saltou para 14 mil e, repercutindo a fase de expansão considerada por diversos autores como a fase áurea da ferrovia e o sucesso do complexo de manutenção, em 1920 Jundiaí alcançou a impressionante marca de 44.437 habitantes (BEM, 2014, p. 109).

A presença das Officinas era tão forte na cidade e o sentimento de pertencer a uma família ferroviária era tão palpável entre os trabalhadores da Paulista que Jundiaí viu nascer uma nova condição social: o ser ferroviário, aquele que passou a ser o cerne das atenções urbanas e o principal modelo a ser seguido. Este modelo de trabalhador ideal não se verificou apenas em Jundiaí, mas em todo o âmbito da ferrovia: de acordo com Moreira (2008), as companhias criaram um forte aparato de controle do operário, definindo um perfil de funcionário responsável, produtivo, eficiente e obediente. Esta conduta é, até hoje, motivo de orgulho para muitos ex-ferroviários (MOREIRA, 2008 *apud* BARTCUS, 2012, p. 124). Eram considerados heróis tanto pelo trabalho que engrandecia a nação quanto pelas tarefas árduas que exigiam imenso esforço (MOREIRA, 2008, p. 157 *apud* BARTCUS, 2012, p. 120).

De acordo com Ferreira (2004), que investigou esta forte identidade coletiva presente nos trabalhadores da Companhia Paulista, ser ferroviário no Brasil era um privilégio, tendo sido uma das primeiras classes de trabalhadores no país a se organizar em sindicatos e a receber intensa formação técnica, assistência médica e aposentadoria, entre outros benefícios. Para a autora, isto decorre da própria premissa da empresa, que buscava romper com modelos precedentes de trabalho:

[49] A área destinada a este uso corresponde ao atual bairro Horto Florestal, em Jundiaí.

> Tendo sido fundada por grandes proprietários de escravos, a Paulista procurava então, se adequar aos novos tempos, substituindo uma relação entre capital e trabalho ainda fortemente impregnada pela mentalidade escravista, por relações pautadas pelo assistencialismo e pelo paternalismo. [...] Com o tempo passou a possuir a mão-de-obra ferroviária mais qualificada do Brasil, um dos fatores-chave para a compreensão de sua extrema eficiência enquanto ferrovia. (FERREIRA, 2004, p. 43)

A construção desta identidade ferroviária por meio do paternalismo pode ser verificada, principalmente, na fusão da vida operária com a vida cotidiana: os depoimentos recolhidos por Ferreira (2004) indicam que a ferrovia se estendia para além dos seus limites físicos, abarcando os integrantes da família do funcionário. Pais, irmãos, tios e filhos de ferroviários eram empregados na companhia com preferência em relação a outros candidatos (FERREIRA, 2004, p. 84), o que fortalecia os vínculos entre operários e patrões e, consequentemente, reforçava a ideia de uma grande família (FERREIRA, 2004, p. 87). Apesar da rigidez aplicada à postura do trabalhador[50] e mesmo da exploração por parte de seus superiores,[51] os entrevistados tendem a descrever a Paulista como uma empresa flexível,[52] compreensiva[53] e formadora.[54]

Tal paternalismo, no entanto, constituía uma estratégia que pode ser igualmente analisada do ponto de vista da opressão. Ao construir suas vilas ferroviárias nas proximidades das Officinas de Jundiaí (Mapa 4), a Companhia Paulista garantia que seus funcionários não se desviassem em demasia do trajeto ao trabalho, impondo um parâmetro rígido de conduta moral, de higiene e de educação ao deter em seu interior o *savoir-faire* do trabalhador e ao controlar os espaços que este deveria frequentar e os hábitos que deveria manter. Aos que

[50] Os entrevistados ressaltam que, para permanecer na Paulista, era necessário "andar na linha" (FERREIRA, 2004, p. 84), ser discreto e adotar uma postura obediente, caso contrário, "não conseguia subir e ainda sofria muito" (FERREIRA, 2004, p. 87).

[51] De acordo com os entrevistados por Ferreira (2004), era comum que os trabalhadores da Paulista fossem elencados para serviços domésticos nas residências de seus patrões, a serem realizados dentro do horário de trabalho ou após: "Cada chefe tinha um homem em casa. [...] Chegava a faltar empregado na estação de tantos que tinham trabalhando nas casas" (FERREIRA, 2004, p. 100). Um dos ex-ferroviários aponta que, quando requisitado pelo supervisor, "fazia faxina, levava o filho dele na escola, [...] tratava de trinta gaiolas de passarinhos, [...] ia ao banco para eles, pegava o dinheiro, buscava o pagamento e pagava o telefone" (FERREIRA, 2004, p. 99-100).

[52] Ao descrever a dinâmica de trabalho da Paulista, o ex-ferroviário Sr. Luis aponta: "[...] se um não podia vir trabalhar tal dia, outro vinha no lugar, se precisasse sair mais cedo, um cobria seu horário. Funcionava assim" (FERREIRA, 2004, p. 84)

[53] Especialmente em casos de doença, conforme entrevistados por Ferreira (2004).

[54] Para o Sr. Luis, cujo depoimento foi tomado por Ferreira (2004), "na Paulista, a pessoa era criada aqui dentro. Ele podia até não ter estudo, mas era criado aqui, por isso, entendia mais que muito engenheiro do serviço" (FERREIRA, 2004, p. 84).

descumprissem as regras, havia punições que variavam desde advertências verbais até descontos nos salários. Conforme Silva (2006, p. 3), esta coerção – comum por parte das empresas – gerou sentimentos conflitantes nos operários, que, entrevistados anos após o fim das suas atividades nas companhias em que trabalhavam, manifestavam emoções como "raiva (pela exploração a que foram submetidos) e regozijo (pela supressão do objeto que causou aquele estado de espírito), [...] melancolia e apreço (pela usura biográfica que está associada ao tempo passado ali)". Além destas questões, a Paulista foi palco de conflitos de origem racial que marcaram profundamente seus trabalhadores;[55] apesar disto, a ideologia da família ferroviária parecia prevalecer tanto em entrevistados brancos quanto em entrevistados negros, atuando como uma estratégia de repressão do preconceito (FERREIRA, 2004, p. 85).

Desta forma, buscando incentivar cada vez mais essa postura de obediência e devoção de seus funcionários e garantindo que estes se mantivessem sempre próximos ao mundo ferroviário, a Companhia Paulista criou espaços de lazer voltados aos operários em Jundiaí (Mapa 4), como o Gabinete de Leitura Ruy Barbosa (1907), e permitiu que seus empregados criassem suas próprias agremiações, como o Grêmio Recreativo Companhia Paulista (1900), o Paulista Futebol Clube (1909), a Banda Paulista (1910) e o Tênis Clube Paulista (1930) (LANNA, 2016, p. 538). Todos, exceto a Banda Paulista, permanecem em atividade, tendo o Tênis Clube mudado seu nome para Clube Jundiaiense. Até hoje, além de serem espaços ativos que atraem grande público, são contenedores de memória de grande valia para as famílias de ex-ferroviários residentes na cidade.

[55] Em relato fornecido a Ferreira (2004), um dos ferroviários da Companhia Paulista aponta que o preconceito era grande especialmente dentro das oficinas e que influenciava, inclusive, nas promoções dentro da empresa. Locado nas oficinas de Rio Claro, o funcionário aponta que "quando era para subir de cargo na ferrovia, os chefes já telefonavam para Jundiaí ou Campinas para dizer o nome de quem deveria subir" (FERREIRA, 2004, p. 62), ressaltando a importância que a seção administrativa de Jundiaí possuía na organização da empresa.

Mapa 4: Equipamentos ligados à Companhia Paulista.



LEGENDA

- Officinas da Companhia Paulista
- Vila operária da Companhia Paulista
- Área originalmente ocupada pelo Paulista Futebol Clube
- Clube Jundiaiense
- Grêmio Recreativo Companhia Paulista
- Gabinete de Leitura Ruy Barbosa

Fonte: Elaboração da autora a partir de base do Google Earth, jan. 2021.

A implantação das Officinas da Paulista em Jundiaí também auxiliou na ocupação da cidade para além da colina histórica e na formação da sua identidade industrial; isto porque, pouco tempo após sua transferência, indústrias e fábricas diversas ocuparam suas terras vizinhas, atraídas pela linha férrea, pela amplitude dos terrenos e pela proximidade do rio Guapeva (Mapa 5). Dentre estas empresas, instala-se em Jundiaí a Oficina Arens, especializada em construir equipamentos para a indústria cafeeira; seu porte e importância nomearão o bairro ocupado como Vila Arens e atrairão, entre o final do século XIX e a década de 1940, a Fábrica de Cadeiras, Tornearia e Marcenaria Sperandio Pellicciari, de 1899, a Fiação e Tecelagem Japy e a Argos Industrial S.A., de 1913, a Cerâmica Jundiahiense (posteriormente Deca-Duratex, também de 1913), a Cerâmica Pozzani e a Companhia Industrial de Conservas Alimentícias (CICA), de 1940, entre outras.

Mapa 5: Expansão territorial e industrial causada pela chegada das Officinas.



LEGENDA

- Colina histórica em sua configuração expandida que deu origem ao bairro Centro
- Vila Arens, onde se localizavam a Oficina Arens e a Fábrica de Cadeiras, Tornearia e Marcenaria Sperandio Pellicciari
- Rio Guapeva
- Officinas da Companhia Paulista
- Argos Industrial S.A.
- Área remanescente da Deca-Duratex
- Cerâmica Pozzani
- Fiação e Tecelagem Japy
- Companhia Industrial de Conservas Alimentícias (CICA)

Fonte: Elaboração da autora a partir de base do Google Earth, jan. 2021.

Após anos de funcionamento mais do que satisfatório e de constantes ampliações para atender à crescente demanda, a Paulista atinge a extensão máxima de suas linhas eletrificadas no final da década de 1950, tendo ampliado sua malha ferroviária para 2.194 quilômetros (GRANDI, 2010, p. 86). Torrejais (2019) classifica este momento como uma "terceira fase de apogeu (décadas de 1930 e 1950)" (TORREJAIS, 2019, p. 63), quando a companhia passa a refletir os planos varguistas de expansão da rede nacional ferroviária[56] e são promovidas novas reestruturações oficinais para melhor organizar o trabalho. As exigências pós-Segunda Guerra Mundial também influenciaram a companhia na época, cujos

[56] Compreendemos que este interesse se pautava especialmente nos bons resultados entregues pelas companhias nas últimas décadas. Além disto, conforme Oliveira (2012), a mobilização de mão de obra por parte da ferrovia quase se equiparava, em 1949, à indústria: "[...] enquanto a indústria paulista empregava 24.186 pessoas, as ferrovias tinham 18.501 pessoas" (OLIVEIRA, 2012, p. 197).

reajustes na produção de peças reclamaram a formalização de um Plano de Obras para potencializar a eficiência dos serviços de manutenção.

Concomitantemente, o setor rodoviário cresce no país, sendo alvo de incentivos cada vez maiores por parte do governo desenvolvimentista de Juscelino Kubitschek. Apesar de atuantes desde 1930, as rodovias não ofereciam vantagens suficientes para rivalizarem com o transporte ferroviário, uma vez que poucas eram pavimentadas e que trajetos de longa distância não eram favorecidos; a situação se altera por volta de 1956, quando são feitos grandes investimentos no setor automobilístico em detrimento da malha ferroviária. Grandi (2010, p. 237) cita, entre outras ofertas do sistema rodoviário, fretes mais baixos em comparação às tarifas ferroviárias e maior flexibilidade de locomoção se comparada à rigidez das ferrovias no que tange à entrega de mercadorias. Santos, Lage e Secco (2017) complementam esta informação:

> A grande variedade de bitolas [...], que dificultava a integração das linhas multiplicando os transbordos e baldeações e encarecendo e retardando as viagens, e a falta de planejamento na implantação das linhas, encareceram e dificultaram a expansão da rede ferroviária [...], contribuindo para justificar oficialmente a substituição do modal ferroviário pelo rodoviário, projeto político do governo federal implantado a partir dos anos 1950. (SANTOS; LAGE; SECCO, 2017, p. 2)

Ainda que a boa influência de seus representantes sobre o Governo Estadual tenha levado a Paulista a sentir tardiamente (em relação a outras companhias) os efeitos da crise, ela apresenta os primeiros sinais de um declínio já no final década de 1950. Milliet (1941) menciona a decadência da produção cafeeira como um dos principais agravantes desta situação (MILLIET, 1941 *apud* CANO SANCHIZ, 2014-2015, p. 287), uma vez que seu caráter de cultura itinerante e a sua não substituição por outros produtos que pudessem ser igualmente transportados até Santos dificultaram a superação dos conflitos (KÜHL, 1998, p. 135).

Conforme Ferreira (2004, p. 48), a instabilidade da sua situação financeira levou a Paulista a diminuir os salários de seus operários, fator que motivou sucessivas greves;[57] a maior e mais longa delas se deu em 1961, quando os funcionários paralisaram todo o serviço ferroviário devido a desgastes na relação entre os operários e a diretoria. Ao recolher depoimentos de antigos funcionários, a

[57] Havia insatisfação desde 1956, quando houve a suspensão da gratificação de Natal aos trabalhadores, dissabor agravado pela demissão em massa de cerca de 2000 ferroviários em 1957 (GRANDI, 2010, p. 239).

autora ressalta que os movimentos eram pacíficos, sem intervenção policial e organizados pelo sindicato. Havia ampla adesão dos funcionários, tanto pela segurança do ato quanto pelo sentimento de união que prevalecia entre os trabalhadores, movidos pela identidade coletiva da "família ferroviária" (FERREIRA, 2004, p. 8). O cenário, contudo, levou à estatização da companhia no mesmo ano.

Figura 7: Greve de 1961.



Fonte: Ferreira, 2004.

Em 1971, com a criação da FEPASA pelo Governo do Estado, houve incorporação das cinco companhias então operantes em São Paulo: a Estrada de Ferro Sorocabana, a Companhia Mogiana, a Estrada de Ferro Araraquara, a Estrada de Ferro São Paulo-Minas e a Companhia Paulista de Estradas de Ferro.[58] Conforme Kühl (1998), o objetivo era unificar a rede de transporte ferroviário dentro do estado e modernizar sua estrutura; no entanto, os reduzidos investimentos públicos e o aumento nos déficits das empresas durante a década de 1980 levaram a um processo de desestatização marcado por "falta de manutenção do material

[58] Para mais informações sobre o histórico da FEPASA, ver Babadópulos e Mathias (2003) e Schoeps (1982).

rodante, degradação da infraestrutura, [...] uso político das empresas, resultando numa perda crescente de mercado para o transporte rodoviário" (KÜHL, 2012, p. 175).[59]

Neste contexto, a FEPASA foi incorporada pelo Governo Federal à Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) em 1998 para amortizar dívidas do Governo do Estado de São Paulo, sendo privatizada no ano seguinte,[60] após leilão em que foi arrematada pela Ferrovias Bandeirante S.A. (FERROBAN), responsável pela gestão da malha regional paulista pelo período de 30 anos (FURTADO, 1998).[61] Apesar da decadência, para Soukef Jr. (2012b), não houve mácula à imagem construída pela Paulista durante seu funcionamento:

> Durante a maior parte de sua existência, a companhia ostentou uma imagem de ferrovia modelo graças a sua organização e eficiência. Padrão de referência dentre as ferrovias brasileiras [...]. Foi uma das poucas [...] que geraram lucro e garantiram dividendos a seus acionistas durante quase toda a sua existência. (SOUKEF Jr., 2012b, p. 19)

De acordo com Soukef Jr. (2017), até o final de década de 1990 todos os trechos ainda operantes foram extintos, posto que não havia previsão de conservar ou transferir o patrimônio ferroviário para as novas concessionárias, o que levou centenas de prédios a perderem sua função. Neste contexto, o conjunto de Jundiaí foi desativado e passou a servir de depósito de carros e vagões.

Ainda em 1999, no início da gestão privada da FERROBAN, Kuniyoshi (1999) descreve em ofício como "péssima" a condição de conservação do acervo documental, exposto a fezes de animais e, em alguns locais, espalhado pelo chão em pilhas, sem catalogação ou armazenamento correto (KUNIYOSHI, 1999 *apud* BEM, 2014, p. 268). A situação se agrava ao considerarmos o estado do próprio edifício – documentado por Sousa (2003) (Fig. 8) –, que já naquele momento apresentava:

> [...] estrutura da cobertura, telhas e forros, esquadrias e vidros das janelas e batentes de portas quebrados; paredes danificadas, inclusive com rachaduras e infiltrações de águas pluviais; pisos de madeira com trechos apodrecidos em função de goteiras; escadas sem guarda-corpos; indícios de que há muitíssimo tempo não se higienizam as salas e muito menos o acervo documental [...]. (KUNIYOSHI, 1999 *apud* BEM, 2014, p. 268)

[59] Para maior aprofundamento no processo de desestatização, ver Soukef Jr. (2005, p. 99-109).
[60] Para maiores informações sobre a privatização da FEPASA, ver Marques (1996).
[61] Agradeço a Antonio Soukef Jr. pelos esclarecimentos acerca das fases compreendidas entre a estatização da Companhia Paulista e a gestão privada da FERROBAN.

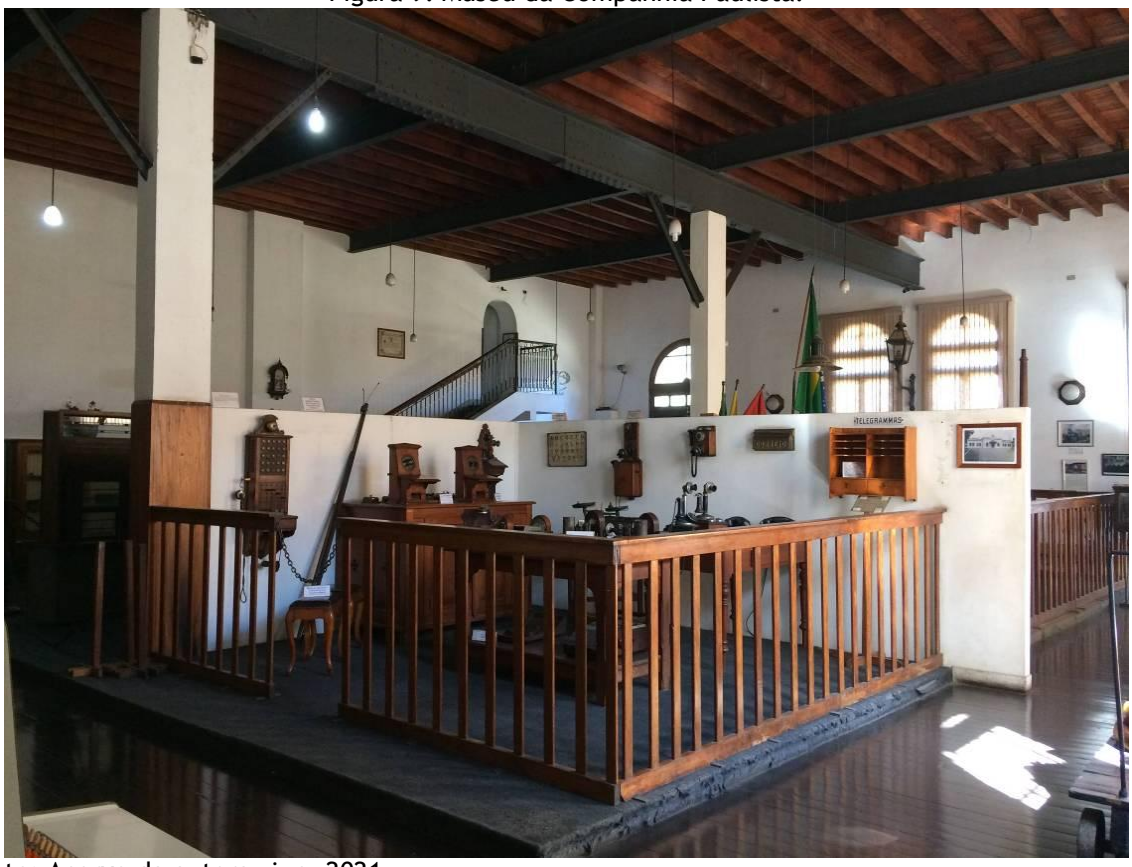
Figura 8: Situação das antigas Officinas de Jundiaí em 2001.



Fonte: Acervo de Sousa (2003).

Nota-se, pelas imagens, que a degradação do complexo já se encontrava em estado alarmante na época, tendo se agravado desde a visita de Kuniyoshi (1999); pela dimensão dos danos, é visível que o processo de descaso com o espaço não se iniciou com a privatização, mas que teve origem em algum ponto anterior a ela e posterior ao fim da Companhia Paulista. Não é o intuito desta pesquisa, de maneira alguma, apontar culpados; apenas deseja-se situar no espaço-tempo os danos causados pelo abandono e provocar uma reflexão a respeito dos prejuízos causados por um conjunto de fatores que envolve desde a crise ferroviária até uma série de sucessivas administrações por empresas diversas. Apesar da deterioração aqui pontuada, podemos citar algumas ações promovidas no âmbito da preservação nos anos seguintes à incorporação da Paulista pela FEPASA; é o caso do Museu Ferroviário Barão de Mauá – desde 1995, Museu da Companhia Paulista –, criado pela FEPASA em 1979 em uma tentativa de reunir o patrimônio das cinco companhias sob sua tutela e instalado nas antigas Officinas de Jundiaí para, precisamente, patrimonializar o acervo existente.

Figura 9: Museu da Companhia Paulista.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

As tentativas de salvaguardar a memória ocorreram, também, na esfera material. O conjunto foi objeto de pedido de tombamento em duas ocasiões: o primeiro requerimento foi apresentado ao então prefeito André Benassi e protocolado no Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico (CONDEPHAAT) em 1997 pela União dos Ferroviários de Jundiaí e, o segundo, no IPHAN, em 2000, em nome da Sociedade de Amigos da Preservação do Patrimônio Histórico, Artístico e Arqueológico de Jundiaí (SOAPHA). Enquanto que o processo do CONDEPHAAT permanece em aberto mesmo passados mais de vinte anos desde a solicitação, o tombamento das antigas Officinas pelo IPHAN foi concluído em 2002 – sem, contudo, incluir o acervo contido no interior do complexo. Parte dele foi transferida em 2004 para o bairro do Bom Retiro, em São Paulo, restando em Jundiaí apenas o acervo bibliográfico, documental e cartográfico relativo ao Museu e às Officinas.

O acervo aqui citado compreendia desde aproximadamente 9.550 metros lineares de documentos concernentes à fundação e ao funcionamento das Officinas – como relatórios da companhia, livros de acionistas, atas das sociedades,

correspondências, contratos de serviços e de compras de equipamentos, estatísticas, orçamentos, prontuários, desenhos técnicos e cerca de 5 mil fotografias e 110 caixas de negativos de vidro, mapas, plantas, esboços e desenhos (OLIVEIRA, 2011, p. 23) –, passando por equipamentos industriais pertencentes à rotina dos serviços de manutenção ali protagonizados, até exemplares das mais diversas locomotivas a vapor, elétricas e a diesel, que hoje se encontram estacionadas nos pátios externos do conjunto ou depositadas descuidadamente em uma área da seção sul atualmente destelhada. Sujeito à ação constante das intempéries e do vandalismo, tal maquinário corre tanto risco quanto a edificação que o abriga; a inexistência de um inventário atualizado destes itens contribui para agravar a situação, uma vez que não há registros que os identifiquem e que previnam sua perda.

Acompanharam o processo de tombamento a 9ª Promotoria de Justiça de Jundiaí, com o papel de investigar e definir diretrizes, e a Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica de Campinas (FAU-PUC), com o papel de auxiliar nos estudos de preservação (BEM, 2014, p. 265). Vê-se, portanto, que o tombamento das Officinas da Paulista pelo IPHAN exigiu esforços multidisciplinares de compreensão deste patrimônio no contexto da cidade e, ainda, da sua importância no contexto da ferrovia e do suporte oferecido para sua operação e expansão.

Concomitantemente ao tombamento e apesar da situação de degradação que já se constatava nos prédios, a Prefeitura de Jundiaí adquire o conjunto de 37 edificações e 111 mil m² de área total em 2001. De acordo com Oliveira (2011, p. 23), o conjunto foi comprado do Governo do Estado de São Paulo por uma quantia de nove milhões de reais por parte da então Secretaria da Educação de Jundiaí e de um milhão de reais por parte da então Secretaria de Cultura de Jundiaí. Atualmente, ambas são Unidades de Gestão e não dividem mais a ocupação do complexo, uma vez que a Unidade de Gestão de Educação (UGE) foi transferida para outro antigo conjunto industrial, o Complexo Argos.

Nesse momento, as Officinas recebem a alcunha de Complexo FEPASA, nome que se mantém até hoje como memória da transição vivida após a estatização e a decadência da Paulista. Há, contudo, grande resistência local ao significado que tal nome evoca, muito ligado às demissões em massa que ocorreram após a

incorporação pela FEPASA, à insatisfação dos operários e ao fim do sentimento de família ferroviária. Ex-funcionários que viveram a transição relatam não terem sido mantidas a mesma disciplina de trabalho[62] e o mesmo cuidado com o material rodante,[63] evidenciando uma relação conflituosa com as lembranças que o nome "FEPASA" traz à tona. Da mesma forma, há de se analisar que a supressão do nome "Officinas da Companhia Paulista" atrapalhou na compreensão da função original do conjunto e impediu o reconhecimento da atuação da Companhia Paulista – empresa que, como vimos ao longo do presente item, foi imprescindível para o crescimento local.

Assim, podemos considerar que a mudança de nome ocasionou uma ruptura na transmissão da história para as próximas gerações, culminando em uma série de munícipes que frequenta o conjunto hoje sem conhecer sua origem. Considerando que a base de compreensão dos valores plurais que permeiam o conjunto foi apresentada nesta primeira parte da dissertação, serão expostos, na sequência, métodos de estudo condizentes com a complexidade do local, que permitirão uma análise detalhada da arquitetura e do estado de conservação vigente. Tal abordagem visa complementar a leitura em construção por este trabalho, estruturando os pilares de um levantamento aprofundado.

1.4 PRESERVAÇÃO DO LEGADO INDUSTRIAL: TRAJETÓRIA E MÉTODOS

Este item apresentará o campo metodológico e os instrumentos adotados por esta pesquisa para se aproximar do objeto de estudo, as antigas Officinas da Companhia Paulista. É importante ressaltar que este item apresenta apenas um modelo de aproximação do patrimônio ferroviário – aquele que atendeu melhor ao nosso contexto específico – dentre muitos outros possíveis. Isto não invalida, de maneira alguma, outras abordagens que possuam a mesma base teórica aqui

[62] Sr. Luis, ex-ferroviário de Rio Claro, aponta para a chegada de um corpo técnico designado pela FEPASA que, apesar de habilitado para comandar as estruturas remanescentes da Paulista, não correspondia às expectativas do serviço: "quando virou FEPASA, chegaram aqui umas pessoas que estudaram, que tinham diploma, mas que não sabiam fazer nada" (FERREIRA, 2004, p. 84).

[63] Segundo outro ex-funcionário de Rio Claro, Sr. Frederico, a notoriedade causada pela pontualidade dos carros de passageiros da Paulista, pelo atendimento ali oferecido e por seu estado de conservação – temas pelos quais a empresa era positivamente reconhecida – decaiu nos tempos da FEPASA: "quando entrou a FEPASA acabou a beleza da estrada de ferro. No tempo da Paulista tinha aqueles trens de luxo, era uma coisa linda de se ver. O trem tinha restaurante, era bem limpinho, passava (*sic*) os empregados servindo o que você queria, refrigerante, água, essas coisas. Mas, depois que foi FEPASA acabou tudo, os trens de luxo já não correspondiam mais" (FERREIRA, 2004, p. 91).

coletada – uma vez que ela evidencia numerosas possibilidades de abordar objetos industriais –, mas que empreguem os conceitos da arqueologia industrial de forma diversa. Veremos que este, por si só, é tema em constante amadurecimento e que o registro no formato de inventário é instrumento igualmente novo em se tratando de patrimônio ferroviário. Assim, é possível convencionar que a pesquisa, neste ponto, poderá servir como compilação conceitual de algumas alternativas de leitura e registro para outros pesquisadores. Portanto, não apenas se difundirá o objeto de estudo, a ser investigado com maior profundidade nos Capítulos 2 e 3, mas também o próprio método de preservação voltado ao vasto patrimônio industrial necessitado de um olhar mais atento.

1.4.1 Primeiros esforços

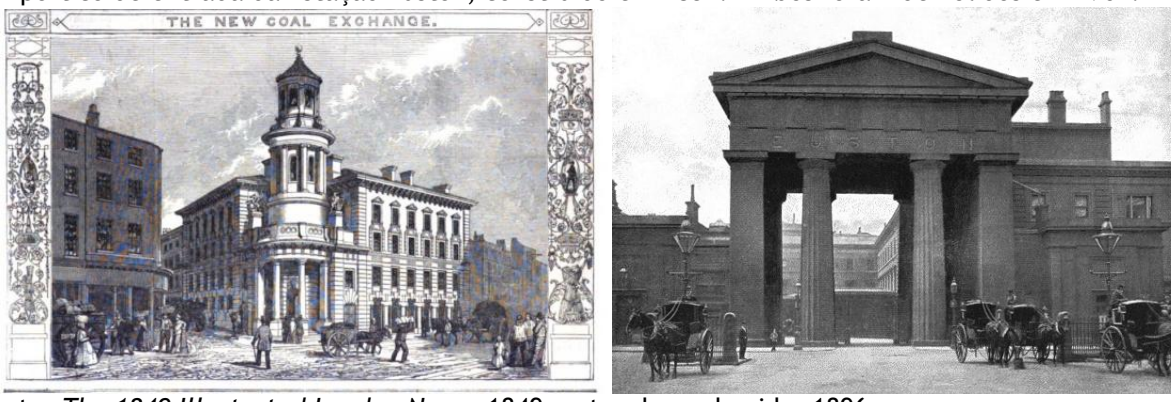
A expansão do conceito de patrimônio cultural, ocorrida após as destruições massivas da Segunda Guerra Mundial, auxiliou no reconhecimento dos conjuntos industriais – até então, em grande parte negligenciados. De acordo com Rufinoni (2013), estes passam a ser valorizados "tanto pela sua importância documental como por suas especificidades estéticas e figurativas, e pelo próprio caráter de conjunto responsável pela conformação de paisagens que então adquiriram representatividade" (RUFINONI, 2013, p. 187). As mudanças se iniciam quando essas estruturas passam a ser entendidas como fundamentais para explicar a dinâmica da produção material e para entender as relações sociais. Assim, quando comparado a outras manifestações culturais, o interesse pela preservação deste legado é bastante recente e "deve ser entendido dentro do contexto de ampliação daquilo que é considerado bem cultural" (KÜHL, 2008, p. 37).

As primeiras manifestações datam, segundo Kühl (2008), de finais do século XVIII. Tais protestos tiveram origem principalmente na França, mas também foram identificados pela autora ao longo do século XIX, de maneira pontual, na Suécia, em Portugal e na Inglaterra – este, país que foi berço da industrialização e que detinha um legado tão extenso quanto obsoleto já na década de 1950. Constantemente ameaçado pelo crescimento das cidades e pela especulação imobiliária,[64] parte dele sofre demolições consideráveis no início dos anos 1960; o

[64] Segundo Kühl (1998, p. 239), as demolições afetaram também a urbanização das cidades envolvidas, uma vez que as áreas resultantes das destruições eram de grandes dimensões e acabaram inutilizadas, desprovidas de planos de reurbanização ou desenvolvimento.

estopim se deu com a destruição da Bolsa de Carvão e da Estação Euston, em Londres, ato que causou revolta e reavivou o sentimento de pertencimento da população em relação a estes bens. Ainda que os grupos preservacionistas criados enquanto reação às demolições citadas fossem amadores, mais vinculados à cidadania do que à academia, sua atuação foi fundamental para o amadurecimento do tema e para a posterior formação de um corpo arqueológico capaz de catalogar e deliberar sobre os remanescentes industriais, posto que fortaleceu um interesse que advinha dos acadêmicos desde a década de 1950 (CANO SANCHIZ, 2017b, p. 184).

Figura 10: À esquerda, antiga Bolsa de Carvão de Londres, construída em 1849. À direita, antigo pórtico de entrada da Estação Euston, construído em 1837. Ambos foram demolidos em 1962.



Fonte: *The 1849 Illustrated London News*, 1849; autor desconhecido, 1896.

A curto prazo, o movimento provocou reflexões sobre a urgência de se dirigir um olhar mais técnico em direção a essas estruturas, sendo necessário, primeiramente, conceituá-las; esta tarefa ficou a cargo do Comitê de Pesquisa do Conselho Britânico de Arqueologia, que define "monumento industrial" como qualquer edificação ou estrutura permanente que, sozinha ou associada a equipamentos, ilustre ou se associe ao início e ao desenvolvimento dos processos industriais (KÜHL, 1998, p. 222). Para a Inglaterra, o período que continha o patrimônio resultante destes processos e que, consequentemente, seria alvo de estudos, correspondia à Revolução Industrial – correspondendo, mais precisamente, ao intervalo entre 1760 e 1830[65] (KÜHL, 1998, p. 225). Cano Sanchiz (2017b, p. 193-194) complementa a informação ao apontar que esta delimitação também se deu

[65] Buchanan (1972) justifica esta periodização por meio do período clássico da Revolução, iniciado em 1776 com a construção da ponte de ferro de Coalbrookdale e encerrado em 1830 com a completa mecanização da indústria de algodão (BUCHANAN, 1972 *apud* KÜHL, 1998, p. 225). O ano de 1830 também marca o início da era ferroviária, de acordo com Kühl (1998, p. 225).

devido aos fenômenos protagonizados pela época — até então, desconhecidos e, portanto, dignos de investigação, como: a organização da produção, a complexidade tecnológica, os novos tipos de fábrica, as moradias inéditas e a mecanização do trabalho, por exemplo. Estas características marcaram não apenas uma nova paisagem industrial como também novas formas de viver, pensar e equilibrar o natural e o artificial.

Segundo Kühl (2008, p. 39), tal delimitação foi alvo de críticas, uma vez que muitos autores reconheciam a existência de atividades industriais anteriores à chamada Revolução e que os limites entre fim do artesanato e início da indústria não são muito claros nem mesmo na Inglaterra (KÜHL, 1998, p. 225). A autora considera, inclusive, a imprecisão do próprio termo "Revolução Industrial" (KÜHL, 1998, p. 225). Neste sentido, a própria construção do tema exigia ampliação dos limites cronológicos, a fim de abranger também outras épocas e fases de industrialização, considerando que o processo não se deu de forma linear em todos os países.

Concomitantemente, no Brasil, um movimento de preservação similar é inaugurado em 1954 com o tombamento do Trecho Ferroviário Mauá-Fragoso,[66] em Magé (RJ), pelo IPHAN (FREIRE, 2017, p. 88).[67] Dez anos depois, em 1964, tombam-se os remanescentes da Real Fábrica de Ferro São João de Ipanema, em Iperó (SP) (KÜHL, 2008, p. 47), fato que confere destaque ao patrimônio da indústria. O primeiro tombamento de uma edificação da arquitetura do ferro, contudo, só será feito em 1969, quando a Estação Ferroviária de Bananal (SP)[68] se torna patrimônio

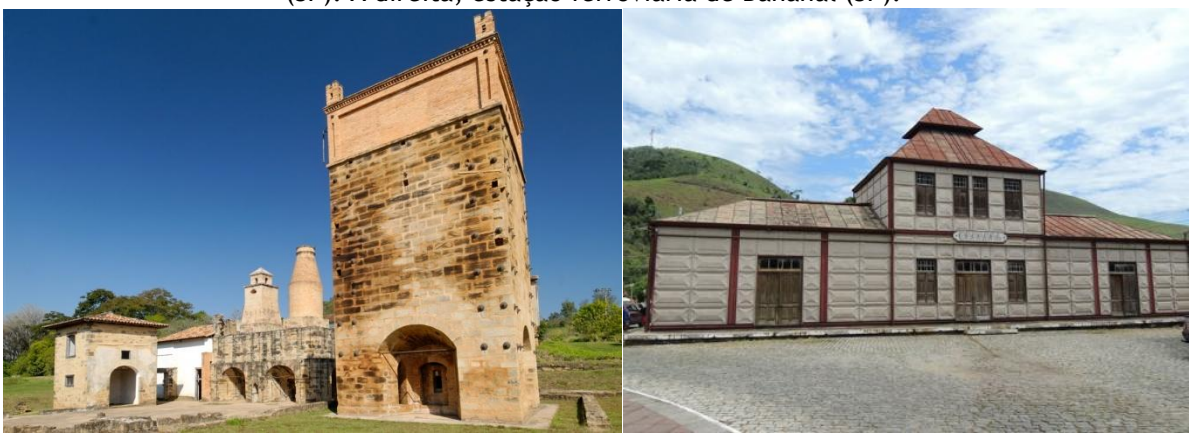
[66] Há, na área externa das antigas Officinas da Paulista, em Jundiaí, placa comemorativa que trata desta estrada de ferro com os dizeres: "Homenagem da cidade do Rio de Janeiro e da E. F. Central do Brasil á memória do grande Mauá no 80º anniversário da Estrada de Ferro Mauá, a primeira construída no Brasil e na América do Sul. 30-IV-1854".

[67] "Apesar de ter sido um ato político comemorativo, como em geral ocorria à época, esse tombamento poderia entrever caminhos pioneiros para a proteção do patrimônio ferroviário e industrial, ao menos por três aspectos: (i) pela questão cronológica, quando se compara a outras categorias de patrimônio industrial; (ii) pelo ineditismo da abordagem, ao proteger não somente os elementos físicos isolados, como a estação, mas o conjunto dos remanescentes da E. F. Mauá – percepção que, de modo geral, passou a ser considerada pelo Iphan somente nas décadas de 1970/1980 (FONSECA, 1997); e, (iii) pelo reconhecimento cultural de um bem que não apresentava 'valor excepcional' do ponto de vista formal, critério de seleção predominante à época. Iniciativas outras tardariam a acontecer, porém seguindo outras percepções" (FREIRE, 2017, p. 90).

[68] Processo nº 15.465/69 do CONDEPHAAT (MORAES, 2016, p. 7).

ferroviário – apesar da expressão em si só passar a ser difundida no país a partir de 1980.[69]

Figura 11: À esquerda, remanescentes da Real Fábrica de Ferro de São João de Ipanema, em Iperó (SP). À direita, estação ferroviária de Bananal (SP).



Fonte: Osvaldo Cristo, 2013; Marc Storms, 2014.

O alargamento da discussão sobre preservação no país pode ser percebido nas próprias práticas de salvaguarda, que acompanham esta abertura dos órgãos de preservação à proteção de outras categorias patrimoniais – especialmente do IPHAN, que, até então, mantinha um histórico de tombamentos pautados na primazia do colonial, na exclusão do estrangeiro e no reconhecimento da arquitetura dita de "pedra e cal" (MAGALHÃES, 2017). É importante ressaltar que aqui este período estará fortemente atrelado à ditadura de 1964, momento marcado por um aumento da produção e da distribuição cultural no país ao mesmo tempo em que esta difusão foi amplamente reprimida. No entanto, essa abertura no conceito de patrimônio, que passará a abarcar o industrial, não está ligada à reflexão e ao pensamento crítico, mas a um ideal de exaltação da pátria (BARTCUS, 2012, p. 28).[70]

Os anos 1970 assistirão, em âmbitos nacional e internacional, a uma maturação do tema e à criação de eventos, grupos e instrumentos para conservar o

[69] A expressão "patrimônio ferroviário" surge no Brasil em publicação de Júlio Moraes pela Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF), intitulada "Por que preservar o patrimônio histórico ferroviário?". O texto aponta para a relevância dos materiais rodantes como instrumentos de recordação do passado com potencial educativo, sem, contudo, buscar definir um conceito (MORAES, 2016, p. 9).

[70] Considerando que Bartcus (2012, p. 28) não se estenderá a respeito do tema, consideramos importante pontuar que, embora a exaltação da pátria integre esse contexto, trata-se de momento histórico de maior complexidade – marcado, especialmente, pela gestão de Renato Soeiro no IPHAN, responsável por promover grande reforma administrativa e conceitual no órgão no final da década de 1960 (AZEVEDO, 2017).

patrimônio industrial – principalmente no campo dos estudos, que sofrerá uma ampliação das discussões a partir desta década (RUFINONI, 2013, p. 189). Neste contexto, nasce em 1978 o *The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage* (TICCIH) com o objetivo de pesquisar, investigar, mapear, catalogar, inventariar, divulgar, proteger e conservar os bens materiais e imateriais do patrimônio industrial brasileiro (TICCIH, 2020). A organização mundial é a consultora oficial do *International Council of Monuments and Sites* (ICOMOS) para o patrimônio industrial, sendo a responsável por levantar bens desta categoria que se enquadrem na Lista de Patrimônios Mundiais da Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO) (TICCIH, 2003, p. 1). A filiação do Brasil ao TICCIH data de 2004.

No país, devido aos crescentes estudos sobre história econômica e social e história da técnica nos anos 1980 e 1990 e ao crescimento do número de estudos relacionados a edifícios industriais, surgem autores que constituirão a base nacional dos trabalhos sobre o tema, abordando desde o advento da ferrovia no Brasil até propriedades específicas sobre estruturas industriais. Dentre eles, vale mencionar os estudos de Carsalade (2014), que trata de variados temas ligados à proteção de bens culturais e em cujas reflexões examina problemas relativos à restauração do patrimônio arquitetônico e às bases filosóficas que devem orientar esta prática. Outros estudos, como os de Kühl (1998, 2008), Rufinoni (2013), Oliveira (2017) e Meneguello (2011) também são dignos de citação por seu pioneirismo ao investigarem diferentes aspectos do legado da indústria – especialmente no caso de Kühl (1998, 2008), referência em leitura e análise arquitetônica das construções ferroviárias.

Em 2003, o TICCIH publicou a Carta de Nizhny Tagil (TICCIH, 2003) e, em 2011, juntamente ao ICOMOS, os Princípios de Dublin (ICOMOS-TICCIH, 2011), documentos de imprescindível leitura que, em seu direcionamento preservacionista, remetem às cartas de Veneza (ICOMOS, 1964) e de Burra (ICOMOS, 1980).[71] São materiais que buscam, de maneira generalizada, compilar as reflexões promovidas nos últimos 40 anos, oferecendo uma abordagem dotada de

[71] Importante ressaltar que a assembleia geral do ICOMOS adotou a Carta de Veneza (ICOMOS, 1964) como o documento oficial, não tendo referendado a Carta de Burra (ICOMOS, 1980) (KÜHL, 2010a, p. 293).

suficiente distanciamento histórico para sumarizar o avanço do tema, desmistificar preconceitos e, principalmente, nortear profissionais ligados a essas estruturas.

Ambos reconhecem a Revolução Industrial como início do fenômeno histórico que marcou profundamente a humanidade, sendo necessário estudá-lo desde a segunda metade do século XVIII até a atualidade, sem negligenciar suas raízes pré e protoindustriais, e definem o produto deste período – o patrimônio industrial – como aquele que "compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico ou científico" (TICCIH, 2003, p. 3) e que "reflete a profunda conexão entre o ambiente cultural e natural" (ICOMOS-TICCIH, 2011, tradução nossa).[72] A proteção deste produto pode ser justificada pela sua multiplicidade de valores, mais especiais quanto mais antigos ou pioneiros são os exemplos estudados (TICCIH, 2003, p. 5), e deve se atentar às muitas dimensões intangíveis incorporadas a ele e à alta vulnerabilidade que vivenciam, uma vez que os remanescentes industriais estão em constante risco de perda (ICOMOS-TICCIH, 2011).

Neste sentido, a Carta de Nizhny Tagil singulariza a salvaguarda do patrimônio industrial, pois, ainda que a categoria pertença ao patrimônio cultural em geral, devem-se levar em conta as especificidades da sua natureza, fomentando ações capazes de proteger tanto os edifícios, as ruínas e as fundações quanto o maquinário, as paisagens industriais e os resíduos (TICCIH, 2003, p. 8). Considera-se, portanto, uma ampla gama de vestígios, desde os materiais – como maquinário e locais onde se desenvolveram atividades sociais ou produtivas relacionadas à indústria (TICCIH, 2003, p. 3) – até os imateriais – como no caso do conhecimento técnico ali transmitido (ICOMOS-TICCIH, 2011). Na Carta de Nizhny Tagil (TICCIH, 2003), os aspectos materiais e imateriais chegarão a integrar a definição de arqueologia industrial, mas não irão compor a definição de patrimônio industrial; será somente com os Princípios de Dublin (ICOMOS-TICCIH, 2011) que a relação entre tais tópicos será delineada de maneira mais orgânica. Conforme o documento, a retirada dos complexos industriais deste conjunto de componentes pode prejudicar seu valor patrimonial e a sua leitura correta (ICOMOS-TICCIH, 2011).

[72] Trecho original: "*Industrial heritage reflects the profound connection between the cultural and natural environment*" (ICOMOS-TICCIH, 2011, p. 3).

Desta forma, o TICCIH reforça a pluralidade existente no patrimônio industrial, marcando a bibliografia específica sobre o tema e estabelecendo um modelo de aproximação que pode e deve ser adaptado para o contexto histórico de cada local. No entanto, conforme Kühl (2010b), as cartas são documentos sintéticos que, embora definam e pontuem questões de arqueologia e patrimônio industrial, não aprofundam as reflexões importantes à sua compreensão e não mencionam como a salvaguarda e a intervenção devem ser efetuadas. Considerando o constante amadurecimento das discussões, é essencial se pautar em abordagens complexas para dirimir dificuldades por parte daqueles que se relacionam com esse patrimônio – seja cultural, funcional ou financeiramente – em reconhecer a importância de suas variadas dimensões.

Dentre essas dificuldades, Kühl (2008) aponta certa ausência de sensibilidade em relação às estruturas estudadas: de grande porte, com proporções muitas vezes urbanas, os remanescentes industriais podem ser tomados como uma série de receptáculos prontos para terem suas plantas livres preenchidas, sendo interessantes ao mercado imobiliário e culminando no risco de perderem suas especificidades caso ocupados por usos inadequados. Rufinoni (2013, p. 190) a complementa ressaltando que ainda há dificuldades em garantir o estudo desses bens devido à resistência em apreciar as suas características arquitetônicas e o seu caráter de conjunto, predominando a visão da funcionalidade e do lucro que leva a constantes demolições e intervenções desprovidas de abordagem crítica. Somado a esta visão simplista está o entendimento da arquitetura do ferro como um conjunto de componentes pré-fabricados, de montagem e desmontagem intuitivas, concebidos para serem deslocados a qualquer momento e, portanto, desprovidos de interesse de preservação.[73]

Quando sobrevivem a este cenário, costumam, na grande maioria dos casos, receber usos culturais. Martínez (2007, p. 30) relaciona essa atração ao próprio desenvolvimento da indústria cultural, que encontrou nos exemplares da tipologia industrial amplitude suficiente para abrigar seus museus e centros culturais, cada vez maiores e de temáticas mais plurais. Trata-se de uma demanda cultural que,

[73] Kühl (2010b, p. 29) rebate tal raciocínio dos pontos de vista ético, cultural e científico, compreendendo que qualquer obra arquitetônica estabelece relação com o seu entorno e com a sociedade em que se insere; desta forma, não há como dissociar o bem da realidade em que é apreendido, uma vez que ali participa de transformações socioespaciais e se incorpora enquanto testemunha histórica.

por si só, também é bastante recente, uma vez que houve uma expansão desse tema nos últimos anos; desta forma, ela se identifica com este tipo de patrimônio não apenas pelas suas dimensões e pelo seu potencial, mas por ser ela própria uma categoria igualmente nova. Apesar de ser uma ocupação positiva para um local até então obsoleto, há de se problematizar o modo como ela é feita: muitas propostas culturais não guardam relação com o edifício industrial, caindo na mesma armadilha vivenciada pelo setor imobiliário e tratando a matéria como mero recipiente. Em outros exemplos, a história do local nem mesmo chega a ser contada, ocasionando em ruptura e negação do passado.

Os problemas se repetem nos campos dos estudos e do restauro. Apesar das publicações e dos encontros científicos sobre o tema terem se tornado mais frequentes após a criação do TICCIH, não se aprofundaram de maneira proporcional as reflexões sobre conceitos, métodos e esforços preservacionistas a serem empregados na salvaguarda destes bens (KÜHL, 2010b, p. 24). Da mesma forma, não são exploradas maneiras de se aplicar tal arcabouço teórico sem incorrer em práticas equivocadas, motivadas principalmente pela interpretação errônea da liberdade criativa contida na máxima do "cada caso é um caso".[74] Bartcus (2012, p. 37) reforça que o restauro destas estruturas também foi prejudicado pela extinção da profissão de ferroviário, que eliminou o conhecimento técnico atrelado a determinados setores de edifícios e ao seu respectivo material industrial. Para Kühl (2010b), é como se estivéssemos "diante de um acúmulo quantitativo de experiências, sem haver um proporcional salto qualitativo no debate e na compreensão do tema" (KÜHL, 2010b, p. 24).

Além das ações citadas, há a preservação fomentada pelos próprios órgãos de proteção do patrimônio, que muitas vezes promovem estudos e discussões sobre o assunto. Contudo, conforme aponta Rodrigues (2010, p. 37), as boas intenções destes órgãos não substituem a ausência de uma política sistemática voltada aos bens industriais: quando estes começam a ser estudados, já se encontram

[74] O conceito tem origem na "Teoria da Restauração", de Brandi (2004), que aborda o restauro enquanto ato crítico e cultural a ser pensado exclusivamente para cada caso específico. Por ter certa amplitude, o conceito acaba sendo usado, muitas vezes, para justificar obras injustificáveis, que se apoiam na ausência de uma abordagem de restauro padronizada.

esvaziados de maquinário.[75] Freire (2017) a complementa ao apontar que, observando-se a experiência particular do IPHAN, essas ações de preservação costumam ser colocadas em prática apenas no que tange aos elementos arquitetônicos, "apreendidos de maneira fragmentada do contexto funcional e espacial da rede ferroviária da qual fazem parte, e de forma descontextualizada do território no qual se inscrevem" (FREIRE, 2017, p. 11-12).

Assim, valoriza-se em demasia a estrutura externa do edifício – que acaba por orientar a proteção – em detrimento dos outros valores múltiplos que compõem a identidade fabril, como o entorno, a história da técnica, os aspectos funcionais e a organização da produção. É possível estabelecer, inclusive, um paralelo da visão da autora com o caso específico do tombamento das antigas Officinas da Companhia Paulista, justificado pelo "valor histórico" (IPHAN, 2002, p. 10) do conjunto e analisado principalmente do viés arquitetônico; os remanescentes produtivos, como o maquinário e as locomotivas, ou mesmo as marcas do trabalho, como as valas de manutenção, não são abordados com profundidade e valorados enquanto testemunhas históricas que demandam estratégias específicas de proteção. Rodrigues (2010, p. 38) acentua que é comum que os processos de tombamento não levem em consideração o valor do conhecimento técnico e das unidades fabris como estruturadoras de espaços urbanos, por exemplo.

Desta forma, a partir desta análise específica do objeto de estudo, podemos observar que as dificuldades aqui elencadas também reverberam na preservação das oficinas ferroviárias; de acordo com a "Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário" do IPHAN (2019a), 639 bens ferroviários foram protegidos em âmbito federal entre 2007 e 2019. Dentre eles, mapeamos apenas 15 oficinas, atualizando levantamento similar realizado em 2017 (SILVA; OLIVEIRA, 2019, p. 3). No que tange às oficinas tombadas, contudo, o número permanece o mesmo desde o referido levantamento: apenas três, de acordo com a "Lista dos Bens Tombados e Processos em Andamento (1938 - 2019)" (IPHAN, 2019b). Dentre elas, somente as de Jundiaí figuraram como o foco da proteção, uma vez que os outros exemplares salvaguardados estão contidos na Vila de Paranapiacaba como um todo e no complexo de edificações ferroviárias de Mairinque. Nestes casos, o tombamento

[75] "Da prática preservacionista dos órgãos públicos faz parte a dinâmica de pronto socorro e do tratamento caso a caso, mas não a antecipação necessária para prevenir destruições" (RODRIGUES, 2010, p. 32).

das oficinas divide espaço com outros usos que receberam mais atenção no processo. O levantamento completo e atualizado segue na tabela abaixo:

Tabela 1: Oficinas ferroviárias salvaguardadas pelo IPHAN.

ESTÁGIO DA INSTRUÇÃO	LIVRO DO TOMBO	OBJETO	MUNICÍPIO	UF
Protegido	-	Oficina de manutenção	Quixadá	CE
Protegido	-	Oficina de carros e vagões	Baturité	CE
Protegido	-	Oficina/garagem	Cratéus	CE
Protegido	-	Oficina da Goiás	Pires do Rio	GO
Protegido	-	Oficina mecânica	Santa Rita	MA
Protegido	-	Oficina do Carmo	Rosário	MA
Protegido	-	Oficina mecânica e ferraria	São João del Rei	MG
Protegido	-	Oficina eletrotécnica	Belo Horizonte	MG
Protegido	-	Oficina	Belo Horizonte	MG
Protegido	-	Oficina/almoxarifado	João Pessoa	PB
Protegido	-	Oficina mecânica do Pátio de Jabotão dos Gararapes	Jabotão dos Gararapes	PE
Protegido	-	Oficina de fundição do Pátio de Jabotão dos Gararapes	Jabotão dos Gararapes	PE
Protegido	-	Oficina ferroviária	Parnaíba	PI
Protegido	-	Oficina	Valença	RJ
Protegido	-	Oficina metálica	Natal	RN
Tombamento provisório	-	Plataformas de embarque da Estação Barão de Mauá e da Estação e Oficinas de Praia Formosa	Rio de Janeiro	RJ
Tombado	Histórico	Conjunto de edificações e bens móveis da Companhia Paulista de Estrada de Ferro	Jundiaí	SP
Tombado	Belas Artes	Conjunto ferroviário de Mayrink	Mairinque	SP
Tombado	Histórico	Vila ferroviária de Paranapiacaba	Santo André	SP

Fonte: Elaboração da autora com base em IPHAN (2019a, 2019b), jan. 2021.

Em contrapartida, o número de estações e vilas operárias listadas nas mesmas relações supera amplamente o de oficinas, denotando certa predileção do órgão por tais tipologias arquitetônicas. A ausência de tutela para outros exemplares de oficinas reforça a análise de Silva e Oliveira (2019, p. 3) de que tais usos não são objeto de interesse da preservação paulista – ou até mesmo brasileira – quando comparado a estações e residências ferroviárias. Rodrigues (2010) apresenta uma possível explicação para esta falta de interesse, partindo da tendência da sociedade em reduzir as estradas de ferro à nostalgia:

> As estações ferroviárias, por exemplo, estão relacionadas a chegadas e partidas, a separações e encontros, sem dúvida, fatores relevantes na composição de memórias individuais e coletivas, mas pouco esclarecedores da importância econômica e tecnológica do sistema ferroviário. Tal

> imagem explica o número de solicitações de estudos de tombamento referentes a estações; este número supera amplamente o de outros equipamentos, como armazéns, oficinas, caixas d'água, moradias, pontes, passagens de nível, túneis e outras obras de engenharia. E não pode sequer ser comparado ao número ínfimo de solicitações de tombamento de conjuntos e complexos ferroviários, nos quais a técnica poderia ser amplamente observada e compreendida. (RODRIGUES, 2010, p. 39)

Enquanto isso, as oficinas, locais de trabalho considerados menos nobres, guardam memórias consideradas difíceis pela autora, como a construção das identidades profissionais, o cerceamento da vontade do trabalhador, a disciplina, a eficiência, os assédios morais, o tempo roubado e a liberdade (RODRIGUES, 2010, p. 39). Não são, portanto, lembranças aprazíveis; no entanto, priorizar apenas as memórias saudosistas provocadas por estações e habitações é fomentar uma compreensão fragmentada do sistema ferroviário, que só pode ser efetivamente interpretado em um contexto amplo, complexo, funcional e composto das mais diversas recordações. Para Soukef Jr. (2012a, p. 22), é precisamente essa recusa em reconhecer os diversos valores dos complexos ferroviários que os mantêm sob constante ameaça, uma vez que sua multiplicidade não costuma ser considerada ou acaba sendo lida erroneamente nas intervenções, levando a matéria a ser irreversivelmente prejudicada.

Ainda que os avanços citados neste item sejam louváveis e marquem o início de uma trajetória de preservação promissora, o fato de a herança ferroviária ser extensa não significa que seus estudos tenham se estendido na mesma proporção – não somente devido à falta de interesse anteriormente mencionada, mas também por descaso das próprias empresas detentoras desse patrimônio. Para Kühl (1998), mesmo que sejam depositárias de enorme legado da história da arquitetura, da engenharia e da técnica, "nem as próprias companhias responsáveis [...] têm dados precisos sobre a totalidade do patrimônio de que dispõem e de seu estado de conservação" (KÜHL, 1998, p. 310). Casos como o da Companhia Paulista – estatização seguida de incorporação e, por fim, seguida de privatização –, necessitam de ainda mais atenção, uma vez que resta descobrir como assegurar a salvaguarda das construções remanescentes (KÜHL, 1998, p. 239).

Conclui-se, portanto, que a preservação do patrimônio industrial como um todo é complexa em variados níveis, carente de estudos mais aprofundados e necessitada de um olhar atento. Apesar das constantes alusões à sua obsolescência, é importante reforçar que tais conjuntos são um campo de investigação vivo que

estabelece elos entre homem, máquina, arquitetura e identidade; assim, a reciclagem de usos deve ser sempre feita com cautela e embasamento. Nem todas as opções de ocupação são adequadas à pré-existência tão somente por ela estar abandonada. Além disto, há forte vocação no legado da indústria, o que significa que nem todo uso será bem recebido por aquela estrutura. Desta forma, ainda que não seja possível – nem mesmo ideal – definir uma aproximação padronizada que solucione os problemas dessa categoria patrimonial, recomendam-se o respeito e o senso crítico ao lidar com esses edifícios, bem como a difusão das informações coletadas durante o contato com o bem estudado. Esta postura segue os documentos do TICCIH (2003) e do ICOMOS-TICCIH (2011), que ressaltam a importância de conservar e reutilizar o patrimônio industrial de maneira responsável.

Neste processo, é igualmente crucial escolher uma metodologia de estudo que seja condizente com tal complexidade, que respeite e enalteça as características aqui citadas e que as perpetue para a fruição de futuras gerações. Este método se encontra materializado nas propostas relacionadas à arqueologia industrial, que, quando aplicada ao patrimônio ferroviário no Brasil, é novidade[76] e exige alguns conhecimentos específicos que são diversos daqueles requisitados por outros testemunhos industriais, ainda que a ferrovia se insira no contexto da indústria:

> Entre as especificidades de uma arqueologia do trem enumeramos a necessidade de abordar o estudo da rede ferroviária desde a arqueologia da paisagem; de interpretar a criação de novos contextos culturais frente à redução de distâncias e à aparição de novos materiais e hábitos de consumo; de analisar a modificação dos padrões de urbanismo (comunicações externas e internas) e a aparição de novos assentamentos ou acessos às cidades preexistentes; assim como de contemplar as mudanças na percepção da paisagem (velocidade) e sua influência no mundo da arte. (CANO SANCHIZ, 2017b, p. 205)

A adoção das propostas de arqueologia industrial enquanto método de leitura do objeto de estudo se deu, nesta pesquisa, por se tratar de abordagem aprofundada, não invasiva e adaptável sem muitos problemas ao contexto local. Partilha-se, também, do entendimento de Kühl (1998) de que "o levantamento, estudo e registro desses edifícios, com o objetivo de sua preservação, pertence à

[76] Conforme Cano Sanchiz (2017a), "as ferramentas arqueológicas praticamente não foram aplicadas para o estudo dos elementos ferroviários brasileiros" (CANO SANCHIZ, 2017a, p. 149).

arqueologia industrial" (KÜHL, 1998, p. 231), sendo ela uma abordagem suficientemente crítica, ampla e coerente para desempenhar a função aqui pretendida. Conforme será explorado no item 1.4.2, será utilizada a análise parietal, técnica definida pela Carta de Sensibilidade Arqueológica (Câmara Municipal de Lagos, 2016) como "trabalho arqueológico de observação [...] com a finalidade de identificar as técnicas construtivas e a eventual sequência multiperiodal de um edifício" (Câmara Municipal de Lagos, 2016, p. 11).

Considerando que, segundo o TICCIH, a preservação só é assegurada quando a população é envolvida e se reconhece naquele bem,[77] sabemos que apenas definir um método de leitura não seria suficiente para consolidar o processo; seria necessário, também, tornar os dados obtidos sistematizados, acessíveis e pesquisáveis pelo público para que possam também ser feitas campanhas de divulgação e oficinas com a população. Para isto, optou-se pelo inventário como método de registro, a ser conceituado no item 1.4.3. Novamente apoia-se em Kühl (2008), para quem a aproximação do patrimônio industrial integra um conjunto coeso de ações dotadas de continuidade e propósito e, portanto, não termina com a análise da leitura *per se*:

> Para fundamentar essas análises é necessário desenvolver inventários sistemáticos, alicerçados em processos cognitivos oferecidos pelas ciências humanas [...], pois somente através desses instrumentos é possível ter uma compreensão suficientemente ampla do processo de industrialização [...] para identificar, de maneira consciente e embasada, os bens considerados merecedores de serem preservados para as gerações futuras. (KÜHL, 2008, p. 46)

Desta forma, torna-se possível completar as lacunas deixadas durante o amadurecimento da trajetória aqui descrita, materializando nas antigas Officinas da Companhia Paulista um modelo de abordagem, leitura e registro que poderá servir de base a outros exemplares industriais que ainda não passaram por um processo de documentação e análise mais aprofundados. Conforme Cordeiro (2011, p. 7), é possível igualmente atuar como ponto de partida de futuras ocupações do conjunto, posto que as medidas aqui adotadas são consideradas indispensáveis pelo autor para o estudo, a seleção e a gestão do patrimônio industrial e consistem em uma tarefa prévia a qualquer projeto a ser desenvolvido no mesmo.

[77] "O interesse e a dedicação do público pelo património industrial e a apreciação do seu valor constituem os meios mais seguros para assegurar a sua preservação" (TICCIH, 2003, p. 13).

1.4.2 Arqueologia industrial enquanto método de leitura

Um dos primeiros registros conhecidos em português da expressão "arqueologia industrial" data de 1896; trata-se da publicação "Arqueologia Industrial Portuguesa: Os Moinhos", de Francisco Marques de Souza Viterbo (KÜHL, 2008, p. 37). De acordo com Cano Sanchiz (2017b, p. 185), Viterbo defendia a importância de registrar e inventariar os vestígios industriais por meio de trabalho de campo e estudo das demais fontes disponíveis, apresentando uma visão inicial sobre o tema e, portanto, ainda superficial. O uso da expressão só se aprofundaria na segunda metade do século XX na Inglaterra, momento marcado pelo despertar inglês para os remanescentes da Revolução Industrial. Na busca por uma maneira de lidar com este patrimônio em toda a sua complexidade, a arqueologia industrial torna a aparecer – porém, de maneira mais contextualizada, fazendo referência explícita ao estudo desses conjuntos em publicação de Michael Rix (1955 *apud* KÜHL, 2008, p. 37).

A partir daí, o país passou a gerar conteúdo diverso a respeito do tema. Estudiosos como Kenneth Hudson (1976, com data original de publicação de 1963), Angus Buchanan (1972), Arthur Raistrick (1973) e Neil Cossons (1975) tornam-se as principais referências em arqueologia industrial ao publicar escritos que fundamentam a expressão e delimitam sua utilização, sendo difundidos, inclusive, fora da Inglaterra.[78] Dada a sua eficácia enquanto campo temático que mobiliza métodos diversos de disciplinas distintas, a arqueologia industrial ampliou seu campo de atuação nos anos seguintes e, desde o final dos anos 1990, vem sendo problematizada por diversos autores, como Labadi (2001), Nevell (2006), Palmer e Neaverson (1998) e Thiesen (2006). Apesar da discordância entre alguns teóricos sobre a amplitude da expressão e sobre quais objetos devem ser alvo da arqueologia industrial,[79] é consenso geral que o campo abrange todo o legado da industrialização, sendo ele considerado bem cultural ou não.[80]

[78] No Brasil, os autores são disseminados por meio do trabalho "Fábrica São Luiz de Itu: um estudo de arqueologia industrial", publicado em 1976 por Warren Dean. Segundo Rodrigues (2012), este pode ser considerado o primeiro estudo no âmbito acadêmico a tratar de uma indústria local sob a ótica da arqueologia industrial (RODRIGUES, 2012, p. 31).

[79] As divergências partem de questionamentos sobre ser devido ou indevido o emprego do termo "arqueologia" na referida expressão, uma vez que, para os arqueólogos da época, o uso da palavra indicava obrigatoriamente o emprego de métodos tradicionais de escavação; no entanto, a dita "arqueologia" industrial era também aplicada em casos que dispensavam tal tratamento técnico (KÜHL, 2008, p. 44). Enquanto Raistrick (1973), assim como os arqueólogos, limita o uso da

De acordo com Kühl (2008, p. 41), os textos partem de uma proposta comum de definição, evidenciando o interesse do tema e como ele deve ser abordado. Em geral, os autores abordam um panorama histórico da evolução industrial e suas diversas categorias, se aprofundando nas possíveis fontes de energia, meios de transporte e tipos de manufatura, entre outros tópicos pertinentes. Considerando que a arqueologia industrial é um campo temático que utiliza métodos de leitura de diversas disciplinas e que tem como objetivo a documentação desta categoria de patrimônio, são feitas recomendações sobre como reconhecer sua arquitetura e considerações acerca de como levantá-la, o que denota uma aproximação do tema bastante similar à adotada por esta pesquisa, uma vez que, dentre as práticas associadas à arqueologia industrial, recomenda-se fortemente o inventário para o registro das informações coletadas. Ainda que se proponham postulados convergentes entre si, será Buchanan (1972) o responsável por criar uma definição do tema considerada incontornável por Kühl (2008):

> [...] arqueologia industrial é um campo de estudo relacionado com a pesquisa, levantamento, registro e, em alguns casos, com a preservação de monumentos industriais. Almeja, além do mais, alcançar a significância desses monumentos no contexto da história social e da técnica. Para os fins dessa definição, um "monumento industrial" é qualquer relíquia de uma fase obsoleta de uma indústria ou sistema de transporte, abarcando desde uma pedreira de sílex neolítica até uma aeronave ou computador que se tornaram obsoletos há pouco. Na prática, porém, é útil restringir a atenção a monumentos dos últimos duzentos anos, aproximadamente, tanto porque períodos anteriores são tratados por métodos mais convencionais da arqueologia e da história, quanto pela grande massa de material datando do começo da Revolução Industrial. (BUCHANAN, 1972, p. 20-21 *apud* KÜHL, 2008, p. 39)

---

arqueologia industrial apenas a bens que necessitem de escavações, Hudson (1976) analisa que os desconfortos gerados pelo uso do termo decorrem de limites estabelecidos pelos próprios arqueólogos ao longo de sua atuação (HUDSON, 1976 *apud* KÜHL, 2008, p. 44), sendo a palavra "arqueologia", por si só, suficientemente ampla e aberta a atender outros contextos. Cossons (1975) acentua a posição de Hudson (1976) ao constatar que dificilmente a expressão "arqueologia industrial" poderá ser substituída, considerando que ela se expandiu para além do sentido que as palavras "arqueologia" e "industrial", sozinhas, podem implicar (COSSONS, 1975 *apud* KÜHL, 1998, p. 223). É, portanto, um conceito empregado há tempo suficiente para ser entendido em toda a vastidão da sua essência sem se limitar a disputas semânticas. Para Kühl (1998, p. 231), a ausência de uma concordância a respeito da expressão comprova o amadurecimento da disciplina.

[80] Considerando esta definição, Kühl (2008) e Cano Sanchiz (2014-2015) apontam para o uso errôneo e frequente de "arqueologia industrial" enquanto sinônimo de "patrimônio industrial"; enquanto aquele se refere a todo e qualquer bem dessa tipologia, este corresponde exclusivamente ao patrimônio que foi alvo de estudos multidisciplinares que o identificaram como bem cultural (KÜHL, 2008, p. 45), não necessariamente tendo sido alvo de metodologia arqueológica (CANO SANCHIZ, 2014-2015, p. 302). A confusão se dá, segundo Cano Sanchiz (2017b, p. 184), por ambos os conceitos terem surgido de maneira paralela, o que gerou certas equiparações que ainda não foram superadas.

Desta forma, Buchanan (1972) constrói uma base teórica com pontos aplicáveis às antigas Officinas da Companhia Paulista, uma vez que as mesmas se encaixam em sua delimitação de monumento industrial e em seu recorte temporal.[81] É igualmente interessante a esta pesquisa a postura de Cossons (1975), que disserta sobre a relevância dos bens industriais na composição paisagística (COSSONS, 1975 *apud* KÜHL, 2008, p. 41), citando sua importância como testemunhas históricas e contribuintes diretos do que chama de "personalidade" de uma região – uma vez que sua escala, sua relação com o entorno e seu efeito de conjunto estimulam a percepção do observador e configuram as características do território em que se inserem (COSSONS, 1975 *apud* RUFINONI, 2013, p. 189). Assim, ao considerar a escala da paisagem, Cossons (1975) viabiliza a utilização do campo temático em bens de proporções urbanas, como é o caso das Officinas de Jundiaí. Além dos autores citados, os documentos do TICCIH (2003, 2011) também sugerem o emprego da arqueologia industrial de forma multidisciplinar na pesquisa e na documentação dos sítios industriais, sendo, portanto, a abordagem mais recomendada para se aproximar dessa categoria patrimonial.

O processo de leitura que envolve a arqueologia industrial, conforme Kühl (2008, p. 47), pode abarcar registros, entrevistas, pesquisas, levantamentos e análises diversas com fins de estudar manifestações físicas, sociais e culturais de formas de industrialização do passado para registrá-las, revelá-las e preservá-las. Entre os principais objetivos deste campo estão: conhecer a evolução arquitetônica de um edifício; conhecer a configuração e a funcionalidade de seus espaços; conhecer a técnica os materiais ali empregados; e, se possível, esclarecer, comprovar ou refutar hipóteses existentes sobre o objeto de estudo (SANTOS, 2015, p. 62). Magalhães (2002, p. 27) ressalta que a manutenção da autenticidade deve ser sempre o objetivo final dessa leitura, cabendo ao profissional garantir que o observador ainda poderá fruir daquele bem após a aplicação do método.

[81] Esta situação não se repete com todos os teóricos da arqueologia industrial que foram levantados, uma vez que a determinação britânica de se investigar os remanescentes do século XVIII não se aplica à nossa realidade. Nota-se, portanto, a importância de adaptar essa base conceitual – pensada de forma eurocêntrica – ao objeto de estudo. Para Cano Sanchiz (2014-2015), isto não é somente lógico, mas também primordial para a aplicação do método, uma vez que nossa industrialização tardia (quando comparada a outras localidades) prejudicou a delimitação de um momento inicial para o estudo dos vestígios industriais brasileiros. Assim, seria necessário ou atrasar este período até a segunda metade do século XIX (CANO SANCHIZ, 2017b, p. 193), quando tais estruturas passam a se multiplicar pelo solo nacional, ou adotar a postura desta pesquisa e reinterpretar os postulados originais para o contexto local.

Assim, com base nos autores supracitados, entendemos que os estudos partirão sempre do conjunto arquitetônico estudado e que retornarão a ele quando necessário durante as análises (KÜHL, 1998, p. 229), posto que o principal documento é o edificado; as investigações serão realizadas por meio da sobreposição das diversas fontes consultadas, incluindo escritas, iconográficas e orais – uma vez que, ainda que apresentem imprecisões e distorções, depoimentos pertinentes têm sua relevância e devem ser coletados com atenção e senso crítico[82] (KÜHL, 1998, p. 229). A pesquisa de campo, por sua vez, fornecerá dados incapazes de serem obtidos por fontes documentais e irá enredar eventuais hipóteses levantadas pela aproximação ao objeto. É precisamente nesta etapa que permitimos que o próprio objeto de estudo conte sua história, uma abordagem que se apoia em Magalhães (2002) e Tirello (2006/2007, p. 148), para quem as constantes lacunas documentais encontradas pelo pesquisador tornam de grande valia o testemunho dado pelo próprio edifício e por seus materiais, restando ao profissional interpretar esses vestígios corretamente.

Figura 12: Esquema de funcionamento da arqueologia industrial adaptado a partir de modelo de Soler (1992).



Fonte: Silva; Cordeiro, 2017, p. 18.

Santos (2011, p. 5) aponta que, além da compreensão da materialidade, o emprego do método arqueológico também possibilita ao pesquisador conhecer o homem por meio dos vestígios edificados que deixou, levantando possíveis

[82] Desde que se superem determinadas deformações no entendimento desta categoria de patrimônio, uma vez que, segundo Cano Sanchiz (2017b, p. 182), muitas vezes apenas os dados obtidos por fontes materiais são considerados como válidos, analisados em detrimento das fontes orais ou visuais.

respostas: quem usufruiu daquele bem, qual era o seu modo de atuação profissional, quais eram as condições socioeconômicas da época, quais eram os hábitos e as necessidades dos funcionários, quais transformações promoveram no objeto de estudo e por quê, etc.. Para Kühl (2008, p. 47), tal entendimento dos processos de produção, dos espaços de trabalho a eles correspondentes e do tipo de energia utilizado é parte do processo de leitura. Ou seja, exploram-se na mesma medida a matéria e o abstrato, o produto e a técnica que o origina, o trabalho e o trabalhador, entre outros pontos. Desenvolve-se, portanto, uma visão de conjunto dotada de reconhecimento social da relevância dessas áreas em todas as suas esferas, essencial para enfrentar os desafios decorrentes da ignorância e do descaso. Desta forma, entende-se a arqueologia industrial como uma visão ampla e complexa que apreende o legado industrial não apenas pelo viés histórico, mas também como espaço resultado e resultante de adaptações e reconstruções, ampliações e demolições, perpetuação e esquecimento, entre outros processos que contribuíram para que chegasse até nós na conformação atual.

O modelo geral de aproximação adotado pela pesquisa se pautará especialmente em Kühl (2008), posto que para a autora a "arqueologia industrial volta-se ao estudo, análise e registro de formas de industrialização do passado – mesmo quando desapareceram os testemunhos materiais" (KÜHL, 2008, p. 45). Cano Sanchiz (2015a, p. 14) a complementa, afirmando que as ferramentas arqueológicas se revelam adequadas para recuperar dados perdidos em modificações precedentes, uma vez que permitem ao profissional envolvido ler na matéria aquilo que não foi registrado em outros tipos de fontes. Considerando que, após a falência da Companhia Paulista, muitos itens imprescindíveis para a compreensão do conjunto – como maquinário, sinalização e acervo documental, por exemplo – foram retirados do seu interior sem critério, furtados ou perdidos, a conclusão dos autores é naturalmente cabível a este caso específico.

Devido à dimensão do objeto de estudo e ao estado de conservação frágil e exposto de seus vestígios, seguimos a recomendação de Cano Sanchiz (2017b, p. 207) sobre aplicar instrumentos que não alterem a matéria e que não recolham material para análise.[83] Em seus próprios trabalhos de campo, realizados na seção

[83] De acordo com o autor, técnicas mais invasivas como a escavação resultam destrutivas e custosas, devendo ser empregadas apenas em situações específicas e inevitáveis em que não se pode avançar sem elas (CANO SANCHIZ, 2017b, p. 208).

sul do conjunto arquitetônico aqui estudado, o autor afirma que os restos emergentes da construção desaconselham a aplicação de técnicas arqueológicas destrutivas, sendo preferível basear seu registro em coleta sistemática, análise especial, reportagem fotográfica e desenho (CANO SANCHIZ, 2019, p. 261). Na prática, a análise parietal cumpre estas exigências, uma vez que se trata de um método extremamente eficaz e não invasivo no que tange à leitura e à preservação do legado industrial, sendo apresentado por Santos (2011, p. 4) como uma ciência não destrutiva.

Explicitados os modos de aproximação ao objeto e os motivos que nos levaram a escolhê-los, cabe definir como aplicar os conceitos aqui elencados. Foram criadas algumas possíveis etapas para realizar essa leitura, baseadas principalmente em Cano Sanchiz (2015a, 2017a, 2017b, 2019), ICOMOS-TICCIH (2011), Kühl (2008), Santos (2013, 2015), TICCIH (2003) e Tirello (2006/2007), adaptadas ao contexto desta pesquisa e descritas a seguir:

a) visita preliminar ao sítio, fase que permite o primeiro contato com o objeto de estudo, bem como um levantamento prévio e generalizado. O fato de se tratar de uma primeira aproximação, no entanto, não exime o profissional de exercitar seu olhar atento desde este momento. Estabelecida a relação com o conjunto, o pesquisador voltará a ele sempre que houver demanda;
b) pesquisa bibliográfica, documental e iconográfica acerca do sítio ou edifício, fase que permite um conhecimento prévio e geral do objeto por meio de fontes impressas, documentais, manuscritas, orais, entre outras;
c) levantamento de todas as estruturas observáveis, seja ele gráfico, fotográfico ou topográfico. Cano Sanchiz (2019) considera a fotografia um instrumento fundamental em trabalhos de registro, atentando para alguns cuidados na sua utilização, como: fotografar de maneira técnica, sem criatividade do autor; focalizar os elementos estudados, sem profundidade de campo; evitar sombras e jogos de luz; capturar na imagem todas as cores reais, posto que diferentes colorações de material podem indicar diferentes períodos de construção; realizar enquadramentos perpendiculares; e, no caso particular de complexos, devem ser feitas fotografias do conjunto que permitam visualizar a relação física entre suas partes;

d) sobreposição e interpretação dos dados recolhidos por meio da leitura cruzada dos documentos consultados – incluindo a própria materialidade. Esta etapa poderá revelar dados inéditos sobre as funções, a evolução e o contexto do espaço estudado, bem como as fases construtivas, destrutivas e reconstrutivas;
e) elaboração de base de dados com toda a informação produzida, seja sob a forma de fichas de registro, descrições ou análises. É importante difundir os resultados desta etapa para que os objetivos da leitura se consolidem.

A última fase consiste no registro e é caracterizada por Cano Sanchiz (2017b) como uma investigação fundamental para o processo – especialmente se considerarmos nosso objeto de estudo, visto que raramente se emprega o método arqueológico para a leitura de remanescentes ferroviários. O autor sugere um modelo de ficha de registro que utilize vocabulário controlado, descrição, mediação e localização dos vestígios, observação detalhada das relações espaciais e levantamento fotográfico. Conforme Tirello (2006/2007), a execução deste material deve considerar até as menores cicatrizes, uma vez que elas podem configurar indicadores temporais que revelam evidências passadas e permitem uma interpretação mais clara dos processos construtivos existentes no objeto de estudo. Também referido como fichas de inventário, tal instrumento será explorado com maior detalhamento no item 1.4.3.

Assim, concluímos que as aproximações metodológicas mobilizadas pela arqueologia industrial oferecem não apenas uma forma de ler e compreender o patrimônio em questão, como também um suporte a futuros projetos a serem realizados no edifício, apontando quais aspectos materiais devem ser mantidos para que sua memória não seja descaracterizada (CANO SANCHIZ, 2015a, p. 14). Apesar das adversidades, é imprescindível que a aproximação metodológica integre os debates de ocupação das estruturas industriais e se faça coadjuvante perante a aplicação das suas ferramentas na conciliação entre os valores patrimoniais e as exigências da vida contemporânea. A aproximação da sociedade desses bens – que carecem de uma visão que os tome como ativos e geradores de bem-estar – deve ser sempre pensada a partir de pontos de vista sustentáveis, integradores e multidisciplinares para garantir que os espaços estudados voltem a ser frequentados (CANO SANCHIZ, 2015a, p. 18).

1.4.3 Inventário enquanto instrumento de registro

Termo cujo significado remete a "por à mostra, fazer conhecer" (HOUAISS, 2016 *apud* MOTTA; REZENDE, 2016), o inventário é instrumento de identificação, valorização e proteção dos bens patrimoniais, podendo se utilizar de fichas e/ou relatórios para apresentar seus dados. De acordo com Choay (2017), a premissa de identificar e selecionar o patrimônio cultural remete ao período pós-Revolução Francesa, momento em que a Comissão dos Monumentos Históricos da França de 1837 recomenda inventariar os bens remanescentes dos atos de vandalismo a fim de mantê-los para a fruição das gerações futuras e para a própria construção da identidade nacional.

Conforme Carvalho e Amaral (2011), o uso do inventário como meio de preservação do patrimônio histórico em geral vem sendo recomendado desde o início do século XX em documentos internacionais, dentre os quais podemos citar a Carta de Atenas (Serviço Internacional de Museus, 1931),[84] a Carta de Veneza (ICOMOS, 1964)[85] e a Recomendação de Nairóbi (UNESCO, 1976).[86] Em âmbito nacional, coube ao artigo nº 216 da Constituição de 1988 reconhecer o inventário como forma de proteção ainda no século passado.

Novamente, um olhar mais específico da aplicação deste método ao patrimônio industrial só se desenvolveria nas discussões inglesas da metade do século XX, quando são feitas as primeiras associações entre arqueologia industrial e inventário. Conforme Meneguello (2011, p. 1821-1822), iniciativas pioneiras de inventariar os edifícios remanescentes surgem, precisamente, por influência dos arqueólogos industriais, resultando em materiais como o "*Industrial Monuments Survey*", de 1962, cujas aproximadamente 30 mil fichas de inventário reuniram informação de extenso volume sobre o legado inglês que começava a ser estudado

[84] "A Conferência faz votos para que: 1º- Cada Estado, ou as instituições criadas ou reconhecidas competentes para esse fim, publiquem um inventário dos monumentos históricos nacionais acompanhado de fotografias e descrições" (Serviço Internacional de Museus, 1931, p. 4).

[85] Apesar de não fazer referência direta ao termo inventário, o documento reforça a importância do registro e da publicação das informações levantadas: "Art.16 - Os trabalhos de conservação, restauro ou escavação devem ser sempre acompanhados por um registro preciso, sob a forma de relatórios analíticos ou críticos, ilustrados com desenhos e fotografias. [...] Este registro deverá ser guardado nos arquivos de um organismo público e posto à disposição dos investigadores. Recomenda-se também, que seja publicado" (ICOMOS, 1964, p. 4).

[86] "Quanto aos aspectos técnicos, preconiza-se que todos os conjuntos a proteger devam em primeiro lugar ser classificados, elaborando-se inventários analíticos de cada conjunto, que incluam informação arquitectónica, económica e sociológica necessária para a programação das operações de salvaguarda" (UNESCO, 1976, p. 1).

na época. O enfoque do registro, contudo, era consideravelmente mais descritivo do que analítico, se aproximando de um cadastro. Desta forma, era necessário se afastar das tendências do antiquariado e do colecionismo, buscando desenvolver inventários mais críticos (CARADINI, 1979, p. 249 *apud* MENEGUELLO, 2011, p. 1823).

Para tanto, fazia-se mister evoluir para uma conceituação mais profunda a respeito do método. Esta só se consolidaria, no entanto, anos depois com os documentos do TICCIH – principalmente com a Carta de Niznhy Tagil, para a qual exemplos significativos e característicos da indústria devem ser inventariados para uso e benefício do presente e do futuro (TICCIH, 2003, p. 2). Dedicando um capítulo de seu material somente para o inventário, o tema é descrito como "uma componente fundamental do estudo do património industrial" (TICCIH, 2003, p. 5). Apesar de ser desejável realizá-lo antes do abandono do edifício industrial ou do fim da sua atividade produtiva, pode-se aplicar o inventário para conhecer a amplitude deste patrimônio de forma a difundir os remanescentes de maneira acessível por parte do público (TICCIH, 2003, p. 5). O documento faz uma associação interessante a esta pesquisa ao unir a ferramenta aqui descrita como técnica de registro à investigação arqueológica como técnica de estudo, comprovando a eficácia do percurso escolhido (TICCIH, 2003, p. 6). Vale lembrar que Kühl (1998), autora amplamente reconhecida por seus esforços de conceituação e preservação dessa arquitetura, já alertava desde antes da publicação dos documentos do TICCIH (2003) e do ICOMOS-TICCIH (2011) sobre a necessidade de aplicar, previamente à destruição do edifício e com o objetivo de conservar o legado da indústria, inventários com avaliação sistemática "para que a conservação possa ser o resultado de uma escolha deliberada e judiciosa, não de pânico" (KÜHL, 1998).

Neste mesmo contexto, em 2008, o IPHAN inicia seu Inventário do Patrimônio Ferroviário, levantando os bens remanescentes da RFFSA.[87] Para Freire (2017), tratou-se de abordagem preliminar, "mais um levantamento de campo do que mesmo um instrumento de preservação, nos moldes estabelecidos pela

[87] Esta atitude do instituto visou atender a Lei nº 11.483/2007, que legou ao IPHAN a tarefa de preservar o patrimônio ferroviário representativo da memória nacional. Atualmente, os bens inventariados podem ser consultados por meio da "Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário", abordada no item 1.4.1.

Constituição Federal de 1988" (FREIRE, 2017, p. 83). Apesar de reconhecer o esforço do órgão, a autora pontua certas falhas nos resultados apresentados, que se revelam muitas vezes sobrepostos e incompletos devido à visão fragmentada da rede ferroviária em questão (FREIRE, 2017, p. 83-84). Há de se problematizar também o modo como os bens a serem preservados foram selecionados, apoiados majoritariamente em conceitos como "monumentalidade" e "excepcionalidade" e com base nos tombamentos realizados até então; tal abordagem se revela desgastada – por se pautar em antigos pilares da história que valorizavam somente a excepcionalidade artística de um bem (CARSALADE, 2011 *apud* FREIRE, 2017, p. 87) – e insuficiente – por não ser capaz de contemplar toda a complexidade do legado da ferrovia (FREIRE, 2017, p. 86).

É importante ressaltar que o inventário segue um procedimento metodológico específico a fim de fornecer um registro fidedigno e embasado que, se bem explorado, pode vir a auxiliar no desenvolvimento de diagnósticos interdisciplinares (LIMA, 2004 *apud* CARVALHO; AMARAL, 2011, p. 5). No caso do Inventário do Patrimônio Ferroviário do IPHAN, a metodologia adotada identificou os bens por meio de uma visão isolada, material, pautada apenas no objeto; a própria linha férrea, que dá sentido literal e figurado às ferrovias, foi desconsiderada e não integrou a proteção. Não foram oferecidas noções ampliadas que abarcassem o conjunto de instalações ferroviárias integrado pelos edifícios – uma vez que, conforme analisamos anteriormente, era necessária uma sequência interligada de construções para o perfeito funcionamento da companhia –, nem mesmo seus valores intangíveis, como os representados pelos processos produtivos, pelo trabalho, pela logística, entre outros (FREIRE, 2017, p. 84-85).

Entendemos, portanto, que nesta etapa a abordagem plural é tão significativa quanto na etapa de leitura, uma vez que optar por um modelo de aproximação e de apresentação de dados que priorize alguns em detrimentos de outros pode prejudicar todo o levantamento multidisciplinar realizado pela arqueologia industrial. Tal olhar mais amplo é reforçado por Freire (2017), para quem o inventário do bem industrial deve observar os seguintes pontos fundamentais e indissociáveis entre si: "histórico, formal, técnico, documental, memorial e simbólico. [...] associados aos já citados aspectos devem vir em

primeira instância os aspectos funcionais, por serem eles mais definidores dos propósitos desse patrimônio" (FREIRE, 2017, p. 74).

Ainda que nosso objetivo seja analisar e singularizar a arquitetura das antigas Officinas da Companhia Paulista, buscaremos adotar uma linguagem de publicação atenta aos variados significados encontrados no bem durante o emprego do conjunto de métodos de leitura arqueológica. Esta premissa de estudar nosso caso específico por meio de um método plural, apresentado no item 1.4.2, e de inventariar os resultados obtidos se insere no contexto de constantes demandas por novas ocupações e requalificações do complexo em questão; no entanto, conforme verificamos ao analisar a trajetória do patrimônio ferroviário em geral, estudos aprofundados não costumam acompanhar as propostas de mudança de uso na mesma medida, acarretando em riscos significativos de perda das características ferroviárias. Embora as antigas Officinas sejam inventariadas desde 2008 pelo IPPAC, conforme descrito na Introdução deste trabalho, reforçamos que se trata de instrumento preliminar, desprovido de metodologia específica de inventário e que o mesmo não recebe atualizações desde o ano de sua produção. Esta constatação é reforçada por Torrejais (2019), que teve seu trabalho de campo no complexo prejudicado durante a construção de sua dissertação, entre outros fatores, pela "inexistência de registros de inventário atualizados" (TORREJAIS, 2019, p. 114).

A importância e a urgência deste tipo de registro foram amplamente abordadas por Kühl (2008), para quem "o inventário do patrimônio industrial é tema da maior relevância e instrumento essencial para a preservação" (KÜHL, 2008, p. 24), havendo necessidade de se levantar e documentar o produto dessa categoria a fim de quantificá-lo e avaliá-lo (KÜHL, 1998, p. 310). Quanto às antigas Officinas, a autora reitera a necessidade de uma pesquisa que se debruce sobre a percepção desta arquitetura enquanto testemunho de uma época e que busque a sistematização dos dados reunidos para legá-los às próximas gerações, garantindo sua salvaguarda e sua difusão (KÜHL, 1998 *apud* BEM, 2014, p. 280).

Para tanto, é necessário compilar a visão de autores que versam sobre a realização de inventários, como Amorim (2017), Carvalho e Amaral (2011), Chaves e Moura Filha (2007), Kühl (1998, 2008), Freire (2017), Motta e Rezende (2016) e Oliveira (2008). Mais uma vez, não há uma fórmula pronta: trata-se de orientações gerais que podem e devem ser adaptadas ao edifício estudado, ao levantamento

previamente realizado e ao contexto do pesquisador. Inclusive, para Freire (2017, p. 65), essa ausência de diretrizes gerais para a formulação de inventários e a consequente proliferação de possibilidades metodológicas contribui para que os resultados desse processo sejam pouco influentes na compreensão e na promoção dos bens industriais. Desta forma, elencamos os principais pontos de cada material estudado, ajustando-os às necessidades do objeto de estudo e ao campo temático da arqueologia industrial para criar uma abordagem condizente com o percurso escolhido. O objetivo é, principalmente, desenvolver material passível de divulgar o conhecimento reunido sem tencionar cair na armadilha descrita por Freire (2017) e acabar propondo mais um método fragmentado para a atual soma.

Primeiramente, faz-se imprescindível definir o tipo de inventário que nosso registro seguirá dentre as possíveis categorias. Nos interessam aquelas descritas por Guillermo Trimmiño Arango, arquiteto colombiano que coordenou os inventários desenvolvidos na Venezuela e que esteve no Brasil como consultor da UNESCO para tratar do tema no final da década de 1970. De acordo com o profissional, há três classificações possíveis: inventários de identificação, que consistem em materiais básicos, preliminares, voltados a um primeiro conhecimento do bem e detentores de informações como localização, proprietário, época de construção e imagens gerais do objeto;[88] inventários de proteção, que reúnem dados suficientes para a tomada de decisões sobre a salvaguarda do bem e que, portanto, costumam ser contratados ou realizados por órgãos de preservação; e inventários científicos, "que consistem em levantar e produzir informações necessárias a um conhecimento profundo para a identificação dos valores a serem preservados, visando orientar obras de conservação e restauração" (GUEDES, 1987 *apud* MOTTA; REZENDE, 2016, p. 12). Considerando os objetivos da presente pesquisa e a profundidade da leitura proposta pela arqueologia industrial, serão produzidas fichas da categoria de inventário científico.

Quanto aos dados que devem ser apresentados neste material, Chaves e Moura Filha (2007, p. 2-6) alertam para que, independentemente do modelo de inventário adotado, nele constem alguns conhecimentos básicos sobre a edificação, a serem listados abaixo. As autoras também sugerem algumas etapas de aproximação do edifício que, por se assemelharem em demasia às fases descritas

[88] Trata-se, por exemplo, do IPPAC.

no item 1.4.2, foram distribuídas de acordo com a proximidade que apresentam com os referidos conhecimentos e reinterpretadas para o modelo desta dissertação. Aqui foram igualmente sumarizadas sugestões de Kühl (2008, p. 47):

a) estudo histórico-documental e iconográfico do edifício, podendo conter informações como a época da construção, o autor do projeto, o uso original, entre outras. Considerando que estes dados podem resultar extensos, estes podem ser apresentados em forma de pesquisa, relatório ou trabalho acadêmico, como é o caso desta dissertação, e se encontrarem resumidos na ficha de inventário;
b) estudo analítico-descritivo da tipologia do objeto aliado a estudo comparativo da relação da arquitetura com a função, a implantação e a distribuição espacial do edifício. Entendemos que esta relação pode ser estabelecida visualmente, por meio do emprego de desenhos técnicos, como plantas e mapas que elucidem as transformações ocorridas e situem o público leitor – especialmente em conjuntos de grande porte, como no caso das antigas Officinas da Companhia Paulista;
c) informações sobre o sistema construtivo e materiais do edifício, ainda que sumarizadas nos mesmos termos do item A;
d) apresentação de levantamento arquitetônico da edificação, cuja organização entendemos que deva ser didática, de fáceis leitura e compreensão e o mais completa possível;
e) registros e análises do estado de conservação, etapa que compreendemos envolver ampla utilização de imagens. Esta postura se pauta, inclusive, em Oliveira (2008), que ressalta nos cadernos técnicos do IPHAN a relevância da fotografia enquanto apoio do inventário.

O formato de apresentação das fichas, no entanto, não seguirá especificamente nenhum modelo existente. Foram consultados o Inventário de Proteção do Acervo Cultural da Bahia (AMORIM, 2017; AZEVEDO, 1998), o Inventário de Bens Arquitetônicos – IBA (IPHAN, 2002), o Inventário Geral do Patrimônio Ambiental e Cultural Urbano de São Paulo – IGEPAC/SP (SOMEKH, 2015; TOURINHO; RODRIGUES, 2016), o IPPAC de Jundiaí (PREFEITURA DE JUNDIAÍ, 2008) e o Inventário de Planejamento de Santa Maria/RS (IPLAN, 2016), bem como as fichas de Bedolini (2019) e de Geribello (2016). A análise observou, inicialmente, a

organização e a disposição das informações coletadas, uma vez que tais exemplos se configuram interessantes a esta pesquisa. No entanto, nenhum deles se mostrou aplicável em sua totalidade ao objeto de estudo, posto que não possuem foco específico em patrimônio ferroviário e não apresentam instrumentos suficientes para abranger com profundidade a dimensão monumental das antigas Officinas da Companhia Paulista. Segundo Freire (2017, p. 74), o fato de muitos dos inventários ainda se pautarem em critérios estéticos prejudica a propagação de um modelo que abarque a complexidade do bem ferroviário – isto porque, ainda que houvesse preocupação artística na construção, certamente esta não era a motivação principal do projeto.[89]

Assim, buscou-se criar uma ficha híbrida, baseada nos tópicos mais pertinentes à nossa abordagem, que seguisse os conceitos aqui elencados, pudesse traduzir com facilidade a leitura da arqueologia industrial e condensasse as informações obtidas, sendo a própria dissertação uma base de apoio. Tendo em vista a dimensão do conjunto estudado, o mesmo será dividido em áreas que possuam similaridades funcionais, temporais e/ou construtivas. A opção por dividir o conjunto em parcelas menores não é novidade, tendo sido anteriormente adotada por Sousa (2003) e por Cano Sanchiz (2019), para quem o método facilita a análise de cada setor e de suas diferentes unidades. Estas e outras informações serão levantadas nos Capítulos 2 e 3, que marcam o emprego do método no estudo de caso, e nos Apêndices, que contêm a apresentação das referidas fichas.

Limitações e incertezas à parte, a ausência de recomendações mais assertivas para registrar esse tipo de patrimônio não deve ser escusa para que não se desenvolvam e se aprofundem modelos de inventário e para que não se discuta como operacionalizá-los – principalmente no caso dos científicos, cuja carência de exemplos prejudica o entendimento da função que cumprem. Considerando que, quando estes são aplicados ao legado da ferrovia, seu já escasso número fica ainda mais reduzido, é de suma importância explorar o tema de maneira crítica e o mais completa possível. Porém, compreendemos que antes é necessário que se superem paradigmas incongruentes em relação à atual compreensão expandida do patrimônio ferroviário, como velhos padrões de preservação pautados em aspectos

[89] Considerando a amplitude do tema, sugerimos ver, para maiores aprofundamentos, edição especial da Revista CPC (2016).

formais, valorização excessiva do tombamento em detrimento de outros instrumentos de salvaguarda e olhares tecnicamente treinados para apreciar o edificado em prejuízo do intangível.

Desta forma, a pesquisa almejou, até o momento, desenvolver um arcabouço teórico, conceitual e metodológico suficientemente amplo para não somente fomentar a discussão sobre o patrimônio ferroviário e as maneiras de abordá-lo, como também para oferecer uma visão atualizada acerca do tema e a partir do objeto de estudo. Tal construção é crucial no caso das oficinas ferroviárias, pouco debatidas nesse âmbito, especialmente para auxiliar na suplantação dos paradigmas citados. Conclui-se, portanto, que o desafio aqui enfrentado permeia outras esferas e que não será solucionado apenas com a presente proposta, mas que a mesma se insere no contexto de recentes avanços no seu enfrentamento e que pode contribuir consideravelmente no amadurecimento dos tópicos desenvolvidos ao longo deste capítulo.

2 AS OFFICINAS DE JUNDIAÍ COMO ESTUDO DE CASO: ARQUITETURA, FASES DE EXPANSÃO E DECLÍNIO

As antigas Officinas da Companhia Paulista constituem um dos mais importantes patrimônios ferroviários do Brasil, tanto por suas qualidades estéticas, formais e organizacionais, quanto pela importância das atividades ali realizadas. Vimos que sua relevância não está apenas na materialidade, mas também na imaterialidade,[90] uma vez que as Officinas guardam a memória do trabalho de gerações de ex-ferroviários e a identidade do município de Jundiaí. Assim, há de se considerar a magnitude e a diversidade dos valores atrelados ao conjunto. A preservação de um bem desta complexidade exige não apenas a compreensão detalhada da sua matéria remanescente, mas também das mudanças sofridas nas diversas fases da sua trajetória para que se determinem quais testemunhos históricos estão nela registrados. Desta forma, apresentada a conceituação básica do tema, bem como os métodos escolhidos e seus respectivos modos de aplicação, empregaremos a aproximação metodológica da arqueologia industrial neste capítulo com o intuito de analisar a arquitetura das antigas Officinas da Companhia Paulista, fazendo-se mister investigar as alterações promovidas no local desde a sua implantação na cidade por meio da análise da cronologia construtiva. Aqui, convém periodizar tal análise de acordo com as fases vividas pelo conjunto, ditadas, majoritariamente, pela modalidade de transporte vigente no momento. Para o exame dos desenhos técnicos analisaremos as oficinas ferroviárias a partir de suas plantas, uma vez que são seus fluxos os determinantes da forma, da espacialização e da funcionalidade.

Para tanto, reunimos os principais documentos históricos atrelados à construção do conjunto, como desenhos,[91] relatórios da empresa datados do período de transferência das suas oficinas ferroviárias[92] e material iconográfico da

[90] Para maiores aprofundamentos acerca dos vestígios imateriais presentes em bens industriais, ver Moreira, D. (2021, p. 59). Agradeço a Maria Lúcia Bressan Pinheiro pela indicação de leitura.

[91] Grata a Ana Carina Urbano Torrejais pelo auxílio com os desenhos técnicos, principalmente em tempos pandêmicos de acervos fechados.

[92] Agradeço especialmente a Tatiana Domingos, que digitalizou em altíssima qualidade os relatórios da companhia e a planta da estrutura original do complexo durante sua especialização (SOUSA, 2003), impedindo que este material se perdesse. Ainda que a situação não tenha se agravado a tal ponto, o mau estado de conservação dos documentos em geral prejudica a leitura das informações, tornando sua ação de grande valia. É de igual importância seu trabalho pioneiro de transferir os desenhos técnicos para o formato de *.dwg* (AutoCAD) ainda no início dos anos 2000, produzindo

época. Esta base inicial será igualmente coletada em trabalhos anteriores que versaram sobre o mesmo objeto de estudo, aprofundando suas leituras. Por fim, por meio de visitas ao sítio, da análise do todo e da sobreposição das informações aqui reunidas, serão citadas as descobertas da pesquisa e explorados os dados fornecidos pela própria materialidade do conjunto.

Será apresentada, portanto, longa pesquisa que abarcará tópicos como a implantação do conjunto, os detalhes construtivos, as particularidades das relações internacionais estabelecidas pela companhia, a origem dos materiais empregados na edificação, os aspectos técnicos de cada seção e função ali realizada, a cronologia da edificação e os diferentes contextos que motivaram cada alteração reconhecida no espaço. Entendemos que permear tais assuntos é imprescindível para compreender a composição da arquitetura local e, consequentemente, seu estado atual. Buscaremos, igualmente, estabelecer um paralelo com os conceitos anteriormente apresentados, comparando as antigas Officinas da Companhia Paulista com sua bibliografia específica e verificando em quais aspectos seguiram à risca, adaptaram ou se afastaram dos postulados comuns à época e compilados nos *traités des chemins de fer*, apresentados no item 1.2. As características arquitetônicas, por sua vez, serão confrontadas às compiladas nos Manuais da Biblioteca de Instrução Profissional, especialmente nos de autoria de Segurado ([1908a?], [1908b?]).

2.1 LEITURA DO PROJETO ARQUITETÔNICO E ESTRUTURAL

Conforme explorado no item 1.3, são conhecidas as informações mais funcionais sobre a construção das antigas Officinas da Companhia Paulista, como datas de transferência, construção e inauguração, decisões técnicas e situação financeira no decorrer de sua atuação. A existência de relatórios precisos e altamente descritivos certamente cumpre o papel de divulgar tais informações com excelência, atendendo à sua função no perfeito desempenho da companhia. No entanto, ao longo da pesquisa, percebemos a ausência de maiores informações a respeito da arquitetura do conjunto, como no caso de alguns detalhes do projeto.

ferramentas que vêm auxiliando a presente autora desde dezembro de 2017, quando iniciou suas primeiras pesquisas de TFG.

Aqui, cabe ressaltar a diferença entre este e o projeto descrito no relatório de 1890 como "já confeccionado" (ver citação da página 65 desta dissertação ou Companhia Paulista de Estradas de Ferro, 1890, p. 10): o primeiro nos é desconhecido e diz respeito aos desenhos técnicos das fachadas, enquanto que o segundo foi encomendado à empresa estadunidense Phoenix Bridge & Co. e diz respeito às peças metálicas para modulação do complexo (tesouras e pilares), bem como às esquadrias das aberturas.[93] Entendemos que, ainda que os desenhos arquitetônicos não existam para consulta, os mesmos condicionaram a espacialização proposta pela Phoenix Bridge & Co.. Silva (2019, p. 81) reforça esta análise, ressaltando que a ausência do norte nas plantas da Phoenix Bridge & Co. aponta para um projeto de estrutura dimensionado com base no projeto arquitetônico do contratante – este, sim, dependente do norte para distribuir os *sheds* da melhor maneira.

A autoria do projeto arquitetônico também não consta nas fontes documentais da Companhia Paulista que foram consultadas. O tema foi amplamente investigado por Silva (2019, p. 72-73), com quem concordamos sobre o autor ter sido o engenheiro civil Gustavo Adolpho da Silveira, que acompanhou toda a transferência das Officinas para Jundiaí e foi Chefe da Locomoção entre 1889 e 1897. Para a autora, o tópico é bastante controverso – principalmente quando se consulta o processo de tombamento pelo IPHAN (2001), que aponta o arquiteto francês Maurício Dumangin como o autor e Dácio Aguiar de Moraes como o responsável pela construção. De acordo com a família do arquiteto, Dumangin residiu em Jundiaí e prestou serviços de arquitetura à Companhia Paulista; quanto a Moraes, aponta-se que o profissional se envolveu com dois grandes projetos da Paulista, sendo um deles o das Officinas de Jundiaí. Entretanto, de acordo Silva (2019), nenhum dos dois nomes pode ser levado em consideração como o do projetista oficial, uma vez que se trata de informações provenientes de fontes orais.

Gustavo Adolpho da Silveira, por sua vez, permanece sendo citado como o autor do projeto em outras fontes – dentre elas, na nota de falecimento do próprio

[93] Segundo Silva (2019, p. 69), a empresa trabalhava com peças pré-montadas; no entanto, o comprador ficava responsável por supervisionar e montar os elementos conforme o manual fornecido pela Phoenix Bridge & Co., estando a mesma isenta de quaisquer responsabilidades após a entrega dos produtos. Tal rigor identificado na exportação não se vê, por exemplo, nos selos das plantas emitidas pela empresa – muitas vezes substituídos por mera anotação manuscrita.

engenheiro, na qual se afirma “categoricamente que Silveira foi o autor do projeto das oficinas de Jundiaí” (Gazeta de Notícias, 1926 *apud* SILVA, 2019, p. 74). Uma placa comemorativa que se refere ao engenheiro como autor e responsável pelo projeto reforça esta afirmação:

Figura 13: Placa comemorativa instalada em 1896 nas dependências do complexo informando o nome de Gustavo Adolpho da Silveira como autor do projeto e responsável pela sua execução.



Fonte: Acervo da autora, fev. 2021.

Desconhecem-se, igualmente, as diretrizes projetuais que levaram o conjunto a assumir sua conformação específica. Todavia, sabemos da repercussão que os *traités des chemins de fer* exerciam sobre as construções ferroviárias e é natural que as Officinas de Jundiaí tenham seguido, ainda que de modo geral, as principais instruções difundidas por tais documentos na época, adaptando-as para o contexto local. Embora tais diretrizes não constem no projeto original, é possível elencar pela análise dos desenhos técnicos e da própria materialidade quais recomendações foram aplicadas e readequadas à sua construção. Silva (2019) complementa esta hipótese ao reforçar que existem semelhanças entre nosso objeto de estudo e as sugestões reunidas pelos tratadistas, materializadas na

construção do conjunto: "[...] as técnicas empregadas nas oficinas de Jundiaí eram um saber prático consolidado na engenharia ferroviária no final do século XIX" (SILVA, 2019, p. 134). Segurado ([1908b?]) reforça o argumento por ter reunido este mesmo saber prático em suas obras e, consequentemente, oferecer sugestões comuns à época e aos tratadistas; dentre elas, que o projeto de oficinas ferroviárias obedecesse às fases pelas quais passa seu objeto de reparo e sua matéria prima, que seria transformada em artefato de uso da empresa (SEGURADO, [1908b?], p. 21).

No geral, este conjunto de recomendações nos indica como pode ter sido pensado o projeto arquitetônico das antigas Officinas. Conforme explorado no item 1.2, sabemos que tais informações orientavam um projeto coeso, cuja distribuição de espaços obedecesse às questões técnicas às quais aquela companhia se dedicaria durante sua vida útil. Buscava-se, da mesma forma, a distribuição racional das áreas oficinais e o barateio dos custos da construção; assim, também analisaremos ao longo deste capítulo a conexão entre as Officinas e o conhecimento técnico consolidado, especialmente no período de implantação e nos primeiros anos da empresa em Jundiaí. Para tanto, consultaremos os tratados e as obras de Segurado ([1908a?], [1908b?]).

É importante ressaltar que, ainda que alguns destes documentos não estivessem disponíveis no Brasil no momento devido à proximidade da data de construção das Officinas em relação às datas de publicação dos tratados na França e na Bélgica, sua proposta era a de sistematizar um saber que já circulava na época entre os profissionais da área e que integrava a formação e o cotidiano dos integrantes da Companhia Paulista; desta forma, a opção por analisar a arquitetura e a espacialização do nosso objeto de estudo por meio dos tratadistas aos quais nos referimos no item 1.2 não intenciona torná-los a base projetual das Officinas, mas sim comparar as decisões construtivas tomadas pela empresa com aquelas que vigoravam no final do século XIX no mundo ferroviário e que foram compiladas pelos tratados.

A mesma abordagem será aplicada ao uso de Segurado ([1908a?], [1908b?]) na análise específica da arquitetura das antigas Officinas, autor elencado para este fim devido ao uso rigoroso em suas obras do vocabulário técnico então empregado na construção civil. Com data de publicação em Lisboa presumida de 1908, os

volumes “Alvenaria e Cantaria” (SEGURADO, [1908a?]) e “Edificações” (SEGURADO, [1908b?]) integram os Manuais da Biblioteca de Instrução Profissional (BIP), uma coleção idealizada e lançada pelo português Thomaz Bordallo Pinheiro em 1904.[94] A parceria estabelecida com a editora brasileira Francisco Alves & Cia. e as menções de Segurado ([1908a?], [1908b?]) a legislações e termos vigentes no Brasil confirmam o objetivo de que tais obras fossem difundidas em nosso país. Embora os volumes da BIP tenham chegado ao Brasil após a construção das Officinas, eles também atuam como sistematizadores de um conhecimento técnico apreendido na construção civil até o momento, estando em situação similar a dos tratados.[95] Assim, nosso objetivo é acessar por meio de Segurado ([1908a?], [1908b?]) os postulados que circulavam no final do século XIX e compará-los ao que foi efetivamente aplicado à arquitetura de nosso objeto de estudo.

2.2 1890-1895: FASE DE IMPLANTAÇÃO

Entre a decisão da Paulista de transferir suas oficinas ferroviárias para Jundiaí, em 1890, até 31 de dezembro de 1892, foram realizados no terreno adquirido ao pé da colina histórica: a preparação da esplanada pelos empreiteiros Contrucci & Giorgi;[96] a escavação do terreno; a alvenaria de tijolos e dos alicerces; e um telheiro de zinco de 80 x 10 m sobre colunas e tesouras de trilhos velhos, cujo objetivo era reparar veículos enquanto as Officinas não eram finalizadas (Companhia Paulista de Estradas de Ferro, 1892, p. 168-169). Conforme apontam os relatórios da companhia, a reutilização de trilhos velhos era uma prática comum, sendo empregados na construção de postes de luz, tesouras de telhados, vigas de bueiros, pontes de pequenas dimensões e sistemas de represamento (Companhia Paulista de Estradas de Ferro, 1885).

[94] Grata a Eduardo Romero de Oliveira pelas contribuições acerca da BIP.
[95] O próprio Segurado ([1908b?]) descreve suas obras desta maneira: “Êste trabalho, como todos os outros volumes da ‘*Construção Civil*’ que temos publicado, **não é original**, **mas sim a compilação**, tanto quanto possível metódica e concisa, do que sôbre o assunto se encontra em modernos livros estrangeiros” (SEGURADO, [1908b?], p. 1, grifo nosso).
[96] Serviço hoje conhecido por terraplanagem. Benevolo (2001) afirma que a atuação dos construtores do século XIX estava limitada às atividades mecânicas (trabalhos em madeira, pedra, ferro ou alvenaria). Não havia participação destes trabalhadores no projeto (BENEVOLO, 2001 *apud* SILVA, 2019, p. 81). Ao aplicar tal definição à contratação de Contrucci & Giorgi, Silva (2019) conclui que “a dupla italiana se limitou, de fato, ao tipo de serviço que já vinha efetuando há anos: aqueles de preparação do terreno” (SILVA, 2019, p. 81).

No que tange à implantação do conjunto, observamos, em parte, a aplicação das recomendações de Perdonnet (1865, p. 113), para quem os primeiros estudos sempre deviam se iniciar no escritório e sobre plantas de qualidade, considerando todas as direções e opções vantajosas que surgissem. Optou-se por um terreno majoritariamente plano que, no entanto, não se afastou em demasia do centro urbano consolidado. Para Cordeiro (2011, p. 4-5), isto se deve ao fato de que as mudanças ocorridas no último quartel do século XIX permitiram que a arquitetura industrial não dependesse mais exclusivamente dos cursos d'água para geração de energia; assim, estas estruturas passaram a se aproximar dos centros urbanos. Além disto, sabemos que a escolha da Companhia Paulista por instalar suas oficinas ao pé da colina histórica de Jundiaí se deu também, como anteriormente demonstrado, pela proximidade da linha férrea e pelos baixos custos oferecidos pela cidade.

Compreendemos, igualmente, que a implantação seguiu os preceitos de Perdonnet (1865) sobre afastar oficinas e trabalhadores das influências desmoralizantes da cidade grande, posto que Jundiaí ainda manifestava ares de vila colonial e não possuía, portanto, opções de boemia, distração e lazer; desta forma, obteve-se grande vantagem na escolha do terreno pela ótica dos tratadistas, uma vez que as Officinas da Companhia Paulista se estabeleceram próximas a grandes centros de produção, mas afastadas o suficiente para ainda exercerem controle sobre sua massa de operários.

Silva (2019, p. 74, 83-84) elenca dois profissionais que participaram desta primeira etapa de obras: Luiz Rivinius, engenheiro alemão residente em Campinas e comprovado desenhista da locomoção, responsável pelos desenhos de execução da obra e pela encomenda do material; e João Normanton, pedreiro responsável pelas obras de tijolos[97] e detentor de uma equipe de construtores liderados por ele e supervisionados por Antonio Soares de Gouvêa. Entendemos, primeiramente, que era comum à época compor equipes plurais, uma vez que "é evidente que o construtor não pode ser enciclopédico" (SEGURADO, [1908b?], p. 21-22) e que a colaboração era fundamental na difusão do conhecimento; em segundo lugar, compreendemos que a contratação destes profissionais se justifica por meio dos postulados reunidos nos tratados ferroviários, que indicavam o trabalho com tijolos

[97] Para Segurado ([1908a?], p. 125), o tijolo era uma opção comum à época por resultar dos recursos locais e por ser empregado em todo o gênero de construções – especialmente "em construções industriais e económicas" (SEGURADO, [1908a?], p. 185).

como o mais delicado na obra, sendo imprescindível uma fiscalização constante dos funcionários e das etapas a serem cumpridas. Moreau (1898) descreve como a obra poderia ser organizada: "Ela deve ser confiada, muito mais do que a de terraplanagem, a trabalhadores qualificados, a antigos pedreiros que possuam o conhecimento prático necessário e autoridade suficiente sobre o pessoal de trabalho" (MOREAU, 1898, p. 506, tradução nossa).[98]

Quanto aos tijolos empregados pela equipe de Normanton, Silva (2019, p. 104) os identifica como de barro cozido, não vitrificados, com coloração entre laranja claro e terracota, tendo sido adotados por apresentarem resistência suficiente contra o calor e o vapor.[99] Estas eram características que dependiam da qualidade da matéria-prima utilizada – a argila (D'ALAMBERT, 1993, p. 27 *apud* MENDONÇA, 2010, p. 153), insumo que, de acordo com Segurado ([1908a?]), deveria ser isento de carbonato de calcário e de pirites ou outros compostos sulfurosos, responsáveis por produzir fendas nos tijolos em seu cozimento (SEGURADO, [1908a?] *apud* MENDONÇA, 2010, p. 153). Compreendemos que a argila utilizada pela Companhia Paulista era de boa qualidade, atendendo aos requisitos de Segurado ([1908a?]) e de Rainville (1880), para quem o barro arenoso em demasia gerava um tijolo poroso e fácil de arruinar (RAINVILLE, 1880 *apud* MENDONÇA, 2010, p. 154). É muito provável que a equipe tenha estabelecido contato com os postulados sintetizados em Picanço (1891), uma vez que o tijolo empregado foi preparado sem vitrificação e que se assemelha às dimensões sugeridas na obra do autor, ocorrendo o mesmo quando comparamos as medidas adotadas às presentes em Segurado ([1908a?], p. 71).[100] Assume-se, portanto, que se tratava de proporções comuns à época.

[98] Trecho original: "*Elle doit être confiée, beaucoup plus que celle des terrassements, à des hommes du métier, à d'ancies maçons qui aient les connaissances pratiques voulues et l'autorite suffisante sur la personnel des travaux*" (MOREAU, 1898, p. 506).

[99] Encontramos as mesmas recomendações em Segurado ([1908b?], p. 22), que indica o emprego apenas de materiais de comprovada resistência, qualidade e economia.

[100] "O tijolo vulgarmente usado na construção de paredes, burro ou furado, tem em média 0m,23 de comprido por 0m,11 de largo, por 0m,07 de grosso. A espessura das juntas não deve exceder de ordinário um centímetro" (SEGURADO, [1908b?], p. 71).

Figura 14: Tijolos originais com 0,26 metros de comprimento, 0,075 metros de altura e 0,13 metros de largura. A média de espessura da argamassa gira em torno de um centímetro.



Fonte: Acervo da autora, fev. 2021.

Apesar de, no século XIX, os tijolos possuírem tanto a função estrutural quanto a de vedação (D'ALAMBERT, 1993, p. 27 *apud* MENDONÇA, 2010, p. 153), aqueles destinados a elementos aparentes exigiam maior cuidado estético e melhor acabamento, sendo alisados logo após serem desenformados para permanecerem regulares (D'ALAMBERT, 1993, p. 31-38 *apud* MENDONÇA, 2010, p. 155). Para Segurado ([1908a?]), o tijolo à vista deveria ser "cuidadosamente escolhido, pondo-se de lado todos os tijolos fendidos, partidos mal cozidos, queimados, os que tenham dimensões maiores ou menores que as normais, etc." (SEGURADO, [1908a?], p. 72). Sabemos que, devido à constante busca pela economia praticada na época, o desperdício de material não era uma opção; aos tipos defeituosos de tijolo, reservava-se o emprego em partes não visíveis da parede (SEGURADO, [1908a?], p. 72). Tendo em vista que, internamente, as paredes das Officinas foram

revestidas com argamassa de areia e cal, é possível que esta estratégia tenha servido igualmente à estética e ao disfarce de tijolos irregulares.

Apesar de centenários, os tijolos empregados na construção apresentam visivelmente pouca erosão – possivelmente causada por choques ao longo do seu funcionamento –, o que nos leva a concluir que houve um trabalho primoroso de acabamento por parte da equipe de Normanton. A ausência de cicatrizes regulares na matéria que indiquem pontos de fixação de andaimes – necessários, de acordo com Segurado ([1908a?], p. 69), para a construção de paredes de tijolos com mais de 1,40 metros de altura – pode, igualmente, revelar o nível de cuidado dos construtores.[101] Da mesma forma, pode indicar que tal serviço foi feito de outra maneira, o que reforça nosso entendimento de que o saber técnico então consolidado era efetivamente plural e, portanto, nem todas as instruções então vigentes constariam em Segurado ([1908a?], [1908b?]).

Esse cuidado se deveu, também, ao papel dos próprios tijolos enquanto peças decorativas, uma vez que ficou a cargo dos seus diversos posicionamentos traduzir o entendimento da época do que seria uma ornamentação adequada. Além disto, o material era um dos mais recomendados na época para a execução de detalhes como os arcos das aberturas, isto "pela extrema facilidade com que se adapta à maioria das curvas, sem exigir aparelho ou forma especial como a pedra" (SEGURADO, [1908a?], p. 171).[102] Assim, o tijolo oferecia certa liberdade compositiva, o que Silva (2019) reforça ao apontar que todos os ornatos "foram obtidos através dos trabalhos com o tijolo de barro" (SILVA, 2019, p. 108). Conforme poderemos explorar em cada uma das fases vividas pelas antigas Officinas, a base da arquitetura clássica foi sendo adaptada de acordo com o crescimento da Companhia Paulista; o que se manteve, no entanto, foi o propósito de cada elemento, a ser analisado abaixo por meio da compilação de instruções técnicas feita por Segurado ([1908a?], [1908b?]).

[101] Segurado ([1908a?]) recomenda "deixar *agulheiros* ou buracos na parede, onde se metem os travessanhos que servem de apoio às pranchadas dos andaimes. Êstes agulheiros no fim da construção tapam-se apenas à face" (SEGURADO, [1908a?], p. 69, grifos do autor). Entende-se que, caso este modelo tivesse sido adotado pela Paulista, o andaime teria sido utilizado para cobrir áreas similares de parede, sendo necessário certo ritmo entre as marcas deixadas por sua fixação. Foram mapeadas diversas marcas nas fachadas sem, contudo, que se encontrasse uma relação de dimensão e localização entre elas. Assim, concluímos que se trata de modificações posteriores com objetivo de reparo, manutenção ou remoção de item espúrio.

[102] "O tijolo para êste fim deve ser escolhido e bem molhado e assenta-se de cutelo normalmente ao intradorso" (SEGURADO, [1908a?], p. 171).

As pilastras, por exemplo, seguiram o emprego que lhes era dado no momento: foram aplicadas em toda a extensão de ambas as fachadas com fins de "dar-lhe aspecto menos pesado" (SEGURADO, [1908b?], p. 50), posto que "são simples confrafortes, pouco salientes sôbre as paredes, apresentando-se como embebidas parcialmente nestas, sendo o seu papel simplesmente decorativo" (SEGURADO, [1908b?], p. 50). Aplicadas em todas as seções, as pilastras não suportam grandes cargas e muito possivelmente foram escolhidas pelo projetista por acentuarem "mais fortemente que as colunas, determinadas partes dum edificio, devido às suas arestas vivas e faces plânas, [...] para separar os diferentes corpos do edificio[103] e para guarnecer os *cunhais*, isto é os ângulos extremos salientes da construção" (SEGURADO, [1908b?], p. 50-51). Suas proporções – apesar de não contarem sempre com base e capitel –, no geral, se encaixam nos padrões da ordem toscana, descrita por Segurado ([1908b?]) como uma simplificação romana da ordem dórica e de dimensões reunidas por ele na tabela abaixo:

Tabela 2: Proporções arquitetônicas. Notar que as dimensões das pilastras das antigas Officinas da Paulista se assemelham às das colunas toscanas.

Proporções das ordens architectonicas
(Segundo Vignola)

Partes das ordens	Ordens				
	Toscana	Dorica	Jonica	Corin-thia	Compo-sita
Entablamento:	**1,75**	**2,00**	**2,25**	**2,50**	**2,50**
Altura da cornija	0,66	0,75	0.87	1,00	1,00
Sacada da cornija	1,14	1.41	1,28	1,47	1,42
Altura do friso	0.59	0,75	0,75	0,75	0,75
Altura da architrave	0,50	0,50	0,63	0,75	0,75
Columna:	**7,00**	**8,00**	**9,00**	**10,00**	**10,00**
Altura do fuste	6,00	7,00	8,00	8,33	8,33
Diametro do fuste no topo	0,79	0,83	0,83	0,83	0,83
Altura do capitel	0,50	0,50	0,50	1,17	1.17
Sacada do capitel	0.60	0,64	0,72	0.75	1.00
Altura da base	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
Sacada da base	0,68	0,71	0,70	0,70	0.70
Pedestal:	**2,33**	**2,66**	**3,00**	**3,50**	**3,50**
Altura da cornija	0,25	0,25	0,25	0,39	0,39
Altura do dado	1 83	2,00	2,50	2,77	2,77
Altura da base	0,25	0,41	0,25	0,34	0,34
Altura total da ordem	**11,08**	**12,66**	**14,25**	**16,00**	**16,00**

Fonte: Segurado, [1908b?], p. 53.

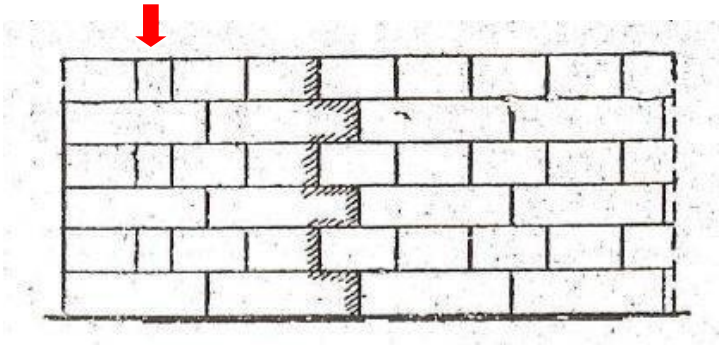
[103] No caso das antigas Officinas da Companhia Paulista, devido à sua extensa dimensão horizontalizada, esta divisão era imprescindível, uma vez que "as fachadas muito compridas tornam-se monótonas à vista, sendo conveniente dividi-las em corpos por pilastras mais ou menos salientes, afim de corrigir a monotonia" (SEGURADO, [1908b?], p. 118).

Quanto à espessura adotada para as paredes de tijolos, trata-se de uma medida que, no século XIX, dependia do fim construtivo do edifício e das cargas a serem suportadas. De acordo com Mendonça (2010, p. 156), isto se relacionava diretamente com a aparelhagem a ser adotada, uma vez que as fiadas normalmente obedeciam a uma ordem rigorosa para que não existissem juntas verticais contínuas. No caso das antigas Officinas da Paulista, embora a aparelhagem seja a mesma em todo o conjunto, a espessura das paredes diverge bastante entre as seções do complexo, denotando o emprego de, pelo menos, quatro dos modelos de panos de tijolos expostos por Segurado ([1908a?], p. 74-85) nas fachadas. Por acreditarmos que isto está intrinsecamente ligado às ações de expansão da companhia, voltaremos a explorar este tópico na análise da cronologia construtiva, com o auxílio de desenhos técnicos.

Notam-se na aparelhagem adotada algumas observações contidas em Picanço (1891), apresentando um padrão superior ao convencional no que tange à estabilidade da edificação e diminuindo os riscos de trepidação que a estrutura iria sofrer; além disso, sua escolha denota certo grau de saber técnico por parte dos construtores, o que reforça nosso argumento de que a bagagem instrutora de Picanço (1891, 1892) também era de conhecimento desses profissionais. Analisando as categorias de aparelhos conhecidas na época e descritas por Segurado ([1908a?]), compreendemos que Normanton optou pelo sistema inglês:

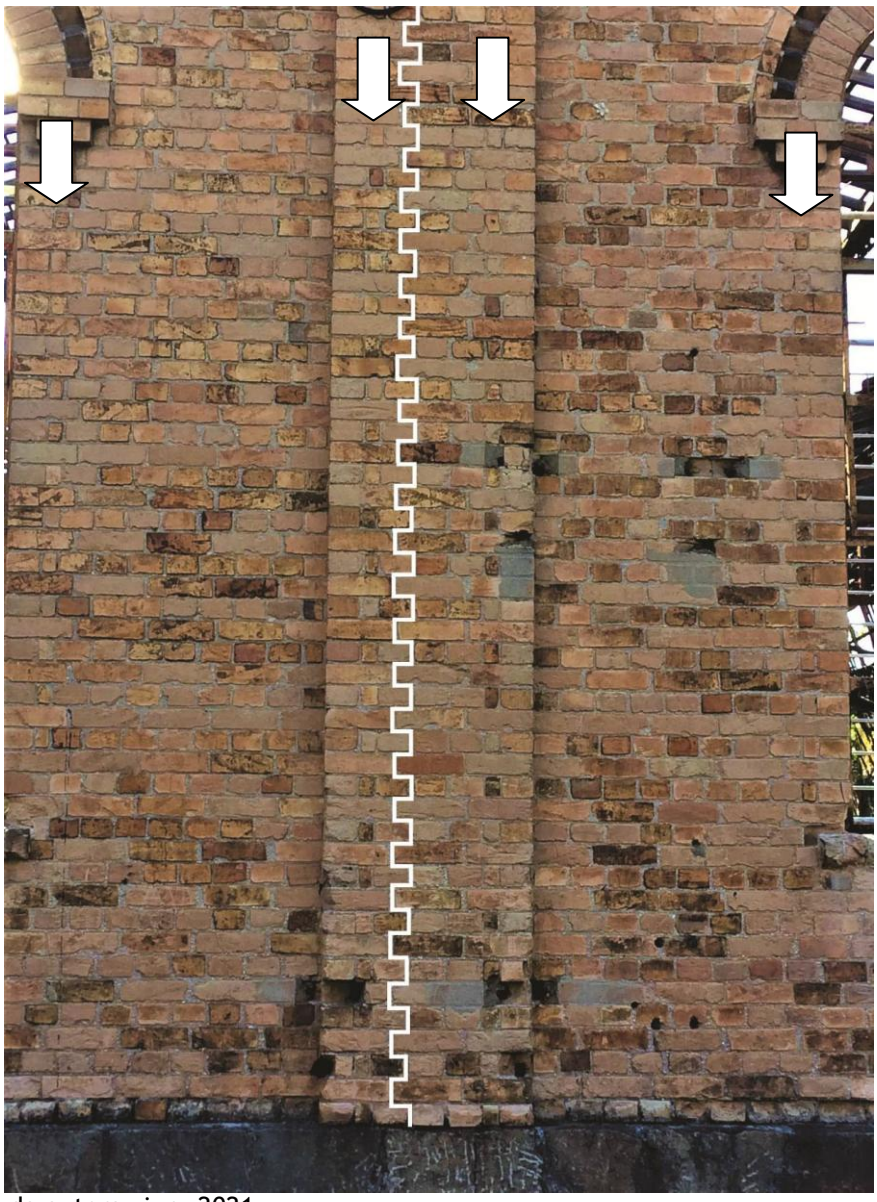
> O *sistema inglês* [...] consiste em dispor alternadamente uma fiada de tijolos a uma vez e a seguinte a meia vez, isto é colocados a par; funcionam os primeiros como *travadouras*. Para se ganhar o *recobrimento* ou desencontro das juntas verticais assenta-se após a primeira travadoura das fiadas alternadas, dois tijolos cortados, apresentando largura igual à de metade do tijolo normal e comprimento de meia vez. (SEGURADO, [1908a?], p. 76)

Figura 15: Sistema inglês. Apontado pela seta vermelha está o tijolo cortado usado para que as juntas de argamassa não coincidam.



Fonte: Elaboração da autora com base em Segurado, [1908a?], p. 75.

Figura 16: Aparelhagem inglesa aplicada às Officinas. Observar as linhas verticais de tijolos cortados, apontadas pelas setas.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Ainda no que tange aos diversos modos de executar as paredes na época, Segurado ([1908a?], p. 94) compila os principais sistemas de vincagem de juntas vigentes (Fig. 17), apontando a importância deste trabalho não apenas enquanto elemento decorativo, mas principalmente na proteção dos tijolos ao evitar a penetração da umidade. Devido à deterioração atual da matéria – especialmente em áreas do complexo em que há interação diária da arquitetura com o público –, foi necessário acessar locais mais preservados do conjunto para verificar o acabamento empregado na argamassa. Conforme comparação entre as imagens abaixo, é possível observar a semelhança entre o modelo A de Segurado ([1908a?],

p. 94) e o que foi empregado nas Officinas – especialmente quando se analisam os tijolos mais ao fundo da fotografia, com os quais não se pode ter contato físico diretamente. Há de se considerar, obviamente, a eventual perda de superfície dos tijolos e da própria argamassa devido à passagem do tempo e à ação das intempéries.

Figura 17: Tipos de vincagens.

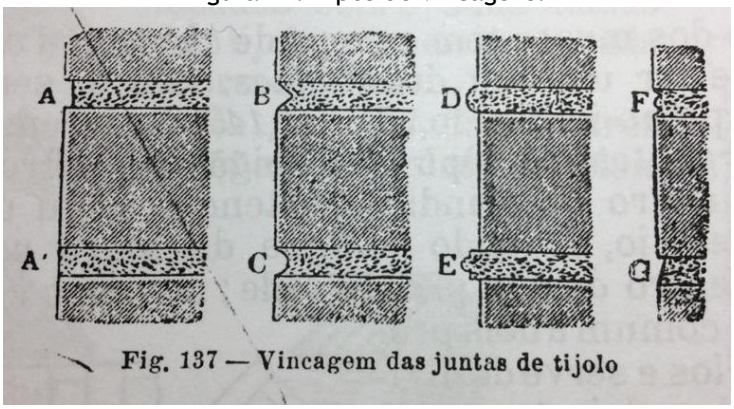
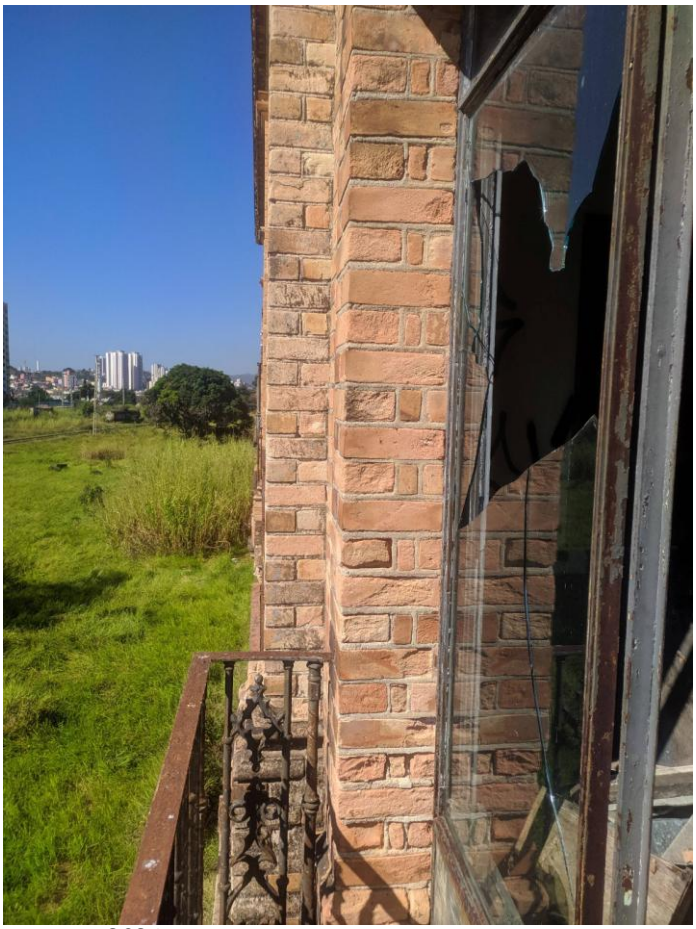


Fig. 137 — Vincagem das juntas de tijolo

Fonte: Segurado, [1908a?], p. 94.

Figura 18: Vincagem dos tijolos das Officinas fotografada a partir do pavimento superior.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Quanto aos demais trabalhos no terreno, até maio de 1893 foram realizados trabalhos referentes à fundação; estes, contudo, foram dificultados por um terreno descrito pelos empreiteiros como incompressível e de "má qualidade [...] para fundações em vários lugares" (MOREIRA PINTO, 1898, p. 1 *apud* SILVA, 2019, p. 70). De certa forma, a qualidade do solo do terreno em níveis mais profundos era desconhecida, posto que as transações comerciais em torno do local foram realizadas considerando outros pormenores. Ainda assim, sabia-se que as terras mais baixas de Jundiaí possuíam qualidade suficiente para abrigar caminhos e edifícios férreos, como demonstrado anteriormente pelo estabelecimento da SPR na cidade. Ainda que não se tenham seguido as recomendações compiladas em Bricka (1894) sobre a realização de uma sondagem prévia, buscou-se a incompressibilidade sugerida pelo saber da época. Entendemos que a etapa de reconhecimento do solo foi cumprida superficialmente em visitas preliminares e que, embora laborioso, o terreno recebeu as primeiras fundações com segurança.

No que tange às edificações, descreve-se a preparação de: 121 dados de pedra de 0,30 x 0,69 x 0,60 metros para bases das colunas; 143 colunas pintadas; 132 tesouras pintadas; 472 metros de vigas de aço pintadas; 775 metros de calhas de cobre; 453 metros de tubos de ferro fundido de oito polegadas; 496 metros de tubos de ferro fundido de 4 polegadas; 10.364 vidros; 91.332 telhas francesas; 700.860 tijolos; e um dreno de pedras secas com 40 metros de comprimento (Companhia Paulista de Estradas de Ferro, 1892). Faz-se mister apontar que calhas, tubos e condutores aqui descritos foram projetados e realizados embutidos na alvenaria; lamentavelmente, conforme analisaremos ao longo da pesquisa, intervenções posteriores desconsideraram este sistema e promoveram a instalação externa de sistemas de captação de água que não somente alteraram a fruição das fachadas, como também causaram diversos danos à matéria.

As pedras usadas nos embasamentos das paredes conferiram maior estabilidade às edificações, mas só foram empregadas na construção do volume original, de 1890-1895; acréscimos posteriores contaram com embasamentos externamente cimentados (Fig. 19). Vale pontuar que, até o momento e em casos em que não havia abundância local do material, a alvenaria de pedra era reservada às construções monumentais e luxuosas devido ao seu preço elevado (SEGURADO, [1908a?], p. 125). Considerando que, no final do século XIX, a cidade de Jundiaí não

possuía grandes reservas deste material ou pedreiras significativas, compreendemos que seu emprego nas bases do conjunto ferroviário se justifica tanto pela questão estrutural quanto pela importância dada à sua construção.

De acordo com a classificação construtiva presente em Segurado ([1908a?]), o aparelho empregado na base de pedra não seguiu nenhum modelo clássico específico. Trata-se de embasamento argamassado feito com pedras desbastadas com certa irregularidade, cujas dimensões nas duas fiadas horizontais superiores são semelhantes em comprimento e visivelmente diferentes em altura. Em medições *in loco*, encontramos uma média de 0,50 metros de comprimento e de 0,15 metros a 0,25 metros de altura por bloco utilizado.

Figura 19: À esquerda, detalhe das bases das Officinas em pedra. À direita, bases da Escola Ferroviária, construção posterior em relação ao conjunto original de 1890.



Fonte: Acervo da autora, 2018.

Compreende-se que houve preocupação por parte dos construtores de formar uma face aproximadamente plana,[104] também chamada de "paramento" (SEGURADO, [1908a?], p. 37). Segundo este modelo, as pedras deveriam ser assentadas pela face menos oscilante, tanto por questões de segurança, quanto pelos possíveis vazios deixados por tais irregularidades – o que acarretaria em maior gasto com pedras menores e argamassa. Esta, por sua vez, era comumente utilizada para fornecer aderência ao aparelho[105] e deveria compor camada delgada, uma vez que a solidez da base não depende dela, mas da qualidade da pedra

[104] As pedras detentoras desta face eram conhecidas por "cabeçaria" (SEGURADO, [1908a?], p. 5).
[105] Ao apontar que "nos muros e paredes de cantaria emprega-se hoje sempre argamassa para ligar as pedras em si" (SEGURADO, [1908a?], p. 40), o autor contrapõe a prática do final do século XIX e do início do século XX a alguns modelos mais antigos de aparelhagem de cantaria desprovidos de argamassa, como a *structura quadrata* romana (SEGURADO, [1908a?], p. 39-40).

(SEGURADO, [1908a?], p. 64). Observando as antigas Officinas de Jundiaí, verificamos um trabalho cuidadoso realizado com as pedras, assentadas com argamassa de cal e areia – empregada na maioria dos edifícios da época (SEGURADO, [1908a?], p. 3). Nota-se, igualmente, que os construtores adotaram o sistema de juntas verticais desencontradas, amplamente difundido até então na construção civil e reforçado por Segurado ([1908a?], p. 18). Eventuais imperfeições no aparelho aparentam corresponder a ações posteriores – possivelmente, tentativas de reparo ou manutenção realizadas sem o mesmo esmero da equipe original da Paulista.

Figura 20: À esquerda, trecho da base de pedra sem alterações. À direita, trecho com vazios, reposição de pedras por exemplares menores e camadas mais fartas e grosseiras de argamassa.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Dispostas sobre tais embasamentos estavam paredes liberadas da função tectônica, "o que permite abrir amplas janelas que garantem uma adequada ventilação" (CANO SANCHIZ, 2019, p. 246). A escolha da companhia por apoiar o peso da cobertura em estrutura metálica da Phoenix Bridge & Co. livrou, igualmente, as paredes deste encargo, passando apenas a "suportar o seu próprio pêso e resistir à acção do vento" (SEGURADO, [1908a?], p. 127). No que tange à cobertura em si, era composta originalmente por telhas francesas apoiadas em terças, caibros e ripas de madeira dependentes de tesouras e pilares metálicos encomendados da referida empresa estadunidense.

As aberturas originais do complexo são provenientes da mesma empresa; metálicas e em arco semicircular ou de volta inteira,[106] constituíam um saber consolidado e amplamente difundido entre o final do século XIX e o início do século XX (SEGURADO, [1908a?]). No que tange especificamente aos modelos de volta inteira, apresentavam execução descomplicada e foram os únicos a compor as arcadas clássicas (SEGURADO, [1908a?], p. 146), pontos que certamente influenciaram na sua escolha em detrimento de outros tipos de arco.

Quanto aos peitoris adotados, as medições desta pesquisa registraram uma média de 1,50 metros a 2,0 metros de distância entre o piso e a base das janelas, especialmente nos galpões. A única fachada que parece ter aplicado peitoris mais baixos, de 0,80 metros, é a da seção administrativa que se volta à linha férrea. Compreendemos que tal discrepância entre as seções norte e sul e a seção administrativa se deu pelos seguintes motivos: em Segurado ([1908b?], p. 133), indicam-se alturas de 0,80 metros a 1,10 metros do pavimento, sobretudo, para residências, onde as janelas deveriam ser cômodas o suficiente para que se apreciasse a vista (SEGURADO, [1908a?], p. 194). As demandas da indústria eram de outra natureza, estando ligadas à produtividade, o que visivelmente diferenciou os dois tipos de peitoris. Segurado ([1908a?], p. 196) também apontava que as janelas deveriam ser proporcionais aos aposentos que iluminavam, o que possivelmente levou a companhia a adaptar seus vãos à necessidade e à incidência de luz natural de cada área do conjunto, criando peitoris mais altos nos galpões para melhor iluminar as bancadas de trabalho; no caso da seção administrativa, em que a contemplação do exterior era favorecida pelo baixo peitoril, notamos alinhamento com as orientações para uma residência.

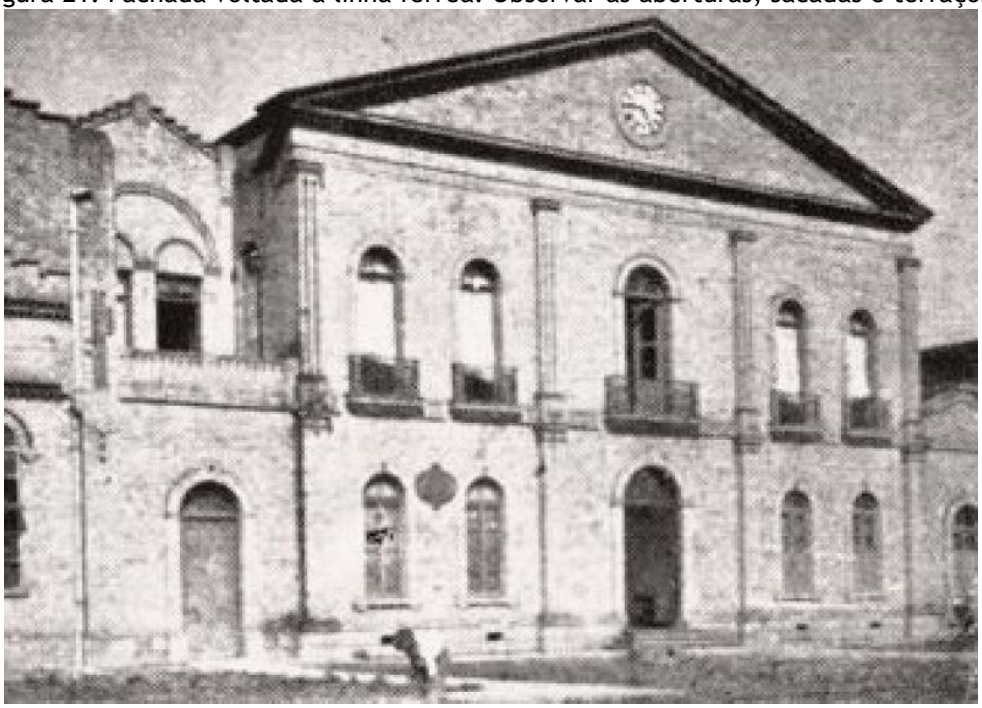
Acessos a áreas consideradas mais nobres, como no caso da seção administrativa, também adotaram o arco. Conforme Segurado ([1908a?], p. 190), a quantidade de folhas de uma porta dependeria da importância da construção; com duas folhas em portas externas e, inclusive, internas, a antiga seção mais uma vez demonstra sua relevância nos termos arquitetônicos da época:

[106] Conforme análise dos diversos tipos de arcos conhecidos até então na construção civil e compilados em Segurado ([1908a?]). Entre outros detalhes, foi possível reconhecer os arcos das antigas Officinas como integrantes desta categoria devido à suave elevação do seu topo, estratégia adotada na época para que o arco não parecesse achatado quando visto por baixo (SEGURADO, [1908a?], p. 146).

> [...] Em portas de dois batentes o mínimo deve ser de 1m,30, porque conservando-se vulgarmente meia porta sempre fechada, a largura de 0m,65 não é demasiada para a entrada de qualquer pessoa; a largura máxima costuma não exceder 2m,0 [...]. A altura das portas de entrada deve ser aproximadamente dupla da sua largura, mas em muitos casos é limitada pela altura do rés-do-chão; quando se tenha de lhe dar grande altura por tal motivo atenua-se o mau efeito produzido à vista, dividindo o vão em duas partes: a superior fixa ou *bandeira*, e a inferior móvel ou porta propriamente dita. A bandeira é geralmente envidraçada para iluminar o vestíbulo. (SEGURADO, [1908a?], p. 190-191, grifos do autor)

Observam-se bandeiras em todos os acessos externos à seção em questão e em alguns exemplares internos, cujas alturas correspondem – ainda que aproximadamente, como esperado – às instruções aqui descritas. Quanto às dimensões das portas, no geral, se inserem nas recomendações então vigentes e compiladas em Segurado ([1908a?]), apresentando larguras que não ultrapassam os dois metros. As aberturas da fachada voltada para o trilho e que dão acesso a sacadas de pequenas dimensões são as únicas que destoam do padrão praticado, apresentando 1,20 metros de largura (Fig. 21); compreendemos que se adotou uma dimensão menor devido à função dessas portas, uma vez que não atuam como passagem nem contam com fluxo constante, tendo servido apenas para contemplação do exterior e controle do tráfego ferroviário por parte dos funcionários locados nesses ambientes específicos.

Figura 21: Fachada voltada à linha férrea. Observar as aberturas, sacadas e terraços.



Fonte: Álbum Illustrado da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, 1918. Coleção de Antonio Soukef Jr..

A projeção destas sacadas confirma seu uso, posto que variam entre 0,47 metros e 0,65 metros e, portanto, não comportam mobiliário ou demais itens que indiquem permanência. Realizadas apenas na fachada voltada à linha do trem, apresentam trabalho primoroso nas grades de ferro e indicam alinhamento com o conhecimento técnico então circulante ao terem sido executadas com guarda-corpo de altura próxima à recomendada na época.[107]

Desta forma, é possível observar que embora as diretrizes construtivas vigentes no momento fossem bastante claras, as mesmas não eram normativas. Guiados pela base de manuais instrutivos como os de Segurado ([1908a?], [1908b?]), os construtores tinham liberdade no que tange às adaptações de cada referência ao seu próprio contexto. Havia, igualmente, a repercussão de padrões estéticos para determinados elementos das edificações, por si só uma tendência que certamente não chegou a todos os lugares ao mesmo tempo e da mesma forma; um exemplo deste argumento são as próprias aberturas em arco da Phoenix Bridge & Co., que futuramente serão parcialmente substituídas neste sentido. As particularidades do local da obra também eram ressaltadas por Segurado ([1908a?]) como determinantes da construção:

> A escola do sistema de construção para uma dada parede depende de diversas circunstâncias entre as quais avultam o custo da obra, o tempo necessário para a sua execução, os recursos da localidade em que se construi e os requisitos a que a parede deve satisfazer. **Não se podem fixar regrais gerais**. (SEGURADO, [1908a?], p. 124-125, grifo nosso)

Quanto às divergências entre o conjunto edificado de Jundiaí e algumas das recomendações contidas nos *traités*, reforçamos a premissa de que a construção de oficinas foi amplamente beneficiada ao ser dotada de bibliografia própria e específica; no entanto, não podemos nos esquecer de que os tratados não eram um modelo fechado a ser seguido, de que o conhecimento ao alcance dos projetistas responsáveis era plural, como se verifica entre os próprios tratadistas, e de que as empresas ferroviárias possuíam a palavra final no projeto. Este seria condicionado não apenas às instruções em voga até então, mas ao orçamento destinado à sua edificação, às características físico-ambientais do local e aos objetivos a curto, médio e longo prazo da companhia, entre outros. Há de se considerar, portanto, a

[107] "Geralmente a projecção exterior das sacadas não excede 0m,80 e a altura da guarda de protecção é de um metro" (SEGURADO, [1908a?], p. 200).

importância dos tratados e de Segurado ([1908a?], [1908b?]) enquanto excelentes fontes sintetizadoras desta série de orientações profissionais, sem tomá-las, contudo, por verdade absoluta.

Ao analisar as empresas envolvidas na importação dos materiais aqui citados, verificamos boas relações internacionais entre a Paulista e seus principais fornecedores estrangeiros, o que reforça postulados expostos no item 1.2 sobre o constante intercâmbio de informações, técnicas e produtos. Cano Sanchiz (2015b, p. 11) identificou a construtora londrina Fry, Myers & Co. como a responsável pela edificação da malha metálica que iria compor o conjunto e as companhias Francis, Morton & Co., inglesa, e Vereinigte Kammerich' und Belter & Schneevogl'sche Werke, alemã, como fornecedoras de novos componentes de metais. Conforme Oliveira (2012, p. 207), compreende-se que os produtos europeus – especialmente os ingleses – marcaram a construção das antigas Officinas de Jundiaí porque integravam uma evidente preferência da companhia em termos de importação. Posteriormente, na segunda fase de expansão da Paulista (1922-1945), a empresa viria a importar guindastes dessa mesma companhia alemã (SILVA, 2019, p. 78), pontes rolantes da britânica Bayley's Steel Works e fornos do sistema Siemens-Martin; no entanto, a maior parte de seu maquinário viria de companhias dos Estados Unidos, de cuja tecnologia Oliveira (2012, p. 207) aponta certa dependência. Ao longo do funcionamento das Officinas, houve interação com outras companhias que forneciam maquinário, como as estadunidenses General Electric e Westinghouse, a britânica Metropolitan-Vickers, a suíça Brown, Boveri & Cíe., entre outras (CANO SANCHIZ, 2014-2015, p. 301).

Quanto à cobertura, a cerâmica francesa Arnaud Etienne et Cíe. foi elencada por Cano Sanchiz (2015b, p. 11) como a responsável pela fabricação das telhas; no entanto, em consulta aos exemplares que foram retirados e empilhados para armazenamento, encontramos também telhas importadas da Guichard et Pierre Frères, empresa que, segundo Dicker (2008), as produziu em larga escala entre 1890 e 1908 para exportação internacional. Compreendemos que a Paulista pode ter encomendado tais materiais durante este recorte temporal em reposição aos exemplares mais antigos ou problemáticos da Arnaud Etienne et Cíe. ou mesmo que ambos os modelos coexistiram enquanto aquisições contemporâneas.

Figura 22: À esquerda, exemplar da Arnaud Etienne et Cíe. e, à direita, exemplar da Guichard et Pierre Frères, ambas provenientes do bairro francês de Saint-Henri, Marselha.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Figura 23: Telhas francesas da Arnaud Etienne et Cíe. e da Guichard et Pierre Frères empilhadas em área coberta da seção sul.



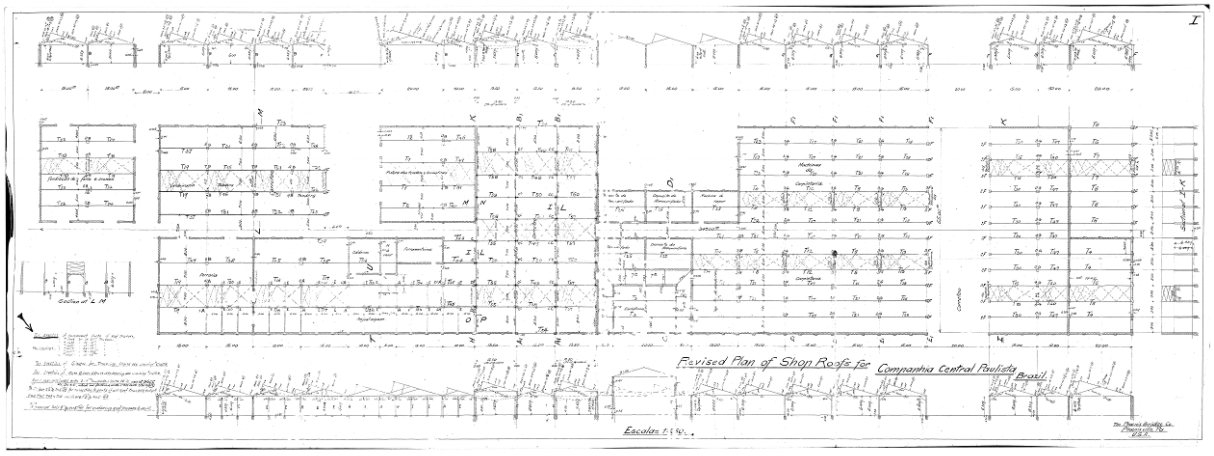
Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Desta maneira, ainda que Silva (2019, p. 84) também tenha identificado a compra de tijolos, caixilhos, vidros, cal e cimento nas proximidades de Jundiaí, também é considerável a presença de empresas estrangeiras nos materiais originais. Portanto, é inegável o caráter internacional da construção das antigas Officinas; a importação do projeto estrutural e dos demais materiais, vindos principalmente da Inglaterra e dos Estados Unidos, estabeleceu um eixo de comunicação constante entre os profissionais envolvidos, bem como um canal de trocas que permitiu futuras melhorias no conjunto com base em exemplos estrangeiros. Estas fases construtivas serão abordadas a partir de agora, selecionadas de acordo com o material rodante em voga; considerando que sua reparação condicionava toda a distribuição de ambientes, muitas das alterações na materialidade das antigas Officinas de Jundiaí foram realizadas devido a mudanças na força motriz e nos principais carros, vagões e locomotivas atendidos pelo complexo.

2.3 1895-1922: FASE DAS LOCOMOTIVAS A VAPOR

Conforme veremos adiante, a inauguração do complexo em 1895 não significou o fim das obras; na realidade, a companhia identificou adaptações e ampliações a serem feitas no projeto original já durante a sua construção. Ainda assim, o conjunto foi inaugurado seguindo todas as diretrizes deixadas pela Phoenix Bridge & Co., sem adições ou demolições. A planta original de 1890, desenho da empresa estadunidense, segue abaixo:

Figura 24: Planta original de 1890.



Fonte: Phoenix Bridge & Co., 1890. Digitalização por Sousa (2003).

Esta planta contém detalhes imprescindíveis para compreender a situação que as antigas Officinas viviam na época e, consequentemente, o cenário da própria cidade em que se inseriam. Dentre as opções mais comuns de organização, foi adotada a forma de espinha de peixe descrita por Flamache, Huberti e Stévart (1885-1889), marcada pela via longitudinal que corta o complexo e pelas áreas de carretão que ali se originam. Como é possível verificar na imagem, algumas áreas foram projetadas abertas, seguindo a recomendação de vedação parcial recorrente entre os tratadistas para evitar complicações com incêndios. A planta livre também foi empregada, exceto na área de escritórios, gerando uma forma arquitetônica que, para Oliveira (2012), foi certamente condicionada pelo sistema de transmissão de energia adotado no projeto do conjunto:

> No sistema de transmissão mecânica da energia pelos motores das oficinas (como na da Companhia Paulista, em Jundiaí), a disposição das árvores de eixos [e] polias condicionava em linha reta as oficinas e cujos trabalhos eram dispersos por um longo edifício. Diferentemente, o sistema elétrico permitia condicionar a disposição de máquinas e operários em função do fluxo produtivo. Da arquitetura ferroviária até o regime de horas de trabalho, tudo era reorganizado em função do sistema de geração de energia. (OLIVEIRA, 2012, p. 207)

Com base em Segurado ([1908b?]), analisamos que a opção pela planta retangular e comprida se também justificava pela economia e "por ser a forma que melhor satisfaz à solidez da construção" (SEGURADO, [1908b?], p. 22). Cordeiro (2011), por sua vez, aponta que o modelo oferecia "fenestração regular e uniforme ao longo das fachadas, de modo a permitir uma maior incidência da luz natural sobre a maquinaria instalada" (CORDEIRO, 2011, p. 4), o que solucionava a demanda por luz constante. Pinto (1903) ressalta que esta necessidade de haver boa distribuição de luz não apenas sobre as áreas de trabalho, mas também ao longo do espaço de bancadas dos operários, foi uma das principais motivadoras do padrão tipológico das Officinas: "Para conseguil-o, deu-se a fórma de *dentes de serra* á secção geral da coberta pelo plano vertical que passa pelo eixo longitudinal do edificio, e collocaram-se, nos logares apropriados, linhas de caixilhos envidraçados" (PINTO, 1903, p. 104).

Conforme os tratados consultados, havia um consenso na época sobre conciliar a cobertura dos edifícios ferroviários com a sua função; assim, os *sheds* ou dentes de serra eram recomendados somente para áreas voltadas ao ajuste e reparo de locomotivas. Contudo, como é possível observar no desenho original, não

somente as oficinas de reparo e ajustes receberam este tipo de cobertura, como todos os galpões restantes, gerando uma repetição de unidades modulares que, para Kühl (2013, p. 11), criou um conjunto arquitetonicamente coeso. Compreendemos que tal decisão se deu pelos objetivos da própria companhia, que, na busca pela funcionalidade, por economia e por ampla iluminação natural, padronizou a cobertura de suas áreas oficinais. Como veremos à frente, esta configuração arquitetônica também auxiliou a diferenciar visualmente as seções de trabalho.

A tipologia descrita por Cordeiro (2011) e por Pinto (1903) era igualmente importante para garantir ventilação natural e constante, assegurada pelos caixilhos móveis das janelas e dos óculos – estes, identificados em galpões específicos das seções. Silva (2019) aponta que os óculos foram implantados em um primeiro plano de construção das Officinas de Jundiaí, integrando o projeto arquitetônico original do Chefe da Locomoção; no entanto, foram descartados em reformas posteriores por se atrelarem apenas a galpões que necessitavam de constante troca de ar.

Figura 25: Presença de óculo remanescente.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Conforme Silva (2019, p. 51), a maioria das oficinas ferroviárias consideradas "ordinárias" possuía plantas regulares, simples, que priorizavam a funcionalidade e a entrada de luz natural. Às oficinas de maior porte eram reservados projetos mais complexos de arquitetura mais apurada. O projeto em questão nos parece pertencer à segunda categoria, uma vez que nos fornece detalhes não apenas sobre o elaborado dimensionamento da estrutura, mas também sobre a complexa setorização do conjunto e sobre o gabarito de altura da época.

Nota-se, de imediato, que o desenho técnico mostra o edifício invertido em comparação a outras figuras e mapas anteriormente expostos: parte da fachada voltada à linha férrea, projetada para ser a fachada principal do complexo. Na área inferior da planta, veem-se os galpões térreos da referida fachada com diversos distanciamentos entre pilares, uma vez que estas medidas dependiam da função a ser ali realizada. Conforme Silva (2019, p. 106), estes distanciamentos eram consolidados pelas tesouras da cobertura, que possuem entre 12 e 20 metros de medida de base, condicionando o espaçamento entre as colunas de ferro fundido.[108] Assim, verificamos novamente a presença das recomendações de Perdonnet (1865) sobre a quantidade de pavimentos que uma grande oficina deveria adotar em sua construção. Analisando a área superior da planta, que mostra a fachada voltada à colina histórica, vemos que havia contraste similar em relação a ela, projetada apenas com galpões; ainda não havia, portanto, a configuração arquitetônica atual.

A fachada voltada à ferrovia possui em projeto o único volume de dois pavimentos original de todo o conjunto, construído como se conhece atualmente; trata-se de um corpo arquitetônico de dois pavimentos com frontão marcado por relógio no local em que tradicionalmente estaria o óculo e ritmo vertical assinalado por quatro pilastras, duas acentuando o pano central e duas marcando os ângulos. O pano central tem duas aberturas superpostas - porta de acesso no piso térreo e porta com acesso a balcão no piso superior, ambas coroadas por arco pleno. Os panos laterais têm quatro aberturas cada, todas encimadas por arco pleno, com duas janelas no pavimento térreo e duas portas superpostas de acesso a pequenos balcões no pavimento superior.

[108] De acordo com Cordeiro (2011, p. 4), a utilização de colunas de ferro fundido se iniciou na última década do século XVIII e solucionou a demanda por amplos espaços, sem obstrução para a instalação do maquinário.

Figura 26: Fachada voltada à linha férrea das Officinas da Companhia Paulista em Jundiaí. Notar o volume central original de dois pavimentos.



Fonte: Museu da Companhia Paulista, década de 1950.

Centralizado em relação ao restante da edificação e dotado de telhado de duas águas, possui maior elaboração compositiva em comparação com os galpões vizinhos – térreos, com menores dimensões e telhados em *shed*. A saliência de um volume central também seguia as recomendações presentes em Segurado ([1908b?]) para edifícios demasiadamente compridos e, segundo o autor, monótonos à vista, caso em que se deveria criar mais de um pavimento a fim de fornecer maior importância para a construção destacada:

> A divisão dos edificios faz-se muitas vezes em três corpos, um central e dois laterais; o primeiro é mais comprido ou curto que os laterais e é saliente ou reintrante, segundo os casos. Em lugar de fazer corpos salientes faz-se outras vezes a separação por simples pilastras de pequena sacada, que se correspondem nos diversos andares. [...] Se a construção é tão comprida que se tenha receio de parecer acachapada, deve [...] separar-se em corpos por pilastras bem acentuadas; [...] Não se devem dividir as frentes por fachas equidistantes, aliás corre-se risco de a tornar monótona; os espaços limitados pelas fachas devem ter altura desigual mas em proporções agradáveis à vista, o que se consegue agrupando dois ou mais andares de destino idêntico. (SEGURADO, [1908b?], p. 118)

Ainda que o próprio Segurado ([1908b?], p. 73) afirmasse que essas regras não eram absolutas, a Figura 26 mostra uma evidente separação visual por meio do emprego desses e de outros elementos arquitetônicos – como as pilastras –, o que novamente reforça o entendimento de que eram estratégias arquitetônicas comumente adotadas no período. Vale mencionar que a opção por centralizar a

porta de entrada do volume também se insere nos postulados do autor, uma vez que o número ímpar de aberturas era recomendado para garantir uma melhor estética à fachada.

Dotado de discreta ornamentação clássica, o volume em questão atua como prova edificada da repercussão que elementos arquitetônicos pertencentes a esta linguagem exerceram sobre as construções industriais, que encontraram neles elementos passíveis de conferir prestígio e grandeza às suas edificações. Considerando que a Europa, até o momento, havia fundamentado sua base de ensino de arquitetura no Classicismo e que estamos trabalhando com o conjunto de conhecimentos técnicos que circulava no período, não é anômala a presença desta linguagem em nosso estudo de caso; sobretudo, se verifica no conjunto uma simetria que está muito mais ligada à paridade, significado original do termo grego *symmetría*, do que à igualdade, deturpação de sentido que o conceito sofreu posteriormente (D'AGOSTINO, 2019).

A decisão por implantar um relógio nesta fachada e arrematá-la com um frontão ia, também, ao encontro das recomendações da época para a arquitetura ferroviária, que podem ser encontradas em Perdonnet (1865); recomendava-se, contudo, o uso destes elementos em estações terminais de grande importância, não em oficinas, o que denota a relevância atribuída pelos construtores ao conjunto aqui estudado.[109] Para Segurado ([1908b?]), a opção por demonstrar artisticidade na fachada denotava bom gosto, fosse pela ornamentação ou pela harmonia das proporções empregadas – características que poderiam ser encontradas nos monumentos antigos "em alto grau" (SEGURADO, [1908b?], p. 46).[110] Tal destaque, portanto, interessava não somente à Paulista, por transmitir seu *status*, mas também à Jundiaí, posto que embelezava a nova entrada da cidade.

Considerando a divisão de seções descrita por Pinto (1903) na Figura 5, compreende-se a opção do engenheiro por valorizar o referido volume, uma vez que o mesmo representava a seção administrativa (ou central) da empresa e

[109] Conforme Francisco (2007), as antigas oficinas da Companhia Mogiana – posteriores às Officinas de Jundiaí – também foram equipadas com um relógio e, assim como em nosso estudo de caso, se tornaram referência no tema. Tal constatação reforça comentários anteriormente tecidos em nossas análises acerca da autonomia das companhias em relação a quais conhecimentos técnicos vigentes seriam aplicados às suas construções, mais elaboradas quanto maior a sua importância.

[110] Para o autor, a beleza, a utilidade, o conforto e a economia deveriam integrar os projetos a serem considerados na época como completos, ainda que a última exigência pudesse ser tomada como "condição antagónica daqueles predicados" (SEGURADO, [1908b?], p. 4).

continha os usos tidos como os mais nobres – dentre eles, os Escritórios da Inspetoria Geral, da Locomoção, da Linha e da Contabilidade. Assim, tal tipologia foi adotada precisamente para hierarquizar alguns usos em relação a outros. Conforme Soukef Jr. (2016, p. 716), tal cuidado com a estética não aparecia nas recomendações contidas nos tratados de ferro franceses e belgas,[111] especialmente por contar com símbolos maçônicos na ornamentação; sabemos, no entanto, que era comum haver certa preocupação com a fachada, visto que ali se transmitiam a identidade, o poder aquisitivo e a magnitude da companhia.

No caso das antigas Officinas da Companhia Paulista, havia preocupação estética com ambas as fachadas. Isto se comprova na ornamentação em alto relevo de frisos compostos de quatro fiadas de tijolos: a inferior, por tijolos assentados na diagonal, deixando uma aresta visível e conformando uma ponta triangular que se projeta em relação ao pano da fachada, encimada por tijolos assentados paralelamente à fachada, camada, por sua vez, encimada por mais uma fiada de tijolos assentados na diagonal e, por fim, coroada por tijolos que se projetam perpendicularmente à fachada. Imediatamente abaixo do friso, há coroamento de todos os arcos plenos, feito com o assentamento dos tijolos a cutelo conformando o arco, contornados em seu perímetro externo por tijolos assentados na diagonal e conformando uma ponta triangular que se projeta e que, por sua vez, é contornada por uma fiada de perpianhos (Fig. 27). Esta configuração, incluindo o escalonamento de tijolos com diversas profundidades, é a original e se manteve até a substituição de algumas das janelas em arco, que examinaremos mais à frente. Outro detalhe original que a companhia conservou em suas expansões foi o acabamento da cumeeira dos *sheds*, apresentando escalonamento e arremate do topo (Fig. 28).

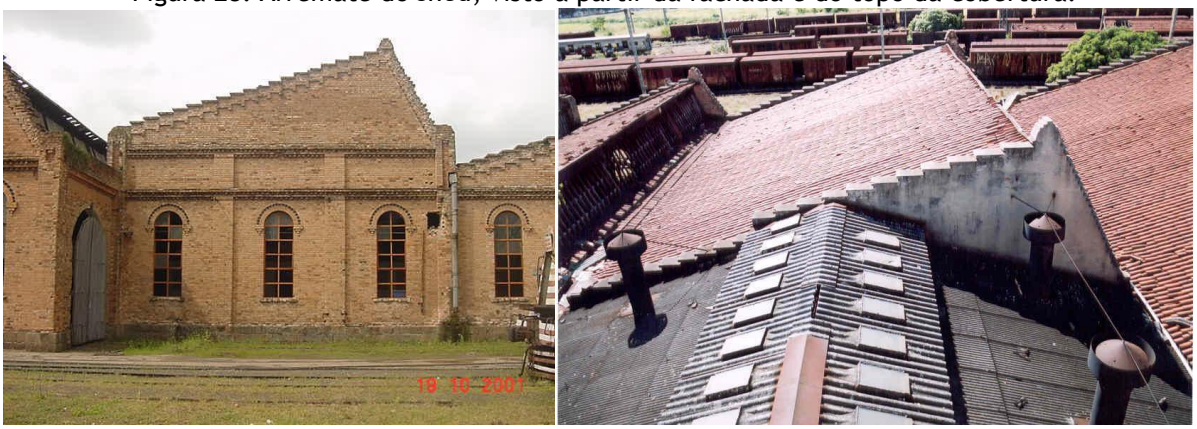
[111] Os de origem brasileira foram propositalmente excluídos da sentença devido ao tratado de Picanço (1891) se posicionar favorável à ornamentação que deveria ser aplicada a edificações ferroviárias: simples, artística, elegante e dotada de emblemas apropriados.

Figura 27: Arco pleno coroado e, acima, friso com quatro fiadas de tijolos.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

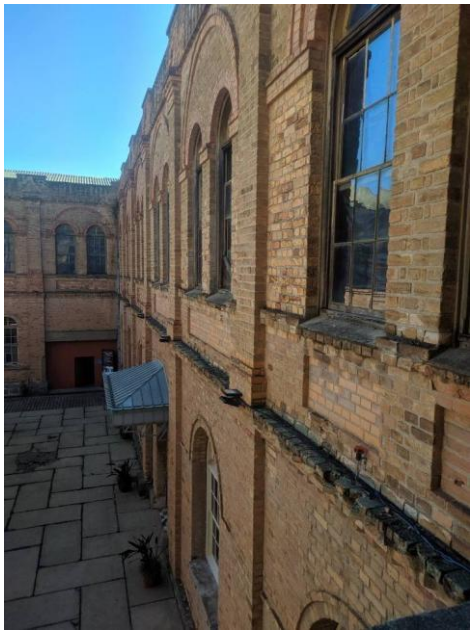
Figura 28: Arremate do *shed*, visto a partir da fachada e do topo da cobertura.



Fonte: Acervo de Sousa (2003).

A opção pelos ornamentos seguia não somente o próprio significado do termo original grego – uma vez que era empregado na fachada pra conduzir o olhar, não apenas para adorná-la –, como também as demandas construtivas da época. Na fachada, sua função vai além do embelezamento, posto que tais elementos fornecem proteção à própria edificação ao direcionar a água das chuvas por meio de pingadeiras, projeções e saliências.[112] Considerando que o material empregado nas antigas Officinas de Jundiaí é altamente permeável, a estratégia se mostra assertiva ao evitar o acúmulo de água sobre os tijolos. Outras estratégias arquitetônicas eram comumente empregadas para este fim, como suaves inclinações em sacadas, soleiras de porta e peitoris (Fig. 29) que evitavam que a água corresse diretamente pela fachada (SEGURADO, [1908a?], p. 184).

Figura 29: Exemplo de inclinação adotada nos peitoris do pavimento superior do complexo.



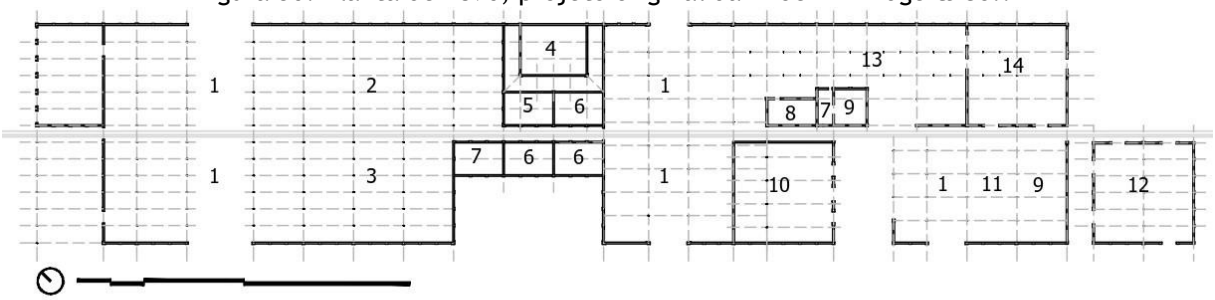
Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Hoje, contudo, a fachada voltada à linha férrea se encontra em desuso, fechada e majoritariamente abandonada, materializando o reflexo da obsolescência ferroviária e perdendo seu prestígio original. A dinâmica local se alterou a ponto de inverter o acesso principal e justificando, assim, a atual orientação do conjunto em desenhos técnicos e mapas. Acompanharemos a distribuição inicial das demais funções e seções das Officinas por meio de uma versão simplificada da planta de 1890, sendo possível visualizar tanto a intenção

[112] Agradeço a Maria Lúcia Bressan Pinheiro pelas contribuições.

projetual da empresa quanto a lógica do desenho adotado. Para facilitar a visualização desta planta, nos utilizamos de base digitalizada de desenhos técnicos fornecida por Sousa (2003). A partir daqui, optamos por manter a orientação atual do conjunto, registrado a partir da fachada voltada à colina histórica, atual vista frontal:

Figura 30: Planta de 1890, projeto original da Phoenix Bridge & Co..



LEGENDA

1	Vão de Carretão	**6**	Depósito do Almoxarifado	**10**	Pintura (Tenders e Locomotivas)
2	Carpintaria	**7**	Máquina a Vapor e acesso à Subestação	**11**	Tenders
3	Máquinas da Carpintaria			**12**	Fundição de Ferro e Bronze
4	Inspetoria	**8**	Ferramenteiros	**13**	Ajustagem
5	Almoxarifado	**9**	Caldeiraria	**14**	Ferraria

Fonte: Elaboração da autora a partir de base em *.dwg* fornecida por Sousa (2003), jul. 2020.

Embora esta planta não evidencie o acesso ao pavimento superior – posto que se trata de um desenho baseado no projeto estrutural da Phoenix Bridge & Co. e não no projeto arquitetônico –, sabe-se que o conjunto já contava com grande escadaria em madeira locada na seção administrativa para vencer uma distância de 5,78 metros entre os respectivos pisos. Única forma até então de alcançar escritórios como os da Inspetoria, por exemplo, a escada de quase 4,0 metros de largura total por quase 6,0 metros de comprimento foi dividida em dois lances de igual dimensão e conta com um patamar na metade do percurso. Em Segurado ([1908a?], p. 213-216), encontramos recomendações para este tipo de acesso que giram especialmente em torno do conforto e da suntuosidade:

> A altura e a largura dos degraus de uma escada devem estar em harmonia com os movimentos que o homem faz para subir, de modo que entre aquelas dimensões exista uma determinada relação, variável entre limites bastante próximos.
> Mostra a experiência que para evitar a fadiga é preciso que os degraus nem sejam demasiado altos, nem baixos de mais; do mesmo modo não devem ter largura exagerada, nem serem tão curtos que não permitam assentar o pé com segurança ao descer. A proporção mais conveniente é 0m,16 de

> altura por 0m,32 de largo, mas é claro que nem sempre se podem dar estas dimensões por não se dispor de espaço para tal fim.
> Costuma-se, em regra, por cada centímetro que se aumenta na altura reduzir dois na largura; (SEGURADO, [1908a?], p. 214-215)

Com 15 degraus por lance e patamar de aproximadamente 1,50 metros de largura, a escadaria aqui descrita pode ser classificada pelos parâmetros da época como agradável aos movimentos de subida e descida. Com pisadas de 0,30 metros e espelhos de 0,17 metros, os degraus apresentam a harmonia citada por Segurado ([1908a?], p. 214) e obtida pela estratégia então empregada na relação entre o aumento da altura e a redução da pisada (SEGURADO, [1908a?], p. 215). Por ser a única escada pensada como parte do projeto original, este exemplar constitui objeto interessante de estudo ao se aproximar de e traduzir muitas das instruções construtivas comuns à época,[113] características que não se observarão com tanto rigor em escadas que serão realizadas em ampliações posteriores. Há de se considerar, também, que estas dimensões estavam reservadas às escadas de grande importância (SEGURADO, [1908a?], p. 216), o que reforça a relevância deste exemplar e da referida seção do complexo.

Figura 31: Escadaria do projeto original que dava acesso à Inspetoria.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

[113] Por exemplo, quanto à quantidade de degraus: "As escadas compridas rectilíneas devem ser divididas em lanços, não contendo cada um dêles mais de 15 a 20 degraus" (SEGURADO, [1908a?], p. 212); quanto à altura de 2,89 metros de cada um dos lances: "Um lanço não deve vencer altura superior a 3m,0 [...]. Dá-se-lhe pelo menos 2m,0 livres" (SEGURADO, [1908a?], p. 213); e quanto à largura total da escada, que "em edifícios públicos ou sumptuosos chegam a ter 3m,0 e mais de largo" (SEGURADO, [1908a?], p. 213).

A mesma planta permite analisar a distribuição das funções de cada uma das seções, comparando o projeto estrutural da Phoenix Bridge & Co. com as descrições que Pinto (1903) publicou sobre cada um dos ambientes e com os postulados da documentação que rege a construção de oficinas ferroviárias. Nota-se, pela distribuição inicial dos ambientes, que a intenção de dividir o conjunto em três seções e automatizar os serviços é parte do projeto original – propósito, este, alinhado com o conhecimento difundido nos *traités des chemins de fer*. Aqui, inclusive, observamos a presença de variados preceitos encontrados em Segurado ([1908b?]), uma vez que sua amplitude atende ao mínimo de oito metros cúbicos indicado por trabalhador em oficinas (SEGURADO, [1908b?], p. 163).[114] No que tange à organização específica de cada uma das seções, optou-se igualmente por seguir as instruções compiladas pelos tratadistas: além da evidente separação entre os tipos de materiais que seriam reparados (seções norte e sul) e a área administrativa (seção central), a disposição de cada função foi pensada de acordo com as proximidades descritas por Francisco (2007) no item 1.2. Torrejais (2019) identifica que outras considerações foram igualmente efetivadas, como:

> A concentração de todas as seções oficinais num único e vasto edifício central, o que facilitava, por um lado, a instalação dos sistemas de geração e transmissão de energia aos equipamentos industriais e, por outro lado, a supervisão dos operários pelas diversas chefias; [...] A existência, no perímetro definido pelo complexo ferroviário, de linhas internas de serviço, que interligavam as diferentes seções oficinais, e linhas externas de manobra, que comunicavam com a linha principal da Companhia, permitindo-se assim o acesso e circulação do material rodante em reparação. (TORREJAIS, 2019, p. 65-66)

Logo de início, na seção norte, percebe-se que a estrutura projetada pela empresa estadunidense se projeta para fora do edifício, denotando a possibilidade de uma futura expansão no caso de aumento de material rodante da companhia. Pinto (1903) conta que, ao lado da seção administrativa, em um compartimento de 127 m² que não consta no projeto original, localizava-se um motor que fornecia energia a toda a seção norte por meio de "3 arvores de transmissão parallelas entre si, e perpendiculares ao eixo longitudinal da officina. Todas essas transmissões são subterraneas" (PINTO, 1903, p. 110). Ao mapear estas informações, Torrejais

[114] "§ único. Nas oficinas haverá, pelo menos, a capacidade de 8 metros cúbicos por pessoa, além da conveniente ventilação, mas esta capacidade mínima será obrigatoriamente aumentada, quando as necessidades da indústria o exigirem para garantia de higiene" (SEGURADO, [1908b?], p. 163).

(2019, p. 67) afirma tratar-se de um motor fixo do tipo *compound*, abastecido por serragem.

Este sistema correspondia às recomendações vistas em Moreau (1898), uma vez que preservava a segurança dos funcionários e atendia às necessidades das Officinas durante o dia. Para os trabalhos noturnos, por sua vez, havia a iluminação elétrica, mesmo que na época a eletricidade já fosse comumente implantada em ambos os períodos do dia; uma possível justificativa para esta decisão está no fato de muitas máquinas vindas de Campinas, como as da Carpintaria (nº 2 na Fig. 30) e da Fundição (nº 12 na Fig. 30) – que funcionavam por transmissões subterrâneas –, terem sido reaproveitadas (SILVA; SILVA; OLIVEIRA, 2017, p. 42). A iluminação elétrica era fornecida por uma instalação independente que também abastecia as quarenta casas da vila operária, situada na colina histórica (Mapa 4).[115] De acordo com Cano Sanchiz (2015b, p. 11), a eletricidade provinha da tecnologia estadunidense da General Electric, o que denota um distanciamento das empresas europeias – inicialmente, as principais fornecedoras de material e tecnologia – e uma aproximação da engenharia dos Estados Unidos. Posteriormente, nos anos 1920, a General Electric voltaria a oferecer seus serviços à Companhia Paulista, desta vez eletrificando a linha Jundiaí-Campinas.

Segundo Pinto (1903), a seção norte era destinada apenas aos trabalhos de madeiras e à reparação de carros e vagões elétricos, cujo correto posicionamento nas valas de manutenção era feito pelo uso do carretão. Nestes galpões, o material tinha seus elementos de madeira montados e reparados quando necessário. Pinto (1903, p. 111) ressalta o fato de a área ser coberta, lateralmente fechada e cimentada para se evitar a entrada de poeira e outros elementos que pudessem danificar as pinturas realizadas. Dentre os usos ali dispostos, apenas a área destinada à Carpintaria (nº 2 na Fig. 30) diverge do conhecimento difundido nos tratados, uma vez que foi implantada afastada da Ferraria (nº 14 na Fig. 30) e da Caldeiraria (nº 9 na Fig. 30), localizadas na seção sul. Não constam, na planta original e em suas alterações posteriores, indicativos de que tenham sido projetadas instalações para secagem da madeira, oficinas de mobiliário e estofaria,

[115] Há de se pontuar que o fornecimento de eletricidade por uma casa de força própria, de funcionamento autônomo em relação ao municipal, indica não apenas uma autossuficiência da Paulista em relação ao sítio em que se inseria, como também um alto consumo de energia ou a previsão do mesmo em um futuro breve. Grata a Eduardo Romero de Oliveira pelas reflexões ensejadas.

oficinas de coberturas e capotas e oficinas de revestimentos. Mais uma vez, portanto, ressaltamos que a aplicação das instruções então circulantes era realizada de maneira plural e que os tratados forneciam somente diretrizes que pudessem guiar as companhias ferroviárias, sem caráter normativo.

Ao se debruçar sobre a seção sul, que contava com 219 operários (OLIVEIRA, 2012, p. 202), Pinto (1903, p. 106) descreve sua composição em cinco partes: a Fundição de ferro e bronze (nº 12 na Fig. 30); a Ferraria (nº 14 na Fig. 30); a Caldeiraria (nº 9 na Fig. 30); a oficina de *Tenders* (nº 11 na Fig. 30); e o ajuste e montagem das locomotivas (ou Ajustagem, nº 13 na Fig. 30). Considerando que, muitas vezes, as peças a serem fabricadas ou reparadas transitavam entre estas áreas, a proximidade das funções era imprescindível para que não houvesse grandes deslocamentos que atrasassem a produção ou prejudicassem o funcionamento das Officinas. O acesso a cada um destes ambientes era feito de maneira independente por meio das linhas de manobra que cruzavam o complexo longitudinalmente, e qualquer locomotiva que entrasse para reparação na seção sul poderia ser retirada do eixo principal e colocada paralelamente em relação a ele por meio dos carretões. Quanto à força motriz de alimentação, Torrejais (2019) e Oliveira (2012, p. 202) afirmam que a seção sul era abastecida pela força de um motor fixo da empresa C.H. Brown & Company com 60 cavalos de pressão, alimentado por duas caldeiras à lenha abastecidas por uma chaminé de 26 metros de altura. Esta energia era transmitida internamente por árvores paralelamente dispostas em relação ao eixo central, localizadas a 5 metros do piso (OLIVEIRA, 2012, p. 202).

A Fundição (nº 12 na Fig. 30), localizada no extremo sul do complexo, é descrita por Pinto (1903) como uma área coberta de 825 m², com 30 metros de largura e 8 metros de altura. Vale ressaltar que este ambiente não se encaixa nas descrições da época para as fundições mais comuns em oficinas, posto que não era voltado a trabalhos em cobre e sim em ferro fundido (PERDONNET, 1865, p. 106). O autor aponta, ainda, a existência de uma chaminé de 16 metros de altura que estabelecia a corrente de ar necessária para a combustão dos fornos. Conforme filme institucional gravado no complexo em 1929 (Rossi Film, 1929), sabe-se que esta chaminé era parte de um sistema maior, imprescindível na referida seção para tornar as funções ali exercidas mais salubres, uma vez que “servem as chaminés

para afastar do foco de combustão os gáses e vapores produzidos, que poderiam tornar-se nocivos se se espalhassem" (SEGURADO, [1908a?], p. 240). O conhecimento técnico vigente indicava que as chaminés não fossem rebocadas "porque o rebôco não resistiria ao calor" (SEGURADO, [1908a?], p. 255) e que ultrapassassem a linha da cobertura em pelo menos um metro para garantir a distribuição da fumaça longe dos trabalhadores;[116] de fato, como podemos ver na imagem abaixo, este requisito foi amplamente cumprido pela Paulista:

Figura 32: Chaminés da seção sul.



Fonte: Rossi Film, 1929.

Embora a baixa resolução do filme institucional não permita analisar detalhes construtivos, é possível discernir modelos de chaminés retangulares (presentes na fachada) e circulares (dispostos no interior dos galpões, com saída pela cobertura). Para Segurado ([1908a?], p. 251), ambas as conformações eram possíveis, posto que se praticavam até então as construções circulares, quadradas e poligonais.[117] No caso específico de chaminés de oficinas, o autor chega a compará-

[116] Tal saber consolidado viria, no início do século XX, a se oficializar por meio do Regulamento das Caldeiras, aprovado pelo decreto português de nº 8.332 de 17 de agosto de 1922 (SEGURADO, [1908a?], p. 252).

[117] O modelo circular, contudo, era preferível em detrimento dos outros devido à menor superfície de esfriamento dos gases (SEGURADO, [1908a?], p. 251).

las às colunas gregas no que tange à distribuição de suas partes, equivalendo o pedestal ao envasamento, o fuste à chaminé e o capitel ao coroamento. Neste contexto, seria possível, inclusive, torná-las mais elegantes ao realizá-las com proporções harmônicas (SEGURADO, [1908a?], p. 251-252). Sabemos por uma chaminé remanescente (Fig. 33) que a companhia não empregou elementos arquitetônicos específicos de transição entre as partes elencadas por Segurado ([1908a?]), mas que buscou manter proporções tanto equilibradas quanto funcionais.

Figura 33: Chaminé remanescente na seção sul. Vistas interna e externa.



Fonte: Brasil Arquitetura, 2015; acervo da autora, jun. 2021.

Entre a Fundição (nº 12 na Fig. 30) e os *Tenders* (nº 11 na Fig. 30) estava a Caldeiraria (nº 9 na Fig. 30), que, por se localizar extremamente distante da Carpintaria (nº 2 na Fig. 30), denota outra adaptação dos postulados então vigentes para a realidade vivenciada pela companhia. Uma de suas subdivisões, a área de Máquina a Vapor (nº 7 na Fig. 30), mantém até hoje o mecanismo original,[118]

[118] Constatou-se *in loco* que o mecanismo foi importado da empresa estadunidense Mason Regulator Company, especializada na produção de máquinas industriais movidas a vapor e atuante entre 1845 e 1944. De acordo com Havron (2006), a companhia produziria diversas peças ferroviárias a partir de 1852, incluindo locomotivas completas.

incluindo o sistema de tubulação que alimentava a área de Reparos às Locomotivas (nº 1 na Fig. 30) e a área de Ajustagem (nº 13 na Fig. 30). Como estas informações não constam em nenhuma planta ou documento consultado, tomou-se a liberdade de elaborar o esquema presente na Figura 35 para melhor compreensão do caminho das tubulações.

Figura 34: Máquina a vapor e, ao fundo, escada de acesso à Subestação.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Figura 35: Em vermelho, caminho percorrido pelas tubulações a partir da Máquina a Vapor.



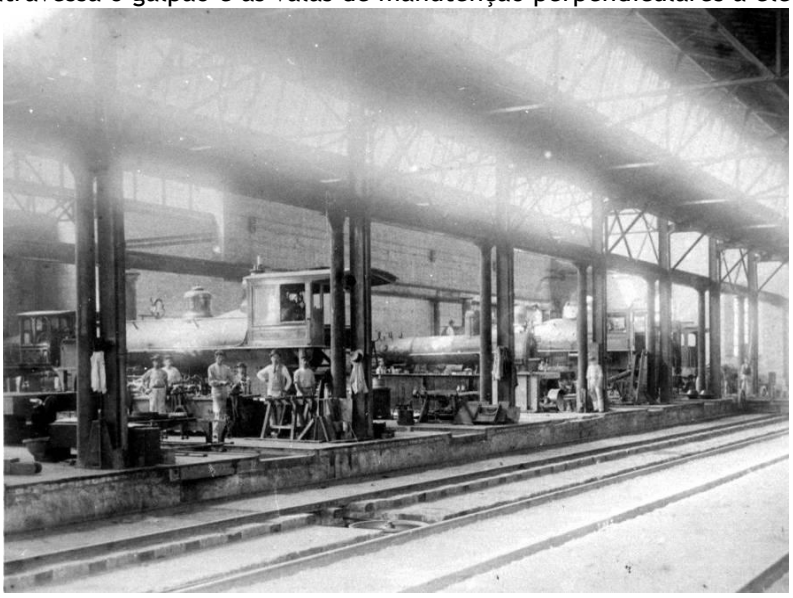
Fonte: Elaboração da autora a partir de base em *.dwg* fornecida por Sousa (2003), jul. 2021.

Como se observa na planta de 1890, próxima a estas funções estava a Ferraria (nº 14 na Fig. 30), uma área de 810 m², 30 metros de largura e 27 metros de comprimento; contava tanto com martelos a vapor destinados ao trabalho mecânico das peças de forja de ferro e aço, quanto com um forno a gás, localizado

paralelamente a eles para reaquecer peças grossas de forja e fabricar engates de vagões (PINTO, 1903, p. 107-108). Igualmente distante da Carpintaria (nº 2 na Fig. 30), sua posição não seguiu as recomendações analisadas no item 1.2 desta dissertação. No que tange às suas 15 forjas, contudo, vemos semelhanças com os postulados reunidos em Perdonnet (1865, p. 108), uma vez que sua disposição ao longo dos muros do edifício as isolou em relação às máquinas-ferramentas e às locomotivas.

Por fim, a Ajustagem (nº 13 na Fig. 30), juntamente a seus carretões (nº 1 na Fig. 30), era a última antes da seção administrativa, sendo a maior dentre as oficinas da seção sul, com 2.524 m² e 28,50 metros de comprimento (PINTO, 1903, p. 109). Sua área é dividida por uma vala de carretão mecânico que podia, na época, suportar até 80 toneladas de peso distribuído e que transportava as locomotivas até o local. Contava também com um guindaste rodante capaz de suspender até 40 toneladas, cuja função era girar e reposicionar as locomotivas do carretão para que fossem reparadas em qualquer uma das 16 valas distribuídas perpendicular e igualmente em cada um de seus lados. Cada uma das valas possuía bancadas destinadas aos ajustadores e operários. Aqui, portanto, mais preceitos presentes em Perdonnet (1865) são verificados, tanto no que tange à distribuição das bancadas de trabalho quanto à resistência da estrutura, capaz de suportar um peso dez vezes maior do que o esperado para este tipo de galpão.

Figura 36: Área de Reparo de Locomotivas a Vapor, seção sul, 1902. Notar o Vão de Carretão que atravessa o galpão e as valas de manutenção perpendiculares a ele.



Fonte: PINTO, 1903, p. 197.

Além das referidas valas, verificamos na mesma área a presença de outros vãos no piso que, dotados de escadas internas metálicas, certamente também serviram para essa função; pela dimensão dos poços e pela ausência de conforto que o local deveria proporcionar, entende-se que os reparos realizados por meio destes espaços eram pontuais e, possivelmente, auxiliares. Embora o protagonismo nas tarefas de manutenção permaneça sendo das valas mencionadas em Pinto (1903), a documentação de outras soluções é igualmente relevante para este estudo.

Figura 37: Vistas externa e interna dos poços de manutenção não registrados.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Quanto ao material rodante que aguardava por reparos ou que estava fora de serviço, as recomendações então correntes e dispostas nos tratados apontavam que fosse armazenado em garagens ou depósitos, não cabendo às oficinas armazená-los por concentrarem apenas as atividades relacionadas à conservação deste material. Por meio da análise de fontes iconográficas, conclui-se que as Officinas de Jundiaí também seguiram estas recomendações, uma vez que a planta de 1890 não evidencia áreas de abrigo do material rodante e que o conjunto contava com uma garagem, externa ao edifício principal (Fig. 38).[119] Considerando que as mesmas instruções sugeriam adotar lanternins apenas em depósitos de carros e vagões,

[119] Ainda que o edifício tenha sobrevivido às diversas modificações provocadas pela própria companhia e pelas administrações posteriores e que as cicatrizes em sua matéria motivem, igualmente, análises aprofundadas acerca de substituição de aberturas, vedação de paredes e ampliações, o mesmo não será estudado por esta pesquisa por ter sido construído fora do conjunto principal e, portanto, não se inserir em nosso recorte. Vale mencionar, porém, que o uso deste edifício foi posteriormente alterado para fundição de ferro e bronze, informação que consta na planta de 1936.

entendemos pela análise da Figura 38 que, novamente, as Officinas da Companhia Paulista estavam alinhadas com tais pressupostos.

Figura 38: Garagem e depósito de material rodante em 1918 e atualmente.



Fonte: Álbum Illustrado da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, 1918. Coleção de Antonio Soukef Jr.; acervo da autora, jun. 2021.

Circulavam, também, recomendações gerais sobre o piso a ser adotado em complexos oficinais: betume, cerâmica, cimento ou terra compactada em áreas desprovidas de altas temperaturas (BRICKA, 1894, p. 262). Ainda que parte das Officinas tenha seguido esta recomendação em seus espaços de trabalho, a empresa empregou outros tipos de pisos não verificados no conjunto de conhecimentos técnicos então recomendados – como bloquetes ou paralelepípedos de pedra e madeira, parquetes ou placas de madeira, tacos, cerâmica e ladrilhos hidráulicos (SOUSA, 2003; VEC PROJETOS & GESTÃO, 2012) – e finalizou alguns pontos dos galpões de reparos e ajustes de locomotivas com assoalho de madeira:

Figura 39: Pisos diversos mapeados por Sousa (2003).



Fonte: Acervo de Sousa (2003).

Ao mapear os pisos de um recorte específico da seção sul, Cano Sanchiz (2017a) realizou uma série de entrevistas com ex-funcionários e testemunhas oculares que pudessem justificar a escolha da madeira. O autor concluiu que tal opção se deu pelo material reduzir o impacto das ferramentas metálicas caindo no solo; assim, piso e peças não eram prejudicados. A única desvantagem estava na necessidade de constante troca dos pisos, uma vez que a madeira possui um limite de amortecimento dos golpes. Cruzando fontes orais, fontes escritas e visitas técnicas aos locais visitados na Inglaterra pelos engenheiros da Companhia Paulista, Cano Sanchiz (2017a) também pôde acrescentar a esta conclusão o fato de que a maioria das oficinas inglesas contava com pisos de madeira similares. Assim, além da funcionalidade do piso descrita pelos entrevistados, havia uma evidente inspiração no modelo inglês[120] de configuração do espaço de trabalho (CANO SANCHIZ, 2017a, p. 156-158).

As primeiras ampliações significativas nas Officinas ocorrem em 1905, momento em que passam por uma modernização no sistema de transmissão de força, "até então conduzido por correias, cabos e polias" (TORREJAIS, 2019, p. 69). Considerando que o sistema mecânico, dependente destes elementos, condicionava a espacialização do conjunto até então e restringia modificações em sua estrutura, a opção pela transmissão elétrica denotava alinhamento com países estrangeiros[121] e atendia a variadas demandas da Paulista, tanto no que tange ao material rodante quanto ao crescimento de suas áreas oficinais. Trata-se, portanto, de um reflexo do crescimento exponencial vivido pela companhia desde a sua inauguração e sintetizado por Oliveira (2012):

> Na Paulista, [...] o aumento do tráfego de carga e passageiros entre 1872 e 1900 chegou a 20 vezes (de 26 mil toneladas de carga para 660 mil, e de 33 mil passageiros para 1.052 mil) [...]. Este aumento de tráfego continua no inicio do século XX e levou, nos anos 1912, a Companhia Paulista a realizar a duplicação da linha no trecho Jundiaí a Campinas (44 km), quando adotou trilhos de 45 kg/m; assim como retificação de traçado e troca de bitola de 1 m para 1,60 m a partir de Rio Claro. (OLIVEIRA, 2012, p. 199)

[120] Para o autor, esta descoberta não apenas revelou dados que nunca foram registrados como também reforçou as relações estabelecidas entre o Brasil, dependente de novas tecnologias e de modelos já consolidados, e o exterior, detentor destas particularidades (CANO SANCHIZ, 2017a, p. 158).

[121] "No mundo contemporâneo, a primeira linha regular eletrificada foi aberta em 1881, em Berlim (Alemanha); depois em 1883, em Brighton (UK) e Viena (Áustria); e em 1888, nos Estados Unidos" (OLIVEIRA, 2012, p. 200).

As próximas reformas ocorrem a partir de 1919, quando, no primeiro auge de seu funcionamento, as Officinas precisaram diversificar suas operações, alterando a extensão de seus caminhos, modificando as rotas, expandindo seus edifícios e construindo postes de concreto para sustentar suas novas linhas eletrificadas (SOUKEF Jr., 2016, p. 718).

Figura 40: Produção de postes de concreto para viabilizar a eletrificação da linha.



Fonte: Museu da Companhia Paulista, década de 1920.

A eletrificação foi possível por meio de empréstimos externos (OLIVEIRA, 2012, p. 201) e se deu devido à redução da importação de carvão mineral causada pela Primeira Guerra Mundial (1914-1918), quando a cota recebida do País de Gales diminuiu. Conforme Gorni (2009, p. 2014), o carvão nacional não possuía a mesma qualidade do importado, o que impediu as companhias de se abastecerem com este produto. Ainda que, inicialmente, as linhas Jundiaí-Bauru e Itirapina-Rincão tenham modificado suas locomotivas a vapor para que se alimentassem de lenha, a solução não se mostrou suficientemente eficaz e a Paulista optou por eletrificar estes trechos,[122] levando à aquisição cada vez maior de locomotivas elétricas.

As obras se iniciam em 1919 e o primeiro trecho, correspondente à Jundiaí-Campinas, é inaugurado em 1922, com 15 subestações elétricas ao longo do percurso, um verdadeiro marco na história da eletrificação ferroviária (IPHAN, 2001

[122] O autor explica que a tração elétrica apresentava consideráveis vantagens em relação à modalidade do vapor, dentre elas: 90% da energia total de um motor elétrico são convertidas em energia útil, enquanto que, nas locomotivas a vapor, apenas 10% da energia de queima do carvão se torna força motriz; e a facilidade de inverter a direção percorrida pelo carro elétrico, sem necessidade de viradores que nem sempre estavam disponíveis ao longo das linhas férreas (GORNI, 2009). Além disso, enquanto que para transportar passageiros e carga eram necessárias, respectivamente, 12 e 28 locomotivas a vapor, empregavam-se apenas cinco e sete locomotivas elétricas para os mesmos fins (OLIVEIRA, 2012, p. 201).

apud SILVA; SILVA; OLIVEIRA, 2017, p. 34).[123] Segundo Oliveira (2012, p. 200), o projeto de eletrificação é de autoria do engenheiro Francisco de Monlevade, então Inspetor Geral, que estudou os diversos tipos de corrente elétrica empregados em ferrovias até o momento. Inspirado em empresas estadunidenses que venciam longas distâncias e possuíam material rodante idêntico ao que estava sendo adquirido pela Paulista, foi adotado o modelo de corrente contínua devido a "linhas de longo percurso, perfis variados e [...] tráfego de trens pesados, conforme justificado em Relatório da própria companhia" (OLIVEIRA, 2012, p. 200). Inaugura-se, assim, uma nova fase de trabalho intenso, expansão e prosperidade para as Officinas da Companhia Paulista, detalhes que se observarão nas próximas plantas.

2.4 1922-1945: FASE DAS LOCOMOTIVAS ELÉTRICAS

De acordo com Garcia (1992, p. 66), durante as décadas de 1920 e 1930 a Paulista diversificou sua atuação e ampliou suas atividades, tendo sido criados programas de colonização, empresas de transportes rodoviários e hortos florestais no interior paulista a fim de fornecer material para dormentes, vagões e carros de passageiros. As mudanças vieram a partir de 1928, equipando a companhia para melhor atender às novas necessidades e reduzir as despesas; estas ações envolveram o prolongamento das linhas férreas, o alargamento das bitolas, a ampliação das oficinas ferroviárias e a aquisição de material rodante, de telégrafos e telefones.

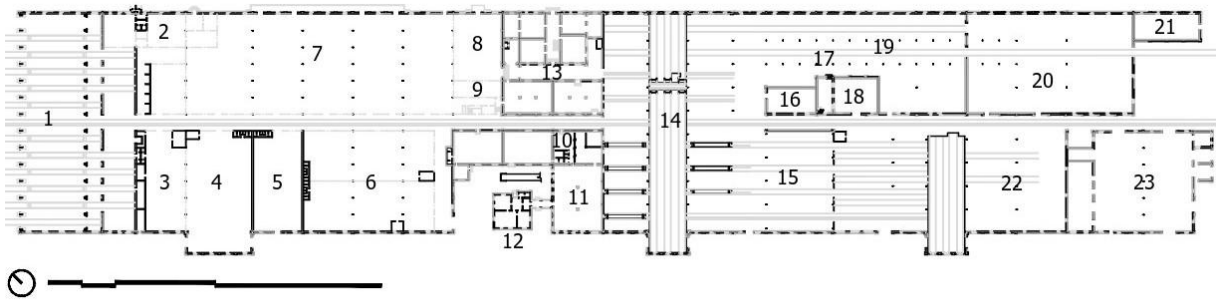
Garcia (1992, p. 67-68) ressalta que a Paulista passou a adotar o sistema administrativo divisionário, modelo que fortalecia o poder das autoridades e criava mecanismo de fiscalização do trabalho por meio da segmentação do trabalho em dois níveis: execução diária dos serviços e orientação, estudo e regulamentação dos mesmos. A figura do Inspetor Geral foi valorizada, recebendo sob sua supervisão diversos colaboradores. O sistema, amplamente utilizado por ferrovias estadunidenses, dividiu as linhas em regiões geográficas subordinadas a um superintendente próprio que respondia a um superintendente geral. No caso de

[123] Vale mencionar que, embora a eletrificação do trecho Jundiaí-Campinas seja considerada um marco, outras obras de eletrificação a precederam no país: "considera-se que a primeira ferrovia a ser eletrificada foi a *Estrada de Ferro do Corcovado*, no Rio de Janeiro, em 1910 [...]. Entre 1914 e 1920 houve respectivamente a eletrificação da *Estrada de Ferro Morro Velho* (EFMV) e *Ramal Férreo Campineiro*, mas essas estradas eram de curta extensão e baixa densidade de carga" (PIRES, 2020, p. 9, grifos do autor). Grata a Antonio Soukef Jr. pelas contribuições.

Jundiaí, suas Officinas, agora subordinadas ao Departamento de Engenharia Mecânica, necessitaram de uma ampliação condizente à fase vivida pela empresa.

Apesar do sucesso da recente eletrificação da linha, não houve a extinção do serviço de reparo a locomotivas a vapor. Os relatórios da época mencionam uma coexistência dos dois sistemas, o que demandou maior espaço interno para a guarda de peças das novas máquinas sem que a área de serviços a vapor fosse prejudicada (Companhia Paulista de Estradas de Ferro, 1927, p. 26-27). Estas e outras alterações podem ser observadas na Figura 41, planta que registra as modificações que vinham sendo realizadas no conjunto original desde a sua inauguração. Juntamente às plantas, consultamos as fotografias da época – abundantes se comparadas às produzidas durante a primeira fase de funcionamento das Officinas – para descobrir outras mudanças significativas do período.

Figura 41: Planta de 1932.



LEGENDA

1	Reparo de Carros Elétricos	**6**	Carpintaria e Modeladores	**13**	Inspetoria	**19**	Torneiros
2	Estatística e Holerites	**7**	Almoxarifado	**14**	Reparo de Locomotivas	**20**	Ferraria
3	Ajustadores de Freios,	**8**	Escritório do Almoxarifado	a Vapor		**21**	Caldeiras e
Injetores e Velocímetros		**9**	Tipografia	**15**	Torneiros de Roda	Compressores	
4	Funilaria e Encanadores	**10**	Seção Técnica	**16**	Ferramentas e Sanitários	**22**	Caldeiraria
5	Pintura	**11**	Contadoria	**17**	Máquina a Vapor e	**23**	Fundição
		12	Caixa de Aposentadoria e	acesso à Subestação			
		Pensões		**18**	Solda Elétrica		

Fonte: Elaboração da autora a partir de base em *.dwg* fornecida por Sousa (2003), jul. 2020.

Tal desenho evidencia a fase áurea vivida pela Companhia Paulista. A área reservada aos Reparos de Carros Elétricos (nº 1 na Fig. 30), na seção norte, cresce devido à nova demanda, passando a ocupar a antiga fachada voltada à colina histórica e concretizando os planos de expansão registrados na planta da Phoenix Bridge & Co.. Esta conformação arquitetônica deve-se à modernização dos

equipamentos, situação que motivará ampliações em outros pontos do conjunto e que serão tratadas mais à frente.

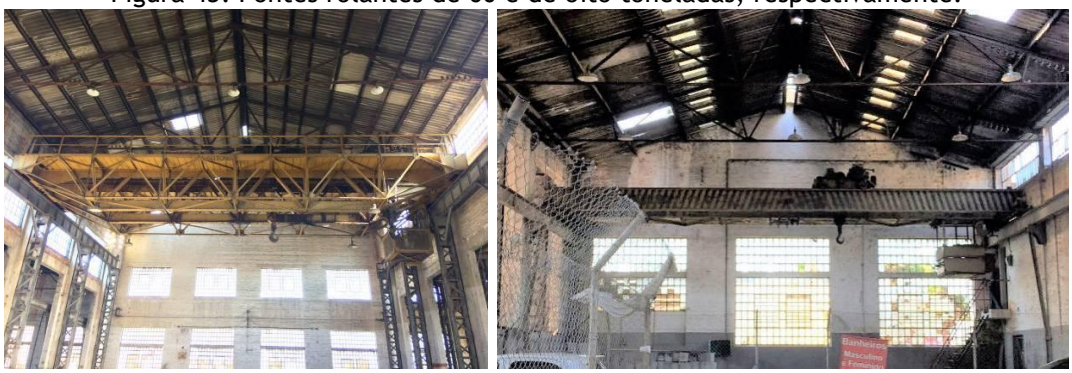
A construção dos volumes data de, no máximo, 1929, posto que constam no filme institucional sobre a companhia (Fig. 42).[124] Denota-se que foram idealizadas algumas aberturas em arco na fachada voltada à linha férrea e outras em formato retangular na parte superior da fachada lateral, possivelmente para remediar a ausência de iluminação natural. É interessante observar como se consolidou a estrutura destes dois novos galpões, realizados em cobertura de duas águas e maior pé direito em relação a seus predecessores – sobretudo no caso do galpão mais à direita, responsável por abrigar uma ponte rolante com capacidade de suportar até 60 toneladas. Embora mais modesta, a ponte rolante de oito toneladas que motivou a construção do galpão de menor altura também pode ser vista no local atualmente.

Figura 42: Ao fundo, novos galpões da seção norte vistos a partir da linha férrea.



Fonte: Rossi Film, 1929.

Figura 43: Pontes rolantes de 60 e de oito toneladas, respectivamente.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

[124] Para visualizar a correspondência entre as imagens internas do filme e os ambientes das Officinas, ver Figura 13 de Torrejais (2019).

Arquitetonicamente, nota-se mais uma vez a influência da linguagem clássica sobre as formas adotadas. O galpão térreo – possivelmente o primeiro a ser construído, dados a sua dimensão e o peso que suporta – apresenta fachada encimada por frontão triangular simplificado, dotado somente da parte superior da cornija (sima)[125] e desprovido de marcação de arquitrave e geison. O frontão não apresenta apoio direto nas pilastras, que se projetam verticalmente em relação ao pano da fachada e são encimadas por três fiadas de tijolos dispostas em afunilamento, conformando uma ponta triangular. O ritmo vertical da fachada é marcado por quatro pilastras que delimitam três panos de igual largura; embora a Figura 43 mostre que os panos são atualmente marcados por grandes aberturas retangulares encimadas por verga argamassada, sabe-se que ali se dispunham originalmente janelas em arco pleno.[126] As pilastras se embasam em aparelho de pedra irregularmente desbastada e, desprovidas de capitel, têm em sua fiada superior uma continuidade à marcação horizontal do friso saliente de quatro fiadas que faz a transição para o frontão: a fiada inferior apresenta tijolos assentados na diagonal, sendo encimada por tijolos assentados paralelamente à fachada e, imediatamente acima, por mais uma fiada assentada na diagonal. Por fim, o friso é finalizado com uma fiada de tijolos assentados perpendicularmente em relação ao pano.

Quanto ao volume de dois pavimentos, ainda mantém na fachada voltada à linha férrea as aberturas originais em arco pleno coroadas por tijolos a cutelo contornados por tijolos assentados na diagonal, apresentando ponta triangular que se projeta e que, por sua vez, é contornada por uma fiada de perpianhos. O galpão segue a mesma linguagem descrita no parágrafo anterior, apresentando-se diverso somente na dimensão do frontão, mais estreito em altura se comparado ao volume vizinho. Desta forma, há maior proximidade entre o friso dos panos superiores e a sima.

[125] Para maiores aprofundamentos em termos como este e outros pertencentes à linguagem clássica, ver Koch (2004, p. 11) e Summerson (2009, p. 135).
[126] A substituição das aberturas será investigada mais à frente nesta pesquisa por pertencer ao contexto de plantas futuras.

Figura 44: Fachada dos novos galpões voltada à ferrovia.



Fonte: Acervo da autora, fev. 2018.

Internamente, em planta, é possível visualizar a disposição final das valas de manutenção (Fig. 45), bem como a ampliação da Carpintaria, agora subdividida em Carpintaria (nº 6 na Fig. 41), Pintura (nº 5 na Fig. 41) e Funilaria (nº 4 na Fig. 41). Ampliações similares – como a da Ferraria (nº 20 na Fig. 41) – são realizadas na seção sul, onde a maioria dos usos se mantém, se adaptando às novas condições de trabalho da companhia – como no caso da implantação dos Torneiros[127] (nº 19 na Fig. 41), uma vez que neste momento as Officinas recebiam maior quantidade de material rodante para reparos.

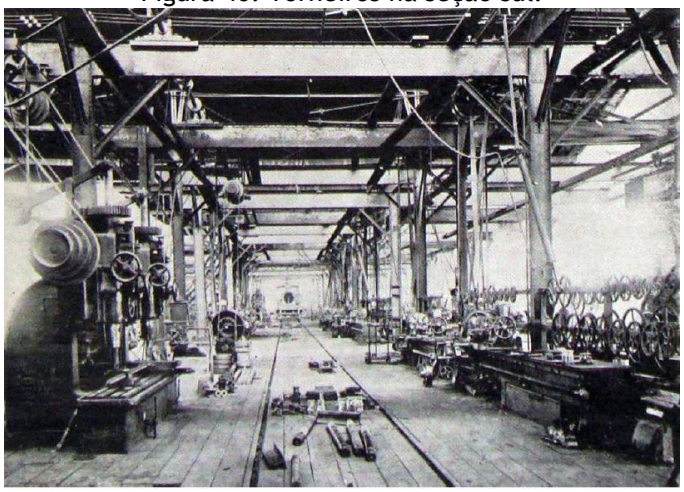
Figura 45: Valas de manutenção da seção norte. Nota-se, na imagem à esquerda, uma pequena escada para acesso dos funcionários.



Fonte: Acervo da autora, 2018.

[127] Existente desde, no máximo, 1911.

Figura 46: Torneiros na seção sul.



Fonte: Magazine Brazil Ferrocarril nº 20, ago. 1911.

A Figura 42 também comprova a existência de plataforma externa à seção norte desde, no máximo, 1929 – momento em que ainda era parcialmente coberta. A plataforma e seus acessos – rampas e escadas – constam na planta de 1932 e denotam comunicação direta do Almoxarifado Geral (nº 7 na Fig. 41) com os vagões que circulavam em frente à fachada voltada à linha férrea. Não foram encontradas informações detalhadas a respeito deste espaço, mas, analisando o contexto de sua implantação e os ambientes que a plataforma atendia, entende-se que servia majoritariamente ao recebimento e ao despacho de peças e materiais destinados a ou provenientes do Almoxarifado Geral (nº 7 na Fig. 41) e de seu Escritório (nº 8 na Fig. 41).

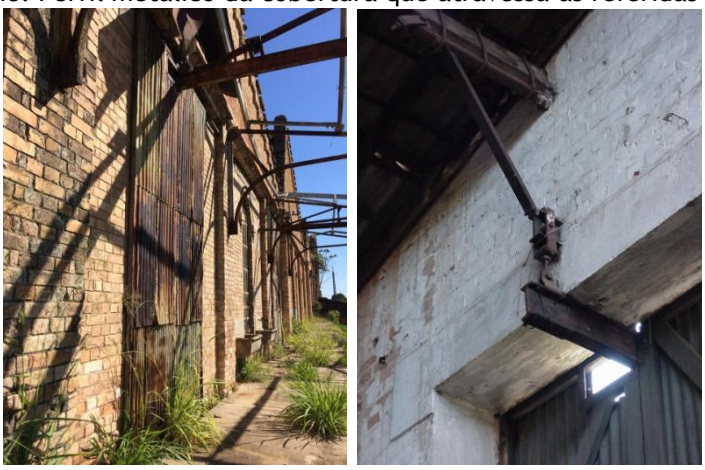
Figura 47: À esquerda, vista parcial da plataforma. Notar a situação da cobertura. À direita, vista interna de uma das portas em madeira e respectiva rampa de acesso.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021; jul. 2020.

Considerando que não há ampla iconografia destes galpões e que mesmo o registro da Rossi Film (1929) é insuficiente para investigar pormenores dessa nova adição – uma vez que o foco da película era divulgar as atividades de reparos ao material rodante –, coube novamente à análise da matéria a investigação sobre a estrutura da plataforma. A área da cobertura que, em comparação com o restante da estrutura, aparenta estar com o madeiramento afundado – situação visível na Figura 47 –, se comprovou concebida desta maneira pela Paulista, como se observa com maior clareza na Figura 26; trata-se de estrutura metálica que promove a elevação da cobertura na extremidade fotografada, ocasionando duas coberturas de duas águas pontuais em um modelo de somente uma água. Esta mesma estrutura, por meio de um perfil metálico, atravessa as aberturas e se projeta para o interior do galpão (Fig. 48), podendo ter configurado um reforço de sustentação específico para esta área, posto que não se repete em nenhum outro ponto do conjunto.

Figura 48: Perfil metálico da cobertura que atravessa as referidas portas.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021; acervo de Sousa (2003), 2001.

A Figura 47 mostra duas pequenas cubas em concreto encontradas na área da plataforma, engastadas diretamente na fachada e igualmente presentes no galpão vizinho. A disposição das cubas permitiu a utilização de uma única tubulação por par, visível na fachada interna (Fig. 49). Estes dados não constam nas plantas históricas consultadas, não sendo possível precisar com certeza a sua datação; contudo, a implantação de tais elementos foi verificada somente neste local e pode, portanto, estar relacionada a práticas de higiene impostas aos funcionários que por ali adentrassem o Almoxarifado Geral (nº 7 na Fig. 41).

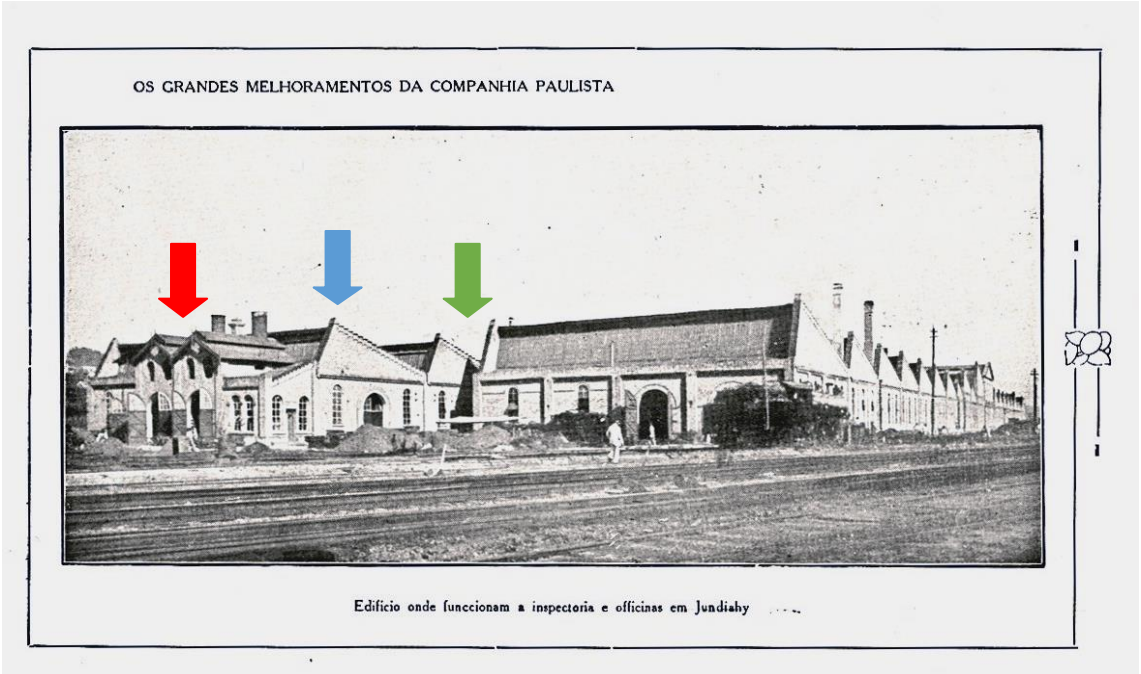
Figura 49: Aspecto de uma das cubas e tubulação interna remanescente.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Seguindo com a análise da planta, a maior alteração se nota na Fundição (nº 23 na Fig. 41) e em seus anexos, incorporados desde, no máximo, 1918 ao complexo, que passa a se apresentar como um único volume compacto e retoma recomendações contidas nos *traités*. A Figura 50 evidencia a relação que estes volumes passam a manter entre si: em vermelho, veem-se anexos da Fundição que viriam a ser demolidos até 1936; em azul, o volume da Fundição (nº 23 na Fig. 41) que se mantém até a atualidade; e em verde, antiga passagem aberta entre Fundição (nº 23 na Fig. 41) e Ferraria (nº 20 na Fig. 41) posteriormente vedada.

Figura 50: Configuração das antigas Officinas após as primeiras ampliações. À esquerda, vemos a fundição se projetando da seção sul.



Fonte: Elaboração da autora a partir de imagem do Álbum Illustrado da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, 1918. Coleção de Antonio Soukef Jr..

Figura 51: À esquerda, fachada atual da Fundição. À direita, passagem atualmente fechada.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

O volume de Caldeiras e Compressores (nº 21 na Fig. 41), ligado à Ferraria (nº 20 na Fig. 41) na planta de 1932, seria construído entre 1918 – visto que não consta na Figura 50 – e 1929, quando se apresenta edificado no filme institucional da companhia (Fig. 52). A materialidade guarda comprovações desta intervenção, uma vez que é visível o local exato em que a passagem em arco localizada mais à direita da Ferraria (nº 20 na Fig. 41), vista na Figura 50, foi suprimida devido ao novo anexo. A Figura 52 evidencia seu caráter térreo, com cobertura em duas águas e, portanto, diversa do restante dos galpões, mostrando também uma estrutura ao fundo que corresponde ao anteriormente mencionado telheiro de zinco erguido pela Paulista entre 1890 e 1892 e descrito nos relatórios como provisório; portanto, é possível que, mesmo após a inauguração das áreas de reparos, o espaço tenha se mantido ativo devido à alta demanda.

Figura 52: À esquerda, vista do telheiro de zinco e do novo volume anexado à Ferraria. À direita, vista interna do antigo ambiente de Caldeiras e Compressores mostrando o arco vedado.



Fonte: Rossi Film, 1929; acervo da autora, jun. 2021.

A imagem também denota que o volume foi construído com quatro panos de fachada, sendo aquele mais à direita da figura composto por passagem limitada em largura pelas pilastras e em altura pelo friso e, os demais, por janelas em arco pleno. Os panos são demarcados por quatro pilastras e por friso saliente de quatro fiadas que seguem a mesma conformação arquitetônica inspirada na linguagem clássica do restante dos galpões. Posteriormente, as aberturas seriam substituídas pelo modelo retangular com verga argamassada e a antiga passagem seria transformada em novo pano de tijolos, também dotado de vidraça realizada nos mesmos termos.

Figura 53: Fachada atual das Caldeiras e Compressores voltada à linha férrea.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

A incorporação da Fundição (nº 23 na Fig. 41) ao volume principal das Officinas se deu pela vedação do vão que existia entre as respectivas construções, área que recebeu uma cobertura de lanternim (Fig. 54). Embora não recomendada para este tipo de ambiente, conforme conhecimento circulante na época e consolidado nos tratados, compreendemos que esta opção pode ter sido motivada

pelo pequeno espaço disponível para a implantação do *shed* – cerca de 7 metros de vão, sendo que as tesouras metálicas encomendadas da Phoenix Bridge & Co. possuíam entre 12 e 20 metros de largura. Tratava-se, igualmente, de cobertura usualmente empregada no âmbito ferroviário, sendo sua escolha justificável também por esta razão.

Todavia, trata-se de mera hipótese baseada nas fontes consultadas e na análise da matéria, posto que, em outra importante incorporação de volumes realizada na seção sul neste mesmo período, a Paulista optou por uma cobertura de duas águas para vedar um vão de aproximadamente 17 metros. A intervenção foi realizada entre os Torneiros (nº 19 na Fig. 41) e a Caldeiraria (nº 22 na Fig. 41) e não é visível a partir da fachada devido à execução de um falso *shed* que a esconde; ainda assim, a mesma foi registrada em Rossi Film (1929) (Fig. 54). Vale pontuar que o filme institucional marca o processo de construção da Subestação (nº 17 na Fig. 41), ambiente que passaria a ser acessado por uma escada em caracol – visível no desenho técnico de 1932 e na Figura 34 – na sala de Máquina a Vapor (nº 17 na Fig. 41).

Figura 54: À esquerda, cobertura em lanternim na Fundição. À direita, vista do complexo a partir da fachada voltada à linha férrea; no canto superior esquerdo, vê-se a cobertura em duas águas ao lado dos Torneiros e, no centro, a Subestação da Máquina a Vapor em construção.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021; Rossi Film, 1929.

Vistas internas e superiores facilitam a compreensão de como o *shed* existente e correspondente aos Torneiros (nº 19 na Fig. 41) foi adaptado para o exemplar de duas águas. A Figura 55, à esquerda, mostra o ponto exato em que o *shed* original terminava, guardando, ainda, o mesmo trabalho em tijolos; como

veremos em outras modificações a serem analisadas, era comum à Paulista se aproveitar da preexistência, motivo pelo qual o *shed* não foi derrubado para que um novo frontão se edificasse. A imagem, voltada à parede da Solda Elétrica (nº 18 na Fig. 41) e registrada a partir do interior da Caldeiraria (nº 22 na Fig. 41), também evidencia a presença de estrutura metálica na extensão do *shed*, que, por estar encarregada de suportar nova cobertura, pode ter precisado de maior sustentação. Esta estrutura fica mais clara na fotografia à direita, de autoria de Sousa (2003), que registra a mesma intervenção visível na Figura 54, porém a partir da colina histórica. Nela, é possível igualmente visualizar o ponto em que o *shed* central foi expandido.

Figura 55: À esquerda, vista interna da adaptação do *shed*. À direita, imagem aérea da intervenção.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021; acervo de Sousa (2003).

Para esclarecer as hipóteses acerca das coberturas, vale ressaltar que a mesma planta mostra outras vedações, sobretudo nos Vãos de Carretão, que passam a ser fechados e são ampliados, se estendendo para além do conjunto como corpos salientes que se projetam em relação à fachada voltada à colina histórica (nº 4 e 14 na Fig. 41). Silva (2019, p. 93) classifica a ampliação desses vãos para a passagem de locomotivas, uso não previsto no projeto original. Considerando que autora verificou a existência de estrutura metálica proveniente da Phoenix Bridge & Co. nestes locais, confirmando uma possível adaptação do projeto de 1890, compreendemos que as relações com a empresa estadunidense permaneciam em bons termos e que foram realizadas novas encomendas de tesouras metálicas para *sheds*; o que não se pode precisar, contudo, é a datação exata de cada uma destas intervenções aqui tratadas.

Sabe-se que foram realizadas entre a inauguração e a gravação do filme institucional (Rossi Film, 1929), mas acredita-se que em períodos e sob motivações diversas. É possível que a vedação dos Vãos de Carretão (nº 1 na Fig. 30) tenha ocorrido logo após 1895, quando o contato da companhia com a Phoenix Bridge & Co. ainda era constante, o que facilitou a importação da estrutura dos *sheds*. Da mesma forma, a incorporação das áreas anteriormente citadas e a criação de um único volume compacto podem ser decisões posteriores, realizadas sem o mesmo critério estrutural. Há de se admitir, contudo, o cuidado dos construtores em manter a unidade da fachada no que tange ao falso *shed*.

Dentre a supracitada ampliação e projeção dos Vãos de Carretão em relação à fachada (nº 4 e 14 na Fig. 41), ressaltamos aquele numerado como 14 e difundido pelo Álbum Illustrado da Companhia Paulista[128] como o Corpo de Bombeiros das Officinas (Fig. 56) – uso que, apesar de não constar nas plantas históricas consultadas, se justifica pelos perigos relativos ao intenso aquecimento do ambiente provocado pelas locomotivas a vapor. Indícios existentes no local também corroboram para esta interpretação, como a escada e o guarda-corpo metálicos (Fig. 57).

Figura 56: A segunda imagem da sequência mostra o antigo Corpo de Bombeiros.



Fonte: Álbum Illustrado da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, 1918, modificada por Soukef Jr. (2016). Coleção de Antonio Soukef Jr..

[128] Publicado em função do cinquentenário da empresa, em 1918.

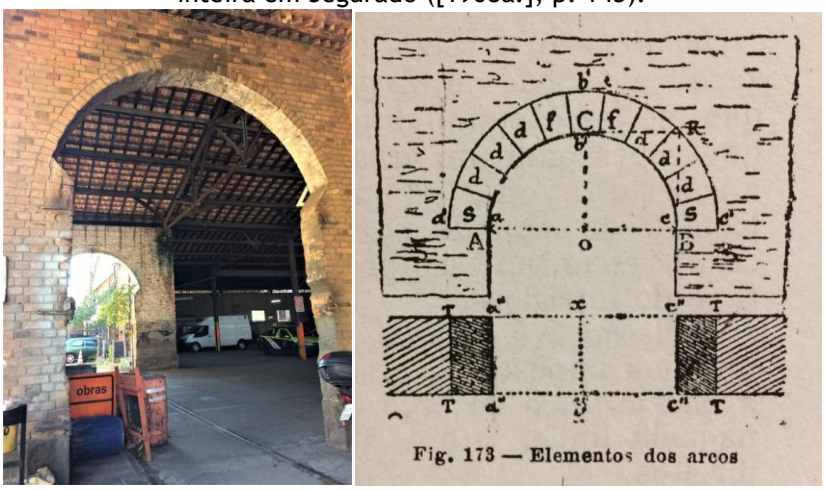
Figura 57: Outros indícios da implantação do Corpo de Bombeiros não registrados nas fotografias da época: sirene, escada metálica e guarda-corpo no local.



Fonte: Acervo da autora, fev. 2021.

As Figuras 56 e 57 evidenciam uma passagem de grande porte para carros e vagões nestas ampliações dos Vãos de Carretão (nº 4 e 14 na Fig. 41); tais aberturas laterais foram realizadas como arcos de volta inteira, contudo, quando comparadas ao esquema de Segurado ([1908a?], p. 143) para este tipo de arco, apresentam um prolongamento da fiada de tijolos que não consta em exemplares da época (Fig. 58). Não foram encontradas maiores informações a respeito deste modo de construção de passagens em arco; no próprio complexo, esta conformação só será observada nos corpos salientes dos Vãos de Carretão (nº 4 e 14 na Fig. 41), o que nos leva a supor que se tratava de uma precaução construtiva para que se mantivesse a estabilidade do arco.

Figura 58: À esquerda, arco de passagem de material rodante na seção sul. À direita, arco de volta inteira em Segurado ([1908a?], p. 143).



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021; Segurado, [1908a?], p. 143.

É possível que a ampliação correspondente ao Corpo de Bombeiros e numerada como 14 na Figura 41 tenha interrompido algum padrão de ornamentação para o antigo Vão de Carretão da planta de 1890 (nº 1 na Fig. 30) do qual não se encontraram registros fora da matéria, posto que parte deste cuidadoso trabalho em tijolos se encontra no ponto exato em que o volume original recebeu o prolongamento do corpo saliente. O detalhe remanescente consiste em ponta triangular que se projeta em relação à fachada, seguindo parcialmente o padrão de coroamento dos arcos plenos anteriormente analisado.

Figura 59: Presença de pontas triangulares projetadas em relação à fachada vistas, respectivamente, a partir da direita e da esquerda do Corpo de Bombeiros. Na segunda imagem, observa-se a ausência da ponta triangular, mas parte do ornamento remanesce.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021; out. 2021.

Considerando o padrão da companhia para determinados elementos, acreditamos que a fachada dos antigos Vãos de Carretão da seção sul documentadas na planta de 1890 (nº 1 na Fig. 30) eram marcadas por arcos de grande porte ornamentados com os mesmos motivos das janelas, mas que tal configuração se perdeu com a projeção dos corpos salientes em relação à fachada, como no caso do Corpo de Bombeiros (nº 14 na Fig. 41). Há uma coloração diferente dos tijolos localizados logo abaixo do ornamento, mais claros do que os de seu entorno, o que reforça nosso argumento de que houve alteração de um arco precedente. Aqui, mantemos o argumento restrito à seção sul por não terem sido

encontradas cicatrizes deste gênero no Vão de Carretão da seção norte (nº 4 na Fig. 41) e por acreditarmos que este foi projetado como um vão aberto e sem cobertura, uma vez que a planta de 1890 não evidencia a presença de estrutura metálica ali.

Outras modificações na mesma seção, como duas aberturas retangulares de grande porte que podem ter atuado como porta de entrada dos funcionários (Fig. 60), que suprimiram a configuração original e podem ser lidas em planta e *in loco*. A dimensão dos novos acessos não somente denota grande adaptação em relação ao projeto original, uma vez que tal intervenção descaracterizou parte da fachada, como também demonstra o crescimento da companhia, visto que a obra certamente facilitou a circulação de peças e de trabalhadores.

Figura 60: Novas aberturas da seção sul.



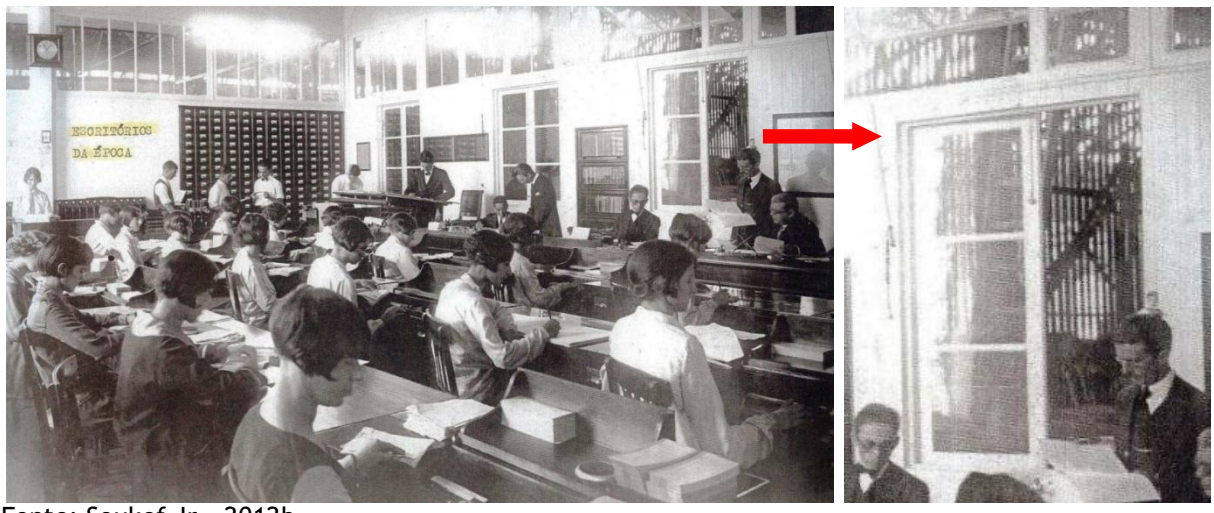
Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Quanto à seção administrativa, além de apresentar mais divisórias e denotar uma maior distribuição dos seus serviços, verificam-se acréscimos interessantes por meio da planta de 1932. Para tal análise, buscaremos subdividir esta seção pelo próprio eixo estruturante do complexo, tratando primeiramente das áreas correspondentes à fachada da linha férrea e, após, dos ambientes da fachada voltada à colina histórica.

Embora Pinto (1903) tenha delimitado a seção administrativa enquanto uma área central em relação ao complexo (Fig. 5), esta configuração não se manteve tão restrita ao longo do funcionamento das Officinas. Observa-se, em planta, que funções administrativas ocuparam boa parte da seção norte, como é o caso dos Escritórios de Estatística e Holerites (nº 2 na Fig. 41) e do Almoxarifado (nº 7 na Fig. 41), originalmente áreas de Carretão (nº 1 na Fig. 30) e Carpintaria (nº 2 na Fig. 30). O desenho técnico também diferencia por meio de espessura de penas e coloração de linhas as paredes de alvenaria das divisórias simples, comumente realizadas em madeira na época (SEGURADO, [1908a?], p. 34); enquanto que as primeiras foram empregadas para subdividir a Inspetoria (nº 13 na Fig. 41) – ambiente que, conforme Garcia (1992), adquiriu prestígio no novo modelo administrativo adotado pela Paulista –, as últimas foram amplamente adotadas na seção norte. É possível que a solidez destes materiais estivesse relacionada à própria solidez da intervenção: em oposição às novas salas da Inspetoria – que tinham caráter de maior permanência, indicando uma ampliação pensada nos moldes da importância daquelas funções –, as divisórias em madeira da seção norte denotam uma adaptação, uma ação temporária que tinha como fim abrigar usos considerados nobres o suficiente para se avizinharem à seção administrativa de Pinto (1903), mas não tão nobres a ponto de integrarem-na.

Para exemplificar as características arquitetônicas e espaciais de um escritório locado em estrutura temporária, nos utilizamos da iconografia da época, que registrou alguns destes exemplares entre as décadas de 1920 e 1930. Notam-se, pela análise da Figura 61, divisórias de madeira em tom claro, encimadas por folhas de vidro basculantes e que apresentam, dispostas em suas fachadas, mais aberturas. Os vidros permitem o vislumbre do entorno imediato: no canto superior esquerdo da imagem, veem-se as tesouras metálicas do galpão vizinho, enquanto que no canto superior direito da imagem é possível visualizar outra espécie de divisória – um modelo realizado em ripas de madeira que parece separar ambientes sem vedá-los completamente à iluminação e ventilação naturais (ver detalhe da Fig. 61). É possível vê-lo, também, na planta de 1932 em linhas mais claras e tracejadas. Esta divisão ripada, apresentada no detalhe da imagem abaixo, é visualmente permeável e se aproxima de Bricka (1894, p. 260), que recomendava estruturas leves e removíveis que permitissem a vigilância dos trabalhadores.

Figura 61: Escritório em estrutura de madeira na seção norte. À direita, detalhe de divisão ripada ao fundo.

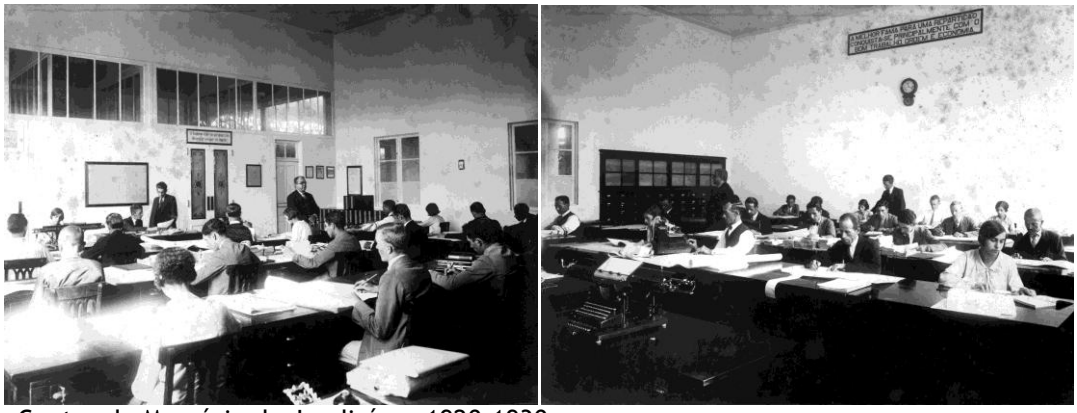


Fonte: Soukef Jr., 2012b.

A imagem, todavia, se refere ao ambiente somente como "escritórios da época", limitando nossa análise. Soukef Jr. (2012b) fornece um direcionamento mais assertivo no que tange à sua identificação, locando-o próximo ao Almoxarifado (nº 7 na Fig. 41) e confirmando nossas hipóteses de que tal conformação administrativa coincide com a registrada em planta na seção norte. Com base nestas informações e nos elementos presentes tanto na imagem quanto no desenho técnico de 1932, chegamos à conclusão de que se trata precisamente do Escritório de Estatística e Holerites (nº 2 na Fig. 41). O ângulo da fotografia mostra tanto as tesouras do Almoxarifado (nº 7 na Fig. 41) – perpendiculares à sua divisória lateral – quanto a divisória ripada do mesmo local, que, de acordo com a planta consultada, foi praticada ao longo da seção norte para separar do eixo central os ambientes de cada lado do trilho.

Configuração similar aparece em outro escritório (Fig. 62), igualmente registrado em iconografia e com algumas paredes divisórias de madeira, nos mesmos moldes da sala anteriormente analisada – exceto pela parede dos fundos, que aparenta ser de alvenaria por não possuir em sua superfície as marcas das tábuas. Neste exemplar é possível discernir um forro de madeira, informação que não consta na imagem anterior, mas que é de grande valia para a análise arquitetônica.

Figura 62: Um dos escritórios das Officinas da Companhia Paulista. Importante detalhar os escritos das placas dispostas na frente e nos fundos da sala: “O homem vale na proporção do esfôrço que se impõe” (frase encontrada como de possível autoria de Benjamin Franklin ou de Charles Wagner) e “A melhor fama para uma repartição conquista-se, principalmente, com o bom trabalho, ordem e economia”.



Fonte: Centro de Memória de Jundiaí, c. 1920-1930.

Embora não se tenha precisado a localização exata desta sala, mantemos o argumento de que se situava na seção norte devido às diversas divisórias de madeira que se podem entrever pelos vidros superiores. A intensa iluminação natural que adentra por uma parede à esquerda do fotógrafo indica que o ambiente estava próximo de ou na fachada voltada à linha férrea, hipótese reforçada pela presença de suntuosa porta de entrada com vidros decorados; exemplares semelhantes foram encontrados apenas na seção administrativa, especificamente no pavimento superior, que sofreu menores alterações pela contemporaneidade (Fig. 63). Desta forma, é possível que o ambiente estivesse próximo à seção central. Esta, denominada somente como Inspetoria (nº 13 na Fig. 41) em planta, apresentava passagem direta à área de Reparo de Locomotivas a Vapor (nº 14 na Fig. 41) que será vedada até 1936; o arco, contudo, ainda é visível na parede (Fig. 64).

Figura 63: Porta com vidro decorado encontrada no pavimento superior.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Figura 64: Ao centro da imagem vê-se o antigo arco de passagem. Fotografia tirada a partir da área de Reparos de Locomotivas a Vapor.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Passando à análise da fachada voltada à colina histórica, notam-se mudanças de cunho mais incisivo; algumas, como a construção de pequeno anexo em galpão localizado abaixo da Tipografia (nº 9 na Fig. 41) e à direita da Carpintaria e Modeladores (nº 6 na Fig. 41), não sobreviveram até a próxima planta, restando apenas cicatrizes na matéria que indicam a presença prévia de aberturas em arco para acesso e respiração do ambiente.

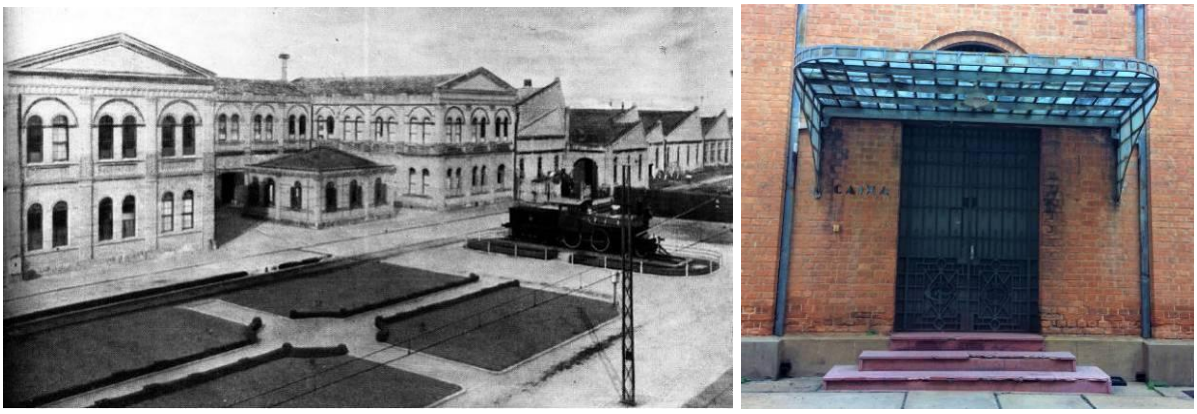
Figura 65: Evidências de antigas aberturas correspondentes ao anexo de 1932, vistas a partir da antiga Carpintaria e Modeladores.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Outras, a serem tratadas a partir da agora, não apenas perduraram até a contemporaneidade, como também influenciaram futuras ampliações do conjunto. Dentre elas, está a construção de um edifício térreo, quadrado e centralizado no vão da fachada voltada à colina histórica: conforme Soukef Jr. (2012b, p. 15), tratava-se da Caixa de Aposentadoria e Pensões (nº 12 na Fig. 41),[129] construída por volta de 1924 e cuja linguagem arquitetônica refletia a do complexo – apresentando, por sua vez, cobertura originalmente projetada em quatro águas. Tanto a planta quanto as imagens da época mostram que a entrada do edifício se dava pela porta à direita da Figura 66, entrada marcada por elementos metálicos e marquise com vidro ricamente trabalhados.

Figura 66: À esquerda, registro iconográfico mais antigo encontrado da Caixa. À direita, entrada original do edifício; notar a marquise em ferro e vidro, o trabalho metálico das folhas da porta (incluindo o emblema da companhia na parte inferior) e tipografia metálica na parede indicando: "Caixa".



Fonte: Centro de Memória de Jundiaí, final da década de 1950; acervo da autora, jun. 2021.

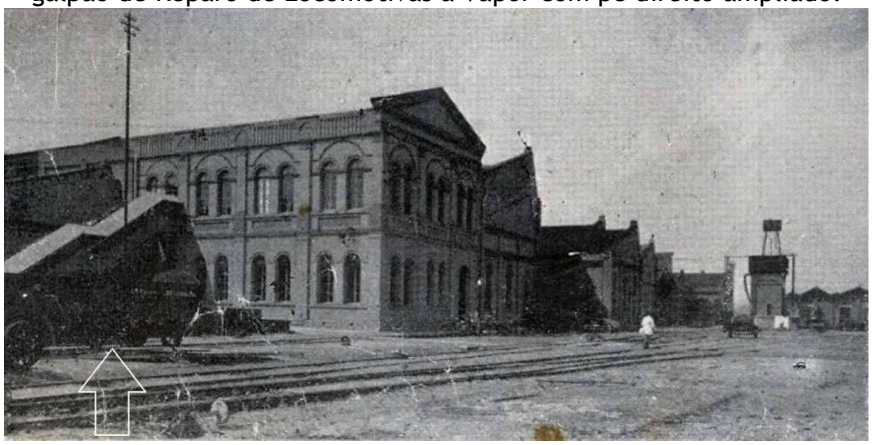
Há, em planta, uma ligação térrea direta entre a Caixa (nº 6 na Fig. 41) e a Contadoria (nº 11 na Fig. 41), volume que surge na fachada voltada à colina histórica para ocupar o mesmo vão, mas que é construído em continuidade ao corpo original do conjunto, como mostra a Figura 67. A obra ocorreu em algum momento entre 1895 e 1918 para atender à necessária ampliação dos espaços de escritórios; é possível inferir pela planta que a Contadoria (nº 11 na Fig. 41) foi originalmente dotada de dois andares devido à presença de uma escada no desenho, externa ao complexo e presente em fotografia de 1918 (Fig. 67). Compreendemos que se tratou de uma solução temporária para adentrar o segundo

[129] Criada em uma reunião entre funcionários e diretores da companhia, a Caixa estabelecia vantagens e direitos trabalhistas que só seriam vistos novamente dali a 15 anos, com a criação da Previdência Social (SOUKEF Jr., 2012b, p. 15).

pavimento do volume, uma vez que não há registros de escadas internas no desenho técnico da época e que não era usual realizar acessos a céu aberto – ainda que cobertos, como este – para áreas consideradas nobres.[130] Entendemos, também, que o acesso surgiu após a construção do volume, posto que a entrada no edifício se dava por janelas que acabaram sendo adaptadas para atuarem como portas. Devido às suas dimensões (1,20 x 3,00 metros) e ao seu modelo de guilhotina, tal adaptação não denota grande complexidade, visto que bastava a retirada das folhas e de sua estrutura em madeira para permitir a passagem dos funcionários.

A mesma figura evidencia um significativo aumento de pé direito de um dos galpões de Reparo de Locomotivas a Vapor (nº 14 na Fig. 41), vizinho à Contadoria (nº 11 na Fig. 41). Segundo Cano Sanchiz (2014-2015, p. 293), o galpão foi ampliado em 1913 para abrigar maquinário mais pesado, como as pontes rolantes, estruturas de ferro e madeira equipadas com motor elétrico cuja função era permitir o tráfego das locomotivas entre as vias de transporte e inspeção. Esta medida, originalmente projetada com 6,5 metros de altura, foi alterada para dez metros (SILVA; SILVA; OLIVEIRA, 2017, p. 42), mudança visível em esquema produzido por Cano Sanchiz (2014-2015) (Fig. 68). Outro detalhe importante da Figura 67 está no galpão à esquerda da Contadoria (nº 11 na Fig. 41), com cobertura de *shed* e apenas um andar, denotando que somente o novo edifício ganhara dois pavimentos na fachada voltada à colina histórica.

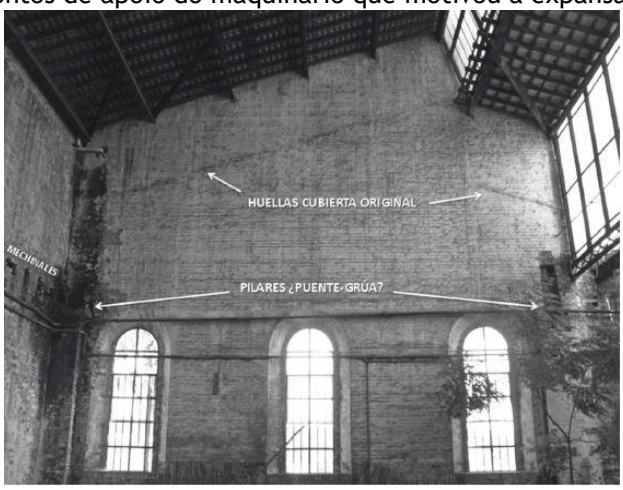
Figura 67: Da esquerda para a direita: galpão térreo com cobertura em *shed*, escada, Contadoria e galpão de Reparo de Locomotivas a Vapor com pé direito ampliado.



Fonte: Álbum Illustrado da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, 1918. Coleção de Antonio Soukef Jr..

[130] Para Segurado ([1908a?], p. 214), tal conformação era empregada, até o momento, apenas em casas de campo.

Figura 68: Linha do antigo *shed*, mapeada por Cano Sanchiz (2014-2015). Observam-se, igualmente, os antigos pontos de apoio do maquinário que motivou a expansão do galpão.



Fonte: Cano Sanchiz, 2014-2015.

Enquanto que as cicatrizes deixadas por essa ampliação de pé direito no galpão de Reparo de Locomotivas a Vapor (nº 14 na Fig. 41) se fazem bastante visíveis, conforme fotografia acima, o mesmo não ocorre com a implantação da escada temporária na Contadoria (nº 11 na Fig. 41). Apesar de todo o trabalho estético das fachadas resultar bastante primoroso, após algumas observações atentas foi possível localizar marcas na estrutura que não foram completamente apagadas pelos profissionais responsáveis e que podem indicar fixação, remoção ou mesmo acidente na implantação da escada externa: os vestígios apontados à esquerda da Figura 69 demonstram uma série de sinais ritmados e alinhados verticalmente, podendo fazer referência à própria fixação da escada ou a uma estrutura prévia para a montagem das peças; da mesma forma, o vestígio à direita indica uma marca horizontal, não retilínea, aparentemente sem padrão e que não se repete em nenhum outro ponto da fachada, podendo representar um acidente na remoção do patamar da escada ou mesmo um erro na sua fixação.

Figura 69: Análise das marcas deixadas pela escada na fachada do novo volume.



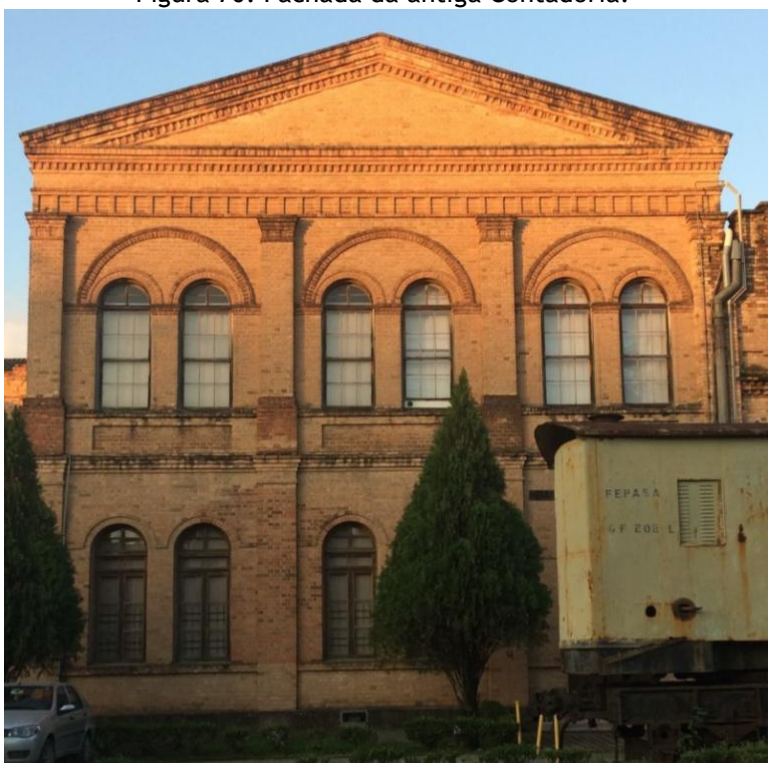
Fonte: Acervo da autora, jul. 2020.

Quanto à conformação arquitetônica deste volume, seguia-se a ornamentação característica das oficinas de grande porte, retomando motivos clássicos anteriormente empregados no volume de dois pavimentos da fachada voltada à linha férrea. A Contadoria (nº 11 na Fig. 41) pode ser descrita como um corpo de dois pavimentos, com fachada encimada por frontão triangular e cobertura de duas águas. Seu ritmo vertical é marcado por quatro pilastras que delimitam três panos de igual largura, sendo uma delas uma pilastra de quina que marca o ângulo desse corpo. As pilastras estão sobre um embasamento externamente cimentado e emulam ordens superpostas em que as pilastras inferiores têm um capitel simplificado que dá continuidade à marcação horizontal do friso e, no pavimento superior, cada pilastra tem seu próprio embasamento e capitel, encimado por um entablamento simplificado de tijolos. Este, se assemelha a uma arquitrave em que os tijolos salientes fazem as vezes de tríglifos, emoldurando retângulos possivelmente inspirados em métopas; essa espécie de arquitrave é encimada por um friso liso que, por sua vez, é encimado por uma cornija composta por tijolos assentados na diagonal que deixam uma aresta visível e conformam uma ponta triangular que se projeta em relação ao pano da fachada. Por fim, a cornija é encimada por três fiadas de tijolos que se projetam em relação às camadas anteriores.

Os panos da fachada voltada à colina histórica têm, cada um, um par de janelas, com exceção do pano inferior, que tem uma porta principal de acesso com vão coroado por arco pleno – visível no canto inferior direito do volume, na Figura 67. No pavimento superior, os pares de janelas de arco pleno são ladeados em sua face externa por pilastras de ordem menor e separados por uma pilastra central, conjunto que remete à composição das aximez bíforas. No caso deste pano, os arcos das bíforas são inscritos em um arco pleno maior, que nasce das pilastras de ordem menor, feito por marcação de tijolos salientes em duas fiadas, sendo a inferior assentada a cutelo e a superior como perpianho. Nos panos inferiores, os pares de janela têm seu arco pleno inscrito numa marcação de tijolos salientes que os coroa com um raio maior do que aquele próprio das janelas e que se une com o raio de marcação da janela ao lado por um balizamento horizontal de tijolos salientes.

Mais uma vez é possível diferenciar as Officinas de Jundiaí daquelas classificadas como “oficinas-depósito”, desprovidas de ornatos, mais simples e com trabalhos que normalmente se limitavam a formas geométricas em alto relevo (SILVA, 2019, p. 52). Considerando que a nova construção abrigaria funções de maior hierarquia, exigia-se um cuidado compositivo maior e impunha-se um novo padrão para futuras expansões da seção administrativa. Para Segurado ([1908b?], p. 46), o ideal, à época, era tomar a harmonia clássica por inspiração e ambientá-la, devendo evitar a cópia que não levasse em conta “as ideias modernas e as actuais necessidades” (SEGURADO, [1908b?], p. 46), o que explicaria as adaptações em elementos provenientes de tal linguagem, como a arquitrave, os tríglifos e as métopas.

Figura 70: Fachada da antiga Contadoria.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Na fachada lateral, a ornamentação se repete em todos os pontos anteriormente mencionados; será apenas a platibanda, que se estende até alcançar a base do frontão, que apresentará outras adaptações da linguagem clássica. A partir do capitel se estende uma marcação horizontal de tijolos composto por duas fiadas de tijolos assentados na diagonal – mais salientes quanto mais próximos da platibanda. Acima de cada capitel há acabamentos em tijolos salientes

emoldurando uma forma triangular marcada por tijolos recuados em relação ao pano da fachada. Tal ornato projeta-se em altura em relação à platibanda, esta, assemelhada a uma arquitrave que, assim como na fachada voltada à colina histórica, apresenta uma espécie de reinterpretação dos tríglifos clássicos; aqui, contudo, não há métopas emolduradas.

Figura 71: Fachada lateral da antiga Contadoria.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Comparando este novo padrão construtivo aqui exposto com o padrão anteriormente adotado para a seção administrativa e visível na fachada voltada para a linha férrea (Fig. 26), é possível observar as diferentes tendências decorativas vividas pelas Officinas ao longo de tão pouco tempo e o quanto a Paulista buscava acompanhá-las ao atualizar os detalhes do conjunto em cada nova construção/ampliação. Embora o arco de volta inteira seja mantido em todas as modificações da época, a ornamentação das aberturas da Caixa de Aposentadoria e Pensões (nº 6 na Fig. 41), por exemplo, também consistiu em coroar o arco pleno com tijolos salientes com um raio maior do que o das janelas, seguindo as bíforas inferiores da Contadoria (nº 11 na Fig. 41). Embora haja divergências entre os arcos presentes na Figura 66 – visivelmente mais altos e estreitos em relação aos atuais – e os que aparecem na Figura 72, evidências na parte superior do pano de fachada

que indicam quebra de padrão apontam que apenas a dimensão da abertura foi modificada; a ornamentação, por sua vez, se manteve, buscando somente se adaptar ao novo raio.[131]

Da mesma forma, as pilastras estão sobre o mesmo tipo de embasamento e emulam, igualmente, ordens superpostas com capitel simplificado cuja continuidade se dará na própria platibanda de forma ainda mais simplificada, contando somente com uma fiada de tijolos salientes encimando-as. A platibanda se inicia a partir de marcação horizontal que parte dos capitéis e é marcada por acabamentos em tijolos salientes emoldurando uma forma retangular marcada por tijolos recuados em relação ao pano da fachada.

Figura 72: Fachada da Caixa voltada à colina histórica.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Conforme anteriormente explicitado, o embasamento destas e das novas construções a elas posteriores não utilizou o aparelho de pedras irregularmente desbastadas, apresentando superfície externa regular e cimentada. Em uma análise mais aprofundada de sua estrutura interna, foi possível identificar o uso de tijolos

[131] Tal alteração se insere no contexto da planta de 1953, a ser analisada mais à frente. Para fins de melhor compreensão, contudo, é importante adiantar que a troca de aberturas se deu pela ampliação do edifício e pela busca de manutenção do ritmo existente no volume original.

nessas bases, visíveis a partir de fissuras e do que Segurado ([1908a?], p. 209) caracteriza como “ventiladores”, pequenas aberturas para ventilação do piso de madeira interno guarnecidas por grade de ferro. Considerando que não foram encontradas na bibliografia da época instruções que desaconselhassem o tijolo enquanto embasamento,[132] acreditamos que o acesso a pedras similares às utilizadas entre 1890 e 1895 tenha sido dificultado ou mesmo que a decisão pelo uso deste material em detrimento de outros se tenha devido à sua profusão no local.

Figura 73: Vistas dos embasamentos. Observar, à esquerda, através do ventilador, gradil de ferro ao fundo e, à direita, detalhe do tijolo na Caixa de Aposentadoria e Pensões.

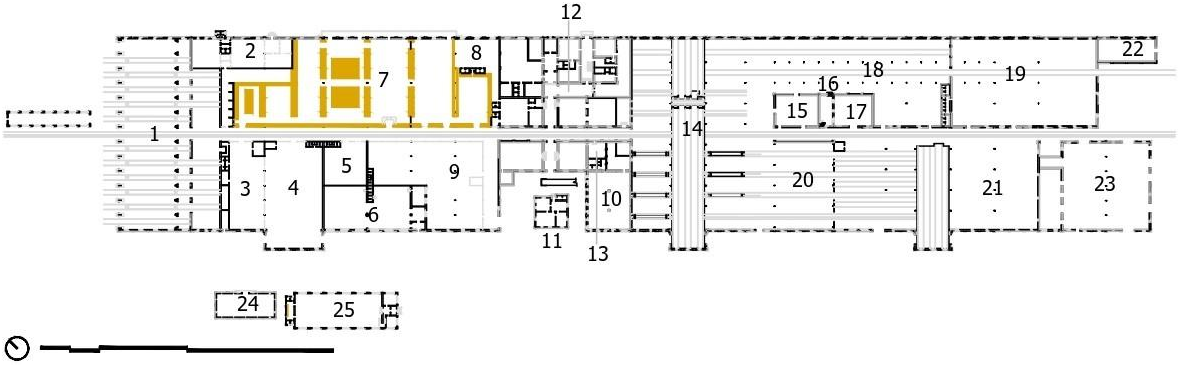


Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

O próximo desenho da mesma fase, datado de 1936 (Fig. 74), é ainda mais rico em detalhes por ser a primeira e única planta encontrada que registra os pavimentos superiores. A seção sul atingirá sua extensão final após a demolição dos anexos da Fundição (nº 23 na Fig. 74), apresentando em suas paredes externas mãos francesas metálicas de modelo similar aos encontrados no interior da Máquina a Vapor (nº 16 na Fig. 74) e no Reparo de Locomotivas a Vapor (nº 14 na Fig. 74). Pelo caráter estrutural destes elementos, é possível que a área entre a Fundição (nº 23 na Fig. 74), a Ferraria (nº 19 na Fig. 74) e as Caldeiras e Compressores (nº 22 na Fig. 74) tenha recebido uma cobertura não registrada ou mesmo tubulação externa pesada.

[132] Segurado ([1908a?], p. 73) ressalta apenas os riscos de se assentar tijolos de adobe e taipa diretamente no solo.

Figura 74: Planta de 1936 – pavimento térreo.



LEGENDA

1	Reparo de Carros Elétricos	**7**	Almoxarifado	**13**	Quarto de Cópias	**19**	Ferraria
2	Estatística e Holerites	**8**	Escritório do Almoxarifado	**14**	Reparo de Locomotivas a Vapor	**20**	Torneiros de Roda
3	Ajustadores de Freios, Injetores e Velocímetros	**9**	Carpintaria	**15**	Ferramentas	**21**	Caldeiraria
4	Funilaria e Encanadores	**10**	Contadoria	**16**	Máquina a Vapor e acesso à Subestação	**22**	Caldeiras e Compressores
5	Pintura	**11**	Caixa de Aposentadoria e Pensões	**17**	Solda Elétrica	**23**	Fundição
6	Tipografia	**12**	Inspetoria	**18**	Torneiros	**24**	Depósito de Inflamáveis
						25	Escola Ferroviária

Fonte: Elaboração da autora a partir de base em *.dwg* fornecida por Sousa (2003), jul. 2021.

Figura 75: Presença de mãos francesas metálicas na seção sul. À esquerda, exemplar no Reparo de Locomotivas a Vapor e, à direita, na fachada da Ferraria.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

A dinâmica interna começa a se modificar, uma vez que um dos acessos diretos de locomotivas entre os Torneiros (nº 18 na Fig. 74) e a Ferraria (nº 19 na Fig. 74) é fechado entre 1932 e 1936, levando seus trilhos a perderem continuidade. A Figura 76 evidencia como se apresenta esta intervenção, dotada, inclusive, de uma porta de abrir de dimensão padrão que ali existe desde, no máximo, 2001 (SOUSA, 2003).

Figura 76: Arco de passagem ferroviária fechado entre 1932 e 1936. Notar a porta à esquerda do arco.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Na seção norte constrói-se um volume externo ao Reparo de Carros Elétricos (nº 1 na Fig. 74) – área que será posteriormente ocupada por este uso – e algumas das divisórias de madeira anteriormente descritas são substituídas por paredes de alvenaria. Há alterações significativas na disposição dos Escritórios de Estatística e Holerites (nº 2 na Fig. 74), bem como a construção de sanitários no Escritório do Almoxarifado (nº 8 na Fig. 74) e a realocação da Tipografia (nº 6 na Fig. 74). Da mesma forma, veem-se os mobiliários de arquivo dispostos por todo o Almoxarifado Geral (nº 7 na Fig. 74), registrados em fotografia de 1918 ainda em sua fase inicial de organização, fato que possivelmente os excluiu da planta de 1932.

Figura 77: Almoxarifado Geral.



Fonte: Álbum Illustrado da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, 1918. Coleção de Antonio Soukef Jr..

Externamente à seção norte erguem-se os edifícios do Depósito de Inflamáveis (nº 24 na Fig. 74) e da Escola Ferroviária (nº 25 na Fig. 74), voltada ao ensino, aperfeiçoamento e formação de jovens ferroviários iniciantes na profissão. A Figura 78 mostra tanto a fachada original da construção – cuja marquise em ferro e vidro que protege a entrada merece destaque (Fig. 79) – quanto a planta livre do pavimento térreo, que dispunha de exemplares de maquinário idênticos aos existentes no interior das Officinas, proporcionando aos estudantes uma prática aprofundada. Conforme Saes (1981), pode-se estabelecer um paralelo entre a construção da escola e os sentimentos que construíram a ideologia de "família ferroviária", reforçando os interesses da Paulista em envolver em seu mundo todos os aspectos da vida de seu operário:

> [...] como seus alunos eram filhos de ferroviários que nela começavam a estudar desde a tenra idade, a Escola de Aprendizes foi um dos recursos empregados para a constituição da chamada 'família ferroviária', fiel e identificada com a ferrovia, seus objetivos e métodos. (SAES, 1981, p. 93 *apud* FERREIRA, 2004, p. 42)

Figura 78: Escola Ferroviária.



Fonte: Museu da Companhia Paulista, 1940-1950.

Figura 79: Marquise trabalhada em ferro e vidro com o logo da companhia.



Fonte: Acervo da autora, jan. 2018.

Além de contribuir na análise das relações sociais estabelecidas na Companhia, a Escola Ferroviária (nº 25 na Fig. 74) nos auxilia a compreender como a linguagem clássica vinha sendo constantemente reinterpretada e, por vezes, simplificada, em cada novo padrão construtivo da Paulista. Arquitetonicamente, o edifício apresenta grandes panos envidraçados que diferem em demasia das aberturas vistas até o momento; considerando que a planta livre deveria possuir ampla iluminação natural e simular o ambiente das oficinas ferroviárias, entende-se que tal opção se deu por este motivo. É necessário considerar, também, questões estruturais, uma vez que a Escola Ferroviária foi edificada com pano de tijolo de uma vez (0,26 metros) e que não foi projetada para suportar grandes cargas – mesmo havendo um pavimento superior, o mesmo é diminuto em relação ao tamanho da Escola. Desta forma, foi possível executar caixilharias mais largas em comparação àquelas existentes nos arcos plenos do restante do conjunto, encimadas por vergas argamassadas que apresentam um suave prolongamento em direção à base.

Figura 80: Fachada da Escola Ferroviária voltada à colina histórica.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

O edifício conta com dois volumes: um de dois pavimentos, pelo qual se dá a entrada, visto à esquerda da Figura 78, e um térreo, que se estende pela fachada voltada à linha férrea e pode ser visto à direita da Figura 80. O primeiro possui, assim como a seção administrativa do conjunto, ritmo vertical marcado por quatro pilastras embasadas em tijolo externamente cimentado e que delimitam três panos: dois que ladeiam a entrada e possuem igual largura, condicionada também pela dimensão da caixilharia, e um central de largura menor, condicionada

igualmente pela marquise. Duas destas pilastras são de quina e marcam o ângulo do volume, não tendo sido executado capitel. Cada pano possui sua própria marcação horizontal na transição entre o pavimento térreo e o superior e entre este e a platibanda: no caso do pano inferior, é feita com uma fiada saliente de tijolos assentados perpendicularmente em relação à fachada, encimada por duas fiadas também salientes, sendo a inferior assentada paralelamente e, a superior, perpendicularmente ao pano; já o pano superior é marcado por uma fiada saliente sobre a verga argamassada, elemento que faz a transição do pano para a platibanda, volume íntegro e saliente em relação aos panos recuados.

À esquerda da Figura 80, é possível analisar uma das fachadas laterais do mesmo volume – mais precisamente, aquela voltada à colina histórica. A ornamentação segue o descrito no parágrafo anterior, com exceção da transição do pano superior; neste caso, vemos quatro fiadas salientes, seguindo a mesma ordem de assentamento e as mesmas saliências da fachada anterior, mas sendo encimada por uma fiada extra com tijolos paralelos em relação ao pano. Acima, há um frontão triangular desprovido de arquitrave e friso que evidencia a cobertura de duas águas; igualmente desprovido de geison, o frontão tem as fiadas superiores da cornija (sima) apoiadas diretamente nas pilastras e seu acabamento conforma uma ponta triangular projetada lateralmente em relação à fachada.

Quanto ao volume térreo, observa-se que segue a mesma linguagem da fachada da Figura 78, apresentando panos recuados de igual dimensão, encimados por uma fiada de tijolos salientes assentados perpendicularmente em relação ao pano e emoldurados por pilastras ritmadas que se unem a uma faixa superior de tijolos salientes. A Figura 80 mostra, também, uma cobertura em lanternim cuja vedação ripada em madeira indica mais uma necessidade de respiro do que propriamente de iluminação natural.

As características arquitetônicas aqui descritas também nos ajudam a investigar algumas modificações realizadas no conjunto oficinal. Considerando as conjecturas de Silva (2019) sobre as aberturas do complexo e a análise das fontes iconográficas e documentais consultadas pela presente pesquisa, infere-se que a substituição de janelas em arco pleno pelas atuais janelas retangulares se deu a partir da edificação da Escola Ferroviária (nº 25 na Fig. 74). Tal hipótese se baseia na leitura desses novos panos envidraçados – compostos por aberturas de caixilharia

metálica de grande dimensão, retangulares e ornamentados com uma verga argamassada na parte superior –, apontadas por Silva (2019, p. 154) como anteriores a 1954. Quando comparadas ao modelo de abertura adotado para a construção da Escola Ferroviária (nº 25 na Fig. 74), nota-se que as referidas janelas seguiram o que parecia ser um novo padrão imposto pela companhia para eventuais alterações em aberturas. Para Silva (2019, p. 112), este padrão estava muito pautado em economia, funcionalidade e tendências estéticas do próprio mundo fabril. A partir daí, boa parte das janelas originais foi sendo gradativamente substituída pelos exemplares atuais.

Figura 81: Comparação entre as aberturas originais, à esquerda, e as baseadas no modelo da Escola Ferroviária, à direita, que acabaram sendo adotadas em boa parte do conjunto a partir deste momento – especialmente na seção norte. Notar, na segunda imagem, a marca do antigo arco existente preenchido com tijolos.



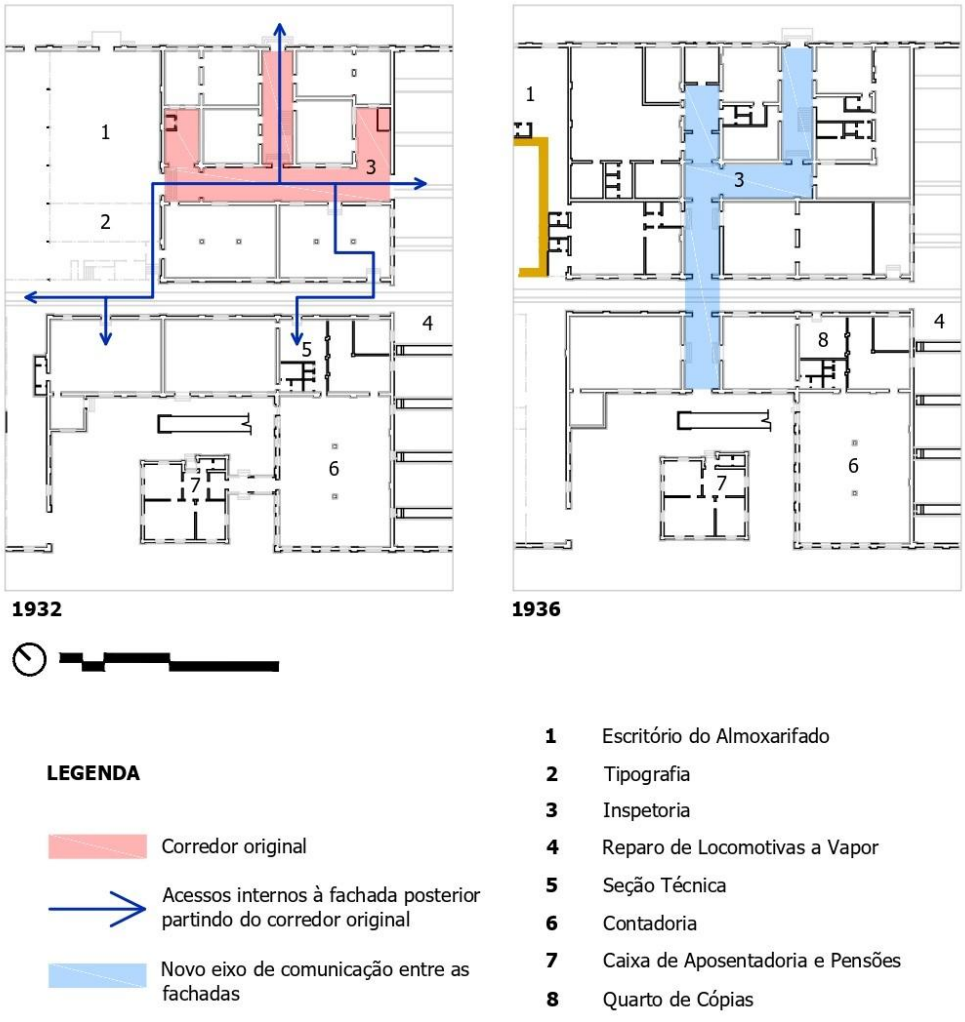
Fonte: Acervo de Sousa (2003); acervo da autora, jun. 2021.

A análise da seção administrativa se dividirá de acordo com os pavimentos, se iniciando pelo térreo. Fora do volume principal, a Caixa de Aposentadoria e Pensões (nº 11 na Fig. 74) deixa de possuir ligação direta com o térreo da Contadoria (nº 10 na Fig. 74), mas o acesso ao pavimento superior desta permanece ocorrendo pela escada externa. Internamente, por sua vez, observa-se uma significativa mudança nos eixos de comunicação e deslocamento: originalmente criado somente na entrada principal da fachada voltada à linha férrea, o corredor central que dava acesso à Inspetoria (nº 12 na Fig. 74) e organizava o fluxo dos escritórios mais importantes se encerrava em poucos metros, oferecendo outros acessos apenas para ambientes que também se localizassem na mesma fachada –

como é o caso do Escritório do Almoxarifado (nº 8 na Fig. 74) e do Reparo de Locomotivas a Vapor (nº 14 na Fig. 74). Não havia, portanto, passagem direta desta área para a fachada voltada à colina histórica, indicando isolamento das funções e, novamente, diferentes hierarquias.

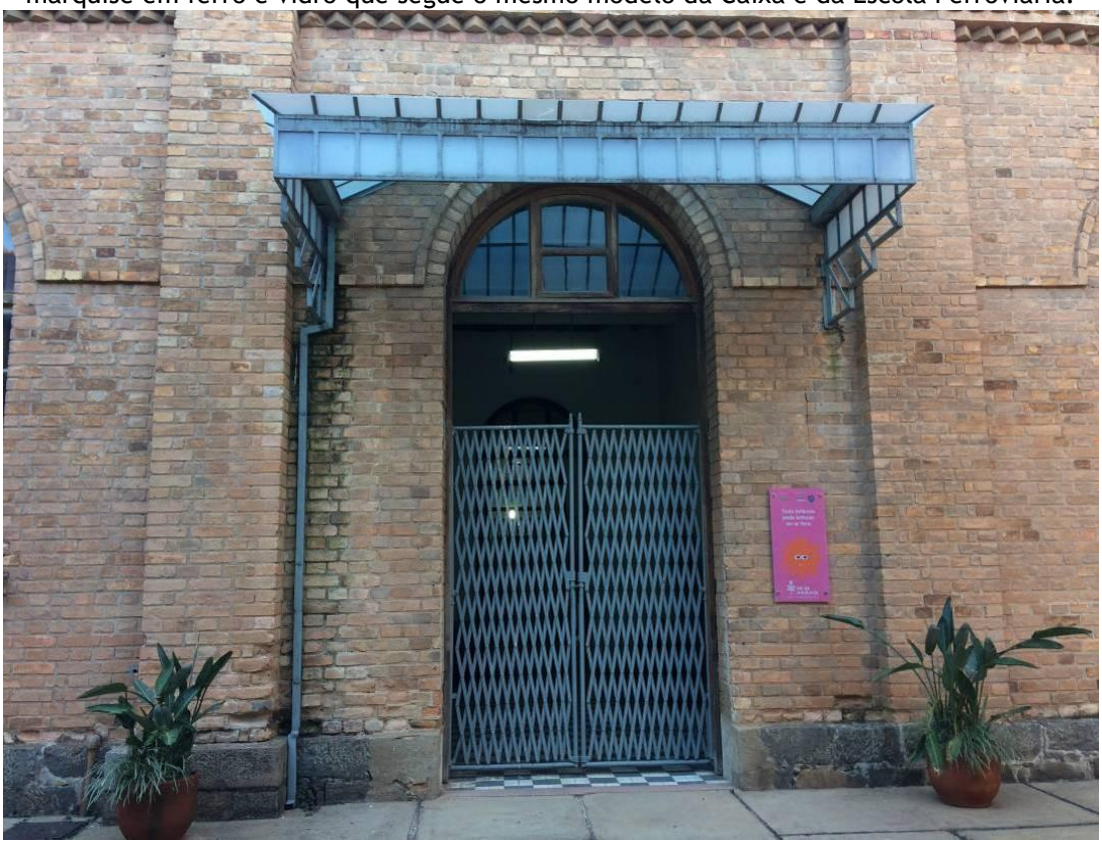
A situação se altera drasticamente entre 1932 e 1936, quando se abre um novo eixo estruturante que corta perpendicularmente a seção administrativa e conecta os usos da fachada voltada à linha férrea aos da fachada voltada à colina histórica. Este é um indício da importância que a parede voltada à cidade vinha conquistando ao longo dos anos, posto que a obra demandou intensa reorganização dos encargos ali dispostos e modificou permanentemente o corredor original, que teve algumas de suas extremidades transformadas em salas (Fig. 82). Nota-se, pela implantação de sanitários, lavatórios e antessalas, a maior complexidade desta planta em relação à sua precedente.

Figura 82: Esquema comparativo entre eixos e acessos de 1932 e de 1936.



Fonte: Elaboração da autora a partir de base CAD, sem escala, jul. 2021.

Figura 83: Entrada do novo eixo estruturante a partir da fachada voltada à colina histórica. Notar marquise em ferro e vidro que segue o mesmo modelo da Caixa e da Escola Ferroviária.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

O novo eixo seguiu a mesma cota de piso do corredor original, exigindo a criação de degraus de acesso aos ambientes por ele cortados, uma vez que tais salas apresentavam piso elevado. Esta intervenção levou a uma configuração recorrente na seção administrativa de escadas cujo número de degraus varia conforme o nível de cada sala, se assimilando à descrição da época para escadas exteriores, que "reduzem-se geralmente a um limitado número de degraus dando acesso ao rés-do-chão" (SEGURADO, [1908a?], p. 214). Verificou-se que as escadas de pequeno porte construídas até o momento receberam revestimento de granilite, de fácil manutenção e alta durabilidade; Segurado ([1908a?], p. 239) também aponta que o material possuía a vantagem de ser incombustível, embora seu custo fosse elevado em comparação com outros materiais. Enquanto que em acessos externos, como o da Caixa de Aposentadoria e Pensões (nº 7 na Fig. 77), não se encontraram indícios de polimento, exemplares internos apresentaram sobreposição de camadas deste acabamento. A Figura 84 evidencia esta situação, bem como, à direita da escada, é possível visualizar a linha original do piso que foi cortado pelo novo eixo.

Figura 84: Exemplar interno de uma das novas escadas de acesso.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Considerando que o novo eixo cortou a Inspetoria (nº 3 na Fig. 77), abrindo um corredor em antiga sala vizinha à Tipografia (nº 2 na Fig. 77), buscaram-se cicatrizes na intervenção de 1936 que documentassem a passagem entre estes ambientes até 1932, uma vez que a parede que dividia as duas salas se manteve. Embora a planta em questão registre apenas uma abertura ligando a Tipografia (nº 2 na Fig. 77) à sala à sua direita, a materialidade apresenta outras marcas de aberturas em arco que não integram o desenho técnico, apontando que a circulação por essas áreas se deu de formas diversas entre 1895 e 1932.

Figura 85: Marcas de arcos na antiga parede que dividia a sala da Inspetoria e a Tipografia, hoje parede limítrofe do novo corredor estruturante.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Seguindo para a análise do pavimento superior, este apresenta descrição pormenorizada de cada ambiente, facilitando a compreensão da dinâmica vigente. É importante ressaltar que, assim como o pavimento térreo, é natural que o andar acima tenha sofrido ampliações em relação ao projeto que condicionou o estrutural da Phoenix Bridge & Co.; algumas delas puderam ser verificadas por meio do campo metodológico da arqueologia industrial e serão investigadas a seguir.

Figura 86: Planta de 1936 - pavimento superior.

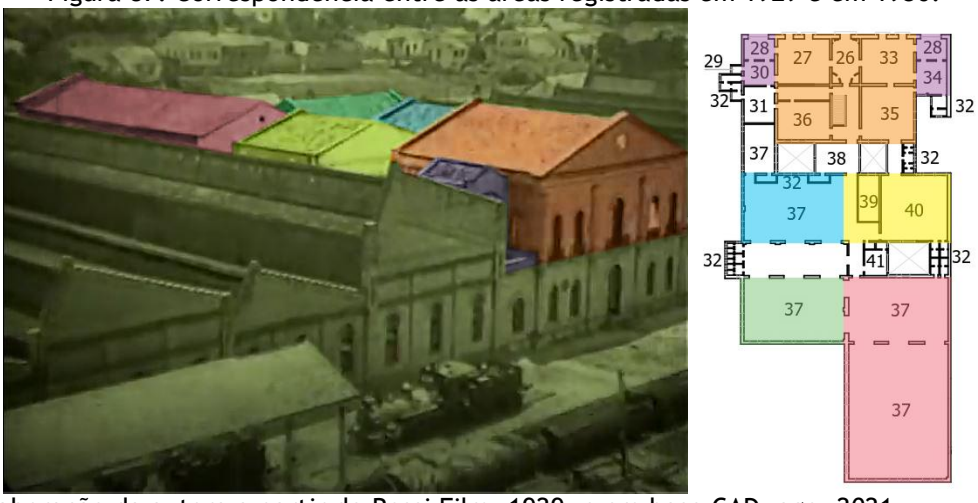


Fonte: Elaboração da autora a partir de base CAD, jul. 2021.

A primeira impressão que o desenho técnico nos deixa é a de que os Sanitários (nº 32 na Fig. 86) ocupam de maneira pouco ordenada áreas vazias, indicando uma adaptação tardia do projeto hidráulico original ou mesmo que não houve tal previsão no plano de ocupação. O mesmo se pode dizer a respeito de ambientes como as salas do Chefe (nº 38 na Fig. 86) e do Auxiliar da Contabilidade (nº 41 na Fig. 86), da divisão entre a Secretaria (nº 31 na Fig. 86) e a Contadoria (nº 37 na Fig. 86), do corredor dos Escrituários da Inspetoria (nº 36 na Fig. 86) e da adição dos Contínuos (nº 39 na Fig. 86), que parecem ter igualmente surgido de adequações dos espaços construídos. Para confirmar nossas hipóteses, foi realizado

o esquema abaixo com base na comparação entre a planta de 1936 e o registro da Rossi Film (1929):

Figura 87: Correspondência entre as áreas registradas em 1929 e em 1936.



Fonte: Elaboração da autora a partir de Rossi Film, 1929, e em base CAD, ago. 2021.

Aqui fica evidente que os ambientes anteriormente mencionados – com exceção dos Escrituários da Inspetoria (nº 36 na Fig. 86) e dos Contínuos (nº 39 na Fig. 86), que consistem em alterações internas e que, portanto, não puderam ser mapeadas neste contexto – foram construídos entre 1929 e 1936, aproveitando-se de vazios existentes entre os volumes. Estas expansões puderam ser confirmadas diretamente na análise da materialidade, uma vez que as paredes da Contadoria (nº 37 na Fig. 86) e do Escritório da Linha (nº 40 na Fig. 86) que se voltam ao vão que as separa apresentam antigas aberturas em arco vedadas devido à edificação dos Sanitários (nº 32 na Fig. 86) e da sala do Auxiliar da Contabilidade (nº 41 na Fig. 86).

Figura 88: À esquerda, marca da antiga abertura em arco que foi vedada para a implantação dos Sanitários; à direita, aberturas do mesmo modelo igualmente fechadas para a construção de corredor vizinho ao Auxiliar da Contabilidade.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Figura 89: Antigos arcos de janelas suprimidos para a construção da sala do Auxiliar da Contabilidade.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Por terem sido realizadas em volta de ou entre os volumes preexistentes, a maioria das ampliações obteve iluminação e ventilação naturais; no entanto, a Contadoria (nº 37 na Fig. 86) e a sala do Chefe da Contabilidade (nº 38 na Fig. 86) acabaram sendo dotadas de Sanitários (nº 32 na Fig. 86) internos diminutos cujo contato com a área externa ficou prejudicado. Arquitetonicamente, é interessante notar que foram executados com paredes de cantos arredondados que não coincidem com o padrão construtivo da companhia executado até então:

Figura 90: Antigo Sanitário visto a partir da Contadoria.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

A figura acima também permite a verificação do forro, realizado em madeira e nesta mesma conformação na maior parte do pavimento superior, variando entre uma média de 5,80 metros de pé direito no volume voltado à linha férrea e uma média de 5,50 metros nas ampliações posteriores. Os exemplares mais suntuosos se encontram, precisamente, no corpo original da Phoenix Bridge & Co., como no caso do Salão de Conferências (nº 27 na Fig. 86), cujo revestimento em madeira trabalhada com alta qualidade denota a relevância deste espaço para a companhia: aliado à Sala de Espera e Hall (nº 26 na Fig. 86), cuja laje é igualmente trabalhada (Fig. 92), o Salão de Conferências (nº 27 na Fig. 86) era responsável por promover reuniões, confraternizações e recepções nas antigas Officinas. Encontros entre representantes da alta hierarquia da Paulista, visitantes ilustres e detentores de cargos distintos tomavam lugar no espaço, tendo previamente aguardado na Sala de Espera (nº 26 na Fig. 86) com uma vista privilegiada da linha férrea.

Figura 91: Salão de Conferências.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Figura 92: Sala de Espera e Hall.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Além de fornecer informações valiosas a respeito da dinâmica da seção administrativa, o Salão de Conferências (nº 27 na Fig. 86) apresenta marcas de antigas janelas em arco na parede que o separa do Terraço (nº 28 na Fig. 86) e da sala do Inspetor Geral (nº 30 na Fig. 86). Novamente fazendo alusão à Figura 87 e ao volume em laranja, esses indícios revelam que a construção original do segundo pavimento contava também com aberturas laterais, dado até então desconhecido pelo fato de, até o momento, não se ter encontrado o projeto arquitetônico.

Figura 93: Antiga janela em arco na lateral do Salão de Conferências.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Era pela Sala de Espera (nº 26 na Fig. 86) que também se ajustava o relógio do frontão e se tinha acesso ao sótão do pavimento superior. As paredes curvas dispostas em planta abrigam escadas metálicas que permitiam reparos diretamente no mecanismo do relógio; acredita-se que a atmosfera receptiva da sala não era prejudicada por estes acessos, uma vez que portas de madeira escondiam-no.

Figura 94: Escadas de manutenção do relógio; à direita, antigo mecanismo de fácil acesso.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021; acervo de Sousa (2003).

Figura 95: Vista do sótão.



Fonte: Acervo de Sousa (2003).

Todavia, inseridos no contexto das expansões, encontram-se forros de estuque que diferem do modelo em madeira e que correspondem precisamente a alguns dos ambientes construídos entre 1929 e 1936 – dentre eles, a sala do Chefe da Contabilidade (nº 38 na Fig. 86), os Sanitários da Contadoria (nº 32 na Fig. 86), a sala (nº 41 na Fig. 86) e os Sanitários (nº 32 na Fig. 86) do Auxiliar da Contabilidade e os Sanitários do Escritório da Linha (nº 32 na Fig. 86). No pavimento térreo, tal forro é encontrado em apenas uma sala, construída entre 1932 e 1936.[133] Além do forro, estes ambientes contam também com revestimento parietal em estuque,

[133] Não há denominação para esta sala nas plantas consultadas; para fins de identificação, todavia, trata-se do ambiente nomeado na planta de 1964 como "Escritório do Assessor da Diretoria da Companhia", com cujo desenho técnico teremos contato mais à frente.

denotando maior cuidado estético nas salas concretizadas no período presentemente estudado.

Figura 96: Na coluna à esquerda, elementos em estuque na sala do Chefe da Contabilidade. À direita, mesmos elementos em sala do pavimento térreo.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Sabendo-se que o Salão de Conferências (nº 27 na Fig. 86) e a Sala de Espera e Hall (nº 26 na Fig. 86) correspondem ao volume de 1890, verifica-se que tais elementos decorativos não somente precederam os adornos em estuque como compunham o parâmetro estético da Paulista para áreas de visitação – ambientes que deveriam comunicar o prestígio do conjunto ferroviário. No caso específico das intervenções em estuque, obedecem a padrões decorativos próprios da década de 1930, não sendo reproduzidos em ampliações posteriores por este motivo. Alguns dos elementos foram legados a usos contábeis precisamente pela importância que a

função adquiriu dentro da companhia a partir da referida década; não obstante, ocupava cerca da metade do pavimento superior em 1936 e chegou a ser retratada em conjunto com a Inspetoria no Álbum Illustrado da Paulista em 1918:

Figura 97: Da esquerda para a direita, de cima para baixo: Contadoria, Inspetoria, Chefe da Contadoria e segunda imagem da Contadoria.



Fonte: Álbum Illustrado da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, 1918. Coleção de Antonio Soukef Jr..

A primeira fotografia à esquerda pode ter sido tirada tanto no volume marcado em verde na Figura 87 quanto no seu vizinho em azul, uma vez que, devido à presença de vazio entre os prédios, ambas as salas contavam com essa configuração de aberturas; considerando que a planta de 1936 também registra janelas em uma terceira parede e que há comprovações destas aberturas na própria materialidade (Fig. 98), entende-se que a estante da imagem estava presente em uma divisória interna. Acredita-se que a imagem correspondente à Inspetoria tenha sido registrada a partir da Secretaria (nº 31 na Fig. 86), devido à fenestração; o mesmo indício norteador foi utilizado para localizar a segunda imagem da Contadoria (nº 37 na Fig. 86), ambiente posicionado no pavimento superior do volume marcado em rosa na Figura 87.

Figura 98: Evidência de arco de janela na Contadoria.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Vale lembrar que este edifício em questão foi apresentado anteriormente na Figura 67, que também mostra o restante da fachada voltada à colina histórica como térrea em 1918. O galpão de cobertura em *shed* que se apresenta na imagem em questão foi convertido em um corpo maior entre este ano e 1929, quando é registrado no filme institucional da companhia com telhado de duas águas (ver volume em verde na Figura 87). Embora os registros fotográficos da sua fachada modificada datem somente da década de 1950, a dimensão da ampliação indica que se seguiu o modelo arquitetônico da antiga Contadoria (nº 10 na Fig. 74): corpo de dois pavimentos com fachada encimada por platibanda e cobertura de duas águas. Seu ritmo vertical é marcado por quatro pilastras que delimitam três panos de igual largura, mas que, desprovidas de capitel entre o pano inferior e o pano superior, não emulam ordens superpostas; a transição é feita, neste caso, por um

afilamento da espessura da pilastra. Assim como em outros volumes, denota-se a presença de marcação horizontal pelo friso e, no pavimento superior, cada pilastra tem seu próprio embasamento e capitel simplificado. Acima de cada capitel há acabamentos em tijolos salientes emoldurando uma forma triangular marcada por tijolos recuados em relação ao pano da fachada, ornato que se projeta em altura em relação à platibanda; esta apresenta uma espécie de reinterpretação dos tríglifos clássicos sem métopas emolduradas.

Os panos superiores da fachada seguem o existente na Contadoria (nº 10 na Fig. 74) e apresentam, cada um, um par de janelas de arco pleno que remete à composição das aximez bíforas. No caso dos panos inferiores, as aberturas em arco pleno de grandes proporções seguem um padrão adotado após a expansão da Caixa de Aposentadoria e Pensões (nº 11 na Fig. 74), tema a ser tratado mais à frente na pesquisa devido à sua periodicidade posterior em relação à planta aqui analisada; contudo, cicatrizes acima das atuais janelas apontam que os modelos originais eram mais altos e estreitos, correspondendo àqueles vistos em galpões oficinais, coroados por tijolos a cutelo contornados por tijolos assentados na diagonal e conformando uma ponta triangular projetada que, por sua vez, é contornada por uma fiada de perpianhos. (Fig. 99). Assim como ocorrido na Caixa (nº 11 na Fig. 74), a mudança na caixilharia exigiu adaptação no coroamento do arco, cuja marcação de tijolos salientes atende a um raio maior do que aquele próprio da janela e que se encerra em um balizamento horizontal de tijolos salientes.

Embora a conversão do volume tenha sido feita com suficiente esmero, a matéria atuará como relevante testemunha da sua condição térrea original, uma vez que ainda é possível observar a antiga linha da cobertura de dente de serra devido à coloração dos tijolos (Fig. 99); assim, não houve demolição de um estado prévio, mas sim seu aproveitamento, comprovado pela manutenção do aparelho de pedras irregularmente desbastadas sobre o qual se embasam as pilastras. Esta obra deixou mais um indicativo de adaptação que não é visível em nenhum outro ponto da seção administrativa: à direita da Figura 99, vê-se a quebra de padrão na ornamentação do pavimento superior devido à extensão da pilastra central de uma das bíforas. É possível que isto se deva a questões estruturais da transformação do *shed* em um novo pavimento, visto que se tratou da primeira iniciativa neste sentido em todo o complexo.

Figura 99: A linha tracejada acompanha a antiga cobertura em *shed*. A seta branca aponta o prolongamento da pilastra central e as setas vermelhas indicam as marcas dos antigos arcos originais.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Nesse mesmo contexto da década de 1930, da relevância das funções contábeis e do embelezamento de elementos com estuque, insere-se uma coluna de ordem dórica existente na antiga Contadoria (nº 37 na Fig. 86); por não constar na planta de 1936, acredita-se que tenha sido construída alguns anos depois por se encaixar no padrão visualizado na referida década. Considerando que seu objetivo era controlar o desabamento do forro – situação visível nos levantamentos de Sousa (2003) –, é provável que, caso se tratasse de uma intervenção mais recente, a coluna teria sido feita com formas mais simplificadas.

Figura 100: Coluna na antiga Contadoria. À direita, registro de Sousa (2003) que mostra a área do forro em processo de desmoronamento que estava sendo sustentada pela coluna.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021; acervo de Sousa (2003).

Trata-se de solução absolutamente única em toda a área das antigas Officinas, cuja compreensão ficou mais clara após visita *in loco*: a ausência atual de forro permitiu constatar que a coluna foi implantada no exato ponto de encontro entre o madeiramento do telhado, uma viga metálica de reforço e a estrutura de dois *sheds*, estando igualmente alinhada com pilar da fachada lateral – este, presente desde a planta de 1936. Em sobreposição de plantas, observou-se que a coluna se localiza imediatamente acima de parede de 0,43 metros de espessura que dividiria, em 1953, o Arquivo da Contadoria (nº 12 na Fig. 109)[134] – esta, igualmente reforçada por uma viga metálica.

Compreende-se que as vigas, que acompanham o sentido do madeiramento do forro, provavelmente se inserem no mesmo contexto estrutural – no Arquivo da Contadoria (nº 12 na Fig. 109), para conter o peso da coluna e, na Contadoria (nº 37 na Fig. 86), para conter a cobertura que estava cedendo. É possível que na época o pilar existente na Contadoria (nº 37 na Fig. 86) não estivesse mais apto a sustentar a carga sozinho e que houvesse, portanto, sério risco de desmoronamento de toda esta área, dano que poderia comprometer grande parte da estrutura e do pavimento em questão caso um novo pilar não fosse edificado no local.

[134] A parede divisória consta em planta desde 1936 (Fig. 74), mas desprovida de indicação de uso. Em 1953 (Fig. 109), por sua vez, o ambiente aparece nomeado, mas simplificado, sem a parede que o divide.

Figura 101: Carga atualmente suportada pela viga metálica e pela coluna. À direita e ao fundo, pilar da fachada lateral que inicialmente suportava tal carga.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

No entanto, somente a solidez de um pilar não seria capaz de transmitir a importância da Contadoria (nº 37 na Fig. 86); assim, seguindo a tendência decorativa da época, optou-se por uma coluna imponente, de 0,61 metros de diâmetro, base de aproximadamente 0,90 metros de diâmetro e formas simplificadas. O descascamento do revestimento permite entrever a estrutura de gesso, análise reforçada por um corte na base da coluna; este, por sua vez, coincide com alteração no piso de assoalho, podendo indicar a existência prévia de uma parede no local que não consta em planta.

Figura 102: À esquerda, descascamento do revestimento de gesso. À direita, corte na base do pilar coincidindo com alteração no piso.



Fonte: Própria, out. 2021.

Considerando que não se visualizam possibilidades de transporte manual de uma coluna destas dimensões para o pavimento superior e que a mesma não apresenta rupturas que indiquem uma montagem por partes, verificou-se na própria matéria a hipótese de que o elemento tenha sido edificado *in loco*. Para tanto, foram realizados testes sonoros na coluna que pudessem apontar partes ocas e sólidas: áreas abaixo de um metro de altura e, portanto, mais próximas da base, apresentaram sonidos mais graves, abafados e secos, indicando maior solidez; já as áreas entre um metro e 1,70 metros de altura reverberaram ao toque com sons mais agudos e retumbantes, assinalando a presença de áreas de vácuo. Da mesma forma, identificou-se que a face sudeste da coluna – voltada aos Contínuos (nº 39 na Fig. 86) – apresenta sons mais agudos se comparada a outras faces. Assim, conclui-se que pode se tratar de um perfil metálico comum que, por sua vez, pode ter sido revestido por alvenaria de tijolos e gesso ou somente gesso, camada em que foi realizado acabamento primoroso visando à transmissão do prestígio da Contadoria (nº 37 na Fig. 86). Dados mais conclusivos dependeriam de uma investigação mais invasiva que foge aos objetivos desta pesquisa, mas, por ora, cabe ressaltar a forte ligação entre esta intervenção e aquelas em estuque, o que auxilia na compreensão de tal decisão projetual por parte da companhia.

Conforme a planta de 1936, a comunicação estabelecida entre esta e as outras Contadorias (nº 37 na Fig. 86) se deu por meio de passagens abertas que, em visitas *in loco*, se descobriram arcos de grandes proporções. É possível que esta tenha sido a melhor opção do ponto de vista estrutural, uma vez que o antigo vão entre os prédios também deveria suportar uma cobertura de duas águas após a sua ocupação. Alguns dos arcos permanecem abertos, permitindo que sua função original continue sendo exercida, enquanto que outros foram posteriormente suprimidos. Como exemplo deste último caso, temos o isolamento da Contadoria (nº 32 na Fig. 86) localizada ao lado do Auxiliar da Contabilidade (nº 41 na Fig. 86), que teve suas passagens vedadas pela própria Companhia Paulista quando o pavimento enfim recebeu uma escadaria interna (Fig. 103) – intervenção a ser detalhada mais à frente por não se enquadrar no período atual. É possível, também, que após a demolição de um dos Sanitários com paredes de cantos arredondados da Contadoria (nº 32 na Fig. 86), tenha-se aberto uma passagem em arco em seu lugar, cicatriz que permanece na matéria mesmo após a abertura ser

fechada; marca similar pode ser vista na pequena passagem entre arcadas ao lado do Auxiliar da Contabilidade (nº 41 na Fig. 86), igualmente fechada pela Paulista, mas visível por meio do arco remanescente (Fig. 109).[135]

Figura 103: Arcos fechados na Contadoria; à direita, vista da vedação a partir do vão da escada posteriormente implantada.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Figura 104: À esquerda, marca de passagem em arco posterior ao Sanitário da Contadoria; à direita, abertura em arco no corredor do Auxiliar da Contabilidade que foi fechada pela Paulista.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

[135] Sabe-se que as vedações são de autoria da Paulista porque intervenções posteriores não tiveram o mesmo cuidado, muitas vezes se apresentando em bloco de concreto sem ou com reboco.

Exploradas as mudanças de grande porte, nos ateremos com igual atenção pormenorizada sobre a variedade de detalhes arquitetônicos encontrada neste pavimento. Para tanto, novamente nos referiremos aos usos descritos em planta para pontuar as características de cada ambiente. A Figura 21 mostrou, anteriormente, a conformação da fachada voltada à linha férrea em 1918; pela análise do desenho técnico, observa-se que tal organização se manteve, sobretudo no que tange aos Terraços (nº 28 na Fig. 86), reservados ao Inspetor Geral (nº 30 na Fig. 86) e ao Chefe da Linha (nº 34 na Fig. 86). Sabe-se também que dois dos acessos térreos presentes na referida figura foram transformados em janelas até 1929, pois se apresentam desta maneira na Figura 87. Embora a antiga Cabine do Inspetor (nº 29 na Fig. 86) tenha se transformado posteriormente em sanitário, sua sala principal e o anexo da Secretaria (nº 31 na Fig. 86) ainda conservam mobiliário em madeira embutido nas paredes – prática comum da companhia pelo que mostram as fotografias da época.

Figura 105: Mobiliários em madeira embutidos na Inspetoria e na Secretaria.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Na imagem acima, à direita, é possível entrever dois pequenos cofres igualmente embutidos na sala que abrigou a Secretaria (nº 31 na Fig. 86). Exemplar similar foi encontrado na sala do Chefe da Contabilidade (nº 38 na Fig. 86), podendo ser visto na Figura 96, e na Contadoria (nº 37 na Fig. 86). O furto de seus principais elementos de ferro impediu a verificação de informações acerca do fabricante; todavia, seu uso estava possivelmente atrelado ao armazenamento seguro de documentos e itens de valor, uma vez que honorários e demais quantias em dinheiro ficavam restritos à Caixa de Aposentadoria e Pensões (nº 11 na Fig. 74). Outros sinais parietais interessantes se observam na Sala de Desenho (nº 35 na

Fig. 86): situam-se ali réguas numéricas dispostas ao longo da sala na vertical e na horizontal. Os números, feitos em ferro, vão verticalmente até cinco e, horizontalmente, até oito na parede que dá acesso à sala do Chefe da Linha (nº 34 na Fig. 86) e até sete na parede cujo corredor dá acesso ao Escritório da Linha (nº 40 na Fig. 86). Em medição no local, constatou-se que a numeração é estabelecida a cada metro, padrão que transforma as próprias paredes em uma malha quantificável de escala 1:1.

Figura 106: À esquerda, cruzamento entre as linhas vertical e horizontal. À direita, maior enfoque nos números em ferro.



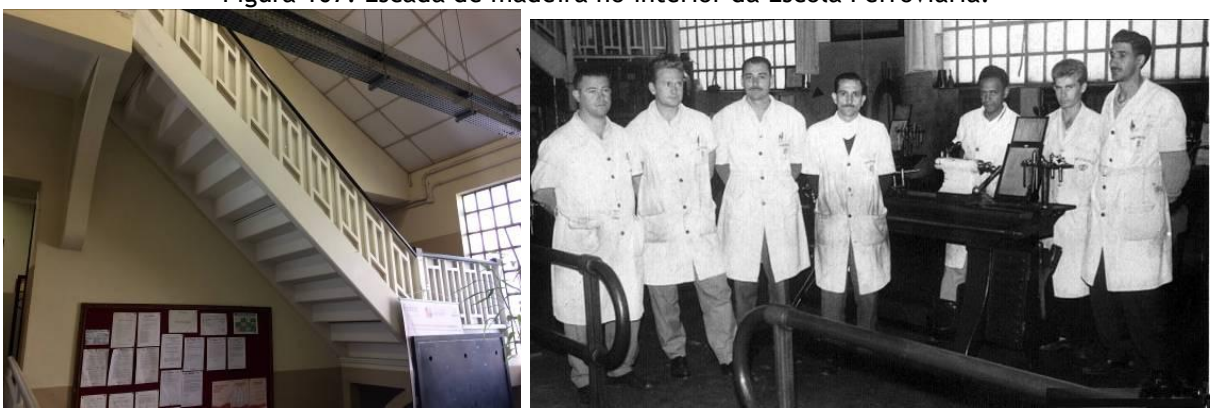
Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Considerando que o padrão de numeração das futuras administrações das Officinas – a ser explorado em suas respectivas fases – difere tanto em material quanto em dimensão em relação ao encontrado nesta sala, compreendemos que se trata de intervenção oriunda da Paulista. Quando relacionada ao uso da sala, a

existência de uma malha metrificada pode ter auxiliado na composição correta de desenhos técnicos e cartografias de grandes dimensões executados na época, uma vez que não foram encontrados indicativos de arquivos que tenham sido anteriormente fixados nas paredes de modo a seguir a numeração existente.

Quanto ao pavimento superior da Escola Ferroviária (nº 25 na Fig. 74), observa-se que mantém a planta livre do pavimento térreo, mas com a denominação de Salas de Aula (nº 42 na Fig. 86). O acesso a estas se dava por longa escada de madeira preservada, cuja entrada ocorre pela lateral. Apesar de não terem sido encontradas imagens do pavimento superior, parte do guarda-corpo da escada pode ser visto em fotografia registrada entre as décadas de 1940 e 1950.

Figura 107: Escada de madeira no interior da Escola Ferroviária.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021; Museu da Companhia Paulista, 1940-1950.

2.5 1945-1960: FASE DAS LOCOMOTIVAS DIESEL-ELÉTRICAS

A terceira fase de expansão das Officinas de Jundiaí é marcada tanto pelos ares do fim da Segunda Guerra Mundial quanto pela aquisição de novos modelos rodantes. Quanto ao primeiro tópico, relatórios da companhia e bibliografia específica da Paulista não mencionam o tema com detalhamento; no entanto, além das flutuações em relação a custos de materiais, especialmente os importados, sabe-se que alguns funcionários da Paulista serviram na Força Expedicionária Brasileira (FEB),[136] tendo sido homenageados em placa comemorativa existente nas áreas externas do complexo:

[136] A FEB foi constituída em 1943 com o objetivo de integrar as tropas dos Aliados na Segunda Guerra Mundial (MOREIRA, R., 2021).

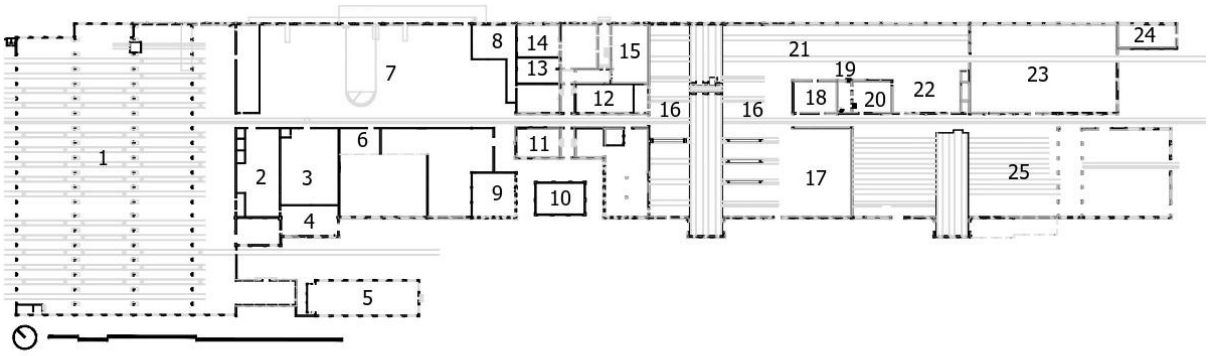
Figura 108: Homenagem de 1945 da Companhia Paulista aos funcionários que serviram na FEB.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Quanto ao segundo tópico, nos interessa uma análise mais aprofundada, posto que os materiais adquiridos alteraram a arquitetura das Officinas. Seções foram reagrupadas, novos materiais foram adquiridos e grandes ampliações foram realizadas no conjunto. Como ocorrido em outros complexos industriais, o terreno passou a abrigar diversos edifícios externos ao volume original e construídos em diferentes épocas – composição que, na visão de Rufinoni (2013), "provém de complexas relações pautadas pelo desenvolvimento das atividades produtivas ali sediadas" (RUFINONI, 2013, p. 192). Considerando que tais construções não fazem parte do volume original e, portanto, não são estudadas por esta pesquisa, nos ateremos ao nosso recorte.

Figura 109: Planta de 1953.



LEGENDA

1 Reparação de Locomotivas Elétricas
2 Ajustadores de Freios, Injetores e Velocímetros
3 Funilaria e Encanadores
4 Conservação de Automóveis
5 Escola Ferroviária
6 Pinturaria
7 Almoxarifado
8 Escritórios do Almoxarifado
9 Seção Pessoal
10 Caixa e Pagadoria
11 Pagadoria
12 Arquivo da Contadoria
13 Conservação da Linha
14 Serviços Elétricos
15 Dep. de Estudos e Pesquisas
16 Reparação de Locomotivas a Vapor e Ajustagem
17 Torneiros de Rodas
18 Quarto de Ferramentas
19 Compressor e acesso à Subestação
20 Solda Elétrica
21 Torneiros
22 Aplainadores
23 Ferraria
24 Caldeira e Compressores
25 Caldeiraria

Fonte: Elaboração da autora a partir de base CAD, jul. 2021.

Embora simplificada quanto às compartimentações internas das salas, a planta de 1953 apresenta interessantes indicativos dessas mudanças. Na seção norte, a Reparação de Locomotivas Elétricas (nº 1 na Fig. 109) atinge sua extensão máxima, se estendendo até alcançar o Depósito de Inflamáveis (nº 24 na Fig. 74). Com o auxílio da Figura 110 – provavelmente registrada entre 1936 e o início da década de 1940 – pôde-se periodizar a ampliação dos galpões como posterior em relação a presente configuração da Escola Ferroviária (nº 5 na Fig. 109), dotada de pequena área coberta entre sua construção e o Depósito (nº 24 na Fig. 74).

Figura 110: Imagem do Depósito de Inflamáveis conectado à Escola Ferroviária. Notar que os galpões de Reparação permanecem como registrados na planta de 1936.



Fonte: Prefeitura de Jundiaí, período entre 1936 e década de 1940.

Ao deixarem de se limitar à fachada das oficinas ferroviárias e se expandirem em direção à fachada da Escola Ferroviária (nº 5 na Fig. 109), os galpões de reparos que aparecem ao fundo da Figura 110 tiveram seus panos originais voltados à colina histórica destruídos e, de certa forma, refeitos em uma nova conformação. Embora o trabalho tenha se mostrado cuidadoso em buscar reproduzir a linguagem clássica anteriormente adotada nas fachadas demolidas, são visíveis na figura algumas adaptações que não constam na fachada voltada à linha férrea; da mesma maneira, é possível observar, no galpão de dois pavimentos, uma quebra de padrão na coloração dos materiais no exato ponto em que houve ampliação do volume e que indica, pelos tons mais escuros, o galpão original e, em tons mais claros, o galpão expandido – especialmente na cobertura e no pano lateral, dotado de aberturas retangulares projetadas para iluminação. Quanto às novas fachadas, segue-se a mesma orientação de panos, pilastras e marcações com frisos salientes de quatro fiadas. As aberturas, todavia, foram edificadas já no novo padrão adotado após a Escola Ferroviária (nº 5 na Fig. 109), apresentando grandes panos envidraçados. O principal detalhe a ser observado está nos frontões, uma vez que ambos são verticalmente marcados pelo avanço das

pilastras, cuja fiada superior de tijolos dá continuidade à sima dos frontões. No que tange a ambas as adaptações, acreditamos se tratar não somente de um novo padrão estético e funcional da Paulista, mas que a decisão também decorre de questões estruturais provenientes do peso das pontes rolantes.

Figura 111: Novas fachadas voltadas à colina histórica dos galpões de Reparação de Locomotivas Elétricas.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

A planta evidencia que a ampliação das oficinas de Reparação de Locomotivas Elétricas (nº 1 na Fig. 109) não se deu apenas em direção à Escola Ferroviária (nº 5 na Fig. 109), mas também no que tange à quantidade de galpões: dois novos exemplares são construídos de forma similar ao galpão de dois pavimentos analisado nas Figuras 110 e 111. As novas construções apresentam a mesma cobertura de duas águas que os galpões vizinhos precedentes e mantêm a unidade de linguagem nas fachadas por meio do uso dos mesmos ornamentos provenientes do classicismo e dos mesmos panos envidraçados, tendo sido edificados com menor altura (Fig. 112). O aumento do peso dos novos equipamentos foi fator preponderante para definir tanto a forma dos novos volumes quanto os materiais a serem utilizados, uma vez que as novas pontes rolantes de 30 toneladas exigiriam maior presença de aço e concreto (Fig. 113). Imagens da década de 1950, por sua vez, mostram os novos galpões em sua conformação final, bem como mostram os trilhos abundantes que os serviam, evidenciando a complexidade da logística enfrentada pelas ferrovias naquele momento (Fig. 114).

Figura 112: À esquerda, detalhe em concreto da entrada da área de reparos pelo pátio de trilhos. À direita, galpões em sua conformação final.



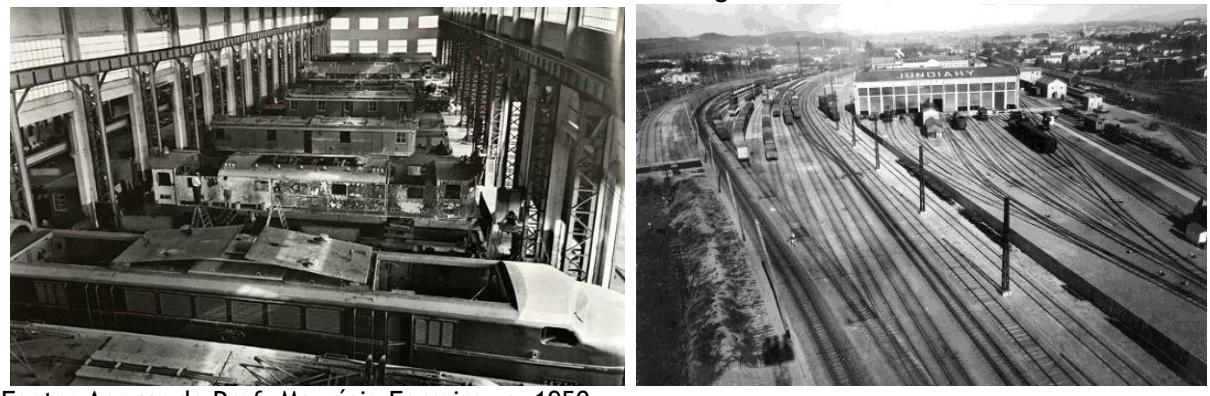
Fonte: Acervo de Sousa (2003); Acervo da autora, jan. 2018.

Figura 113: Novas pontes rolantes com 30 toneladas de capacidade.



Fonte: Acervo da autora, jan. 2018; jun. 2021.

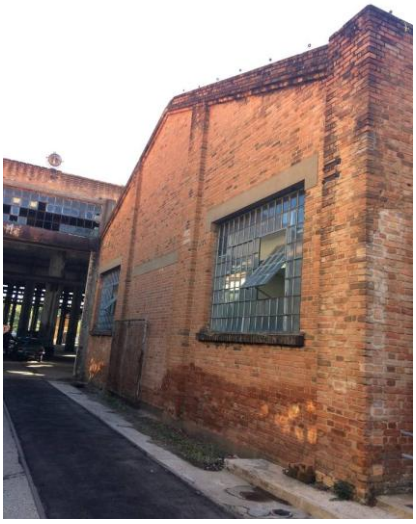
Figura 114: À esquerda, novos galpões em reparos simultâneos de locomotivas elétricas. À direita, vista do mesmo galpão da imagem anterior, porém externa. Vê-se o pátio de trilhos da seção norte e os caminhos externos ao conjunto, bem como uma série de outros edifícios de menor porte nos arredores do volume original.



Fonte: Acervo do Prof. Maurício Ferreira, c. 1950.

Um novo anexo edificado ao lado da Conservação de Automóveis (nº 4 na Fig. 109) seguirá, igualmente, a arquitetura dos novos galpões. Edificada com os mesmos motivos, frisos, pilastras, panos e aberturas retangulares dos volumes da Reparação de Locomotivas Elétricas (nº 1 na Fig. 109), a construção acabou suprimindo a conformação original em *shed* e aberturas em arco pleno da fachada dos Ajustadores de Freios, Injetores e Velocímetros (nº 2 na Fig. 109), cuja fachada aparece na Figura 110. Embora a área central do volume apresente tijolos e argamassa de coloração diversa dos exemplares ao seu redor, indicando possível modificação posterior, não foram encontradas informações a respeito desta possível abertura que foi vedada. Quanto ao frontão, novamente não há presença de arquitrave, friso ou geison da cornija; as quatro pilastras – sendo uma delas de quina – que marcam os três panos se encerram diretamente na sima do frontão, executada nos mesmos termos de seus exemplares contemporâneos.

Figura 115: Fachada do novo anexo.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Observa-se que antigas divisórias ripadas em madeira de ambientes da seção norte (nº 3, 4, 5, 7, 8 e 9 na Fig. 74) foram retiradas e, na fachada voltada à colina histórica, substituídas por paredes de alvenaria. Neste contexto, o antigo Escritório de Estatística e Holerites (nº 2 na Fig. 74) deu lugar a um volume que, talvez por aproveitar o alinhamento de algumas paredes precedentes, acabou coincidindo com uma das aberturas da fachada voltada à linha férrea. Trata-se de uma das poucas divisórias da época que remanescem na seção em questão.

Figura 116: Novo volume na seção norte cuja parede se encerra nas aberturas da fachada voltada à linha férrea.



Fonte: Brasil Arquitetura, 2019; acervo da autora, jan. 2018.

O mesmo ocorre com o Escritório do Almoxarifado (nº 4 na Fig. 74), cujo caráter temporário de suas divisórias em madeira dá lugar à solidez das paredes de alvenaria. A mudança alterou seriamente a estrutura do galpão, que, assim como seu vizinho à direita – ampliado para receber a seção administrativa a partir de 1932 –, deixou de apresentar os característicos elementos metálicos provenientes da Phoenix Bridge & Co.. As tesouras passaram a se apoiar diretamente nos novos pilares edificados em tijolos; no entanto, ainda é possível identificar o que restou dos pilares estadunidenses em alguns pontos do ambiente:

Figura 117: Evidência de antigo pilar da Phoenix Bridge & Co. cortado na transformação do galpão em área administrativa com piso elevado.



Fonte: Acervo da autora, set. 2020.

A Caixa de Aposentadoria e Pensões (nº 10 na Fig. 109) também sofreu modificações, tendo sido visivelmente ampliada em planta. Um pequeno volume térreo anteriormente existente entre a Seção Pessoal (nº 9 na Fig. 109) e a Pagadoria (nº 11 na Fig. 109) foi demolido, liberando a fachada voltada à colina histórica de sua interferência visual e criando uma abertura de grande porte cuja solução arquitetônica se deu de maneira muito mais simplificada em relação a outras intervenções no complexo. O vão de acesso permanece dessa forma até a contemporaneidade, contando com uma grande porta de madeira de correr, verga argamassada e sinais nos tijolos que indicam remoção de elementos. Acima da verga não se encontraram marcas de antigas aberturas em arco, confirmando que esta parte da fachada possivelmente não possuía janelas.

Figura 118: Vista externa do vão com a porta. À direita, vê-se camada de argamassa e tijolos quebrados, sem o acabamento padrão da companhia.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

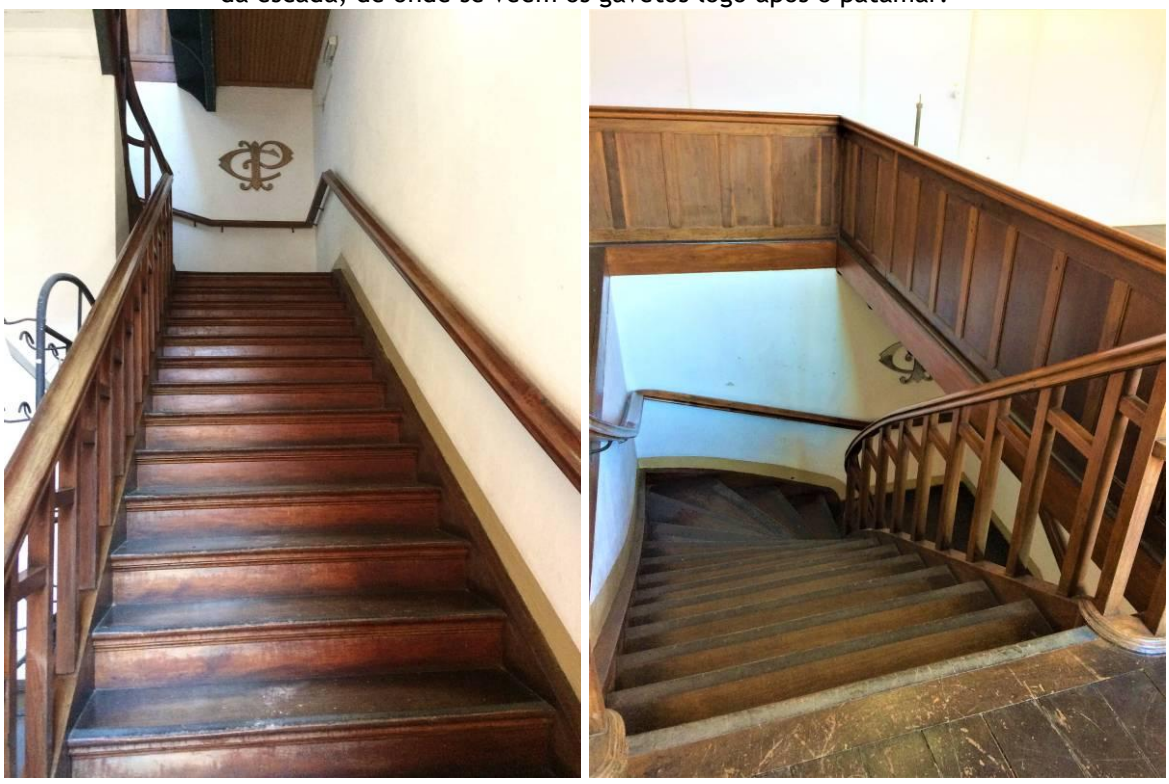
Nota-se que a escada externa foi retirada em algum momento entre 1936 e 1953; embora conste somente no desenho técnico de 1964, criou-se após a remoção da escada um acesso interno ao pavimento superior.[137] Trata-se de

[137] Novamente, reforçamos que a planta de 1953 é extremamente simplificada no que tange às formas e aos ambientes, não constando no documento nenhum indicativo de porta, janela e escada em todo o complexo. Todavia, pela análise prévia das fontes consultadas, sabemos que a ausência

exemplar de madeira, com corrimão e guarda-corpo ricamente trabalhados e insígnia da Paulista acima do patamar; a primeira metade deste é plana, atuando precisamente como patamar, enquanto que a segunda metade segue no formato de leque, algo incomum para o conhecimento da época. Conforme Segurado ([1908a?]), a supressão do patamar por degraus em leque ocorria "para se ganhar altura" (SEGURADO, [1908a?], p. 229-230), mas não era usual que uma mesma escada contasse com ambos os sistemas. Infere-se que, assim como não houve projeto inicial de acesso ao segundo pavimento, é possível que o mesmo tenha ocorrido com a escada quando ela foi finalmente construída, podendo ter sido edificada em etapas ao longo dos anos. Para Segurado ([1908a?]), contudo, trata-se de um modelo perigoso devido às partes mais afuniladas dos degraus – chamadas pelo autor de "gavetos" –, podendo incutir em acidentes:

> Os degraus de uma escada dêste género são incómodos e perigosos por apresentarem pequena largura junto ao gavêto sendo exagerada no extremo oposto; segundo a linha axial da escada é que todos os degraus deveriam ter igual largura. (SEGURADO, [1908a?], p. 230)

Figura 119: À esquerda, vista da entrada da escada com patamar ao fundo; à direita, vista do topo da escada, de onde se veem os gavetos logo após o patamar.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

destes elementos não significa inexistência dos mesmos *in loco*, mas sim uma atualização do desenho técnico feita sem o esmero comum à Paulista.

Por fim, analisando a seção sul, há poucas alterações em relação a 1936, estando todas concentradas na Caldeiraria (nº 25 na Fig. 109). A primeira está na parede construída para separar os Torneiros de Rodas (nº 17 na Fig. 109) e a Caldeiraria (nº 25 na Fig. 109) – antes, permeável, com aberturas que seguiam os trilhos e, após, conforme registrado em 1953, uma parede que se mantém até os dias atuais, isolando a comunicação entre essas áreas. A segunda modificação está nas aberturas da fachada do volume, alteradas para os modelos retangulares e modificadas para receber novas passagens de grande porte (Fig. 120). Por fim, a última alteração envolve a construção de uma cobertura ao lado do corpo saliente da Caldeiraria (nº 25 na Fig. 109), edificada para servir àquele Vão de Carretão (nº 1 na Fig. 30) específico (Fig. 121).

Figura 120: Novas aberturas na fachada da Caldeiraria.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Figura 121: À esquerda, parede construída entre os Torneiros de Roda e a Caldeiraria; à direita, cobertura construída externamente à Caldeiraria.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Os pilares metálicos que sustentam a estrutura de madeira da nova cobertura provêm da R. & J. Dempster Ltd., empresa natural de Manchester, Inglaterra. Estabelecida em 1884 pelos irmãos Robert e John Dempster, a companhia se especializou na fabricação de equipamentos e plantas ligados à indústria do gás; entretanto, em 1914 os Dempster adicionaram ao seu portfólio "todos os tipos de ferragens estruturais" (WHITAKER, 1914 *apud* GRACE'S GUIDE, 2021c, tradução nossa)[138] e, em 1935, a empresa produzia peças metálicas de todos os tipos, "de até 5 toneladas de peso, [...] conforme a necessidade da ocasião" (Iron and Steel Institute, 1935 *apud* GRACE'S GUIDE, 2021d, tradução nossa).[139] Esta necessidade, no caso da Paulista, não fica evidente nas plantas consultadas; todavia, sabe-se pela presença de dois guindastes de pequeno porte instalados na estrutura metálica e pela proximidade do Vão de Carretão (nº 1 na Fig. 30) que ali se desenvolveram serviços emergenciais em locomotivas. O argumento é reforçado por uma vala de manutenção improvisada no piso; de acordo com Armando Piccolo, encarregado de serviços e obras na seção sul do complexo, o péssimo estado em que a vala se encontrava motivou uma reforma por parte do Poder Público, que a estabilizou recentemente com blocos de concreto, suprimindo, no entanto, elementos importantes, como no caso da escada de acesso.

Figura 122: À esquerda, estrutura metálica da R. & J. Dempster Ltd.. À direita, vala de manutenção estabilizada pela Prefeitura de Jundiaí.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

[138] Trecho original: "*Specialities: all kinds of structural ironwork*" (WHITAKER, 1914 *apud* GRACE'S GUIDE, 2021c).
[139] Trecho original: "*Castings of every description up to 5 tons in weight are made in their foundry from various metals as occasion demands*" (Iron and Steel Institute, 1935 *apud* GRACE'S GUIDE, 2021d).

Faz-se mister pontuar que, na metade da década de 1950, após a publicação do desenho técnico de 1953, a Companhia viveu a transição para as locomotivas diesel-elétricas, que foram aos poucos substituindo as locomotivas elétricas e a vapor. Conforme Gorni (2009, p. 12), apesar de não possuírem rendimento tão eficiente quanto suas predecessoras, as locomotivas a diesel eram mais avançadas mecanicamente e não dependiam de uma infraestrutura tão custosa como a das subestações elétricas. Soukef Jr. (2016) ressalta que, embora a mudança não fosse integral e o serviço mecânico de reparos a locomotivas a vapor permanecesse ativo, fazia-se necessária uma atualização das Officinas, uma vez que tal substituição envolvia necessidades diversas e um aumento de área para incluir equipamentos elétricos e de ar comprimido.

Estas e outras ampliações aqui citadas evidenciam o êxito vivenciado pela Paulista até então, que permanecia investindo em inovações e em material rodante. No entanto, esta fase de sucesso não sobreviveu aos percalços do final da década de 1950, que inviabilizaram o crescimento da companhia: a ferrovia passa a perder receita para empresas rodoviárias, se torna alvo de greves sucessivas de funcionários e precisa recorrer ao auxílio estadual para se manter, sendo estatizada em 1961. Este apoio a conserva ao mesmo tempo em que colabora para o seu declínio a longo prazo, uma vez que o Estado não contava com a mesma disciplina rígida da Paulista. Com ramais e estações sendo extintos por todo o interior, as Officinas de Jundiaí assistirão à gradativa diminuição das suas atividades, ao furto cada vez mais comum de peças e fiações de cobre e ao fim dos investimentos nas linhas eletrificadas; por fim, com a privatização no final da década de 1990, as Officinas serão finalmente desativadas. Este declínio, suas contradições e suas consequências na arquitetura serão analisados a partir de agora.

2.6 1960-2001: FASE DE DECLÍNIO, ARRUINAMENTO E AQUISIÇÃO PELA PREFEITURA DE JUNDIAÍ

A gestão da Paulista por parte do Estado de São Paulo modificou, sobretudo, a dinâmica trabalhista da companhia. Em 1962, trezentos cargos foram cortados, fato divulgado em publicações da época (Fig. 123) como uma positiva decorrência da nova administração, visto que gerou aumento em 123% dos salários dos postos

remanescentes e acabou com o “empreguismo”[140] ferroviário. Dentre as vantagens publicadas, estavam o benefício de 10% a mais sobre o pagamento dos funcionários assíduos, o aumento de 5% do salário e licenças prêmio a cada cinco anos de empresa, as férias de 30 dias e a possibilidade de receber um salário-família. Vale pontuar um trecho da propaganda abaixo, que afirmava que “agora, é um privilégio ser empregado da ‘Paulista’. Por outro lado, é muito difícil alguém tornar-se ferroviário da ‘Paulista’...” (Fig. 123), o que reforça as novas políticas e restrições da companhia nas contratações. A longo prazo, veremos que estas vantagens não foram suficientes para manter nem o astral dos funcionários nem a receita da companhia. Contudo, a despeito da decadência da empresa, a planta de 1964 evidencia que obras de grande porte vinham ocorrendo no conjunto desde 1953.

Figura 123: Propaganda publicada pela empresa ressaltando as vantagens da estatização.



A COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO REDUZ SEU QUADRO E AUMENTA OS SALÁRIOS DE 123% (EM MÉDIA)

Reestruturação do quadro — Contraste com o empreguismo, mal crônico das ferrovias — Salários mais altos, menos empregados. Vantagens para os ferroviários e para o público.

O empreguismo é um mal crônico das ferrovias brasileiras. Não há quem desconheça êsse fato que, em algumas empresas, assume proporções alarmantes. Evidentemente, essa situação é imposta aos administradores das ferrovias e decorre da política de clientela exercida, ainda, à larga, em nosso País. Em consequência, as estradas de ferro são obrigadas, constantemente, a alargar seus quadros, afim de atender às exigências de novas admissões. Resultado: número excessivo de funcionários, onerando os orçamentos, entravando o progresso da emprêsa e dos próprios ferroviários e prejudicando a eficiência das estradas.

Na Cia. Paulista de Estradas de Ferro, desde que a ferrovia passou ao contrôle do Govêrno do Estado, vem-se realizando estudos para uma completa reestruturação dos quadros, ajustando-os à realidade administrativa-operacional da emprêsa e levando em conta os níveis reais de custo de vida, para uma retribuição justa aos empregados. Esse trabalho chegou agora ao seu têrmo e, em recente reunião com os representantes dos empregados, a direção da estrada comunicou o resultado do trabalho realizado.

Reduzido o quadro: 300 empregados menos

A "Paulista", hoje, tem 300 empregados a menos do que há um ano atrás. Numa ferrovia estatal êste é um fato inédito. Em época eleitoral, quando os pedidos de empregos e a insistência de certos políticos aumentam de forma alarmante, numa época assim, a "Paulista", uma emprêsa dirigida pelo Govêrno do Estado, mais do que apenas não admitir, reduz o número de seus empregados. Este fato, além do seu significado óbvio, vale pelo espírito que encerra: administração objetiva, alheia a imposições político-eleitorais, zelando pelos interêsses da estrada, vale dizer, público.

Reestruturação: aumento médio de 123%

Quando o Govêrno Carvalho Pinto assumiu o contrôle da emprêsa, desapropriando suas ações por razões de interêsse público, inúmeras reivindicações foram feitas pelos ferroviários, cujo padrão de salários era inferior ao dos seus companheiros das demais ferrovias. Emprêsa particular que era, cuja rentabilidade vinha decrescendo por causa da concorrência dos demais meios de transporte, a "Paulista" não tivera condições para atender aos reclamos justos de seus empregados. Encampada, o Govêrno do Estado cuidou, antes de tudo, de adaptá-la às condições novas do mercado de transportes, elevando, de forma sensível, a receita proveniente do transporte de passageiros e cargas. Pondo em prática, como se viu, uma política administrativa orientada, exclusivamente, pelos interêsses da emprêsa, pode, agora afinal, elevar os salários de forma inédita não apenas em emprêsas congêneres, mas em comparação com qualquer emprêsa. Para ter-se uma idéia, o aumento médio foi de 123% e o salário médio, que em junho de 1961 era de Cr$ 14.113, passou a ser, a partir de setembro de 1962, de Cr$ 32.400.

Um exemplo: salário de maquinista passou de 12 para 36 mil

Na reestruturação realizada todos foram beneficiados. O estafeta ganhava Cr$ 9.281; ganha, agora, Cr$ 18.560. O artífice passou de Cr$ 8.592 para Cr$ 23.000. O mestre ganhava Cr$ 17.062, ganha agora Cr$ 46.300. O salário do auxiliar foi aumentado de Cr$ 8.640, para 19.900. O telegrafista ganha hoje Cr$ 24.650, ganhava antes Cr$ 9.281. O maquinista passou a ganhar Cr$ 35.550. Ganhava antes Cr$ 12.113.

Como isso foi possível?

A elevação dos níveis salariais na "Paulista" só foi possível graças às condições que o Govêrno Carvalho Pinto ofereceu à administração da estrada. É evidente que, se o número de empregados crescesse, como ocorre em regra, se os quadros fôssem sobrecarregados com novas admissões, não seria possível se realizarem os aumentos exemplificados. Tendo seu quadro reduzido (em junho de 61 a emprêsa tinha 14.200 empregados – tem hoje 13.900) e aumentada a sua receita, a "Paulista", com subvenção feita pelo Govêrno do Estado, pôde elevar os salários de seus empregados a níveis insuperáveis, em qualquer região em que opera. Assim, o salário médio que paga é superior aos salários médios regionais. Agora, é um privilégio ser empregado da "Paulista". Por outro lado, é muito difícil alguém tornar-se ferroviário da "Paulista"... Só numa administração como a liderada pelo Governador Carvalho Pinto isto é possível. Os diretores da estrada têm consciência disso. E fazem questão de dizê-lo, de público.

Outras vantagens para os ferroviários

Além do aumento, os ferroviários da "Paulista" receberam outros benefícios. A assiduidade é recompensada com 10% a mais sôbre o salário. Há também um aumento periódico por tempo de serviço: 5% cada cinco anos. E mais: férias de 30 dias, licença prêmio cada cinco anos e salário-família.

A experiência da iniciativa privada emprestada à administração pública

Em inúmeras e importantes emprêsas e organizações do Estado, o Governador Carvalho Pinto colocou homens alheios à carreira pública, que, pràticamente, afastaram-se de suas emprêsas para atender ao apêlo do Governador. É assim no Banco do Estado, na "Paulista", na "Cagesp" na "Ceasa". Habituados à atuação objetiva, em função de níveis satisfatórios de rentabilidade, êsses homens estão dando às emprêsas públicas que dirigem a eficiência que entre nós, em regra, só se encontra em emprêsas privadas.

Quem mais ganhou

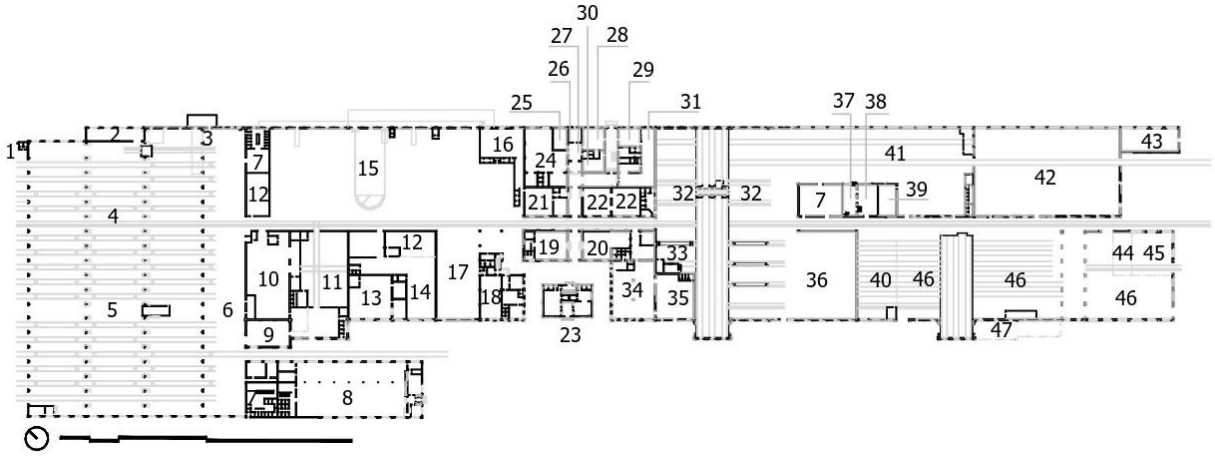
Numa emprêsa de prestação de serviços, como uma estrada de ferro, a dedicação e o interêsse dos empregados é um fator básico. Da associação harmônica entre máquinas e homens resulta o serviço perfeito prestado ao público. Evidentemente, um empregado insatisfeito não presta bons serviços. Isto é humano. Porisso, não temos dúvida em dizer que, afinal, quem mais ganhou com a política administrativa (e a sua resultante salarial) implantada na estrada pelo Govêrno Carvalho Pinto, foi o público. A "Paulista", tradicionalmente prestadora de bons serviços, pontual como um relógio, terá seus serviços ainda melhorados. Paralelamente, medidas outras tomadas (modernização dos processos de operação, reequipamento do material ferroviário e rodo-ferroviário, implantação do AUTO-TREM) e de outras em estudo, a "Paulista" continuará a ser, e com mais razões, o que sempre foi: um orgulho dos paulistas.

CIA. PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO

Fonte: Assessoria de Imprensa da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, 1962.

[140] Conforme o dicionário Michaelis, o termo remete à “tendência para dar empregos públicos à larga, por interesses políticos” (Michaelis On-line, 2021).

Figura 124: Planta de 1964.



LEGENDA

1 Limpeza de Peças
2 Caldeira Fixa
3 Pantógrafos e Freios
4 Reparação de Locomotivas Elétricas
5 Reparação de Locomotivas Diesel-Elétricas
6 Motores de Tração e Auxiliares
7 Sanitários
8 Escola Ferroviária
9 Seção de Armaduras
10 Equipamento Elétrico
11 Seção de Soldas
12 Quarto de Ferramentas
13 Pintura
14 Velocímetros
15 Almoxarifado
16 Escritório do Dep. de Materiais
17 Mecânica de Precisão
18 Dep. de Patrimônio e Cadastro
19 Serviços Mecanizados - Perfuração
20 Contadoria
21 Escritório do Departamento de Materiais - Seção de Compras
22 Arquivo da Contadoria
23 Caixa de Aposentadoria e Pensões
24 Departamento de Engenharia Civil e respectivos Arquivos
25 Escritório do Assessor da Diretoria da Companhia
26 Escritório do Chefe do Departamento de Engenharia Civil
27 Sala de Espera
28 Sala de Engenheiros do Departamento de Engenheiro Civil
29 Escritório do Chefe do Departamento de Materiais
30 Depósito
31 Dep. de Materiais - Secretaria
32 Reparo de Locomotivas a Vapor
33 Reparo de Truques e Locomotivas Diesel
34 Serviços Mecanizados - Operadoria
35 Sala dos Computadores
36 Tornos de Rodas
37 Máquina a Vapor e acesso à Subestação
38 Conversor de 60 para 40 Ciclos
39 Afiação de Ferramentas
40 Manutenção de Máquinas Ferramentas
41 Torneiros
42 Ferraria
43 Sala de Compressores
44 Ferramentas
45 Funilaria e Caldeiraria de Cobre
46 Caldeiraria
47 Barracão

Fonte: Elaboração da autora a partir de base CAD, jul. 2021.

Na seção norte, nota-se que a área de reparos passa a se dividir entre a manutenção de locomotivas elétricas e a diesel, situação que ocorria desde a transição apontada por Gorni (2009) e Soukef Jr. (2016). O restante desta área da planta apresenta configuração similar à sua predecessora, sobretudo na fachada voltada à linha férrea, à qual são adicionados dois pequenos sanitários na área do Almoxarifado (nº 15 na Fig. 124) e cujos remanescentes ainda se verificam na parede. Quanto à fachada voltada à colina histórica, ainda há grande atividade entre a área de Equipamento Elétrico (nº 10 na Fig. 124) e de Mecânica de Precisão

(nº 17 na Fig. 124) – tanto no que tange a mudanças de uso, quanto a construções e demolições de divisórias de ambientes; a conformação deste trecho, todavia, se aproxima do modelo final, alcançado em 1978. O Depósito de Materiais (nº 24 na Fig. 74) é demolido para dar lugar à expansão da Escola Ferroviária (nº 8 na Fig. 124), agora dotada, em planta, de sanitários ao fundo do edifício. Importante observar que as divisórias dos mictórios, realizadas em granilite, foram encontradas em ampliações do pavimento superior que datam deste mesmo período e que serão oportunamente analisadas.

Figura 125: À esquerda, remanescente de um dos sanitários do Almoxarifado. À direita, divisórias dos mictórios em granilite na Escola Ferroviária.

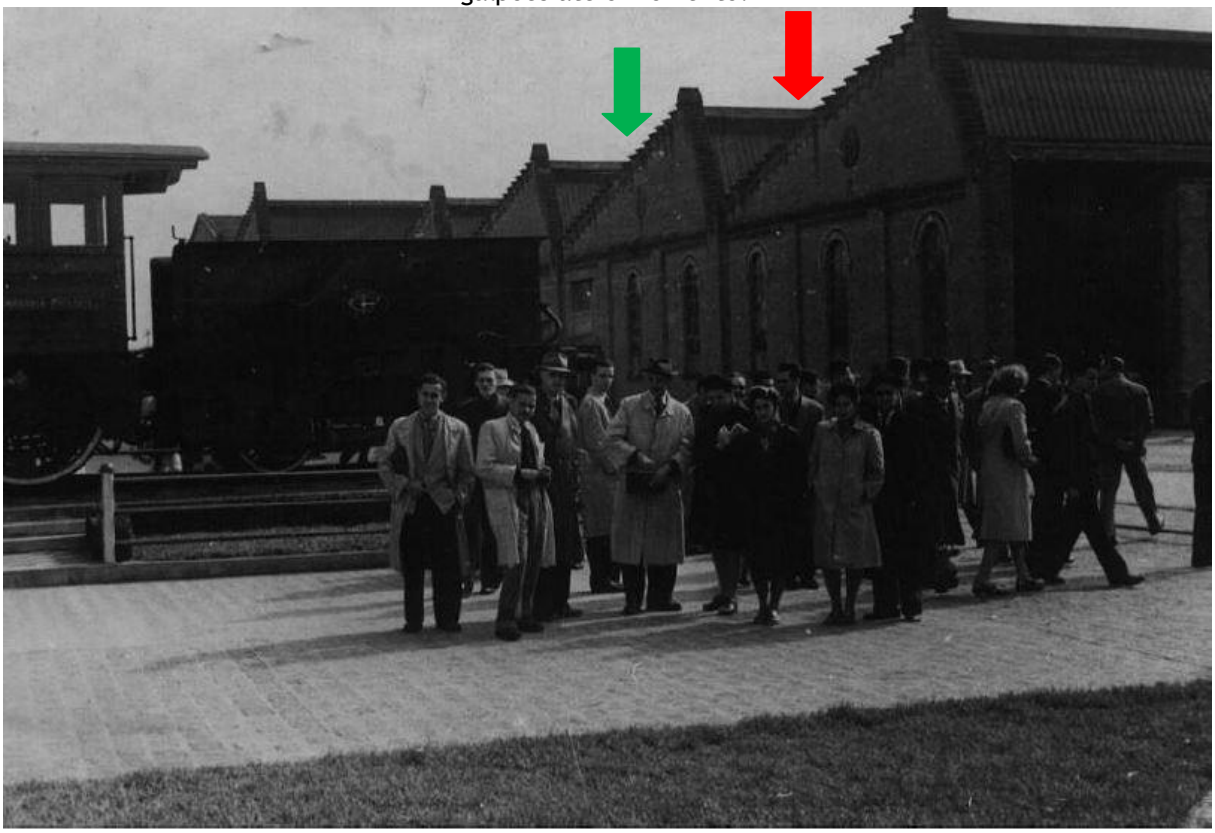


Fonte: Acervo da autora, jan. 2018; jun. 2021.

Neste momento, a seção administrativa viverá transformações arquitetônicas na fachada voltada à colina histórica que alterarão profundamente não apenas o interior e o exterior do conjunto, como também definirão a fachada que se tornará a principal em alguns anos e que, em detrimento do frontispício voltado à linha do trem, conquistará espaço no imaginário da população ao atingir sua conformação atual. Iniciaremos a presente análise partindo das alterações externas para, em seguida, investigar a seção internamente.

Sabendo que, até o momento, somente dois volumes da fachada voltada à colina histórica possuíam um pavimento superior (Figs. 67 e 87), nota-se na planta de 1964 e em iconografia da época um espelhamento destas construções em direção aos últimos galpões térreos da seção administrativa, cujos perfis de dentes de serra foram eliminados para darem lugar a um segundo pavimento. Obteve-se, com tal intervenção, uma forma de "U" em torno da Caixa de Aposentadoria e Pensões (nº 23 na Fig. 124), principal ponto de contato entre visitante e antigas Officinas na atualidade. A Figura 126 mostra a seção norte no início da década de 1950, comprovando que até este momento o conjunto em "U" não havia se concretizado: os galpões ainda seguiam a modulação do projeto original. É importante notar que, conforme verificaremos nas Figuras 126 e 127, o galpão marcado com uma seta vermelha replicará a conformação de seu vizinho do outro lado do vão, construído entre 1895 e 1918.

Figura 126: Officinas da Companhia Paulista em meados de 1954. A seta vermelha mostra o galpão que seria modificado e a seta verde define o ponto a partir do qual se manteria a configuração dos galpões até o momento.



Fonte: Elaboração da autora a partir de imagem do Museu da Companhia Paulista, c. 1954.

Figura 127: Volume em forma de “U” em torno da Caixa de Aposentadoria e Pensões. A seta vermelha indica o mesmo galpão da imagem anterior, a seta amarela indica os antigos galpões térreos desta seção, ampliados parcialmente na planta de 1936, e a seta roxa mostra o volume que deu origem a tal configuração.



Fonte: Elaboração da autora a partir de imagem da Prefeitura de Jundiaí, 2020.

Quanto ao volume marcado pela seta amarela, a linha tracejada divide dois momentos: à direita, vê-se a área que recebeu mais um pavimento em 1936 para abrigar a Contadoria (nº 37 na Fig. 86); à esquerda, trata-se de um antigo galpão que permaneceu térreo até esta ampliação, realizada após 1954. Embora tenhamos identificado a cobertura desse primeiro momento em Rossi Film (1929), imagens aéreas atualizadas como a Figura 127 auxiliam na construção de mais argumentos neste sentido: considerando que a cobertura do lado direito da figura permaneceu como registrada em 1929 – dotada de duas águas e com um frontão lateral que esconde as telhas – e que não se encontra o mesmo acabamento do lado esquerdo, entendemos que é possível que essa seja precisamente a fachada remanescente de 1936, tendo sido ampliada com os mesmos motivos arquitetônicos em meados de 1954, mas sem o mesmo cuidado no frontão lateral. Há, também, correspondência suficiente entre ritmo, arcos, aberturas e ornatos para sustentar o argumento de que o volume apontado em roxo condicionou a construção da Contadoria (nº 37 na Fig. 86) entre 1918 e 1936. Agora, novamente, ambos condicionariam a expansão do restante da seção.

A investigação da arquitetura também nos revelará informações cruciais acerca de como se deu esse acréscimo de pavimento no conjunto em “U”, reforçando nossa afirmação anterior de que os antigos galpões térreos não chegaram a ser totalmente destruídos para que dessem lugar à nova conformação;

retomando a análise dos embasamentos do conjunto e sabendo que o aparelho de pedras irregularmente desbastadas foi empregado apenas na construção original, a presença desta mesma base nos exemplares em questão indica que não somente suas dimensões originais foram reaproveitadas, mas também a estrutura existente, posto que não há quebra de padrão entre as pedras desses volumes e as do galpão marcado pela seta verde, que permaneceu com sua configuração original (Fig. 128). Vale lembrar que, caso uma demolição completa tivesse ocorrido, os novos embasamentos possivelmente seriam executados em tijolos, padrão seguido pela Paulista para a Caixa de Aposentadoria e Pensões (nº 23 na Fig. 124) e para a Escola Ferroviária (nº 8 na Fig. 124), por exemplo.

Figura 128: Aparelho de alvenaria de pedra contínuo na transição do galpão térreo remanescente, à esquerda, para o volume ampliado, à direita.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Assim como anteriormente vivenciado pelo volume marcado pela seta em amarelo, aquele marcado com a seta vermelha na Figura 126 teve seu piso igualmente elevado devido aos usos que foram ali implantados. Conforme ventilador presente no térreo da ampliação, a estrutura empregada para tal foi a de tijolos, usada para este fim em toda a seção administrativa, visto que o mesmo material foi encontrado em outras salas que passaram por elevação no piso e que serão oportunamente analisadas.

Figura 129: Embasamento do piso elevado. Notar, à direita, gradil de ferro quebrado.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Para fins de periodização dessa obra de grande porte, encontramos o conjunto em "U" consolidado em registro fotográfico de 1958 (Fig. 130), indicando que a ampliação foi realizada entre 1954 e 1958 – portanto, pouco antes da estatização em 1961. A imagem assinala um acidente causado por veículo da empresa Auto Ônibus Jundiaí, que perdeu o freio ao descer a colina histórica[141] e se chocou contra o antigo volume da Contadoria (nº 10 na Fig. 74), construído entre 1895 e 1918. É visível, pela coloração diferente de tijolos, o reparo feito na fachada – bastante cuidadoso, mas com materiais de matéria-prima diversa em relação aos originais:

Figura 130: À esquerda, acidente em 1958 que derrubou parte da fachada da seção administrativa. À direita, reparos visíveis realizados pelos construtores com novos tijolos. Notar a área de tijolos mais escura indicada pela seta, que se inicia no ponto exato em que houve o choque com o veículo.

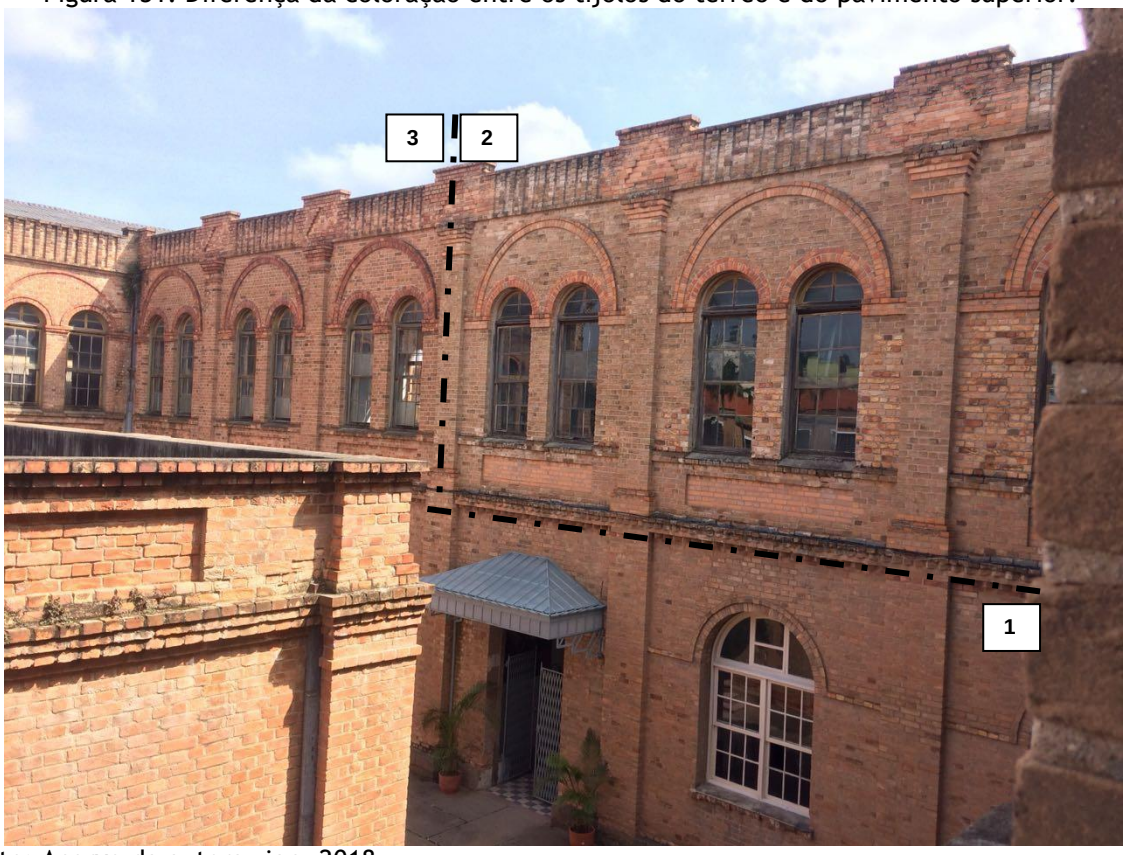


Fonte: Museu da Companhia Paulista, 1958; acervo da autora, fev 2021.

[141] A via tomada pelo veículo foi a Rua São Bento, cuja mão, na época, descia em direção ao conjunto ferroviário. Após o acidente, no entanto, foi decretado que os motoristas só poderiam subi-la, configuração que permanece atualmente.

O mesmo indício na matéria se repete nos novos volumes ampliados do conjunto, onde a diferença de coloração entre os tijolos originais (evidenciados na Figura 131 como área 1), os de 1918-1936 (área 2) e os de 1954-1958 (área 3) atua como mais uma comprovação desta expansão: “A camada de tijolos, embora tenha sido cuidadosamente realizada por trabalhadores qualificados, mostra as diferenças de composição e coloração do material” (SOUKEF Jr., 2016, p. 719). Identificam-se tijolos de tons mais claros e avermelhados na área 2 e exemplares visivelmente mais escuros na área 3, principalmente aqueles voltados à ornamentação, como no caso do coroamento dos arcos plenos. Não se verifica esta diversidade de coloração na área 1, muito mais uniforme no que tange ao revestimento – embora tenha havido a substituição das aberturas em arco originais pelo modelo mais largo da Caixa de Aposentadoria e Pensões (nº 23 na Fig. 124); a mesma situação se dará no volume à esquerda, anteriormente marcado na Figura 126 pela seta vermelha, que apresenta os mesmos tijolos mais escuros e avermelhados em suas duas fachadas ampliadas (Fig. 132).

Figura 131: Diferença da coloração entre os tijolos do térreo e do pavimento superior.



Fonte: Acervo da autora, jan. 2018.

Figura 132: Tijolos com a mesma coloração da área 3.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

É importante ressaltar que, embora tais expansões se inspirem na primeira construção deste gênero na fachada voltada à colina histórica – a antiga Contadoria (nº 10 na Fig. 74) –, alguns elementos não foram reproduzidos ou foram simplificados. No caso da fachada marcada como área 3 na Figura 131, a transição entre os pavimentos é feita por um afilamento da espessura da pilastra – como visto anteriormente na análise da área 2 –, mas, diversamente em relação a esta, há uma fiada extra de tijolos assentados paralelamente ao pano antes do afilamento.

Figura 133: Área 3.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Pela análise da Figura 132, observamos que também há diferenças em certos elementos do novo corpo de dois pavimentos que fecha o volume em "U". O pano inferior da fachada lateral, embora tenha seu ritmo de aberturas quebrado por porta de grande dimensão anteriormente analisada na Figura 118, segue a conformação vista no mesmo pano da lateral da antiga Contadoria (nº 10 na Fig. 74), com pares de janela de arco pleno inscrito numa marcação de tijolos salientes que os coroa com um raio maior do que aquele próprio das janelas e que se une com o raio de marcação da janela ao lado por um balizamento horizontal de tijolos salientes. As pilastras que marcam o ritmo da fachada possuem capitel simplificado, contando também com uma faixa saliente próxima do mesmo. As fiadas superiores do capitel dão continuidade à marcação horizontal do friso de transição entre os panos, executado, como em outros volumes, com quatro fiadas. Acima de cada capitel há um prolongamento da pilastra que, antes de ser afilada, também receberá uma série de fiadas extras de tijolos enquanto embasamento.

As aberturas bíforas do pano superior, por sua vez, têm seus arcos inscritos em um arco pleno maior de tijolos salientes em duas fiadas, sendo a inferior assentada a cutelo e a superior como perpianho. Todavia, diversamente da lateral da Contadoria (nº 10 na Fig. 74), o arco maior não nasce das pilastras de ordem menor; parece se originar na fiada superior aos arcos internos das bíforas, unindo-se às pilastras que marcam o ritmo dos panos por um balizamento horizontal de tijolos salientes. A mesma configuração não se repetirá na fachada voltada à colina histórica, que reproduz a forma de sua vizinha do outro lado do vão, a Contadoria (nº 10 na Fig. 74); neste caso, vemos os arcos maiores surgindo das pilastras de ordem menor, como de praxe.

Internamente, este mesmo volume passaria a abrigar o Departamento de Patrimônio e Cadastro (nº 18 na Fig. 124). Dotado de grande arquivo para armazenamento da documentação da companhia (Fig. 134), o local recebe infraestrutura completa: sanitários, copa e acesso direto ao pavimento superior. Embora este não possua denominação por falta de desenhos técnicos, foi possível confirmar seu caráter igualmente administrativo em visitas *in loco*. A conversão do antigo galpão em corpo de dois pavimentos, contudo, não se deu de forma homogênea – como exemplo, há um dos novos sanitários, que precisou ser adaptado no interior de uma das salas e cujas paredes não foram executadas até o forro (Fig.

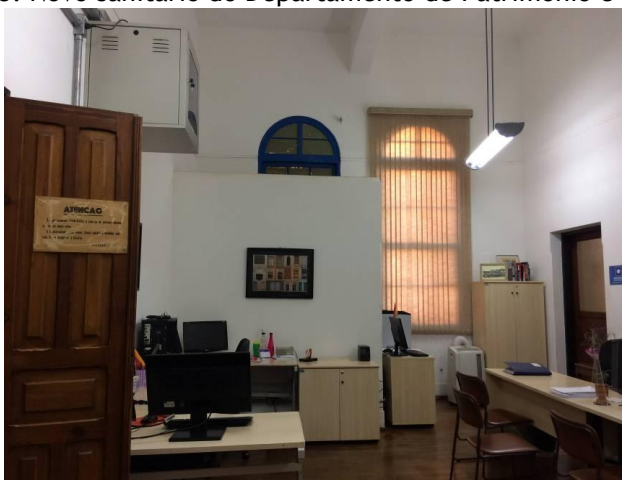
135). A obra como um todo demandou sólida estruturação, culminando em vigas de grande porte que sustentam o novo pavimento superior e em três novos pilares construídos para o mesmo fim entre o Departamento de Patrimônio e Cadastro (nº 18 na Fig. 124) e o eixo longitudinal que corta todo o complexo, visíveis em planta.

Figura 134: Arquivos que se estendem por duas laterais do Departamento de Patrimônio e Cadastro. Notar as vigas, o mezanino em madeira e a escada metálica fixa de acesso.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Figura 135: Novo sanitário do Departamento de Patrimônio e Cadastro.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Já o volume marcado pela seta amarela na Figura 127 e apontado como "área 3" na Figura 131 abrigará a seção de Perfuração (nº 19 na Fig. 124) no térreo e também contará com acesso direto ao novo pavimento superior. A escada teve sua passagem vedada, mas foi muito utilizada na comunicação entre os andares; denota-se, pela presença de indicações da época da FEPASA, que a sala do pavimento superior abrigou processos judiciais acumulados pela empresa e que, por meio da escada, acessava-se a sala de CPI no térreo, posterior à Perfuração (nº 19 na Fig. 124).

Figura 136: À esquerda, vista da sala acima da Perfuração, com indicação de acesso à CPI; à direita, vista interna da escada fechada, imagem tirada a partir da antiga Perfuração, hoje Sala dos Relógios.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Ambas as novas salas do pavimento superior receberam infraestrutura de sanitários; no entanto, sua construção repetiu tendências antigas de ocupar vazios e acabou criando anexos fora do padrão arquitetônico que a companhia vinha praticando até então. É possível que o reboco seja posterior à Paulista, mas não há indícios de que as janelas tenham sido substituídas em relação a algum modelo precedente. A presença de divisórias em granilite, no entanto, pode indicar intervenção da empresa, uma vez que o mesmo modelo pode ser encontrado na Escola Ferroviária (nº 8 na Fig. 124) em alterações da mesma época analisadas anteriormente na Figura 125.

Figura 137: Sanitários da sala localizada acima da Perfuração.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Datam deste mesmo período outros variados trabalhos em madeira como o mencionado no arquivo do Departamento de Patrimônio e Cadastro (nº 18 na Fig. 124); são realizados na seção administrativa desde arquivos de grande porte, mezaninos e portas, até ambientes completos e estruturas elevatórias. O próprio Departamento de Patrimônio e Cadastro (nº 18 na Fig. 124) conta com um desses exemplares próximo aos pilares supracitados, consistindo em uma sala fechada por divisórias de madeira que abrigou, na época, um escritório. Sala similar, dotada de piso elevado, foi parcialmente construída em madeira em frente ao Escritório do Departamento de Materiais (nº 16 na Fig. 124) para abrigar arquivos.

Figura 138: À esquerda, antigo escritório em madeira em frente ao Departamento de Patrimônio e Cadastro. À direita, sala elevada em madeira em frente ao Departamento de Materiais.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Nos deparamos com arquivos similares ao do Departamento de Patrimônio e Cadastro (nº 18 na Fig. 124) no Departamento de Engenharia Civil (nº 24 na Fig. 124), no Arquivo da Contadoria (nº 22 na Fig. 124) e nas Contadorias do térreo (nº 20 na Fig. 124) e do pavimento superior (nº 37 na Fig. 86). O primeiro apresenta, inclusive, o mesmo mezanino estreito em madeira, com porta de entrada visível no lado esquerdo da Figura 139. O Departamento de Engenharia Civil (nº 24 na Fig. 124) é igualmente relevante no que tange à análise dos pisos, posto que seu respectivo arquivo é um dos poucos na seção administrativa a apresentar piso de tacos (Fig. 140). Há, também, intervenções em concreto no chão, claramente posteriores e possivelmente realizadas para substituir peças de madeira deterioradas ou quebradas. O restante do piso existente no Departamento de Engenharia Civil (nº 24 na Fig. 124) é de assoalho, revestimento que se repete majoritariamente em outras salas do pavimento térreo e do pavimento superior; a

ausência de parte do piso devido à sua deterioração permitiu que se confirmasse, mais uma vez, a presença de embasamento em tijolos.

Figura 139: Arquivo do Departamento de Engenharia Civil. À direita, guarda-corpo do mezanino que culmina na porta do mobiliário da primeira fotografia. A entrada ocorre por escada interna ao volume edificado.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Figura 140: No arquivo, piso de tacos intercalado a reparos em concreto. À direita, assoalho no restante do Departamento.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

O Arquivo da Contadoria (nº 22 na Fig. 124), então locado em duas salas existentes desde a planta de 1936, apresenta exemplares de mobiliário que, novamente, ocupam todas as paredes e o centro dos ambientes. No ambiente pelo qual se dá a entrada principal foi constatada a presença de mais mezaninos atrelados aos móveis, bem como de pelo menos duas escadas de madeira retráteis. Embora não tenha sido possível adentrar o arquivo vizinho – tanto por estarem suas entradas vedadas, quanto pelo estado do piso –, imagens de 2001 de Sousa (2003) permitem entrever móveis mais simples que não seguem esse modelo. A autora também registrou uma interessante diferença entre os pisos: enquanto que o primeiro arquivo é revestido com piso cerâmico, o segundo possui as mesmas tábuas de madeira do restante da seção central. Sabe-se que o arquivo atualmente fechado manteve as mesmas dimensões desde a planta de 1932, o que pode indicar

que seu piso de madeira permaneceu da mesma forma desde então; o mesmo não ocorreu com a sala vizinha, modificada no contexto do novo eixo estruturante e com alteração de piso mais recente.

Figura 141: À esquerda, vista dos Arquivos da Contadoria; ao fundo, Arquivo atualmente fechado. Notar, à direita, a diferença entre os pisos de ambos.



Fonte: Acervo de Sousa (2003).

Figura 142: Vistas atuais dos Arquivos aberto e fechado, respectivamente. Observar, no ambiente à direita, o piso de madeira que cedeu, enquanto que no vizinho de piso cerâmico houve melhor conservação. O móvel fotografado à direita também pode ser visto parcialmente na imagem acima, de 2001.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Havia comunicação direta entre esses ambientes e a antiga Contadoria do pavimento superior (nº 37 na Fig. 86) por meio de um elevador de materiais. Como se observa nas fotografias abaixo, o elevador conta com abertura pantográfica voltada tanto para o interior do ambiente quanto para o eixo longitudinal que corta o complexo, facilitando a conexão entre as áreas contábeis e todo o térreo administrativo. A Figura 143 também aponta, neste mesmo corredor, a existência das mesmas janelas encontradas no térreo da área 3 (Fig. 131) e na Caixa de Aposentadoria e Pensões (nº 23 na Fig. 124), indicando que esse modelo mais largo foi adotado também nas aberturas internas do mesmo andar.

Figura 143: Da esquerda para a direita: elevador da Contadoria que desemboca no Arquivo e sua respectiva abertura voltada para o lado externo da sala.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Ainda analisando exemplares interessantes realizados em madeira, próximo ao elevador da Contadoria (nº 37 na Fig. 86) – que, por si só, possui estrutura envoltória neste material – há um arquivo construído em um dos arcos de passagem existentes entre os vários ambientes que exerciam tal função. O mobiliário apresenta bom aproveitamento do espaço e configuração única em todo o conjunto, bem como mezanino amplo e bem iluminado (Fig. 144). Vemos que o modelo se aproveitou da estrutura da escada para completá-la com armários; o mesmo ocorrerá com a Contadoria do pavimento térreo (nº 20 na Fig. 124), cujo mezanino em madeira também apresenta área de armazenamento sob o acesso (Fig. 145). Interessante notar, neste caso, o guarda-corpo do referido exemplar, mais trabalhado esteticamente se comparado a seus contemporâneos. A Figura 145 também mostra o mezanino locado em sala construída imediatamente acima do

Departamento de Patrimônio e Cadastro (nº 18 na Fig. 124); embora tenha sido igualmente realizado em madeira, não é possível detalhar minuciosamente sua estrutura devido à presença de sanitários sobre os quais o mezanino se apoia.[142]

Figura 144: Mobiliário com mezanino na Contadoria do pavimento superior.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Figura 145: Mezanino da Contadoria do pavimento térreo, à esquerda, e mezanino da sala acima do Departamento de Patrimônio e Cadastro, à direita.



Fonte: Acervo da autora, mar. 2018; jun. 2021.

A observação de tais construções não é em vão: fica evidente que o período compreendido entre as plantas de 1953 e de 1964 marca as últimas expansões da companhia, que, embora vivenciando variadas crises, ampliou o conjunto em um derradeiro esforço de se manter imponente e eficiente – investida, esta, mal sucedida para os objetivos da empresa, mas suficientemente proveitosa para nossa

[142] É interessante notar a profusão de mezaninos realizados neste período pela companhia, visto que, de acordo com Segurado ([1908b?], p. 24-25), a opção por um pavimento de pé direito reduzido não era comum no campo do saber técnico consolidado. Há de se considerar, no entanto, o contexto das ampliações promovidas pela Paulista e o distanciamento temporal entre a obra do autor e as construções aqui analisadas, o que pode indicar uma mudança no conhecimento então circulante.

análise construtiva. As transformações de cunho monumental, que alteraram permanentemente a fachada voltada à colina histórica, pertencem à década de 1950 e são, portanto, anteriores à gestão estatal; o mesmo não se pode dizer das ampliações internas, que retomaram a madeira enquanto divisória. É possível que as estruturas aqui elencadas, apesar de denotarem um trabalho exímio com o material, fossem, de fato, provisórias, mas certamente se mantiveram ao longo da estatização e das próximas administrações devido à quantidade de material de cunho documental que o complexo acabou acumulando. Isto se deve especialmente à extensão de suas linhas férreas no momento, eternizadas em papel de parede instalado no Escritório do Chefe do Departamento de Materiais (nº 29 na Fig. 124) por volta da década de 1960.[143]

Figura 146: Mapa das linhas da Companhia Paulista implantado em parede do Escritório do Chefe do Departamento de Materiais.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Na época em que esses mobiliários foram propostos, acredita-se que a Paulista já detinha um arquivo de grandes proporções – especialmente nos âmbitos contábil e patrimonial, visto que tais ambientes condensam a maior parte dos arquivos remanescentes. Sabe-se também, por meio do acervo iconográfico de

[143] A periodização de tal instalação se baseia nos caminhos férreos ali dispostos; infere-se que, caso se tratasse de mapa implantado antes dessa década, as linhas férreas não seriam tão extensas quanto na imagem e que, caso a implantação fosse posterior aos anos 1960, também teria havido atualização do conteúdo cartográfico. A ação pode igualmente se inserir nas últimas tentativas da empresa de reconhecer sua grandiosidade em um momento de crise.

Sousa (2003), que o Departamento de Materiais (nº 24 na Fig. 124) armazenou, a partir desse período, uma grande quantidade de itens móveis pertencentes à ferrovia em suas prateleiras, dispostas ao longo de todo o ambiente em formato de "L". A ausência atual de piso permite entrever um embasamento de apenas três fiadas de tijolo (0,225 metros de altura) sobre o qual se apoiava o revestimento de tábuas; considerando que o departamento se encontra na área originalmente destinada à Inspetoria do térreo (nº 13 na Fig. 139), compreendemos que os primeiros ambientes administrativos eram dotados de uma elevação de piso muito menor do que a efetuada após 1936 – que, em alguns espaços, chega a um metro de altura.

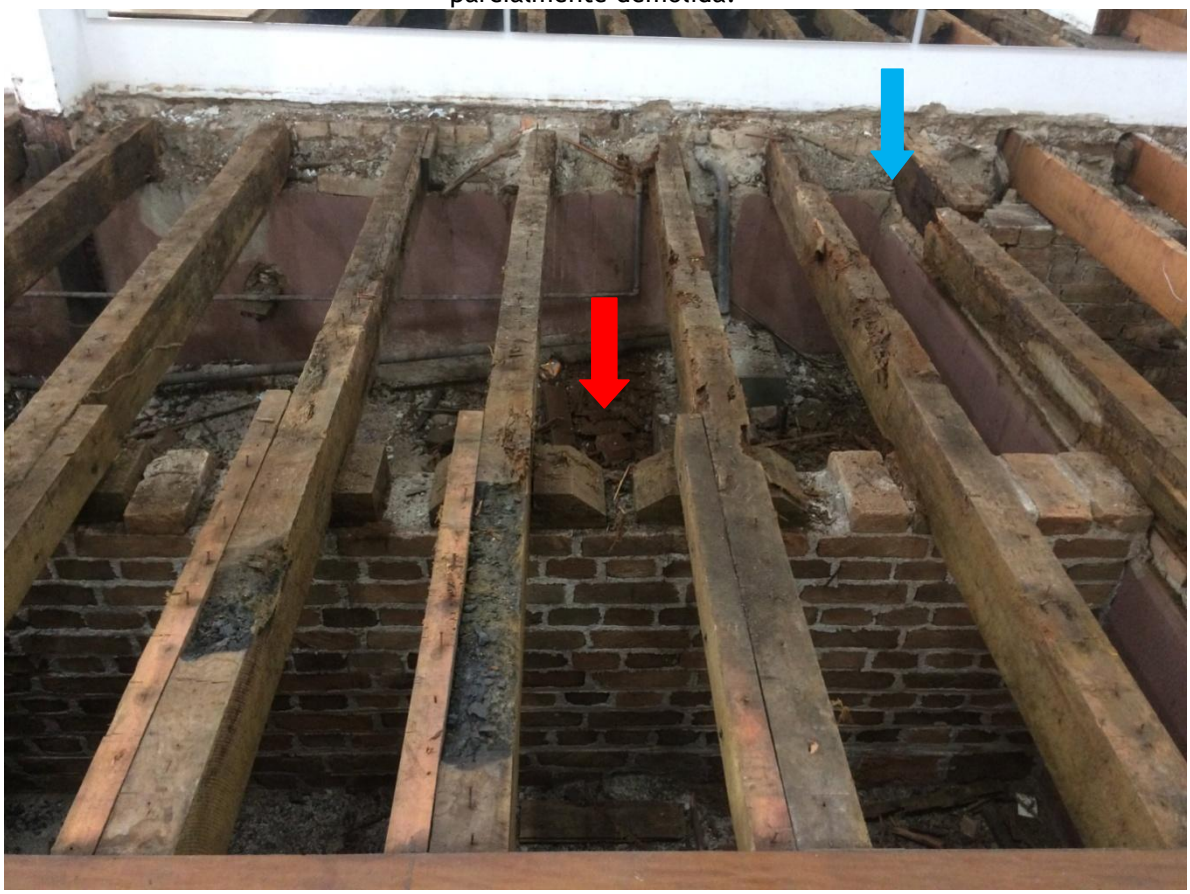
Figura 147: Comparação entre vistas dos mesmos ambientes do Departamento de Materiais em 2001, à esquerda, e atualmente, à direita. Notar as marcas nas paredes referentes ao mobiliário retirado.



Fonte: Acervo de Sousa (2003); acervo da autora, jun. 2021.

Um destes ambientes é o Escritório do Departamento de Materiais (nº 16 na Fig. 124), alvo de visita técnica em setembro de 2020, momento em que se realizavam reparos no piso de madeira deteriorado pela infiltração; com a retirada do assoalho, verificou-se a existência de bases de alvenaria de um metro de altura que sustentam o piso elevado e de uma antiga parede que não consta em nenhuma das plantas históricas, denotando possíveis adaptações. Trata-se de uma parede revestida e pintada sobre a qual se apoiou uma das vigas do piso elevado; esta parede indica uma antiga divisória de ambiente que, posteriormente, foi parcialmente demolida para a abertura da sala em questão. Provavelmente, trata-se de algo temporário – por não ter sido registrado em desenhos técnicos – e anterior à elevação do piso do ambiente, realizada em 1936. Assim como a Paulista se aproveitou do aparelho de pedras externo para suas ampliações, acredita-se que a parede registrada na imagem abaixo tenha sido parcialmente incorporada na estrutura pelos mesmos motivos.

Figura 148: Retirada de pisos do Escritório do Departamento de Materiais. A seta vermelha indica as bases de alvenaria e a estrutura do assoalho. A seta azul indica a parede revestida que foi parcialmente demolida.



Fonte: Acervo da autora, set. 2020.

Finalizadas as considerações a respeito do interior do volume administrativo principal, passamos à análise da Caixa de Aposentadoria e Pensões (nº 23 na Fig. 124), cuja ampliação na planta de 1953 não fornecia informações suficientes acerca de seu funcionamento. Em 1964, contudo, as compartimentações internas e a indicação de acessos em desenho técnico, bem como o auxílio de fotografias da época, corroboraram para uma investigação mais aprofundada das transformações pelas quais passou. Ao se comparar a Figura 66 – registrada logo após a inauguração do pavimento superior completo –, na qual é possível discernir aberturas em arco do mesmo modelo do restante do complexo (1,20 x 3,00 metros) e uma entrada principal pelos fundos do edifício, à Figura 149 – registrada no início da década de 1960 –, observa-se a substituição de ambos os elementos: as janelas são trocadas por modelos maiores (2,0 x 2,0 metros), dotados de gradis de ferro com lanças, e uma nova entrada é criada na fachada voltada à colina histórica. Acredita-se que o acesso precedente não tenha sido totalmente inutilizado, posto que o mesmo não foi vedado, mas é possível que o edifício tenha passado a contar com um controle maior de admissão.

Figura 149: À esquerda, observar as novas aberturas da Caixa.



Fonte: Acervo do Prof. Maurício Ferreira, c. 1960.

Figura 150: Novo acesso na fachada voltada à colina histórica e novas aberturas. Notar os gradis de ferro com lanças.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Acredita-se que as modificações tenham sido ensejadas pela nova gestão estatal, que, considerando um quadro de funcionários recentemente reduzido e uma insatisfação geral entre os trabalhadores que se arrastava desde 1956, possivelmente buscou proteger de greves o edifício que armazenava todo o pagamento das antigas Officinas.[144] Para tanto, foram instaladas barreiras em portas e janelas que não se encontram no restante do conjunto. Internamente, o edifício foi equipado com guichês de pagamento a funcionários e quatro cofres de grandes dimensões para armazenamento seguro dos fundos de aposentados e pensionistas, sendo dois exemplares da empresa porto-alegrense E. Berta & Cia., um da francesa Fichet (atualmente Fichet-Bauche) e um da paulistana Cofres Nascimento.

[144] Embora Ferreira (2012) tenha coletado memórias orais de greves tranquilas dentro da Paulista, o confronto ocorrido em 1906 entre a Força Pública municipal e os grevistas da companhia locados em Jundiaí deixou marcas profundas na história da cidade, tendo culminado no falecimento dos ferroviários Ernesto Gould e Manoel Dias por ferimento de bala (FUMAS, 2021). Considerado como a primeira greve de trabalhadores brasileiros (FUMAS, 2021), este evento de 16 dias de duração contou, ao mesmo tempo, com forte repressão policial e ampla adesão pública, tendo sido noticiado nos principais jornais da época. A partir daí, a empresa amplificou a vigilância dos operários para dispersar possíveis greves, sobretudo em Jundiaí, devido ao ocorrido.

Figura 151: Da esquerda para a direita, de cima para baixo: guichês internos de pagamento; cofre da E. Berta & Cia.; e portas-cofre da Fichet e da Cofres Nascimento.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

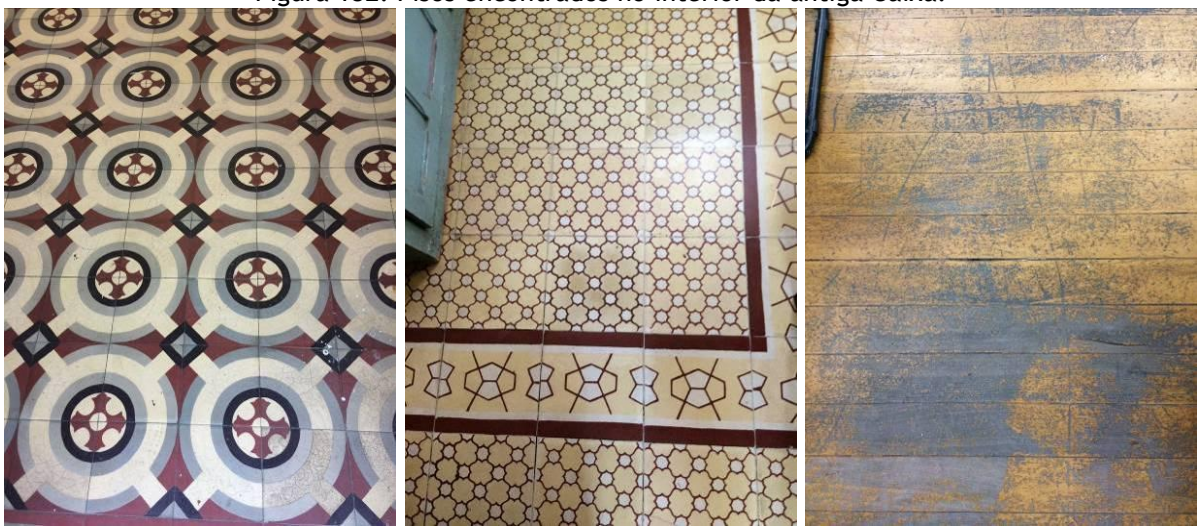
As diversas origens dos cofres podem indicar diferentes momentos de aquisição: os exemplares da E. Berta & Cia. nos parecem ser os mais antigos, posto que a empresa foi comprada por Alberto Bins em 1893 e, a partir daí, teve seus produtos amplamente comercializados por todo o Brasil (CPDOC-FGV, 2021). Por se tratar de cofres móveis, entende-se que sua aquisição por parte da Paulista se deu concomitantemente à construção da Caixa de Aposentadoria e Pensões (nº 23 na

Fig. 124) para armazenar os pagamentos dos funcionários; todavia, quando a ampliação do edifício permitiu que se construíssem salas destinadas exclusivamente para esse fim, foi necessário adquirir portas-cofre de alta qualidade. Neste contexto, adquire-se um exemplar da Fichet, que expandiu suas filiais para o Brasil após 1919 (FICHET-BAUCHE, 2021), e um da Cofres Nascimento, estabelecida no número 13 da rua Quintino Bocaiúva, em São Paulo, a partir de 1929 (Almanak Laemmert, 1929, p. 1399).

Considerando que a planta de 1953 não detalha o interior da Caixa (nº 23 na Fig. 124) nos primeiros anos de ampliação, é possível periodizar tal alteração entre 1936 e 1964. Conforme análise dos logos das empresas nas portas-cofre em questão, sabemos que o exemplar da Fichet foi certamente obtido pela Paulista antes de 1967, ano em que se tornará Fichet-Bauche (FICHET-BAUCHE, 2021); o mesmo ocorre com a porta-cofre da Cofres Nascimento, cuja insígnia no produto aponta o novo endereço divulgado no Almanak Laemmert (1929, p. 1399), o que inviabiliza sua confecção antes de 1929. Aqui, portanto, podem-se avaliar novamente as relações comerciais estabelecidas pela Paulista após a predileção inicial por fornecedores europeus e estadunidenses. Embora a Fichet fosse uma renomada fabricante francesa de cofres, sua presença no Brasil certamente facilitou o processo de compra; todavia, a escolha de duas empresas brasileiras em detrimento de estrangeiras é um fato igualmente notável que marcará, dentre outras percepções, o início de um novo padrão nacional de compra de materiais para as antigas Officinas.

No que tange aos revestimentos, a companhia investiu em pisos de ladrilho hidráulico decorado não somente para áreas molhadas, como também para as abertas ao público, como a dos guichês de pagamento. Áreas administrativas apresentam piso de assoalho que, pelo desgaste observado, pode ser original, uma vez que integra o padrão da Paulista para este tipo de ambiente (Fig. 152). Entendemos que também se insere neste contexto de mudanças a troca da cobertura de quatro águas – visível na Figura 66 – por uma laje de concreto (Fig. 153).

Figura 152: Pisos encontrados no interior da antiga Caixa.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Figura 153: Laje da antiga Caixa.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

A substituição de cobertura permitiu que se criasse uma espécie de mezanino de 2,57 metros de pé direito acima dos cofres centrais, tendo sido ele o condicionante da altura final da nova laje. Não há escada fixa de acesso ao mezanino, sendo necessário, desde a sua implantação, posicionar uma escada móvel em frente à porta para adentrá-lo; por mais complexa que esta situação possa parecer, ela foi adotada em outros pontos da área administrativa, estando igualmente presente em um mezanino realizado acima do sanitário da Contadoria do pavimento térreo (nº 20 na Fig. 124):

Figura 154: À esquerda, mezanino da Caixa. À direita, mezanino acima do sanitário da Contadoria. Em ambos os casos, era necessário dispor de escada móvel para acessá-los.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Embora menos modificada quando comparada às seções vizinhas, a seção sul apresenta novos acréscimos internos que seguem o contexto aqui analisado. Aproveita-se o pé direito do galpão que foi ampliado em 1913 para abrigar equipamento mais pesado e constrói-se, ali, um pavimento superior. A sala, cujo térreo abrigou em 1964 a Sala dos Computadores (nº 35 na Fig. 124), passa a estar isolada da seção sul e é incorporada à seção administrativa, podendo ser acessada somente pela então Operadoria de Serviços Mecanizados (nº 34 na Fig. 124). Anexos menores, como os que passaram a atender ao Reparo de Truques e Locomotivas a Diesel (nº 33 na Fig. 124), também podem ser vistos na planta da presente fase; embora um deles tenha sido demolido após 1978, o outro permanece, bastante deteriorado e sem acesso devido ao acúmulo de material em sua entrada (Fig. 155). O exemplar existente na área de Manutenção de Máquinas Ferramentas (nº 40

na Fig. 124) remanesce até os dias atuais e, conforme observado em Rossi Film (1929), corresponde ao modelo originalmente locado na entrada e na saída de funcionários que ali batiam o ponto (Fig. 156).

Figura 155: Anexo remanescente na seção de Reparo de Truques e Locomotivas a Diesel.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Figura 156: À esquerda, relógio de ponto em 1929, situado à frente de volume em madeira; à direita, mesmo volume atualmente.



Fonte: Rossi Film, 1929; acervo da autora, jun. 2021.

É possível que se trate do mesmo volume visto em Rossi Film (1929), porém deslocado do seu posto inicial, análise ensejada pelos seguintes motivos: o filme institucional mostra uma parede paralela ao relógio de ponto que teve suas aberturas cerradas. Na localização atual, a única parede paralela próxima o suficiente do objeto de estudo é a que divide o ambiente dos Tornos de Rodas (nº 36 na Fig. 124). Conforme a planta de 1932, esta divisória ainda possuía suas passagens abertas naquele momento, não podendo, portanto, ter sido retradada dessa forma em 1929. Ademais, trata-se de aberturas de pequeno porte, enquanto que as passagens citadas permitiam o trânsito de locomotivas em manutenção. A presença de trilhos igualmente paralelos ao volume – vistos no canto direito da

imagem – também indica que seu posicionamento original se deu em outro espaço. Acredita-se que este era, de fato, na mesma área em que se encontra hoje, mas ao lado do eixo de trilhos que corta todo o conjunto. Tal configuração pode ser observada na planta de 1932, na qual um volume de mesma dimensão se posiciona vizinho à Solda Elétrica (nº 17 na Fig. 74) e à Máquina a Vapor (nº 16 na Fig. 74); a janela que se vê fechada no filme corresponde a uma antiga abertura da Solda Elétrica (nº 17 na Fig. 74), enquanto que a passagem de maior dimensão aos fundos possivelmente fornecia um acesso à Máquina a Vapor (nº 16 na Fig. 74) que foi inutilizado devido à construção da escada em caracol para entrada na Subestação (nº 16 na Fig. 74).

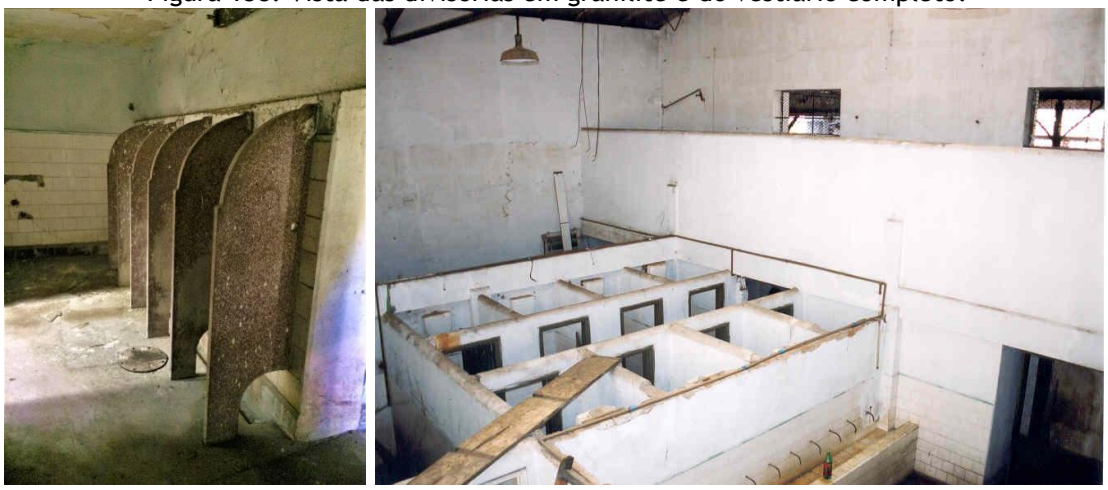
A antiga Solda Elétrica (nº 17 na Fig. 74), contudo, não sobrevive até a planta de 1964, quando sua área original é documentada dividida em dois espaços (Fig. 157): Conversor de Ciclos (nº 38 na Fig. 124) e Afiação de Ferramentas (nº 39 na Fig. 74). O ambiente ao lado da Máquina a Vapor (nº 37 na Fig. 124), que armazenou ferramentas por todas as décadas anteriores, também é modificado e passa a oferecer apenas Sanitários (nº 7 na Fig. 124) a partir de 1964 – estes, dotados das mesmas divisórias em granilite para mictórios vistas na Escola Ferroviária (nº 8 na Fig. 124) (Fig. 158). Verifica-se, no local, um vestiário de grandes proporções que possivelmente atendia a toda a seção sul – diversamente do que ocorria na seção norte, então dotada de ambientes descentralizados.

Figura 157: À esquerda, Conversor de Ciclos e, à direita, Afiação de Ferramentas, cuja verificação interna foi impossibilitada pelo acúmulo atual de materiais que bloqueiam a entrada.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Figura 158: Vista das divisórias em granilite e do vestiário completo.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021; acervo de Sousa (2003).

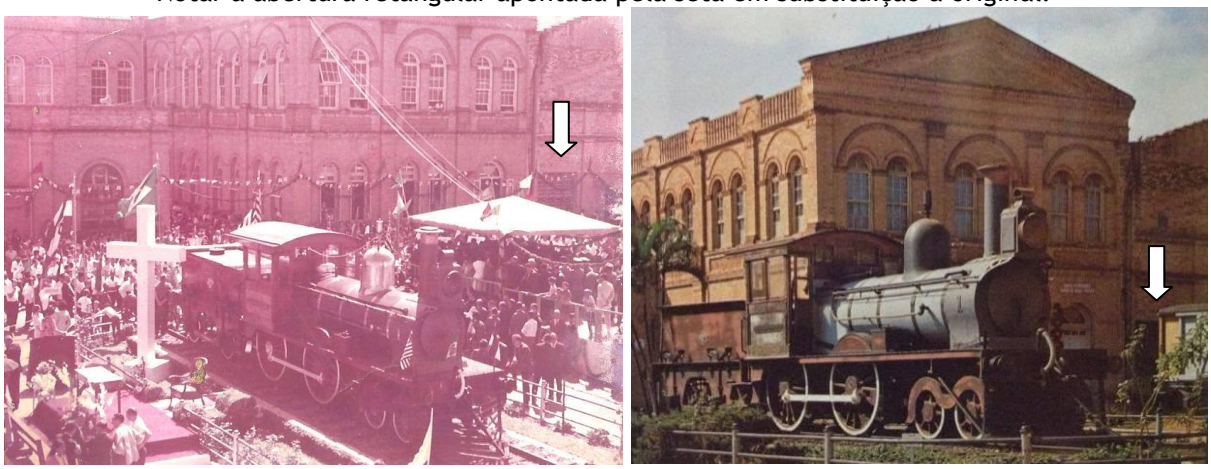
Uma das maiores contribuições da planta de 1964 em relação às precedentes está precisamente em registrar esses anexos descentralizados, sobretudo no que tange a pequenos cubículos dispostos por toda a extensão das seções norte e sul; trata-se de escritórios diminutos que atendiam de forma direta os usos sob sua supervisão. Esta dispersão das funções administrativas – agora, não mais restritas à área central – não somente altera profundamente a percepção interna da arquitetura, posto que são edificações realizadas sem um padrão projetual, como também marca os últimos momentos da Companhia Paulista, que observa o sistema divisionário e a figura do Inspetor Geral perderem prestígio com a crise ferroviária e a estatização.

Externamente, por sua vez, não há indícios de instabilidade na empresa. Além da própria dinâmica urbana, as melhorias e ampliações realizadas na seção administrativa na década de 1950 auxiliaram na mudança da vista principal, posto que a nova fachada se tornou o símbolo do conjunto, adotando a configuração correspondente à nossa atual compreensão da hierarquia do complexo. A Figura 159 sintetiza esta situação, uma vez que registra as comemorações do centenário da Paulista em 1968. Os festejos de aniversário moveram as antigas Officinas como era de praxe – mesmo durante a administração estatal –, culminando em grande evento realizado em frente ao novo volume em forma de "U", onde foi celebrada uma missa campal que contou com a presença de autoridades do estado de São Paulo.

A imagem também documenta uma importante modificação realizada no final dos anos 1960: as aberturas em arco originais do ambiente denominado na

planta de 1964 como Sala dos Computadores (nº 35 na Fig. 124) foram substituídas por modelos retangulares, seguindo o mesmo caminho de exemplares em galpões vizinhos. O que difere este caso de seus predecessores é que ele permaneceria desta maneira por poucas décadas, quando os modelos em arco retornariam à fachada, porém em configuração diversa da original: enquanto que o galpão contava, inicialmente, com três aberturas provenientes da Phoenix Bridge & Co., a alteração realizada entre o final dos anos 1980 e o final dos anos 1990 implantaria arcos duplos na fachada (Fig. 160).

Figura 159: À esquerda, missa campal do centenário da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Notar a abertura retangular apontada pela seta em substituição à original.



Fonte: Elaboração da autora sobre imagens do acervo do Prof. Maurício Ferreira, 1968; 1986.

Figura 160: Atual fachada do galpão.

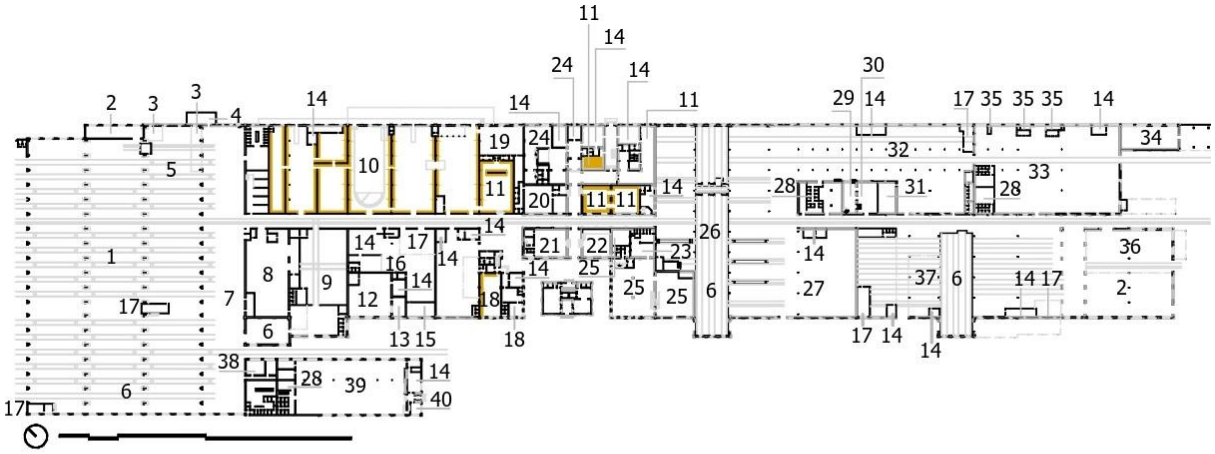


Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

A obra, como outras analisadas por esta pesquisa, deixou cicatrizes amplamente visíveis na matéria. Ao contrário de modificações precedentes, contudo, esta não demanda um olhar demasiadamente atento à sua percepção, saltando aos olhos por não denotar mais o mesmo esmero dos construtores da Paulista. Observa-se que a argamassa utilizada para tal difere tanto em coloração quanto em composição daquela executada originalmente, assim como os tijolos, dispostos grosseira e desordenadamente em alguns pontos, embora sua instalação siga a aparelhagem inglesa. Ainda que aqui nos refiramos apenas à intervenção realizada no final do século, também é possível observar a vedação dos antigos vãos dos arcos originais no momento da sua substituição pelos modelos retangulares; mesmo que os tijolos apresentem coloração mais escura, nota-se que a troca foi feita mais cuidadosamente. Quanto à abertura central do galpão, não foram encontrados registros de como se deu sua utilização durante esse período; contudo, as marcas na matéria indicam que certamente houve retirada e vedação da abertura em arco, podendo ter sido sucedida por uma janela de modelo retangular ou por uma porta.

Entende-se que tais obras se inserem no contexto do próximo desenho técnico a ser analisado: a planta de 1978 (Fig. 161), que, em grande parte, nos apresenta uma situação consolidada que se mantém até hoje. A planta aponta modificações realizadas desde, no mínimo, 1965 e, portanto, contempla a continuidade da administração do conjunto pelo Governo Estadual, até 1971, e a incorporação da companhia pela FEPASA. A retirada das aberturas retangulares do galpão analisado acima e a sua troca por arcos duplos foi, muito provavelmente, realizada pela FEPASA e pode estar relacionada a uma necessidade de integração visual do referido ambiente – que passa a abrigar o Museu da Companhia Paulista (nº 25 na Fig. 161) – ao volume em "U", posto que seu novo uso exigia maior atenção por parte dos visitantes.

Figura 161: Planta de 1978.



LEGENDA

1	Reparo de Carros Elétricos	**12**	Seção de Pintura	**22**	Seção de Programação	**31**	Depósito de Materiais
2	Caldeiraria	**13**	Oficina	**23**	Oficina do Museu	**32**	Ferramentaria
3	Depósito de Pantógrafo	**14**	Escritórios	**24**	Sala de Desenho	**33**	Fundição
4	Limpeza de Peças	**15**	Aferição de Velocímetros	**25**	Museu	**34**	Compressores
5	Seção de Pantógrafo	**16**	Ferramentas e	**26**	Reparo de Truques e	**35**	Fornos
6	Ponte Rolante	Componentes de Locomotivas		Veículos a Diesel		**36**	Armazém
7	Enrolamento de Motores	**17**	Almoxarifado	**27**	Tornos	**37**	Conservação de
8	Seção Elétrica	**18**	Seção de Bilhetes	**28**	Vestiários	Máquinas Elétricas	
9	Seção de Soldas	**19**	Depósito do Museu	**29**	Compressor e acesso à	**38**	Depósito de Inflamáveis
10	Almoxarifado Geral	**20**	Custo e Estatística	Subestação		**39**	Escola Ferroviária
11	Arquivo	**21**	Seção de Suprimentos	**30**	Conversor de Ciclos	**40**	Sala do Diretor

Fonte: Elaboração da autora a partir de base em *.dwg* fornecida por Sousa (2003), jul. 2021.

A ocupação orgânica e visualmente desordenada de parte da seção norte decorre tanto do acúmulo de funções que o espaço vinha comportando, quanto dos variados escritórios e sanitários dispostos de forma desalinhada; todavia, algumas das funções originalmente ali dispostas, como no caso da pintura, remanescem. Embora sua data oficial de inauguração seja 1979, a planta produzida um ano antes já evidencia a existência de um museu no local que hoje abriga o Museu da Companhia Paulista (nº 25 na Fig. 161).

A respeito da Oficina do Museu (nº 23 na Fig. 161), é importante mencionar que a parede localizada entre ela e seu ambiente vizinho, a Seção de Programação (nº 22 na Fig. 161), sofreu diversas modificações nas plantas anteriores: em 1936, sua presença é registrada no desenho técnico, tendo sido demolida até 1953 e reconstruída até 1978, como consta em planta do mesmo ano. Neste momento, contudo, a sala parece isolada, posto que não se documentam portas; a situação se

esclareceria com imagens de Sousa (2003) que mostram o local fechado mesmo havendo uma abertura que possivelmente conectou-o à Seção de Programação (nº 22 na Fig. 161) em algum momento. Atualmente, a passagem se encontra aberta.

Figura 162: À esquerda, passagem fechada em 2001, quando a Seção de Programação abrigou a Biblioteca do Museu da Companhia Paulista. À direita, vista atual da passagem aberta.



Fonte: Acervo de Sousa (2003); acervo da autora, mar. 2018.

Outra adição a ser explorada na seção administrativa é a construção de um elevador. Diversamente do exemplar anteriormente investigado na Contadoria (nº 37 na Fig. 86), deste resta somente o poço, mas a altura da porta indica a possibilidade de transporte humano. O elevador se posiciona ao lado da escadaria que dava acesso direto à Inspetoria, fazendo, portanto, o mesmo papel. Não se sabe dizer se sua implantação visou à substituição da escada ou se houve coexistência de ambos os sistemas, contudo, a segunda opção é a mais viável, posto que não houve destruição do acesso precedente.

Figura 163: À esquerda, entrada do elevador pelo térreo, ao lado do início da escadaria. À direita, poço do elevador no pavimento superior visto a partir da Sala de Desenho (nº 35 na Fig. 86).



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Por fim, quanto à seção sul, verifica-se um espaço reservado para a Conservação de Máquinas Elétricas (nº 37 na Fig. 161), como é possível observar na

planta em questão. Apesar de contarem com uma produção menor, as seções de Fundição (nº 33 na Fig. 161) e Caldeiraria (nº 2 na Fig. 161) permanecem ativas e próximas aos seus locais originais – recebendo, inclusive, a assistência de novos Fornos recém-edificados (nº 35 na Fig. 161) e maior infraestrutura de Vestiários (nº 28 na Fig. 161). Ambos os novos elementos foram registrados – no entanto, apenas os Vestiários (nº 28 na Fig. 161) remanesceram, aparentando o aproveitamento de uma parede mais antiga a partir da qual o ambiente se expandiu.

Figura 164: Forno da seção sul, à esquerda, e novos Vestiários à direita.



Fonte: Acervo de Sousa (2003); acervo da autora, jun. 2021.

A principal mudança está na total obsolescência de carros a vapor, o que leva a antiga área de reparos a manter somente locomotivas a diesel devido às alterações no material rodante vigente; foi encontrada, no local, placa de identificação que marca esta modificação na dinâmica do trabalho ferroviário. Afortunadamente, mais destes registros puderam ser observados ao longo do conjunto – sobretudo no pavimento superior, do qual não se obteve nenhum desenho técnico após 1936.

Por meio destes, foi possível situar na antiga Contadoria do pavimento superior (nº 37 na Fig. 86) área que chegou a armazenar grande acervo sobre as companhias absorvidas pela FEPASA. Parte desta identificação pôde ser vista anteriormente na Figura 90, que registra uma parcela desse ambiente. No mesmo local se encontra mobiliário com mezanino documentado na Figura 144, cuja identificação do mesmo período o apresenta como contenedor de almanaques ferroviários. Foram igualmente encontrados adesivos de numeração (Fig. 165),

realizados no mesmo padrão da FEPASA, nas paredes da antiga Secretaria (nº 31 na Fig. 86) e de outra extensão da Contadoria (nº 37 na Fig. 86). Nestes casos, a identificação se localiza, respectivamente, acima de um Sanitário (nº 32 na Fig. 86) e de tubulação desativada do que poderia ser um lavatório simples.

Figura 165: À esquerda, antiga Secretaria. À direita, antiga Contadoria.



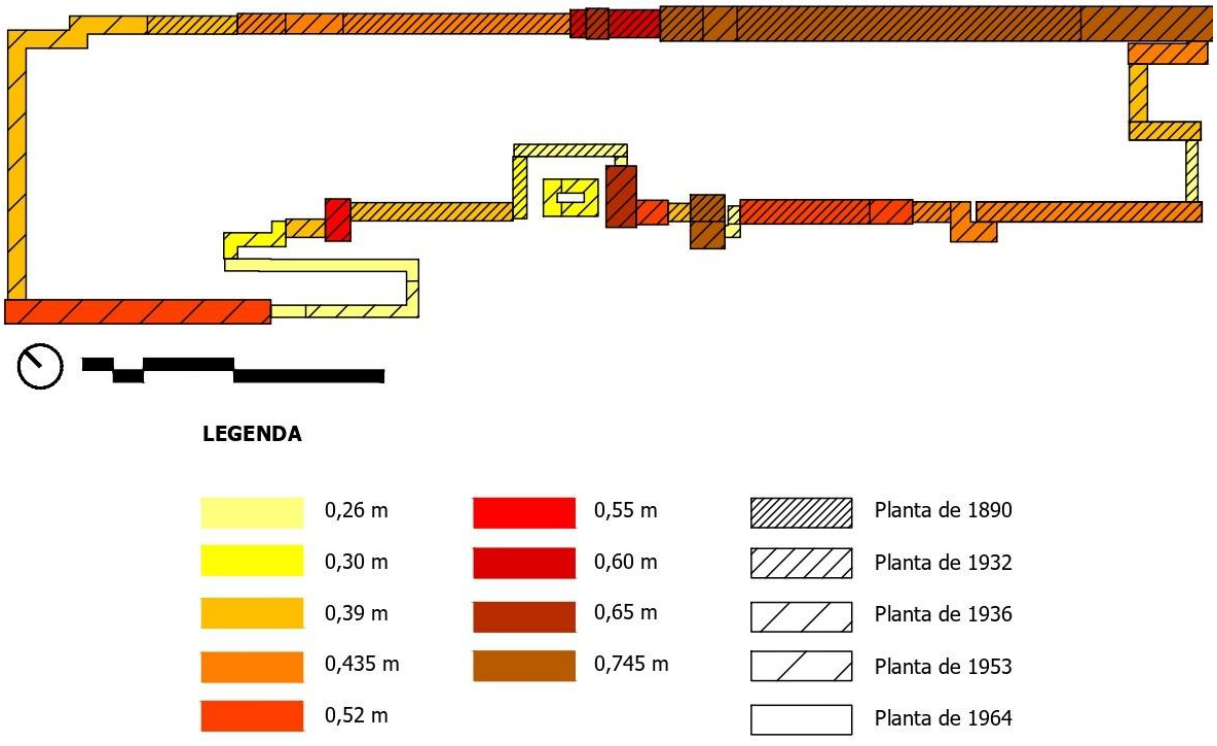
Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Podemos concluir que o fato de duas diferentes administrações estarem registradas na planta de 1978 certamente influiu nas poucas alterações construtivas em relação a 1964, sobretudo se considerarmos a absoluta decadência ferroviária e a principal motivação que guiava qualquer intervenção por parte do Governo Estadual e da FEPASA: manter o conjunto, sem ganas de expandi-lo. Ademais, conforme exposto anteriormente pelos relatos coletados por Ferreira (2004), a relação entre ferroviários, serviço prestado, arquitetura e chefia permanecia abalada, não retratando mais a mesma família. Ferreira (2004) ressalta que a gestão da FEPASA, além de ter precisado lidar com o acervo das principais ferrovias do estado, enfrentou o que a autora chama de "pessoal excedente" (FERREIRA, 2004, p. 48), funcionários de carreira com direitos adquiridos que não podiam ser dispensados; a empresa solucionou a situação em 1976 oferecendo o chamado "contratão" (FERREIRA, 2004, p. 48), um novo regime de contrato cuja urgência na assinatura não permitiu que os ferroviários analisassem a perda dos direitos anteriormente conquistados na Paulista, como "estabilidade de emprego, licença

prêmio e adicional por tempo de serviço" (COSTA, 1976 *apud* FERREIRA, 2004, p. 49).

Embora se trate de momento controverso e a ausência de ampliações denote diminuição na demanda de serviços, a estabilização da construção nos permitiu analisar pormenores quanto à estrutura parietal do conjunto. Para tanto, com base no desenho consolidado na planta de 1978, foram mapeadas as diversas espessuras de parede praticadas ao longo dos diferentes momentos estudados neste capítulo (Fig. 166). Devido às intensas modificações em divisórias internas, nos ativemos apenas às paredes limítrofes das antigas Officinas e, devido à escala da imagem, as espessuras foram exageradas em aproximadamente quinze vezes, estando, portanto, fora da escala gráfica à qual pertence o volume como um todo. O esquema forma, assim, uma espécie de diagrama que permite visualizar com clareza os diversos panos de parede e seus respectivos momentos de construção.

Figura 166: Relação entre espessuras de paredes e cronologia construtiva.

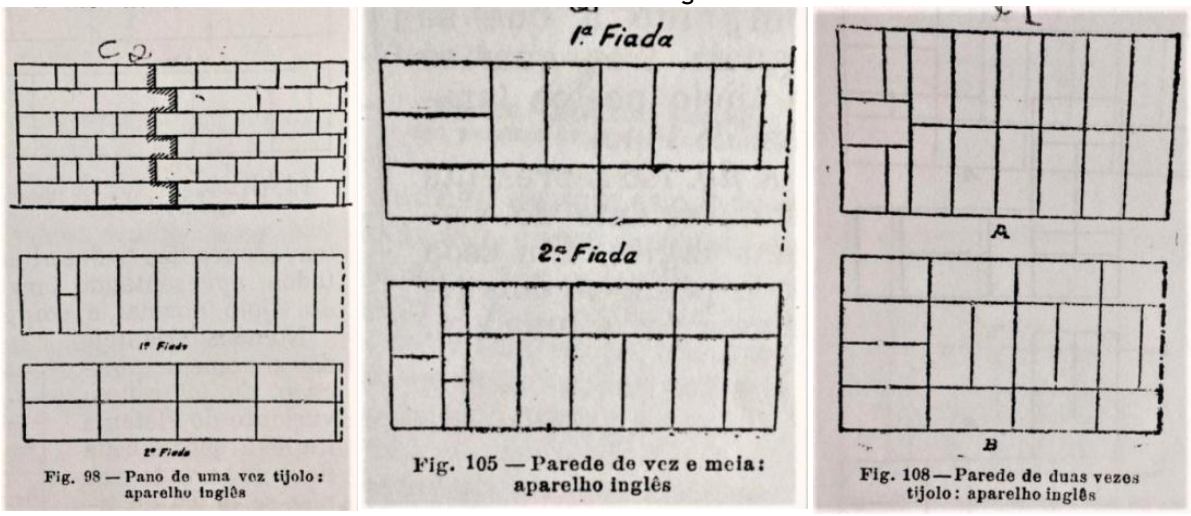


Fonte: Elaboração da autora a partir de base CAD, out. 2021.

Dentre as medidas encontradas e considerando a largura de 0,13 metros do tijolo utilizado na edificação, nota-se a presença de paredes de uma vez (0,26 metros), de uma vez e meia (0,39 metros), de duas vezes (0,52 metros) e de duas vezes e meia (0,65 metros), modelos construtivos comuns à época no que tange ao

trabalho com alvenaria e expostos em Segurado ([1908a?], p. 75-85) (Fig. 167). Embora não conte com esquema do autor, a parede de duas vezes e meia (0,65 metros) era igualmente praticada com frequência – bem como outros modelos de dimensões múltiplas do tijolo (SEGURADO, [1908a?], p. 83).

Figura 167: Esquemas de Segurado ([1908a?]) para paredes de uma vez, uma vez e meia e duas vezes no sistema inglês.



Fonte: Segurado, [1908a?], p. 76, 79 e 82.

A sobreposição de espessuras e plantas leva a algumas reflexões acerca do emprego de tantos panos de parede, inclusive de modelos que não derivam da largura do tijolo, como aqueles de 0,30 metros, 0,435 metros, 0,55 metros, 0,60 metros e 0,745 metros. Observa-se que tanto a planta de 1890 quanto a de 1932 possuem paredes de quase todas as espessuras mapeadas, podendo indicar que não havia uma predileção construtiva específica para cada época. A planta de 1936 apresenta apenas a Escola Ferroviária (nº 25 na Fig. 74) enquanto nova construção, edificada em pano de uma vez possivelmente devido à função da construção, de cunho diverso do restante do complexo, enquanto que suas ampliações posteriores mantiveram o mesmo pano de tijolos. As plantas de 1953 e 1964, por sua vez, parecem igualmente buscar manter um padrão – se não de espessuras, pelo menos de panos amplamente difundidos, apresentando principalmente os de uma vez, de uma vez e meia e de duas vezes.

Quanto às seções, nota-se a presença de paredes mais grossas (0,745 metros) apenas na seção sul, área que foi menos alterada ao longo das fases estudadas. Há certa homogeneidade no que tange às espessuras mapeadas tanto na seção sul quanto nas áreas oficinais da seção norte, havendo trechos extensos da mesma

medida cujos limites coincidem com divisórias internas; o mesmo não ocorre na seção administrativa e nos volumes que unem a Escola Ferroviária (nº 8 na Fig. 124) às antigas Officinas, locais que apresentam trechos curtos de panos de parede, como se pode observar na imagem.

Com base nestes apontamentos, é possível argumentar em dois sentidos: por um lado, as diferentes espessuras adotadas não parecem estar ligadas diretamente ao período em que as paredes foram edificadas, posto que não há um padrão visível; parecem se relacionar muito mais com o contexto e as motivações de cada ampliação e com a questão estrutural: quanto mais espesso o pano de parede, maior a possibilidade de a parede suportar carga e se estender em altura e, quanto mais fino, maior a possibilidade de se tratar de parede de vedação associada a outros elementos estruturais. Isto explicaria a profusão de panos mais espessos em boa parte da seção sul e nos galpões de Reparo de Carros Elétricos (nº 1 na Fig. 161), dotadas de maquinário suspenso pesado e de, no caso da seção norte, maior altura. Da mesma forma, entende-se a opção do pano de uma vez para a Escola Ferroviária (nº 39 na Fig. 161), dotada de grandes aberturas e cujas paredes possuíam função de vedação.

Por outro lado, há de se considerar que as plantas históricas consultadas não detêm metragem de ambientes e espessura de paredes. Os panos consultados foram dimensionados da forma que se apresentam na atualidade, em medição *in loco*, e, embora as paredes aqui descritas sejam correspondentes às encontradas nos respectivos documentos, podem ter sido alargadas ou afinadas ao longo do funcionamento das Officinas. Assim, é possível que a construção original apresentasse menor ou maior variação de panos de parede.

Ainda que ambas as suposições possam explicar esta situação, constituem meras hipóteses. Neste sentido, nos apoiamos com maior confiança no próprio Segurado ([1908a?]), que aponta, em certas cidades, a existência de legislações voltadas a estabelecer uma espessura mínima para as edificações "afim de evitar os êrros dos inexperientes e os abusos dos especuladores" (SEGURADO, [1908a?], p. 128). Em locais desprovidos desta padronização municipal, como era o caso de Jundiaí no momento da construção das Officinas, encontrava-se o seguinte cenário:

> Os construtores, segundo o seu critério pessoal ou a sua conveniência, fazem variar muito a espessura das paredes, reduzindo-a ao mínimo para dirimir a despesa da construção, ou aumentando sobremaneira a grossura

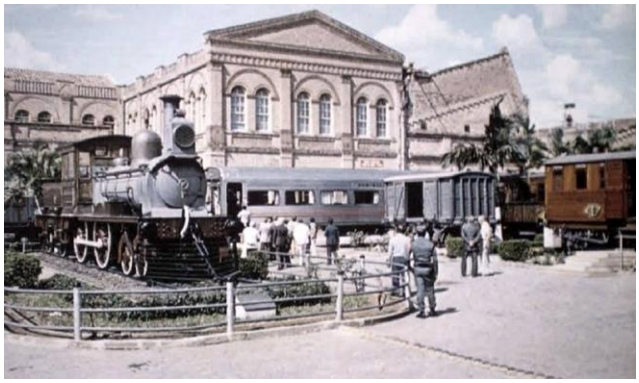
> dada pelos cálculos de resistência dos materiais, com o intuito de aumentar a sua duração e dar-lhes ao mesmo tempo um excesso de segurança. (SEGURADO, [1908a?], p. 128)

Desta forma, compreendemos que os panos de tijolo eram a opção mais recomendada para este tipo de alvenaria por oferecer resistência dentro do sistema de aparelhagem escolhido; no entanto, era prática comum entre os construtores adaptar a espessura a ser empregada sem que se perdessem as vantagens e a estética do aparelho. A contribuição de Segurado ([1908a?]) para este tópico não encerra ou inviabiliza as possibilidades anteriormente descritas – especialmente porque são conhecidas as diversas modificações sofridas no conjunto mesmo durante a administração da Paulista –, mas oferece um panorama fidedigno do conhecimento que circulava na construção civil, auxiliando na compreensão de certas decisões construtivas.

Embora esteja temporalmente mais próximo de nossa pesquisa, o período compreendido pelos anos posteriores à planta de 1978 não se mostraram abundantes em documentação. Encontraram-se, sobretudo, fotografias das áreas externas do complexo que diferenciam claramente o cuidado outorgado ao material rodante entre o final da estatização e o início da gestão da FEPASA daquele registrado entre o final do gerenciamento pela FEPASA e a privatização. A Figura 168, como outras das décadas de 1970 e 1980, aponta que a exibição intencional e estática de carros obsoletos nas áreas externas do complexo se tornou uma prática comum, incluindo estruturas em guarda-corpo para delimitar o avanço do observador. A imagem também mostra a histórica Locomotiva nº 1, a primeira locomotiva a vapor da Companhia Paulista,[145] exposta no pátio externo. No entanto, a partir dos anos 1990, observa-se que as locomotivas expostas não denotam mais nenhum tipo de cuidado ou mesmo de intenção na apresentação; pelo contrário, aparentam abandono, tanto pelo seu estado de conservação quanto pela retirada das áreas voltadas à observação do público.

[145] Construída em 1872 pela John Fowler & Co, a locomotiva a vapor nº 1 fez parte da composição original da ferrovia e realizou serviços mistos entre Jundiaí e Campinas até 1930, quando foi retirada de circulação e passou a rodar apenas em ocasiões especiais.

Figura 168: Comparação entre as locomotivas expostas intencionalmente nos anos 1970 e abandonadas nos anos 1990.





Fonte: Acervo do Prof. Maurício Ferreira, 1970; 1998.

O mesmo descaso com o material rodante se observa em peças e maquinários ferroviários pertencentes às companhias absorvidas pela FEPASA e depositados no interior do complexo – especialmente na seção sul, hoje, abarrotada de guindastes, balanças e máquinas-ferramentas desativados.[146] Além de materializarem parte da história das ferrovias brasileiras, estes itens reforçam as relações entre as diversas empresas que integraram tal cenário; como exemplos, encontramos *in loco* máquinas-ferramentas da George Richards & Co. Ltd.,[147] da Landis Machine Co.[148] e da austríaca Vulkan,[149] máquinas de modelagem da Selson Engineering Co.,[150] guindastes Krane-Kar com lança giratória da Companhia Nacional de Guindastes[151] e balanças da Thewico[152] (Fig. 169). Outros itens, como

[146] Atualmente, todo o acervo ferroviário móvel pertence ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

[147] Fundição localizada em Broadheath, Manchester, especializada na fabricação de máquinas-ferramentas, acessórios para eixos e polias, aplainadoras, mandriladoras e tornos. Embora tenha sido criada em 1880, a empresa se mudaria para Broadheath apenas em 1885, o que torna o exemplar encontrado posterior a esta data (GRACE'S GUIDE, 2021a).

[148] Empresa estadunidense criada em 1903 e especializada em máquinas-ferramentas de rosqueamento (LANDIS SOLUTIONS LLC, 2021).

[149] Sabe-se apenas que a fabricação se deu na cidade de Viena, conforme aponta o próprio exemplar. Não foram encontradas mais informações acerca da empresa. Modelo muito similar foi encontrado à venda em mercado virtual de maquinário antigo, tendo sido periodizado como próximo da década de 1920 (GRADISNIK, 2021).

[150] Estabelecida em Londres em 1871, a empresa produzia máquinas-ferramentas, máquinas de modelagem, tornos e furadeiras, tendo, também, intermediado vendas de pontes rolantes (GRACE'S GUIDE, 2021e).

[151] A companhia foi criada em 1960 no Rio de Janeiro e o modelo em questão esteve em circulação entre 1961 e 1980, tendo sido adquirido, portanto, entre a estatização da Paulista e a incorporação pela FEPASA (SCHARINGER, 2014).

[152] Itens produzidos pela Thewico foram amplamente comercializados no Brasil pela Theodor Wille & Cia., detentora de filiais em Santos, São Paulo, Rio de Janeiro e Vitória. O registro de propaganda mais antigo encontrado sobre este tipo de balança data de edição do Correio Paulistano de 1927 (CORREIO PAULISTANO, 1927, p. 20).

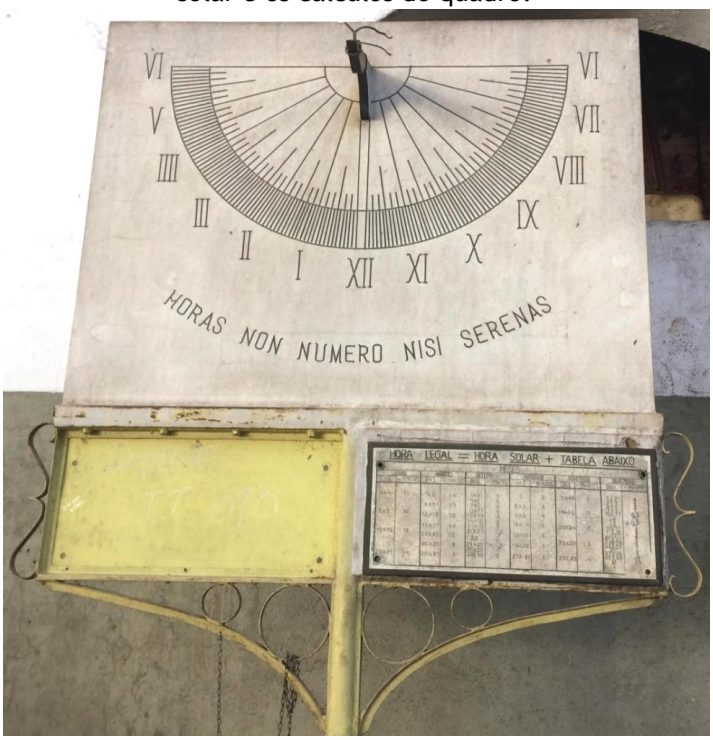
um relógio solar com tabela de horas de trabalho, ajudam a revelar a relação entre companhia e operários (Fig. 170).

Figura 169: Acima, máquinas-ferramentas em ordem de citação e, abaixo, da esquerda para a direita, máquina de modelagem, guindaste e balança.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Figura 170: Relógio solar com mensagem em latim que pode ser traduzida como “não conto senão as horas tranquilas”. Abaixo, à direita, vê-se a tabela de horas legais, resultado da soma entre a hora solar e os cálculos do quadro.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Apenas em alguns maquinários foi possível verificar à qual companhia ferroviária pertenciam; é o caso das balanças de plataforma da Henry Pooley & Son Ltd.,[153] importadas pela Companhia Mogiana, em Campinas, conforme aponta a Figura 171. Quanto aos exemplares que certamente foram adquiridos pela Paulista, encontraram-se dois modelos: um leva o logo da empresa, a data de fabricação e a identificação "Officinas de Jundiahy" (Fig. 172), enquanto o outro apresenta somente o último aspecto (Fig. 173). Em ambos os casos, não foram localizadas marcas que pudessem apontar outro fabricante que não a própria companhia.

Figura 171: Balança de plataforma com selo da Mogiana.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Figura 172: Maquinário com selo da Companhia Paulista.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

[153] Estabelecida em 1790 em Birmingham, Inglaterra, a empresa adquiriria a denominação final em 1830. Em 1835, a Henry Pooley & Son Ltd. começa a comercializar balanças de plataforma, produto que lhe rendeu premiações e a transformou na maior fabricante de máquinas de pesagem de sua época – tendo sido, inclusive, exportado para o continente americano em grande quantidade (GRACE'S GUIDE, 2021b).

Figura 173: Maquinário com selo das Officinas de Jundiaí.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Quanto à tratativa outorgada à arquitetura remanescente, foi possível periodizar somente uma intervenção de grande porte que datasse deste período. Trata-se de uma reposição estritamente funcional de telhas realizada na seção sul, ainda praticada pela FEPASA, posto que a cerâmica responsável pelo fornecimento de telhas foi fundada em 1989. Esta substituição da cobertura francesa por exemplares do tipo capa-canal paulista, com acabamento curvo e fabricação pela Cerâmica Santa Gertrudes Ltda. – atualmente massa falida – se deu na Ferramentaria de 1978 (nº 32 na Fig. 161) e nos ambientes próximos a ela.

Figura 174: Telhas repostas na seção sul a partir de 1989.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Outras intervenções que não constam em planta, mas estão presentes em iconografia dos anos posteriores, puderam ser periodizadas apenas como

subsequentes a 1978. Neste sentido, temos a substituição das janelas do térreo do bloco administrativo voltado à linha férrea, uma vez que a planta do ano em questão ainda as representa com as dimensões originais da Phoenix Bridge & Co.. No início dos anos 1990, contudo, imagens aéreas existentes no Museu da Companhia Paulista mostram a fachada com as modificações atualmente conhecidas (Fig. 175). A mesma fonte iconográfica evidencia duas aberturas em arco na Fundição (nº 33 na Fig. 161) que não foram substituídas pelos exemplares retangulares, tendo sido diretamente retiradas e fechadas (Fig. 176).

Figura 175: Alterações na fachada voltada à linha férrea realizadas entre 1978 e 1992.



Fonte: VEC Projetos & Gestão, 2012.

Figura 176: Alterações na fachada da Fundição entre 1978 e 1992.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Ação similar ocorre com passagens da seção sul, como as existentes no Armazém (nº 36 na Fig. 161) e na Ferramentaria (nº 32 na Fig. 161). Em 2001, Sousa (2003) documentará algumas de suas aberturas vedadas, intervenção que, no caso do antigo Armazém (nº 36 na Fig. 161), será parcialmente revertida pela Prefeitura de Jundiaí após a ocupação do espaço (Fig. 177). Da mesma maneira que se fecham passagens que originalmente tinham este fim, abrem-se outras em locais de cunho diverso, como em janelas, por exemplo (Fig. 178).

Figura 177: Alterações em passagens do Armazém de 1978.



Fonte: Acervo de Sousa (2003); acervo da autora, jun. 2021.

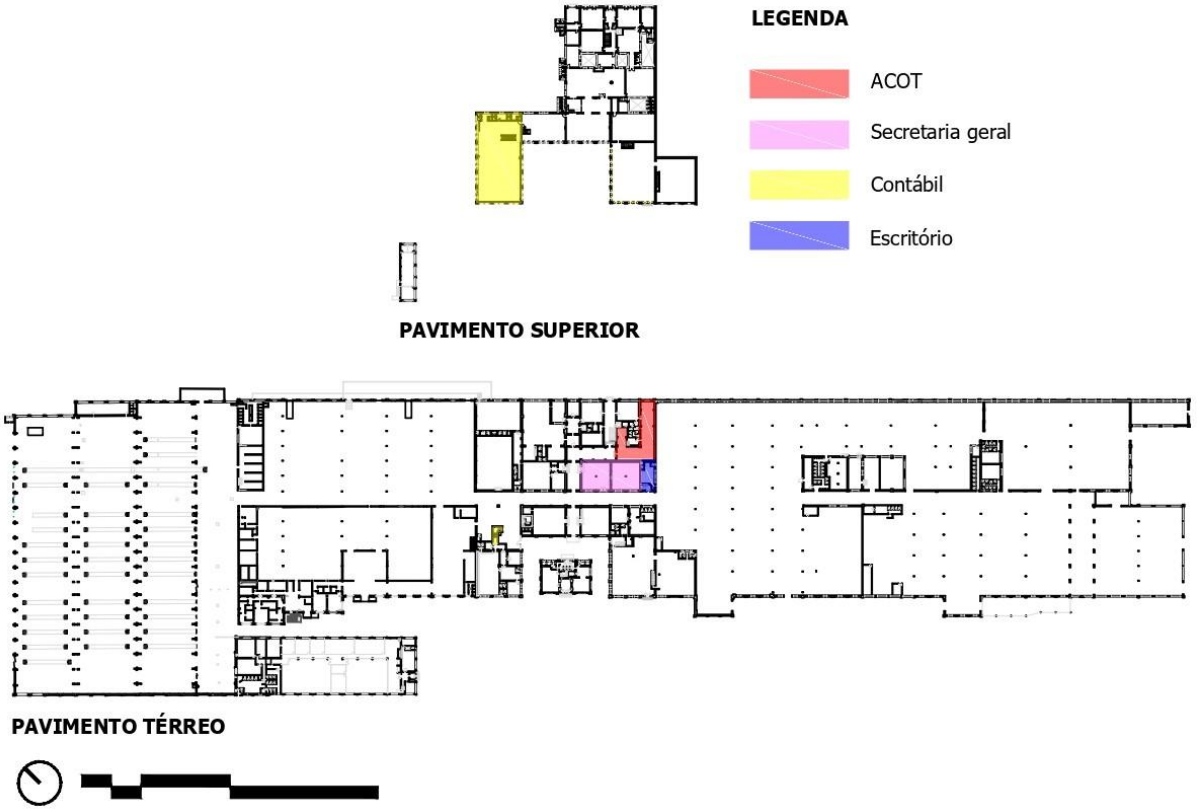
Figura 178: Alterações em passagens da Ferramentaria de 1978, à esquerda, e em janela em arco da Fundição do mesmo ano, à direita.



Fonte: Acervo de Sousa (2003).

Por fim, algo que também auxilia na compreensão da dinâmica do complexo após a última planta são as identificações de ambientes, que retornam entre o final da gestão pela FEPASA e a privatização, fornecendo informações a respeito de como a seção administrativa foi tratada durante o declínio. Transformada em Divisão de Retenção e Recuperação de Documentos, a seção se subdividiu entre Contábil, Secretaria Geral, Escritório e Área de Controladoria (ACOT), culminando, de maneira genérica, em um depósito documental. Embora possivelmente tenham existido mais exemplares destas placas, apenas quatro foram encontradas, resultando no esquema da Figura 179 para fins de situação.

Figura 179: Usos identificados entre o final da gestão pela FEPASA e a privatização.



Fonte: Elaboração da autora a partir de base CAD, ago. 2021.

3 O ESTADO ATUAL DO CONJUNTO E PROPOSTA DE INVENTÁRIO

Este capítulo tem como objetivo abordar o estado atual das antigas Officinas da Companhia Paulista, tópico que, devido à proximidade temporal do nosso estudo, exige leitura criteriosa baseada nas fases anteriores. Para tanto, serão verificadas possíveis alterações no conjunto realizadas a partir de 2001, bem como suas possíveis motivações. Também buscaremos investigar e compilar as tentativas precedentes de compreender o conjunto e as atuais estratégias de preservação para o complexo. Por fim, será introduzida a proposta de inventário, cujas fichas poderão ser devidamente analisadas nos Apêndices; quando lidas em conjunto com a pesquisa exposta nos tópicos anteriores, consistem em documento científico de grande relevância para esclarecer dúvidas, dirimir interpretações errôneas e auxiliar na compreensão das antigas Officinas da Companhia Paulista enquanto espaço de diversos significados.

3.1 2001-2022: FASE ATUAL

A partir da gestão privada da FERROBAN, em 1999, registram-se os piores momentos do conjunto, em fase de arruinamento em muitos pontos da construção – situação em que serão igualmente tombadas e adquiridas as antigas Officinas. Em 2001, momento em que o complexo é amplamente registrado por Sousa (2003), observa-se que a maioria dos ambientes desativados servia como depósito não apenas do imenso acervo documental, material e ferroviário ali contido e não catalogado – uma prática que, como vimos, ganhou espaço no conjunto após a absorção pela FEPASA –, como também de itens de grande dimensão para cujo armazenamento não havia espaço em seu local de origem; desta maneira, o conjunto se tornou um local – inicialmente temporário – de guarda de carros e objetos alegóricos. A situação, contudo, se mostrou confortável e se manteve, agravando o descaso relacionado às antigas Officinas da Paulista e a compreensão das mesmas enquanto um grande depósito à disposição, resultando na perda de uso – acompanhado de perda de significado – de determinados elementos tão expressivos para o funcionamento do complexo.

Figura 180: À esquerda, depósitos iniciais de material carnavalesco na seção norte, em 2001. À direita, mesma situação após duas décadas.



Fonte: Acervo de Sousa (2003); acervo da autora, jun. 2021.

Figura 181: Perda de uso das antigas valas de manutenção, acumulando entulho na seção norte e água das chuvas na seção sul.

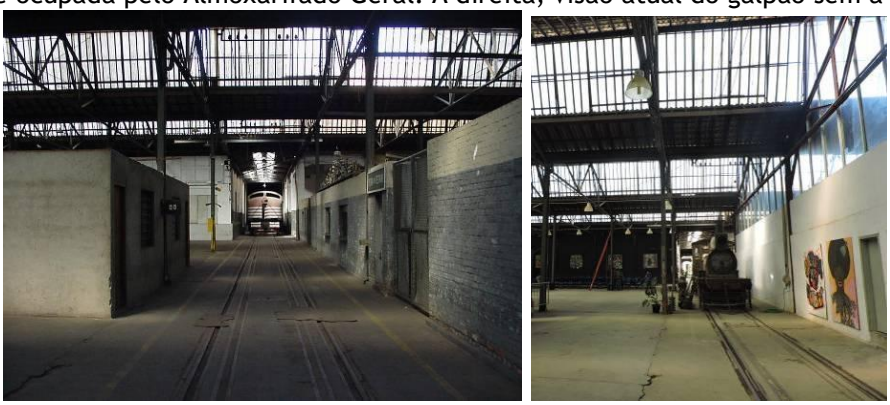


Fonte: Acervo da autora, jan. 2018; Prefeitura de Jundiaí, 2017.

Desde a sua desativação, portanto, as antigas Officinas de Jundiaí vêm sofrendo com o descaso e a deterioração de suas estruturas e de seu maquinário. Apesar de inventariadas em âmbito municipal, seu estado de conservação não é avaliado com frequência, tendo restado aos autores reunidos neste tópico a tarefa de publicar a condição do complexo nos últimos anos por meio de desenhos técnicos, realizados sob diferentes motivações.

Os levantamentos realizados por Sousa (2003), concentrados entre 2001 e 2003, registraram não somente a situação de ruína na época como também modificações que não constam nas plantas consultadas – seja por sua datação posterior a 1978, seja por se tratarem de dados muito específicos. Neste contexto, a autora documentou anexos que provavelmente foram construídos após a última planta analisada e o momento do levantamento, tendo sido demolidos durante a ocupação pela Prefeitura de Jundiaí. A Figura 182 mostra um destes volumes:

Figura 182: À esquerda, volume construído ao lado do eixo férreo estruturante do complexo, na área antigamente ocupada pelo Almoxarifado Geral. À direita, visão atual do galpão sem a construção.



Fonte: Acervo de Sousa (2003); cortesia de Elizeu Marcos Franco, 2021.

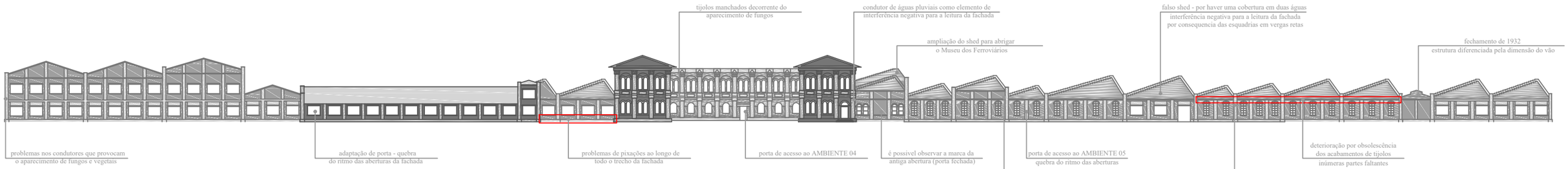
A autora também registrará em suas fotografias aéreas a construção de um anexo sobre o antigo edifício de Compressores (nº 34 na Fig. 161). Considerando que esta parcela da seção sul foi pouco registrada ao longo do funcionamento das antigas Officinas, não obtivemos muitas informações sobre o uso da nova edificação, que pode ter servido ao abastecimento de água; porém, a presença de escada metálica realizada nos moldes daquela pertencente ao Corpo de Bombeiros indica que pode se tratar de intervenção realizada pela própria Paulista.

Figura 183: Vistas da construção acima dos antigos Compressores a partir da linha férrea e do interior do complexo. À direita, notar escada metálica.

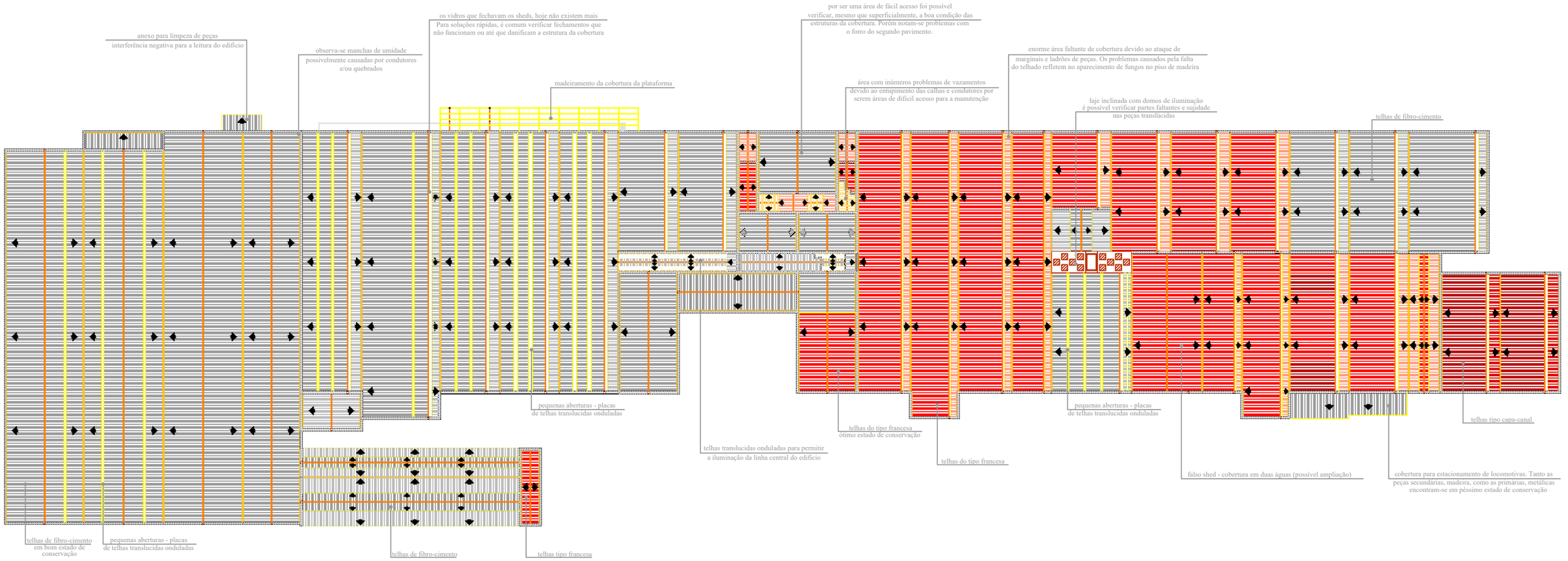


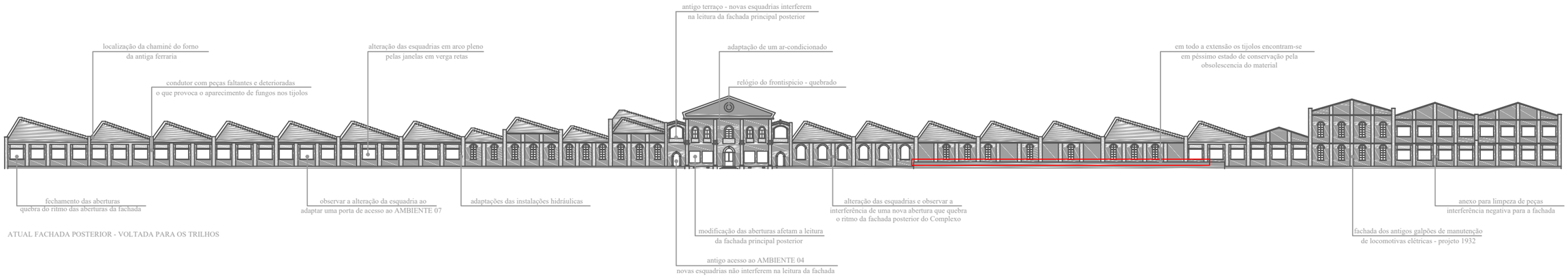
Fonte: Acervo de Sousa (2003); acervo da autora, jun. 2021.

Ações como a substituição de telhas e a troca de pisos também foram mapeadas por Sousa (2003), bem como o estado das fachadas na época, produzindo material de valor imensurável para a documentação que se constrói nesta dissertação. Todos os desenhos mencionados serão apresentados a seguir em formato A3 para que possam ser analisados sem perda de qualidade.



ATUAL FACHADA PRINCIPAL - VOLTADA PARA A COLINA HISTÓRICA





ATUAL FACHADA POSTERIOR - VOLTADA PARA OS TRILHOS

legenda

telhas tipo capa-canal
telhas tipo fibro-cimento
telhas tipo francesa

observações

PLANTA de COBERTURA - identificação das PATOLOGIAS — assunto
1:500 — escala
jun/2003 — data

11/12 folha

apesar do bom estado de conservação do piso cimentado,
a falta de uso e/ou manutenção do AMBIENTE 01 propicia o
aparecimento de vegetais entre o piso cimentado e os trilhos

observar as valetas de manutenção
cobertas por chapas de madeira

piso de bloquetes em bom estado de conservação
piso original

piso cimentado em bom estado de conservação

piso extremamente deteriorado por sofrer constante
contato com as águas das chuvas, devido
aos problemas com as calhas e com os condutores

soleiras de madeira

piso de ladrilho hidráulico liso e com
barrado decorado (moldura do piso) - bom
estado de conservação

pela falta de manutenção e/ou uso constante, os problemas de
infiltração da cobertura favorecem o desgaste dos pisos e, consequentemente,
do contrapiso propiciando o desenvolvimento de vegetações
nas partes danificadas, principalmente entre o piso e os trilhos

deterioração acentuada do piso de assoalho

problemas no contrapiso - depressão e
estufamento do piso de parquete

em função dos vazamentos do telhado e das partes danificadas
do piso e do contrapiso favore o desenvolvimento de vegetações,
e, principalmente, entre o piso e os trilhos

deterioração acentuada do piso e do
contrapiso - partes faltantes, impregnações
residuais e muita sujidade nas peças

apesar do piso estar em boas condições de conservação
são muitos os pontos de impregnações residuais, sujidades
e partes faltantes dos cubos de madeira

ladrilho hidráulico decorado
em bom estado de conservação

excesso de peso resultou no
afundamento do piso de assoalho

piso extremamente deteriorado por sofrer constante
contato com as águas das chuvas, devido
aos problemas com as calhas e com os condutores

piso de assoalho em bom estado de conservação
pela manutenção e uso constante do espaço

pontos críticos de procriação de fungos
nos pisos do tipo bloquetes

deterioração do ladrilho hidráulico -
pontos com fissuras, impregnações
residuais e sujidades

partes estufadas e bolores no
piso de bloquetes de madeira

piso cimentado em bom
estado de conservação

partes faltantes do piso de parquetes
deterioração do contrapiso em estado avançado

piso de bloquete em péssimo estado de conservação
partes faltantes e muita sujidade nas peças

piso cimentado em bom
estado de conservação

em bom estado de conservação, o piso de bloquetes
foi substituido apenas nas áreas faltantes pelo piso
cimentado e por peças de cimento (as mesmas utilizadas
para a revitalização do centro da cidade de Jundiaí)
a alteração não interfere na leitura do AMBIENTE

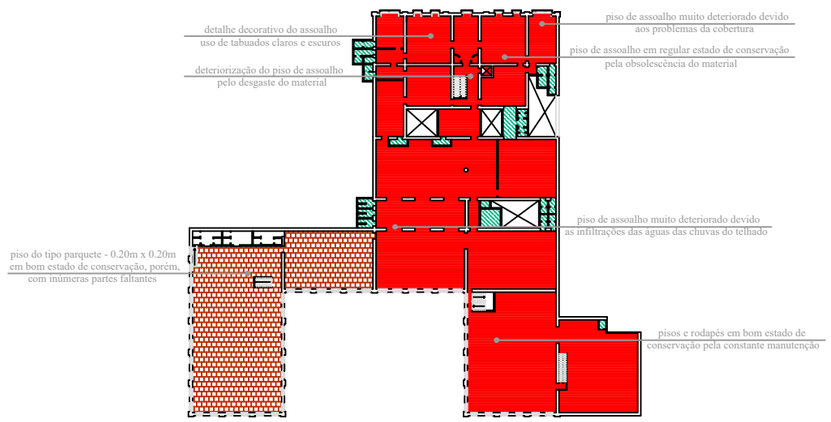
piso de parquete em péssimo estado de
conservação - partes faltantes, obsolescência do
material e deterioração das peças por problemas
de infiltrações de água do telhado

devido a enorme concentração de entulho no AMBIENTE 08
não é possivel verificar com exatidão o tipo de piso da área

piso tipo parquete em regular estado de conservação
sujidades e pequenos focos de fungos devido a problemas de umidade
dimensões 0.50m x 0.50m

piso tipo parquete com dimensões diferenciadas
1.65m x 1.65m

PAVIMENTO TÉRREO



PAVIMENTO SUPERIOR

DAS de FERRO - JUNDIAÍ/SP COMPLEXO das OFFICINAS da COMPANHIA PAULISTA de ESTRADAS de FERRO - JUNDIAÍ/SP COMPLEXO das OFFICINAS da COMPANHIA PAULISTA de ESTRADAS de FERRO - JUNDIAÍ/SP COMPLEXO das OFFICINAS da COMPANHIA PAULISTA de ESTRADAS de FERRO - JUNDIAÍ/SP COMPLEXO das OFFICINAS da COMPANHIA PAULISTA de ESTRADAS de FERRO - JUNDIAÍ/SP COMPLEXO das OFFICINAS da COMPANHIA PAULISTA de ESTRADAS de FERRO - JUNDIAÍ/SP

observações

legenda

- piso de assoalho
- piso tipo bloquetes
- piso cerâmico
- piso cimentado
- piso de ladrilho hidráulico
- piso tipo parquete

PLANTA de IDENTIFICAÇÃO dos PISOS - PATOLOGIAS
assunto

1:2000
escala

jun/2003
data

08
12
folha

Nota-se pela planta de cobertura de Sousa (2003) que, mesmo tendo implantação mais recente, as telhas de fibrocimento opacas e translúcidas utilizadas nas novas construções e ampliações da seção norte já se revelavam deterioradas em alguns pontos por falta de manutenção. A seção administrativa apresentava problemas semelhantes, mas agravados pela infiltração de água e pelas calhas entupidas, especialmente na fachada voltada aos trilhos, onde parte dos escritórios mantinha na época a cobertura francesa. A verificação desta área foi classificada como de "fácil acesso" pela autora, situação que não se sustentou.

Embora Sousa (2003) se detenha apenas no tipo da telha, sem explorar a sua origem, é importante ressaltar que nem todos os exemplares franceses mapeados na época pela autora provinham de Marselha, França. Em visita ao local, constatou-se a presença de pilhas de telhas francesas retiradas da antiga Inspetoria e armazenadas em seu interior; estas, contudo, não provêm da França, como os exemplares originais, tendo sido fabricadas pela Cerâmica San Remo, de Tambaú (SP). Considerando que esta empresa foi aberta em 2001, sabe-se que a reposição de telhas foi realizada já sob a administração da Prefeitura de Jundiaí e próxima ao levantamento de Sousa (2003).

Figura 184: Telhas francesas de Tambaú (SP) usadas na reposição da seção administrativa.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Vale ressaltar que o volume do Museu (nº 25 na Fig. 161) também se manteve coberto por telhas francesas até o levantamento de Sousa (2003) e que estas, de acordo com a autora, estavam em ótimo estado de conservação. Ainda que não seja possível discernir de qual telha francesa se argumenta, sabemos que a situação não se perpetuou e que as telhas foram posteriormente substituídas por exemplares de fibrocimento, escondidos junto ao madeiramento do telhado por um

forro que precisou ser retirado em meados de junho de 2021 para verificação e manutenção da cobertura.

Figura 185: Forro precedente do Museu da Companhia Paulista, à esquerda, e atual conformação da cobertura, à direita.



Fonte: Acervo da autora, fev. 2018; jun. 2021.

A seção sul evidencia menor incidência de substituição no levantamento de Sousa (2003); no entanto, isto não significa boas condições de conservação, uma vez que a autora registrou sujidades e peças faltantes em vários pontos dos galpões de Reparos de Truques e Veículos a Diesel (nº 26 na Fig. 161). Há, também, telhas de fibrocimento e telhas do tipo capa-canal em pontos específicos da seção onde ocorreu a retirada do material original. A seguinte fotografia do CONDEPHAAT mostra o estado geral registrado em planta por Sousa (2003):

Figura 186: Coberturas da fachada voltada à colina histórica. Notar as janelas do Museu fechadas na cor branca.



Fonte: CONDEPHAAT, 1999.

As elevações de Sousa (2003) apontam algumas alterações em aberturas – janelas substituídas por portas e vice-versa, esquadrias modificadas e vãos fechados – e danos em geral, como sujidades, infiltrações e manchas. São mapeados, também, elementos mais recentes que prejudicam a leitura do conjunto enquanto um volume coeso, como uma adaptação para ar condicionado na seção administrativa, pichações na seção norte e calhas e condutores externos em todo o conjunto. Alguns destes últimos elementos foram encontrados em fotografias datadas do início da decadência da Paulista, como no caso de condutor localizado em frente ao Museu (nº 25 na Fig. 161). Desta forma, entende-se que nem todos os exemplares devem ser considerados espúrios, uma vez que alguns foram possivelmente instalados pela própria companhia para substituir o antigo sistema de escoamento de águas pluviais – talvez pela ausência de manutenção do mesmo, talvez pelo olvido de que a própria arquitetura atuava de forma a orientar a correta descida das águas.

Figura 187: Presença de condutor externo desde, no máximo, 1948.



Fonte: Elaboração da autora a partir de imagem do acervo do Prof. Maurício Ferreira, 1948; acervo da autora, jun. 2021.

Desta forma, embora os próprios ornamentos tenham sido pensados e executados para servirem ao escoamento das águas pluviais, isto não impediu que elementos contemporâneos de mesma função fossem espalhados ao longo das fachadas, conforme visto em Sousa (2003), em visitas *in loco* e mesmo na própria Figura 187; esta, à direita, denota não somente a presença do antigo condutor, como também de pelo menos mais quatro exemplares pertencentes a épocas diversas. Estes diferentes exemplares metálicos foram, em muitos pontos do

conjunto, se sobrepondo de maneira a corrigir algum defeito no sistema precedente. O resultado envolve não somente a interferência visual negativa na apreensão da arquitetura, como também sérios danos à matéria causados pelo acúmulo recorrente de água em locais em que tais calhas e/ou condutores se romperam ou foram alvo de manutenções equivocadas.

Figura 188: À esquerda, condutor metálico de aparência recente instalado na fachada lateral da Escola Ferroviária. À direita, condutor metálico quebrado na seção sul; notar a infiltração na área em que o condutor despeja a água das chuvas diretamente sobre os tijolos.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Quanto aos pisos, Sousa (2003) verificou escolhas que, conforme explicitado anteriormente, seguem o conhecimento técnico circulante na época e documentado nos tratados, como no caso das áreas cimentadas de Reparo de Carros Elétricos (nº 1 na Fig. 161) – onde algumas das valas de manutenção aparecem no levantamento vedadas por chapas de madeira (Fig. 189) –, e de Veículos a Diesel (nº 26 na Fig. 161). Nestes últimos galpões, o cimento divide o ambiente com o assoalho, que se observa em alguns pontos dos espaços de trabalho. O mesmo piso foi adotado em áreas administrativas, incluindo as pertencentes ao segundo pavimento, conforme explorado nos tópicos anteriores; áreas molhadas, como pequenos banheiros e copas dos escritórios, podem ser distinguidas em Sousa (2003) pela pavimentação em ladrilho hidráulico (Fig. 189). Vemos maior incidência de bloquetes ou paralelepípedos na seção sul, o que

certamente se deve às altas temperaturas promovidas pelas funções ali alocadas, posto que tal pavimento apresenta alta resistência ao calor.

Há, todavia, de se pontuar algumas considerações a respeito da nomenclatura adotada pela autora: assim como na planta de cobertura, a denominação genérica empregada na descrição dos materiais não permite que se façam conclusões aprofundadas acerca dos mesmos. No entanto, alguns dos exemplares marcados como parquetes ou placas de madeira são, em verdade, pisos de taco,[154] enquanto que uma parcela dos ladrilhos hidráulicos pertence à categoria da cerâmica vermelha. Este último tipo, inclusive, é o mais comum entre as áreas molhadas, tendo sido identificado com esta nomenclatura por Sousa (2003) somente na Caldeiraria da seção norte (nº 2 na Fig. 161).

Figura 189: À esquerda, contraste no galpão de Reparos de Carros Elétricos entre a vedação das valas com chapas de madeira e o piso de parquetes. A presença de vegetação, registrada por Sousa (2003), visivelmente se ampliou ao longo dos anos. À direita, cerâmica vermelha descrita como ladrilho hidráulico. É igualmente comum encontrar restos da antiga tubulação de esgoto e reparos grosseiros no piso decorrentes da instalação de um novo sistema e de novos equipamentos.



Fonte: Acervo da autora, jan. 2018; jun. 2021.

[154] Para fins de diferenciação, o piso do tipo *parquet* é composto por uma placa maciça de tábuas de madeira, enquanto que o piso de tacos possui tábuas soltas.

Apesar de um aparente padrão de piso em cada uma das seções, há pontos em que claramente houve substituições em algum momento do funcionamento das Officinas. Este é o caso de áreas de piso muito pequenas e/ou muito diversas, que parecem cobrir uma superfície anteriormente danificada ou nas quais se perderam as peças originais, como no caso da Caldeiraria da seção sul (nº 2 na Fig. 161) e de algumas áreas cobertas por parquetes. Foram identificados pela autora, ao todo, dois tipos de peças de parquetes (0,50 x 0,50 metros e 1,65 x 1,65 metros),[155] alguns coexistindo no mesmo espaço, o que denota momentos diferentes de implantação e reposição de pisos. No pavimento superior, este fator é ainda mais perceptível, posto que os ambientes adicionados à configuração da planta de 1936 contam com piso de tacos que não seguem o padrão existente e que confirmam a ampliação posterior do atual volume em forma de "U".

Figura 190: Piso de tacos em ambiente localizado imediatamente acima da antiga Seção de Bilhetes de 1978.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

[155] Os exemplares de 0,20 x 0,20 metros são, na verdade, tacos.

Quanto à situação dos pavimentos na época, o cimento apresentava o melhor estado de conservação devido à facilidade da sua manutenção, situação que ainda pode ser observada. No geral, os problemas derivavam diretamente do contato constante com as intempéries – sobretudo com a água das chuvas, o que torna crucial unir ambos os levantamentos de Sousa (2003) para pleno entendimento da conjuntura vigente. Por meio desta sobreposição, fica claro que a degradação já era favorecida pela ausência de cobertura em alguns pontos e pelas calhas e condutores defeituosos, fatos que vinham prejudicando especialmente a seção sul. Verificam-se, contudo, outros agravantes na condição dos pisos, como é o caso do antigo Departamento de Materiais (nº 31 na Fig. 124): investigado anteriormente na análise da planta de 1964, foi apontado por Sousa (2003) como detentor de excesso de peso devido aos arquivos que abrigava. O piso afundado foi igualmente registrado pela autora, bem como a situação geral de degradação da madeira.

Figura 191: À esquerda, observar as prateleiras afundadas no piso, que cedeu sob o seu peso. À direita, ação de insetos xilófagos no mesmo ambiente.



Fonte: Acervo de Sousa (2003).

Embora não tenha integrado o levantamento de pisos de Sousa (2003) e, consequentemente, não conte com planta atualizada, a antiga Escola Ferroviária (nº 39 na Fig. 161) foi ocupada pela Faculdade de Tecnologia de Jundiaí (FATEC) durante as pesquisas da autora – mais precisamente, em 2002, mantendo-se no local até a atualidade. Instituição estadual, conta com cinco cursos de ensino superior e aproximadamente 1200 alunos regularmente matriculados nas áreas de informática, logística e gestão (FATEC, 2021). É interessante notar como a vocação formativa das antigas Officinas sobreviveu mesmo à fase de decadência, materializando-se em uso atual suficientemente compatível com o precedente;

contudo, enquanto a Escola Ferroviária (nº 39 na Fig. 161) se utilizava de planta livre devido à disposição de bancadas de trabalho similares às encontradas nos galpões, a demanda da FATEC por salas de aula compartimentadas levou à edificação de paredes internas que alteraram a percepção original do edifício. Algumas destas construções foram posteriormente substituídas por divisórias removíveis, mas sua retirada deixou marcas na matéria:

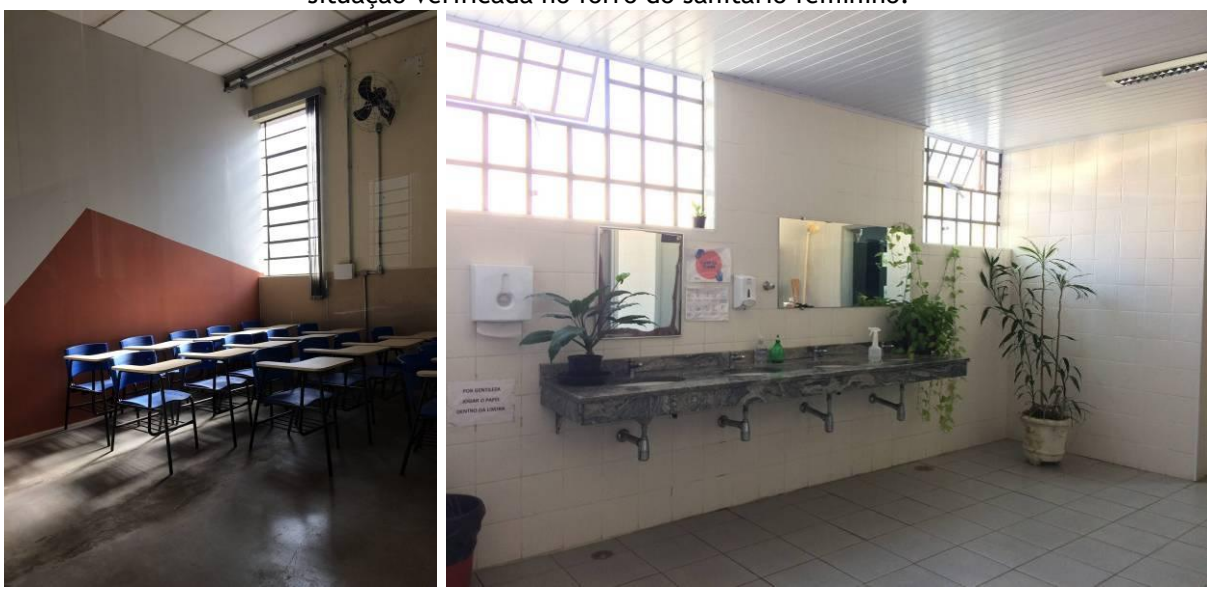
Figura 192: À esquerda, divisórias removíveis na atual FATEC. À direita, marca deixada pela demolição de parede precedente.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

As divisórias existentes e alguns forros em PVC, no geral, são dispostos de acordo com as novas necessidades do edifício, deixando de respeitar internamente o ritmo das aberturas (Fig. 193); anteriormente, contudo, por meio da Figura 107, foi possível observar que esta já era uma prática comum mesmo durante a gestão da Companhia Paulista, que construiu o patamar da escadaria principal tomando parte do espaço ocupado por uma janela. Houve, também, supressão de alguns degraus que davam acesso ao grande salão de aulas da Escola Ferroviária (nº 39 na Fig. 161), sobre os quais a FATEC realizou uma rampa para se adequar às normas de acessibilidade (Fig. 194).

Figura 193: À esquerda, parede construída na metade da abertura preexistente. À direita, mesma situação verificada no forro do sanitário feminino.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Figura 194: À esquerda, antigos degraus suprimidos. À direita, piso antigamente atendido pelos degraus, hoje dotado de rampa.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Verificou-se a presença majoritária de forro de isopor no volume – deteriorado, em alguns pontos, pela ação da água. As peças faltantes permitiram observar que o madeiramento original da cobertura se mantém, situação que

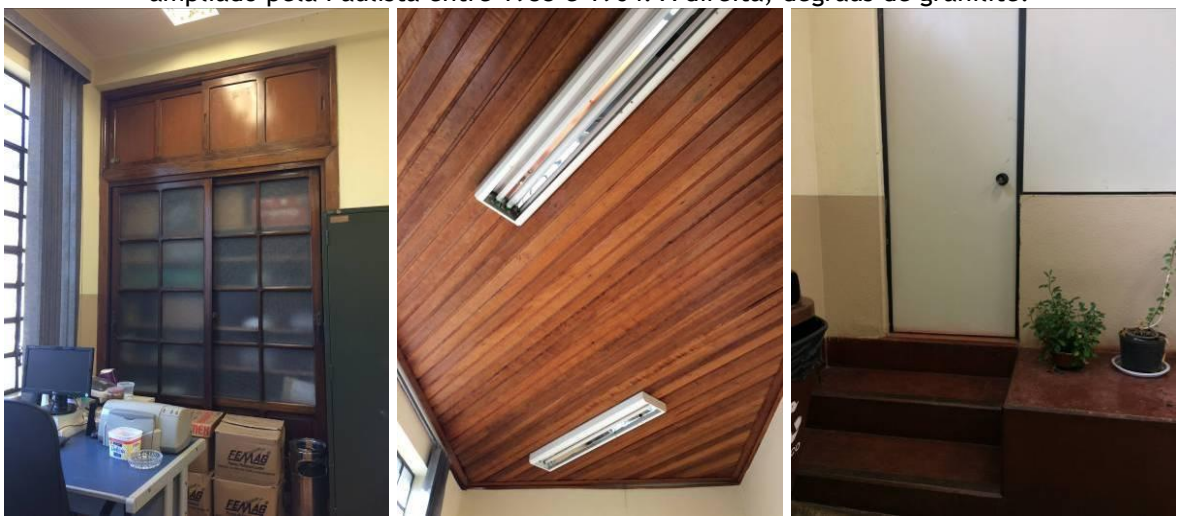
também se observa no pavimento superior, cujo piso de assoalho original foi bem conservado ao longo dos anos, apresentando apenas alguns desgastes pontuais e diferenças na coloração da madeira – possivelmente motivadas pela existência prévia de mobiliário nas áreas mais claras (Fig. 195). Outros elementos característicos da Paulista podem ser igualmente vistos no local, como os armários embutidos, os forros em madeira e elementos em granilite, como divisórias de mictórios – analisadas anteriormente na Figura 125 – e degraus de acesso (Fig. 196).

Figura 195: À esquerda, madeiramento da cobertura e manta. À direita, assoalho original do pavimento superior com desgaste na coloração.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

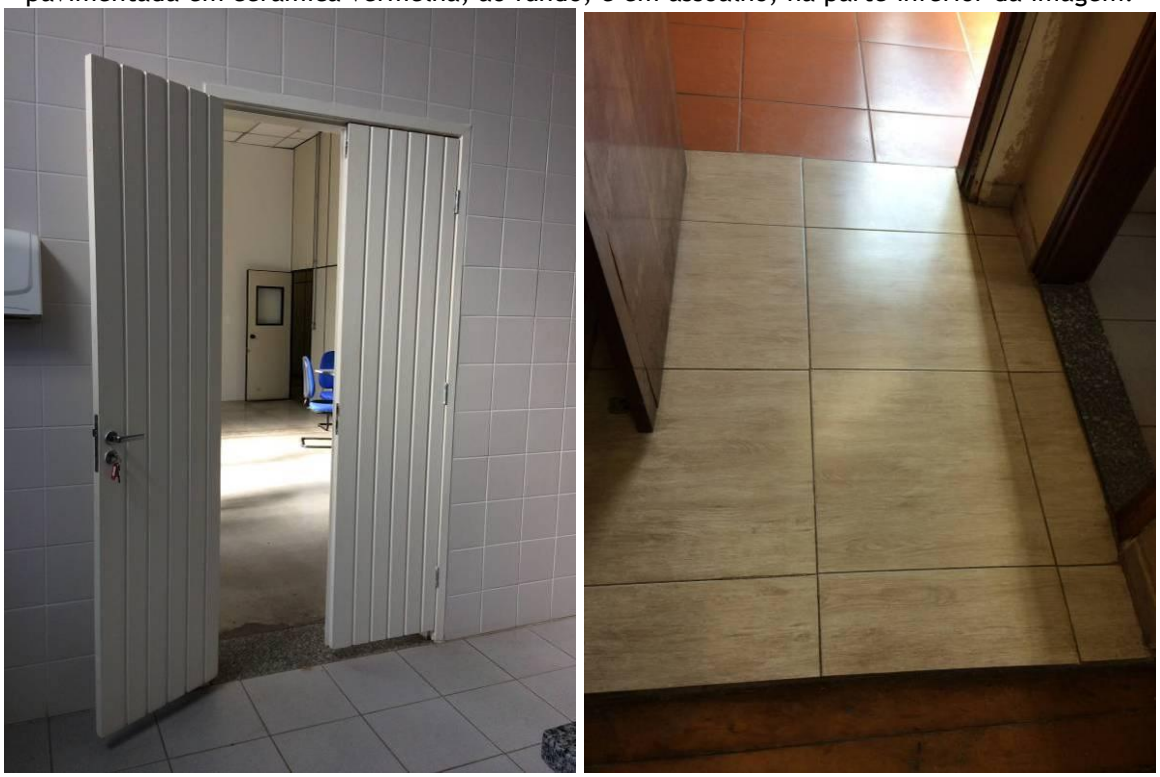
Figura 196: À esquerda, exemplar de mobiliário embutido. No centro, forro de madeira de ambiente ampliado pela Paulista entre 1953 e 1964. À direita, degraus de granilite.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Há, ainda, uma profusão de pavimentações diversas cuja datação não pôde ser periodizada devido à ausência de estudos aprofundados sobre o edifício; Falavigna, Chaparim e Hirao (2015) afirmam, no entanto, que o piso original do edifício foi substituído por "cimento polido, cerâmica, Paviflex, e na secretaria, assoalho de madeira" (FALAVIGNA; CHAPARIM; HIRAO, 2015, p. 13). Novos pisos foram implantados desde o levantamento dos autores, como no caso dos exemplares em porcelanato e das peças que cobrem pequenas áreas.

Figura 197: À esquerda, diferença entre o piso das salas de aula, ao fundo e em cimento polido, e do laboratório, em porcelanato. À direita, porcelanato em piso elevado que separa sala pavimentada em cerâmica vermelha, ao fundo, e em assoalho, na parte inferior da imagem.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Três anos após a publicação de Sousa (2003) se tem registro de um primeiro plano de conservação oficial para o conjunto, elaborado pelo arquiteto Pedro Taddei – profissional que, segundo Rodrigues (2014), esteve envolvido no processo de tombamento pelo IPHAN. O arquiteto aponta que o plano em questão contemplava:

> [...] a realização de intervenções de recuperação externa, que são obras de pavimentação, drenagem, eletricidade, acessibilidade, adequação da transposição da ferrovia, paisagismo, consertos nos telhados, fechamento das janelas quebradas, contenção de infiltrações, e implantação de sistemas de combate a incêndio. (PREFEITURA DE JUNDIAÍ, 2017)

Embora bastante genérica se comparada ao detalhamento de Sousa (2003), a indicação do estado de conservação dos galpões por Taddei (2006) buscou apontar as áreas que estavam aptas à ocupação (hachura verde), necessitadas de reformas pontuais (hachura amarela), necessitadas de reformas gerais (hachura laranja) e aptas à reconstrução (hachura vermelha) (Fig. 198). Ainda que não haja aprofundamento das informações e que estas tenham muito mais o propósito de orientar um futuro projeto do que de documentar a matéria, a divisão feita pelo autor reafirma os argumentos de Sousa (2003) de que as maiores degradações na época se manifestavam na seção sul. Uma comparação visual entre os registros da cobertura por ambos os autores não revela, entretanto, grande agravamento da situação precedente (Figs. 199 e 200).

Figura 198: Planta do estado de conservação de ambos os pavimentos.



Fonte: Pedro Taddei e Arquitetos Associados, 2006.

Figura 199: Imagens das coberturas da seção sul e da seção norte em 2001.



Fonte: Acervo de Sousa (2003).

Figura 200: Imagem das coberturas do complexo em 2006.

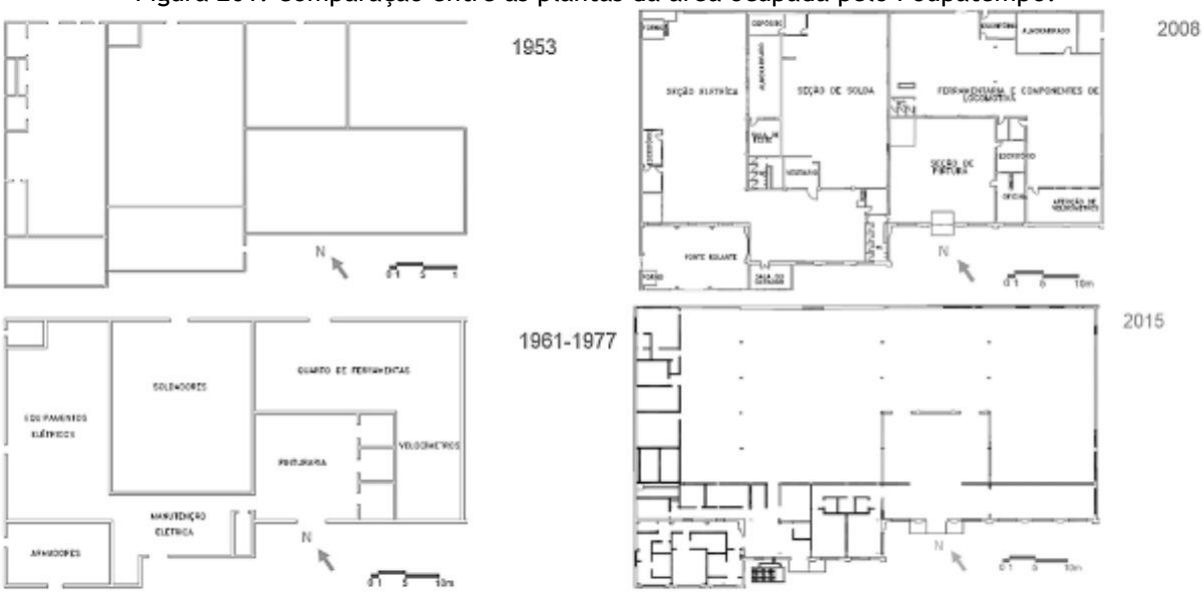


Fonte: Pedro Taddei, jan. 2006.

Após o levantamento de Taddei (2006), as antigas Officinas recebem um uso que, juntamente à FATEC, será o grande responsável por movimentar o conjunto, atrair público para o local e motivar alterações significativas em sua estrutura remanescente: trata-se do Poupatempo, instalado na seção norte do volume principal em 2009 (BENATI, 2015, p. 56; FALAVIGNA; CHAPARIM; HIRAO, 2015, p. 9). Tomando como base a planta de 1978, identifica-se que o uso ocupou desde os galpões da Seção Elétrica (nº 8 na Fig. 161) e de Ponte Rolante (nº 6 na Fig. 161) – vizinhos à área de Reparo de Carros Elétricos (nº 1 na Fig. 161) – até o Almoxarifado (nº 10 na Fig. 161) e a Aferição de Velocímetros (nº 15 na Fig. 161), compreendendo, portanto, quase toda a fachada voltada à linha férrea da referida seção. É importante ressaltar que, embora esta área do conjunto tenha sofrido inúmeras modificações ao longo do funcionamento das antigas Officinas – tendo sido caracterizada nesta pesquisa como um espaço cuja intensa compartimentação gerou certa desordem visual –, pouco restou da configuração precedente. O esquema a seguir, elaborado por Falavigna, Chaparim e Hirao (2015), não somente

demonstra as diversas alterações internas causadas pela implantação do Poupatempo como também colabora para a documentação do espaço ao fornecer detalhes da planta do local em 2008:

Figura 201: Comparação entre as plantas da área ocupada pelo Poupatempo.



Fonte: Falavigna, Chaparim e Hirao, 2015, p. 15.

Embora a divisão dos galpões tenha se mantido por meio da conservação dos pilares metálicos, perderam-se ambientes para a abertura de um amplo espaço que comportasse os diversos balcões de serviços necessários ao novo programa. Novas divisórias foram criadas, também em alvenaria, alterando consideravelmente o interior das antigas Ponte Rolante (nº 6 na Fig. 161) e Seção Elétrica (nº 8 na Fig. 161). A parede superior da Aferição de Velocímetros (nº 15 na Fig. 161) definiu um novo corredor horizontal para o local, enquanto que a Seção de Pintura (nº 12 na Fig. 161) foi esvaziada, restando apenas suas paredes limítrofes. Ainda que existissem sanitários e salas no interior dos antigos galpões, o projeto optou por inutilizar as instalações precedentes e tratou a área enquanto mero receptáculo, realizando demolições internas que foram registradas pela professora Regina Kalman (Fig. 202) e analisadas por Falavigna, Chaparim e Hirao (2015), que documentaram a diferença entre um dos galpões antes e depois da consolidação do novo uso (Fig. 203).

Figura 202: Demolições internas realizadas pelo Poupatempo.



Fonte: Regina Kalman, 2009.

Figura 203: Comparação visual entre o galpão antes e depois de ser ocupado pelo Poupatempo.



Fonte: Falavigna, Chaparim e Hirao, 2015, p. 15.

Além da sinalização visual instalada, observa-se a presença de vedação em vidro no vão entre a parede de alvenaria e a cobertura e de dutos de ar condicionado de grandes proporções. Estes dutos se comunicam diretamente com

um sistema de refrigeração[156] instalado externamente ao conjunto, ao lado da Ponte Rolante (nº 6 na Fig. 161), onde havia um anexo que foi demolido após 2001. Para tanto, foram realizadas duas bases de concreto sobre as quais se apoia a máquina, bem como guarda-corpos metálicos que visam ao afastamento do público. Mesmo que se encontre em área cujo acesso é restrito a pedestres, é inegável a interferência visual negativa que sua presença cria na fachada; todavia, acredita-se que sua instalação prejudique igualmente a conservação da matéria, posto que as alvenarias próximas ao modelo apresentam umidade ascendente não verificada em outros pontos da fachada voltada à colina histórica nem em outros volumes cujo embasamento se dê em alvenaria revestida por cimento.

Figura 204: Sistema externo de refrigeração do Poupatempo e umidade ascendente em parede vizinha.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Cano Sanchiz (2015a) analisa a conversão dos galpões em Poupatempo como "uma remodelação arquitetônica e uma reorganização espacial mais ou menos intensa" (CANO SANCHIZ, 2015a, p. 15, tradução nossa).[157] Ao substituir telhas e estrutura metálica originais por exemplares mais novos e leves, mas manter a tipologia arquitetônica, o novo uso não apresenta significativa modificação estrutural. Para o autor, isto ajuda a preservar a identidade do local de maneira muito mais apreensível pelo público (CANO SANCHIZ, 2015a, p. 16). Há, contudo, outros problemas atrelados à leitura do espaço como integrante de um conjunto maior, mais antigo e dotado de diversos significados:

[156] Modelo 30RB da Carrier, pertencente à linha de produtos AquaSnap.
[157] Trecho original: "*el sector ocupado por el Poupatempo […] ha sufrido una remodelación arquitectónica y una reorganización espacial más o menos intensa*" (CANO SANCHIZ, 2015a, p. 15).

> Não há narração, explicação ou transmissão de memória nesses lugares, que foram reciclados como recipientes vazios. No entanto, no *Poupatempo* utiliza-se um código de cores para distinguir as estruturas originais (tinta amarela) das acrescentadas ou modificadas (vermelha e branca), mas a ausência de sinalização ou de qualquer outro meio de divulgação faz com que este fato passe despercebido. (CANO SANCHIZ, 2015a, p. 16, tradução nossa)[158]

Figura 205: Nova cobertura do Poupatempo, mantendo a conformação de *shed*. Externamente, é bastante visível onde a intervenção com telhas translúcidas termina.



Fonte: Acervo da autora, jan. 2018; Prefeitura de Jundiaí, 2021.

Figura 206: Diferença entre as pinturas que demarcam a estrutura original (parede da antiga Seção de Pintura) da nova.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Embora existam controvérsias relacionadas à sua implantação,[159] o projeto do Poupatempo buscou realizar a maioria das instalações prediais externamente à

[158] Trecho original: "*No hay narración, explicación ni transmisión de memoria en estos locales, que han sido reciclados como contenedores vacíos. Con todo, en el Poupatempo se emplea un código de colores para distinguir las estructuras originales (pintura amarilla) de las añadidas o modificadas (roja y blanca), pero la ausencia de señalética o de cualquier otro medio de difusión hacen que este hecho pase desapercibido*" (CANO SANCHIZ, 2015a, p. 16).

[159] Temendo uma possível descaracterização do conjunto, políticos locais, conselheiros do COMPAC e munícipes em geral se posicionaram contra a ocupação de um dos galpões das Officinas por parte do

estrutura, sem “perfurações desnecessárias nas paredes” (FALAVIGNA; CHAPARIM; HIRAO, 2015, p. 16). Ainda que não seja de imediata apreensão, a preocupação em manter o caráter industrial da materialidade é tênue e, por vezes, questionável, mas está presente em determinadas decisões projetuais aqui analisadas. Quanto à entrada do local, aproveitou-se uma abertura preexistente para situar o acesso principal do referido uso, não havendo descaracterização do ritmo arquitetônico. A comparação visual entre os registros de Regina Kalman e da presente autora evidencia, também, manutenção das janelas existentes, cuidado com a conservação dos materiais e destaque para elementos arquitetônicos característicos do complexo, como no caso da alvenaria de tijolos, que parece ter sido alvo de limpeza de uma camada de tinta mais escura na parte inferior da fachada.

Figura 207: Diferença entre os tijolos pintados em 2009 e após a ocupação do Poupatempo, cuja ação de limpeza os deixou um pouco mais claros do que eram originalmente.



Fonte: Regina Kalman, 2009; acervo da autora, jun. 2021.

Observando tanto a implantação do Poupatempo quanto a da FATEC, sua predecessora, é notável que ambos os usos foram inseridos no complexo sob critérios que se afastam do método adotado pela presente pesquisa, acarretando em perdas materiais substanciais para o conjunto. No entanto, no que tange à ocupação das antigas Officinas e à sua revitalização, tais propostas se mostraram de grande valia: conforme o atual Diretor de Patrimônio Histórico, Elizeu Marcos Franco (MESA..., 2021), o Poupatempo recebe diariamente uma média de quatro mil usuários e, junto à FATEC, movimenta intensamente não apenas as áreas

Poupatempo, alegando que a cidade contava com locais mais adequados para este fim (FALAVIGNA; CHAPARIM; HIRAO, 2015, p. 14).

internas da seção norte como também as externas, posto que os usos motivaram a criação de um estacionamento sobre o antigo pátio de trilhos que ligava a ferrovia aos galpões de Reparos de Carros Elétricos (nº 1 na Fig. 161). De fato, o trânsito interno de veículos provocou pequenos acidentes durante os últimos anos,[160] sendo, por vezes, prejudicial à estrutura remanescente, mas auxiliou ao conferir vigilância constante ao conjunto e ao aproximar a população leiga do bem.

Figura 208: Estacionamento do Poupatempo e da FATEC sobre o pátio de trilhos.



Fonte: Acervo da autora, abr. 2018.

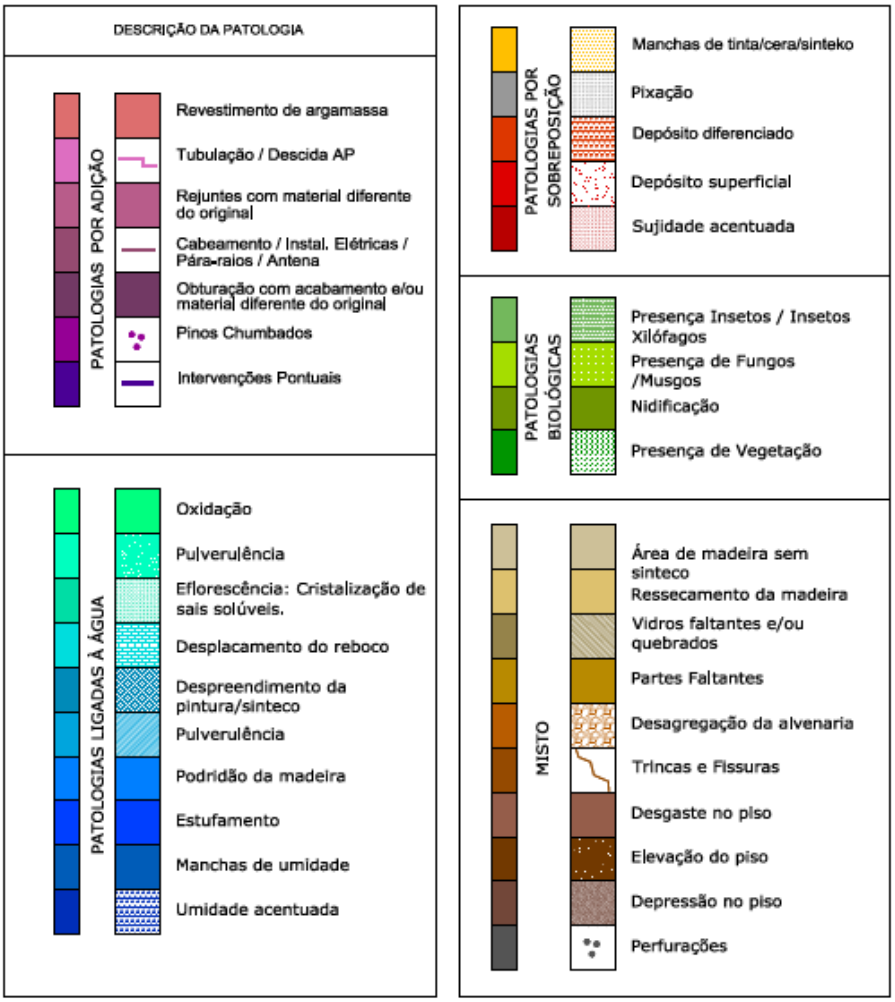
Para Falavigna, Chaparim e Hirao (2015), o Poupatempo e a FATEC "marcam e identificam o local" (FALAVIGNA; CHAPARIM; HIRAO, 2015, p. 18). Em pesquisa oral realizada pelos autores em 2015, os frequentadores do conjunto, inclusive, alegaram não conhecerem as antigas Officinas da Companhia Paulista ou mesmo o Complexo FEPASA, só reconhecendo o local por meio dos nomes "Poupatempo" ou "FATEC". Cano Sanchiz (2019, p. 271), em entrevistas realizadas no mesmo período, reforça esta situação, revelando forte contraste entre relatos nostálgicos e preocupados de ex-ferroviários e relatos de desconhecimento e desinteresse por parte da população. Após a identificação, contudo, quase todos os entrevistados de Falavigna, Chaparim e Hirao (2015) caracterizavam o conjunto como um registro material da história local apesar de não conhecerem a fundo a sua importância.[161]

[160] Não foram encontrados registros dos mesmos; todavia, enquanto trabalhou no interior do conjunto, esta autora pôde presenciar alguns deles, que consistiam em choques leves com a alvenaria e com a sinalização existente, acarretando na perda da superfície de tijolos e na quebra de vidros.

[161] Embora tenha relevância por demonstrar como o público compreende o conjunto, a pesquisa é uma apreensão de um dado momento histórico que pode ser alterada a partir de campanhas educativas e integrativas, não devendo ser considerada homogênea ou permanente.

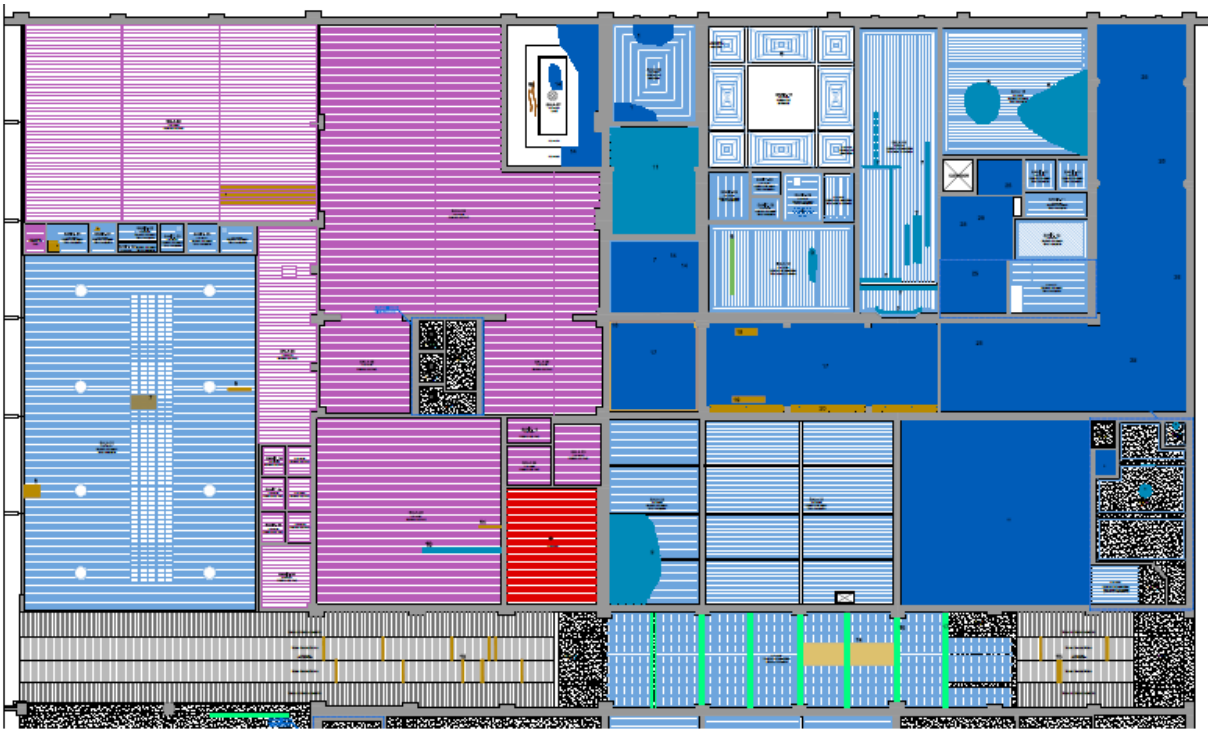
O próximo responsável por atualizar dados técnicos acerca do conjunto seria o escritório paulista VEC Projetos & Gestão – detentor de vasta experiência em restauro arquitetônico –, contratado em 2012 pela Prefeitura de Jundiaí para fornecer memoriais completos de fachadas e áreas internas, levantamentos de metragens, aberturas, pisos, forros, coberturas e danos em geral e, por fim, um projeto de restauro e ocupação das antigas Officinas. Embora o estudo tenha se detido somente na seção administrativa, os dados obtidos são de grande valia para observar a progressão da degradação que esta parcela do conjunto sofreu nos anos que se passaram; para tanto, serão estabelecidos paralelos com Sousa (2003), posto que Taddei (2006) não apresenta descrições suficientemente pormenorizadas e que, em suma, reforça pontos abordados pela autora. Os recortes abaixo demonstram os danos e as patologias encontradas em forros e pisos de parte dos pavimentos térreo e superior.

Figura 209: Legenda de patologias.



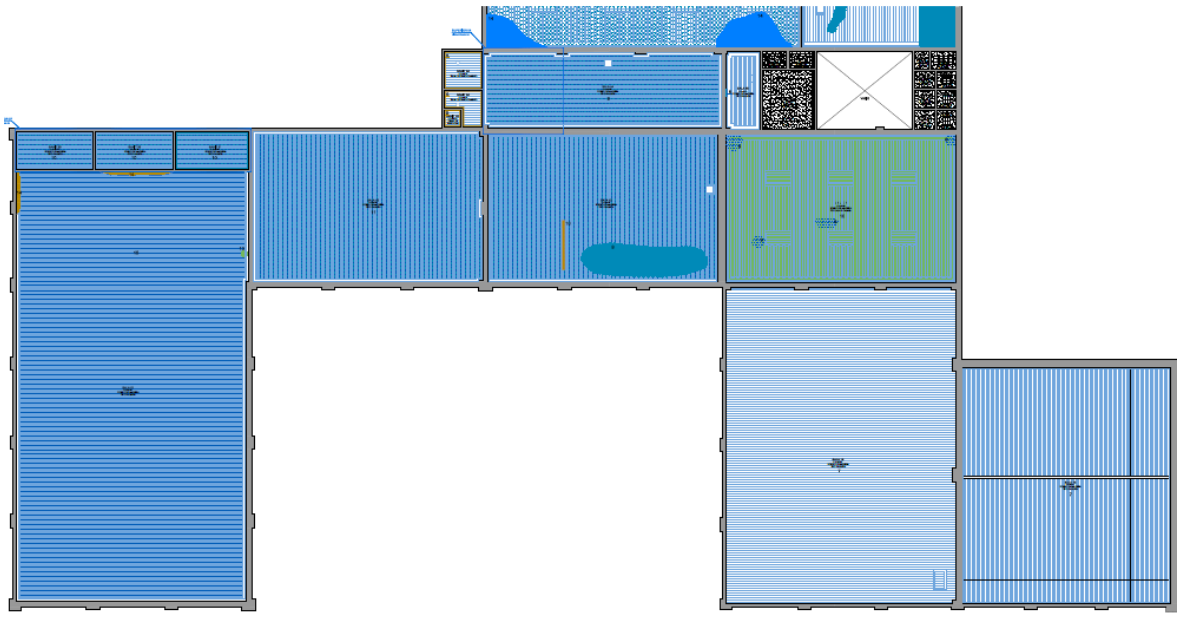
Fonte: VEC Projetos & Gestão, 2012.

Figura 210: Levantamento de danos nos forros dos ambientes voltados à linha férrea no pavimento térreo.



Fonte: VEC Projetos & Gestão, 2012.

Figura 211: Levantamento de danos nos forros dos ambientes voltados à colina histórica no pavimento superior.



Fonte: VEC Projetos & Gestão, 2012.

Na época, era majoritária nos forros de ambos os pavimentos a presença de danos decorrentes do contato constante dos materiais com a água; foram encontradas, sobretudo, manchas de umidade, podridão da madeira e desprendimento da pintura. Ambientes ocupados pelo Museu (nº 25 na Fig. 161)

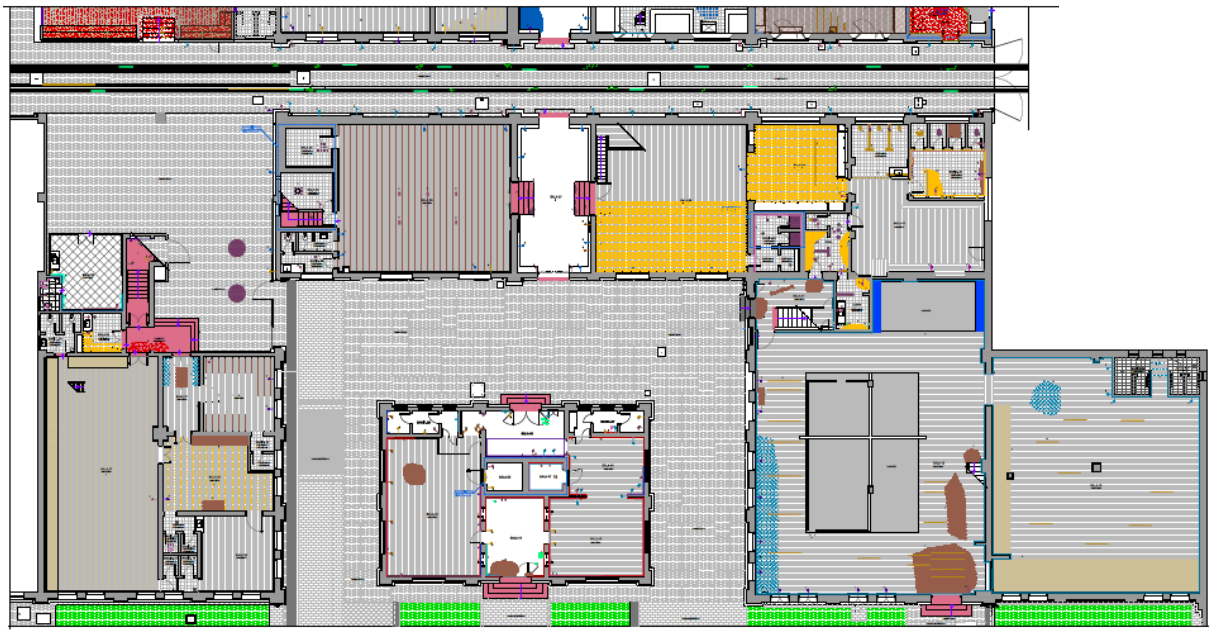
apresentam menor índice de degradação, parecendo manter o bom estado de conservação anteriormente apontado por Sousa (2003). Os estragos físicos aqui elencados estabelecem relação direta com os dados recolhidos por Sousa (2003) sobre a cobertura, evidenciando que vazamentos de calhas e condutores entupidos e demais problemas mapeados pela autora se agravaram nos anos subsequentes.

Figura 212: Respectivamente, manchas de umidade no forro dos antigos Escritório do Assessor da Diretoria da Companhia e Departamento de Materiais (1964).



Fonte: VEC Projetos & Gestão, 2012.

Figura 213: Levantamento de danos nos pisos dos ambientes voltados à colina histórica no pavimento térreo.



Fonte: VEC Projetos & Gestão, 2012.

Figura 214: Levantamento de danos nos pisos dos ambientes voltados à colina histórica no pavimento superior.



Fonte: VEC Projetos & Gestão, 2012.

Quanto ao levantamento de pisos e revestimentos, notam-se maiores desgastes nos pavimentos, como pontos de ressecamento da madeira, umidade acentuada, podridão e desprendimento da pintura. Foram levantados, também, depósitos pontuais de sujidades e substituições de exemplares do piso por outros de acabamento diverso. Em relação ao estado precedente (SOUSA, 2003), verifica-se degradação acentuada de pisos apontados em 2003 como deteriorados pela infiltração e detentores de peças faltantes (Fig. 215). A maior discrepância, contudo, se observa no Museu (nº 25 na Fig. 161), cujos pisos e rodapés descritos por Sousa (2003) como em bom estado de conservação devido à constante manutenção deram lugar a superfícies desgastadas e à ação de insetos xilófagos. Da mesma forma, a classificação de Taddei (2006) se mostra igualmente ultrapassada, visto que o ambiente já não se encontrava mais completamente apto à ocupação.

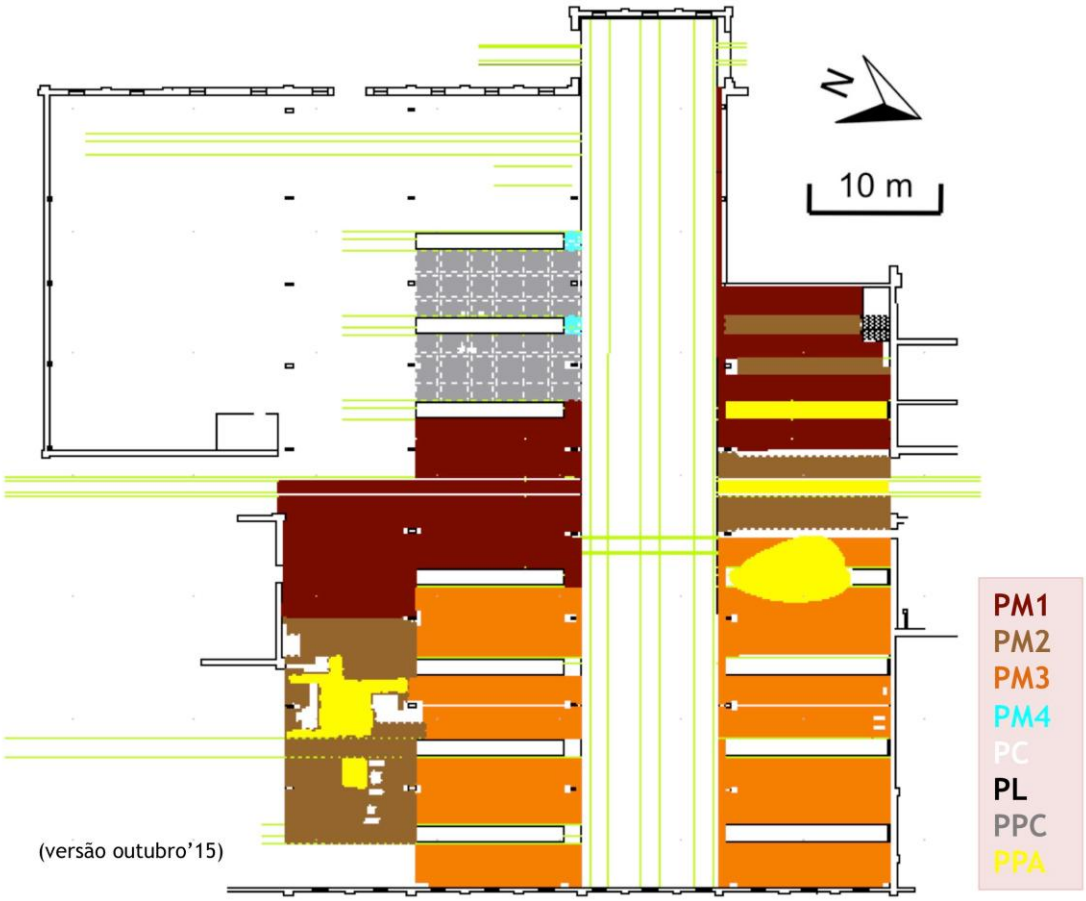
Figura 215: À esquerda, desgaste do piso no térreo do Museu. À direita, obturação em piso de cerâmica vermelha com argamassa.



Fonte: VEC Projetos & Gestão, 2012.

Em 2015, Cano Sanchiz (2017a) seria o responsável por incrementar os estudos sobre nosso objeto de estudo ao se concentrar nos galpões imediatamente vizinhos à seção administrativa. Embora seu enfoque se detenha apenas em um recorte específico da área de Reparos de Truques e Veículos a Diesel (nº 26 na Fig. 161), suas investigações guiadas pelas possibilidades metodológicas da arqueologia industrial contribuem, sobretudo, por abordar as antigas Officinas da Paulista por meio de viés mais acadêmico. Para a comparação dos levantamentos, é importante frisar que Cano Sanchiz (2017a) – assim como Taddei (2006) – adotou a representação antiga do complexo, iniciando o desenho a partir da fachada da linha férrea. As denominações para cada tipo de piso também diferem entre os autores, tendo sido mapeados oito exemplares por Cano Sanchiz (2017a) – o dobro de pisos mapeados por Sousa (2003), posto que o autor se debruçou com maior minúcia sobre os padrões da madeira e criou subtipos para as categorias de Sousa (2003).

Figura 216: Leitura de pisos do galpão de Reparos de Truques e Veículos a Diesel por Cano Sanchiz (2017a).



Fonte: Cano Sanchiz (2017a), out. 2015.

Figura 217: Tipos de pisos identificados por Cano Sanchiz (2017a).



Fonte: Cano Sanchiz, 2017a.

Para Cano Sanchiz (2017a), os pisos podem ser descritos como: pm1 (bloquetes ou paralelpípedos cúbicos de madeira com dimensões de 0,12 x 6,5 x 0,12 metros),[162] pm2 (parquetes ou placas de madeira de 0,34 x 0,02 x 0,34 metros compostas por nove tábuas de 0,377 metros de largura), pm3 (tablado de pranchas de madeira de 0,15 x 0,02 metros, profundidade irregular) e pm4 (similar ao pm2, porém com placas maiores, de 0,50 x 0,50 metros); pc, uniforme e em bom estado de conservação, correspondente ao concreto – identificado por Sousa (2003) como piso de cimento; pl, piso de lajotas retangulares; e ppc (concreto com acanaladuras que atuou como base para o piso pm4 removido) e ppa (cobertura de areia disposta de forma aleatória sobre os outros pisos), alterações posteriores ao uso de oficinas ferroviárias (CANO SANCHIZ, 2017a, p. 152).

Apesar de serem poucas as modificações ocorridas nesses doze anos entre as obras de ambos os autores aqui comparados, podemos identificar em Cano Sanchiz (2017a) a retirada de parte dos pisos identificados por Sousa (2003) como parquetes dentro deste período de tempo, restando apenas a camada inferior de concreto com acanaladuras (ppc). Notam-se, igualmente, a noroeste da planta de Cano Sanchiz (2017a), irregularidades no piso pm2, que parece ter sofrido obturações com concreto e areia. Tal irregularidade no padrão não se vê no levantamento de

[162] Aqui, adotamos o padrão LAP de medições: largura x altura x profundidade.

Sousa (2003), apontando um reparo posterior a 2003. As observações de Cano Sanchiz (2017a) trazem, além de um registro mais atualizado da seção sul pautado em campo temático específico, reflexões interessantes sobre a periodização dos pisos:

> A distribuição espacial destes pisos [...] evidencia diferentes funcionalidades e temporalidades. [...] pm1 é o tipo mais antigo e constitui o chão original das oficinas, já que está presente nas áreas menos alteradas. O tipo pm2 é empregado na amortização [...] da valeta de inspeção situada no extremo NO da amostra de estudo, pelo que poderia ser posterior a pm1. [...] pm3 e pm4 são mais difíceis de datar, mas parecem obedecer a reformas integrais de certas áreas das oficinas, de modo que também não corresponderiam ao desenho original de finais do século XIX. [...] piso de concreto (pc) é o mais recente de todos, pois é utilizado no setor que apresenta as modificações mais modernas (SO). (CANO SANCHIZ, 2017a, p. 153)

Concomitantemente aos levantamentos do autor, mais um projeto de grande porte para o complexo é divulgado; desta vez, o responsável técnico é o escritório Brasil Arquitetura, cujo renome no âmbito do patrimônio arquitetônico se deve às restaurações premiadas entre 1979 e 2019 (BRASIL ARQUITETURA, 2021) e a uma continuação do legado da arquiteta Lina Bo Bardi (LIMA; GALISTEO, 2021). O projeto foi desenvolvido pelos arquitetos Francisco Fanucci, Marcelo Ferraz e Pedro Freire e teve aprovação pelo IPHAN, visando cumprir as diretrizes estabelecidas pelo então Plano Diretor municipal. Estas se materializaram na Lei nº 8.683/2016 e, sobretudo, no artigo 484, que definiu a implantação de um Plano Diretor de Ocupação do Complexo FEPASA como ação urgente (BRASIL, 2016, p. 199). Desta forma, além da proposta de restauro e recuperação das antigas Officinas, o projeto também se utilizou de instrumentos previstos em lei para fazer desta uma requalificação urbana (BRASIL ARQUITETURA, 2015; OLIVEIRA, 2016c).

Figura 218: À esquerda, projeto para a fachada voltada aos trilhos. À direita, relação desta com a linha férrea e com a ocupação de gleba vizinha por meio de instrumentos urbanísticos.



Fonte: Brasil Arquitetura, 2015.

Enquanto estagiária do DPH-Jundiaí neste período, a presente autora pôde acompanhar a apresentação do projeto do Brasil Arquitetura e algumas das primeiras ações orientadas pela proposta, como a retirada das telhas francesas da antiga seção de Reparos de Truques e Veículos a Diesel (nº 26 na Fig. 161). Realizada por meio do uso de equipamentos elevatórios pantográficos e de pessoal especializado (Fig. 219), a obra foi definida como prioritária pelo IPHAN (OLIVEIRA, 2016a, 2016b; RODRIGUES, 2016), motivo pelo qual a manutenção do telhado se deu antes da implantação completa do Plano Diretor do Brasil Arquitetura. O objetivo era remover as telhas para avaliar os problemas do madeiramento da cobertura e sanar os danos encontrados, retornando o material em bom estado ao seu local de origem; no entanto, até o momento, a obra não teve continuidade e as telhas originais jazem armazenadas em alguns pontos da área que foi alvo da intervenção. Esta mesma área permanece destelhada desde então, sujeita às intempéries que prejudicam elementos estruturais, material rodante e pisos (Fig. 220).

Figura 219: Imagens da retirada das telhas.



Fonte: Alessandro Rosman, out. 2016.

Figura 220: Situação da área destelhada. Observar o madeiramento que cedeu e a situação das locomotivas expostas.



Fonte: Acervo da autora, fev. 2021.

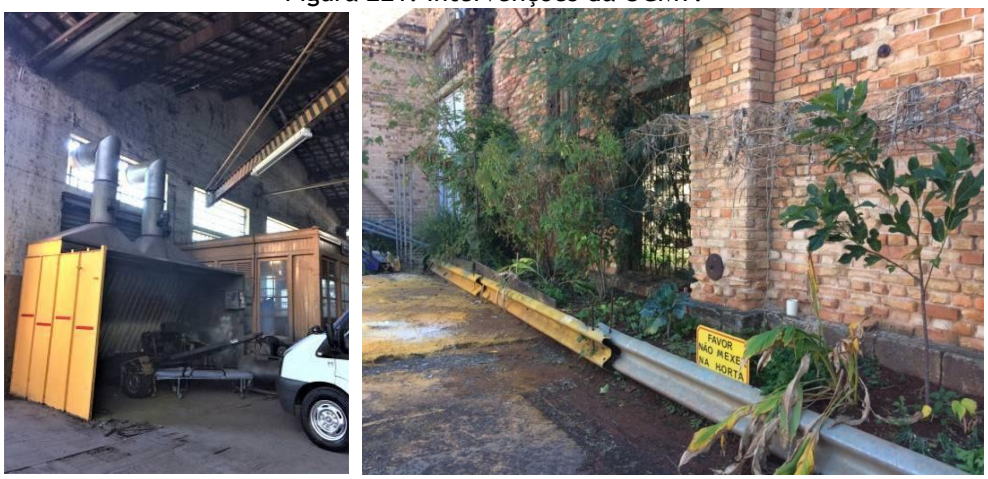
Assim, embora já houvesse um projeto de restauro aprovado para o complexo – precisamente, o projeto de Taddei (2006), que recebeu o aval do IPHAN em 2012 (PREFEITURA DE JUNDIAÍ, 2017) – e que a implantação do mesmo tenha sido amplamente discutida a partir de 2013,[163] a nova proposta e a recente diretriz da criação de um Plano Diretor para as antigas Officinas foram as responsáveis por direcionar as manutenções iniciais, havendo retomada do assunto somente em 2017.[164] Neste momento, o projeto de Fanucci, Ferraz e Freire (2015) deixa de ser mencionado nas novas tratativas pela preservação do conjunto e resgata-se o plano de Taddei (2006); este, contudo, se encontrava desatualizado, sendo pontuada pelo próprio arquiteto a necessidade de um realinhamento com o IPHAN (PREFEITURA DE JUNDIAÍ, 2017). Não fica clara a motivação por trás dessas oscilações, mas, conforme Pereira (2020), "parece ter havido sobreposição de projetos, pois o plano do arquiteto Pedro Taddei ficou esquecido [...] e foi inexplicavelmente relegado pelas duas últimas gestões da Prefeitura" (PEREIRA, 2020).

Coube, portanto, ao próprio Poder Público atualizar as informações contidas em projetos anteriores, sobretudo porque o ano de 2017 marca o início de uma ocupação do complexo mais ativa e coesa, de cunhos institucional, cultural e educacional, por parte da Prefeitura de Jundiaí, que decidiu migrar toda a Unidade

[163] Início da gestão do prefeito Pedro Bigardi (PCdoB), cujo mandato se encerrou em 2016. Conforme Oliveira (2013), esta gestão intencionava criar um Centro Cultural e da Juventude no complexo.
[164] Início da gestão do prefeito Luiz Fernando Machado (PSDB), reeleito em 2020.

de Gestão de Cultura (UGC) para o local (PREFEITURA DE JUNDIAÍ, 2017). É importante ressaltar que a UGC chegou a ocupar parcialmente o complexo em anos anteriores, mas idas e vindas para outros edifícios da cidade fragmentaram a unidade. O mesmo vale para a Unidade de Gestão de Mobilidade e Transporte (UGMT) e para a Unidade de Gestão de Assistência e Desenvolvimento Social (UGADS), que não integram este plano e apenas permaneceram ocupando espaços em que já se localizavam. No que tange à UGMT, sua implantação na seção sul acarretou em mudanças incisivas na matéria; algumas ainda se mantêm, como no caso de equipamento de grande porte instalado na antiga Conservação de Máquinas Elétricas (nº 37 na Fig. 161), cuja tubulação atravessa a janela existente – intervenção cujo aspecto externo foi demonstrado anteriormente na Figura 60. Ocupações menos invasivas e mais atuais foram igualmente encontradas no local, como a realização de uma horta na fachada da Fundição (nº 33 na Fig. 161).

Figura 221: Intervenções da UGMT.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

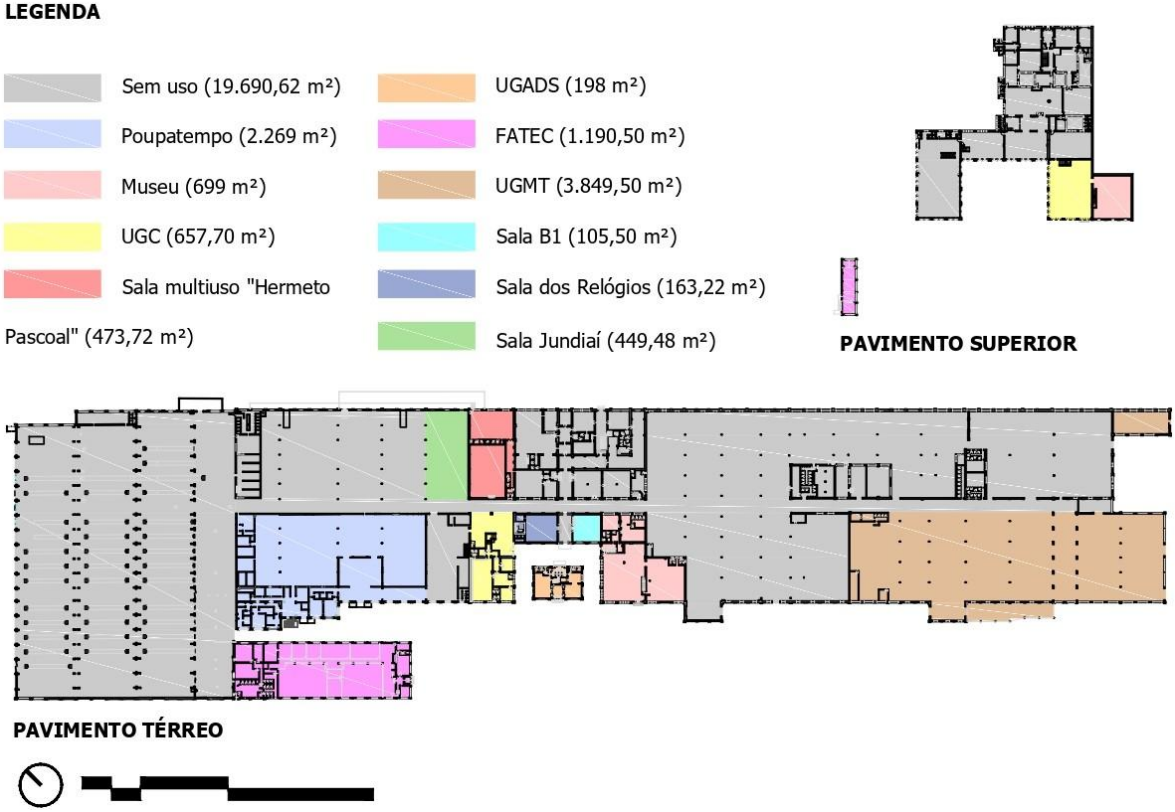
Para que casos invasivos ou desconexos como estes não ocorressem novamente, os levantamentos de conservação do volume foram atualizados (Fig. 222) e foi realizado um plano de ocupação (Fig. 223) que se mantém até o presente momento. Vê-se, aqui, grande relação entre as duas plantas, posto que as novas ocupações propostas pelo poder Público se deram, majoritariamente, em áreas de regular estado de conservação. A sobreposição de ambos os desenhos também mostra que há profunda conexão entre as áreas cujo estado foi classificado como "ruim" em 2017 e as que estão, até hoje, desocupadas – sendo que estas totalizam quase 20 mil m².

Figura 222: Levantamento de conservação realizado pela Prefeitura de Jundiaí em 2017.



Fonte: Elaboração da autora a partir de base CAD fornecida pela Prefeitura de Jundiaí, ago. 2021.

Figura 223: Levantamento de usos realizado pela Prefeitura de Jundiaí em 2017.



Fonte: Elaboração da autora a partir de base CAD fornecida pela Prefeitura de Jundiaí, ago. 2021.

Com exceção dos usos conhecidos e anteriormente mencionados, temos a implantação das salas Jundiaí e Hermeto Pascoal e a reinauguração das salas B1 e dos Relógios (Fig. 224), sendo cada uma responsável por absorver uma demanda cultural específica da cidade, especialmente em período de eventos municipais.[165] Alguns destes ambientes, como as Salas B1 e Hermeto Pascoal, necessitaram de uma recuperação mais incisiva, sobretudo do piso, que teve partes refeitas "com atenção às características originais" (PREFEITURA DE JUNDIAÍ, 2017). Ambos os ambientes apresentam quebras de padrão na pavimentação, sendo possível visualizar *in loco* as áreas em que houve substituição.

Figura 224: Antes e depois das Salas B1, acima, e Hermeto Pascoal, abaixo.



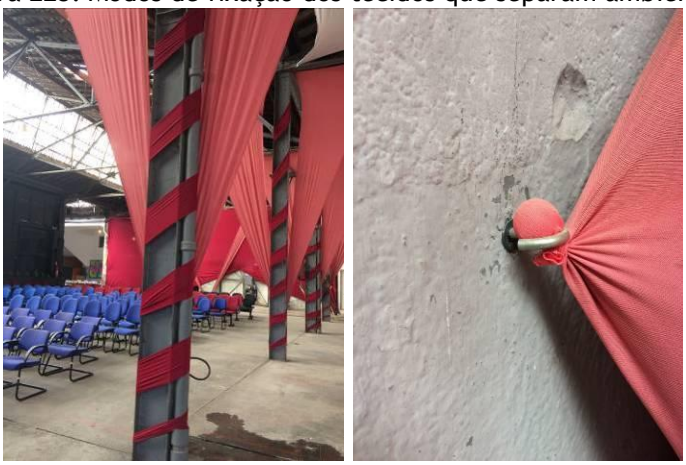
Fonte: Prefeitura de Jundiaí, 2017; acervo da autora, mar. 2018.

A Sala Jundiaí, que ocupa um galpão antes pertencente ao Almoxarifado Geral (nº 10 na Fig. 161), possui divisórias pensadas dentro dos conceitos de reversibilidade e mínima intervenção, posto que são de tecido, facilmente removíveis; da mesma forma, outras intervenções nas seções norte e administrativa foram feitas com a mesma premissa na intenção de isolar determinados espaços

[165] De acordo com a então gestora da UGC, Vasti Marques, tal opção se deu pelo crescente número de artistas na cidade, que vem aumentando conforme o cenário cultural local se expande (PREFEITURA DE JUNDIAÍ, 2017).

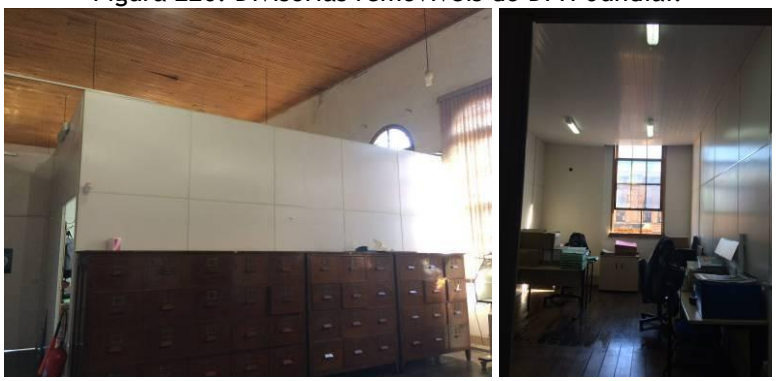
(Fig. 225). Neste mesmo contexto reversível, o pavimento superior do Museu (nº 25 na Fig. 161) foi parcialmente ocupado pelo DPH-Jundiaí, cuja necessidade de repartições foi solucionada pela implantação de divisórias em PVC (Fig. 226).

Figura 225: Modos de fixação dos tecidos que separam ambientes.



Fonte: Acervo da autora, jan. 2018; jun. 2021.

Figura 226: Divisórias removíveis do DPH-Jundiaí.



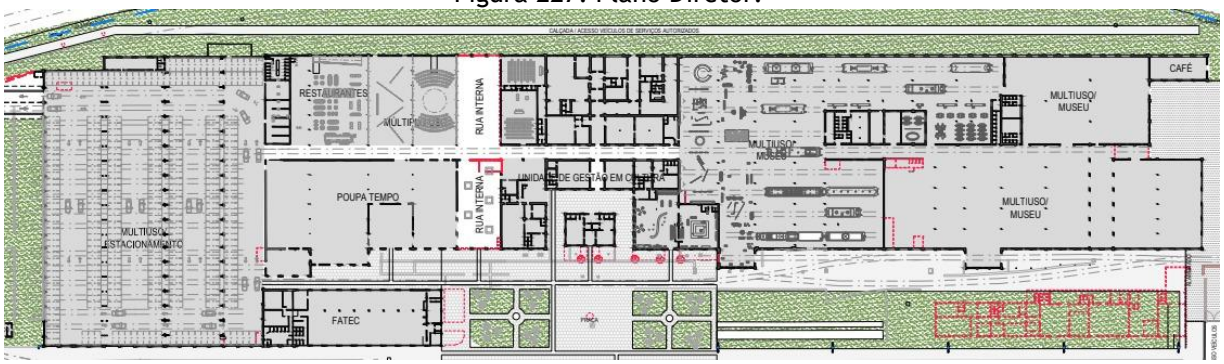
Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

As ações envolveram, também, a retirada de entulho, a troca de caixas d'água, a eliminação de focos de dengue e demais vetores de doenças e a adequação das instalações elétricas. Conforme a então gestora, Vasti Marques, houve sinalização positiva do IPHAN em relação às mudanças executadas neste período e à transferência da UGC para o local, "pois traz nova vida ao espaço e contém a degradação" (PREFEITURA DE JUNDIAÍ, 2017). Somente a apropriação do conjunto, no entanto, não seria suficiente para sanar os danos confirmados em levantamento pelo Poder Público em 2017 e que já vinham sendo levantados desde 2001. Para tanto, seria necessário retomar o impasse dos projetos anteriormente aprovados, posto que ambos tratavam do restauro das estruturas danificadas.

A proposta elencada foi a do escritório Brasil Arquitetura, ao qual foi concedida chance de remodelação e atualização do projeto de 2015 no âmbito do processo de nº 25.730-1/2019-1, cujo teor envolve revisão e consolidação do Plano Diretor anteriormente apresentado. Analisando o histórico do processo e o material enviado pelos arquitetos, entendemos que a opção da atual gestão por este plano em detrimento daquele desenvolvido por Taddei (2006) se deveu não somente à maior proximidade temporal entre o projeto de 2015 e o momento da revisão, como também ao maior detalhamento de alguns galpões oferecido pelo escritório em comparação ao seu predecessor.

Por se tratar de Plano Diretor, é importante ressaltar que o projeto é majoritariamente composto de diretrizes – por vezes, genéricas – que visam à plena ocupação do conjunto, à remoção de elementos espúrios e ao impedimento de obras vindouras que possam descaracterizar o bem tombado. Aprovado pelo COMPAC em reunião extraordinária realizada em 23 de junho de 2020 (PREFEITURA DE JUNDIAÍ, 2020, p. 17-24),[166] o plano contou com pareceres técnicos instrutivos do então Diretor de Patrimônio Histórico e Presidente do Conselho Elizeu Marcos Franco (FRANCO, 2020, p. 21-24) e desta autora (GONÇALVES, 2020, p. 19-20). A Figura 227 consiste em um recorte do plano completo e tem como objetivos o enfoque em nosso recorte e a análise das intervenções sugeridas somente em nosso objeto de estudo, uma vez que as supressões propostas se concentram principalmente em áreas e edifícios externos ao volume estudado por esta pesquisa.

Figura 227: Plano Diretor.



Fonte: Brasil Arquitetura, 2020b.

[166] A aprovação contou com ressalvas tangentes, sobretudo, a ações propostas fora dos limites do nosso objeto de estudo, como demolições e supressões. A decisão completa pode ser consultada na íntegra na edição de nº 4759 da Imprensa Oficial do Município de Jundiaí (PREFEITURA DE JUNDIAÍ, 2020, p. 17-24).

Representadas em vermelho, algumas destas alterações na materialidade são visíveis no interior e nos arredores do volume principal. Dentre elas, podem ser elencadas a demolição de pequenos anexos nas seções norte e sul,[167] a supressão de pequenos canteiros externos com vegetação e a transformação das aberturas do galpão vizinho ao Poupatempo em portas, ação esta que criará uma rua interna transversal em relação ao eixo longitudinal principal. Para tanto, será necessário demolir um anexo interno que funciona atualmente como almoxarifado, mas que pode ser encontrado pela primeira vez na planta de 1978 como "Escritório" (nº 14 na Fig. 161). Embora documente a descentralização administrativa vivenciada pelo complexo após os anos 1960 e apresente piso do tipo *parquet*, o volume não é inédito e sua retirada está justificada pela integração do conjunto ao entorno, uma vez que a rua interna criará permeabilidade peatonal (BRASIL ARQUITETURA, 2020b).

Figura 228: Antigo Escritório a ser demolido.



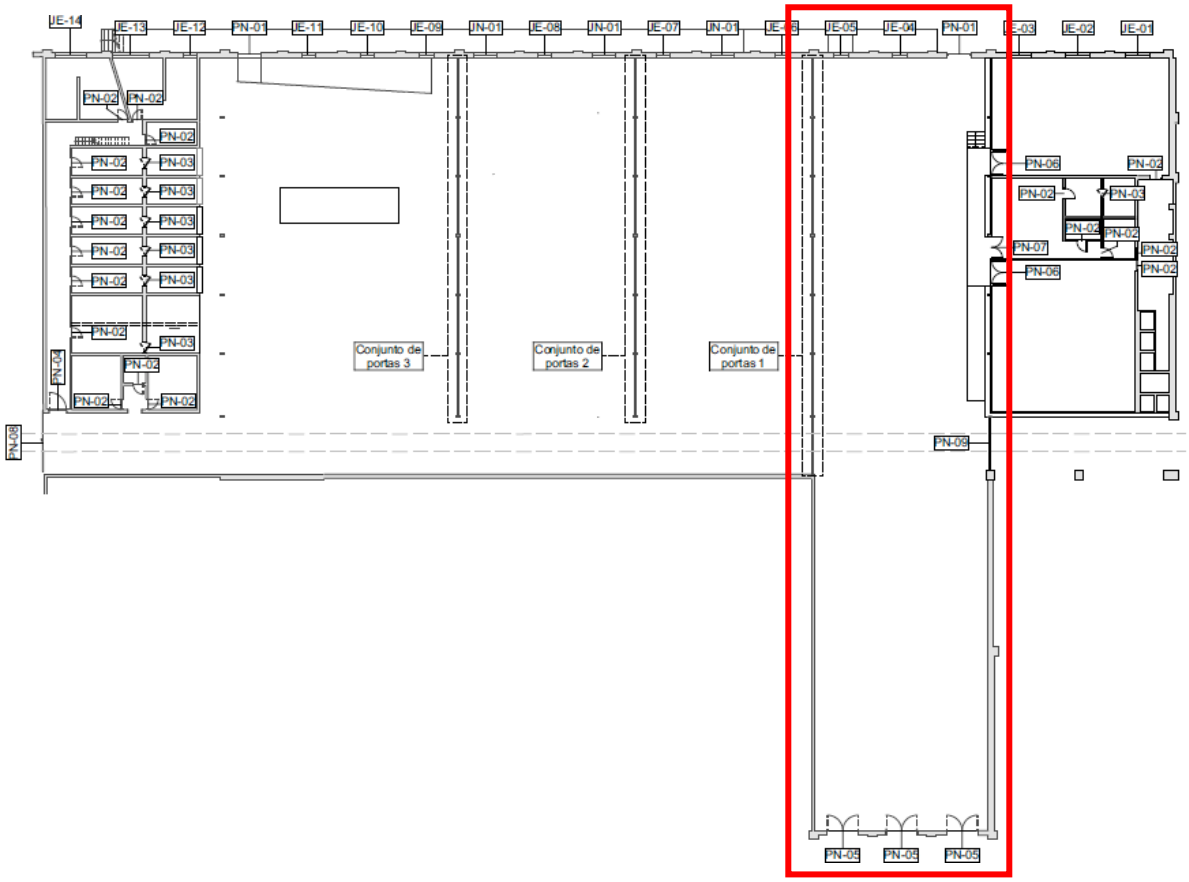
Fonte: Acervo da autora, jun. 2021; jan. 2018.

Entendemos que, por se tratar de intervenção incisiva nas fachadas, tal mudança nas aberturas poderia descaracterizar a arquitetura; contudo, as aberturas elencadas para tal fim correspondem àquelas anteriormente substituídas pela própria Companhia Paulista pelos atuais modelos retangulares e sua conversão manterá os vãos existentes, não afetando a compreensão da noção de conjunto e

[167] Tal decisão se pauta em levantamentos de campo, cadastro fotográfico e elaboração de modelos em BIM realizados pelo escritório, ações que revelaram "pequenas construções, anexos e 'puxados' sem nenhum valor histórico ou artístico, que ofuscam e comprometem a leitura dos edifícios preservados" (BRASIL ARQUITETURA, 2020b, p. 8). Foi aprovado pelo COMPAC "que qualquer demolição ou supressão que venha a ser realizada seja documentada, registrada e fotografada e que todo o material resultante deste processo seja catalogado e armazenado em local protegido" (GONÇALVES, 2020, p. 20).

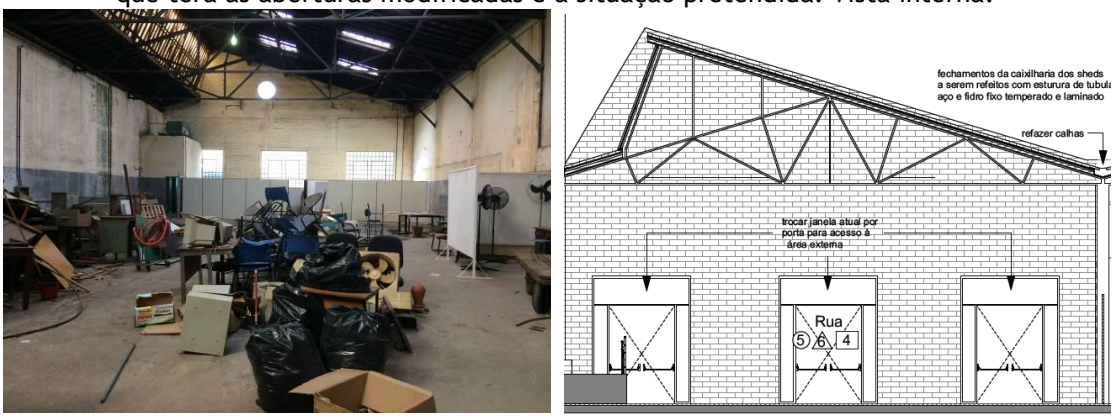
de ritmo. No caso específico da fachada voltada à linha férrea, apenas uma abertura será convertida, correspondendo a uma antiga porta pertencente à plataforma do Almoxarifado Geral (nº 10 na Fig. 161) que já não apresenta mais escada de acesso.

Figura 229: Proposta de abertura da nova rua interna, marcada em vermelho.



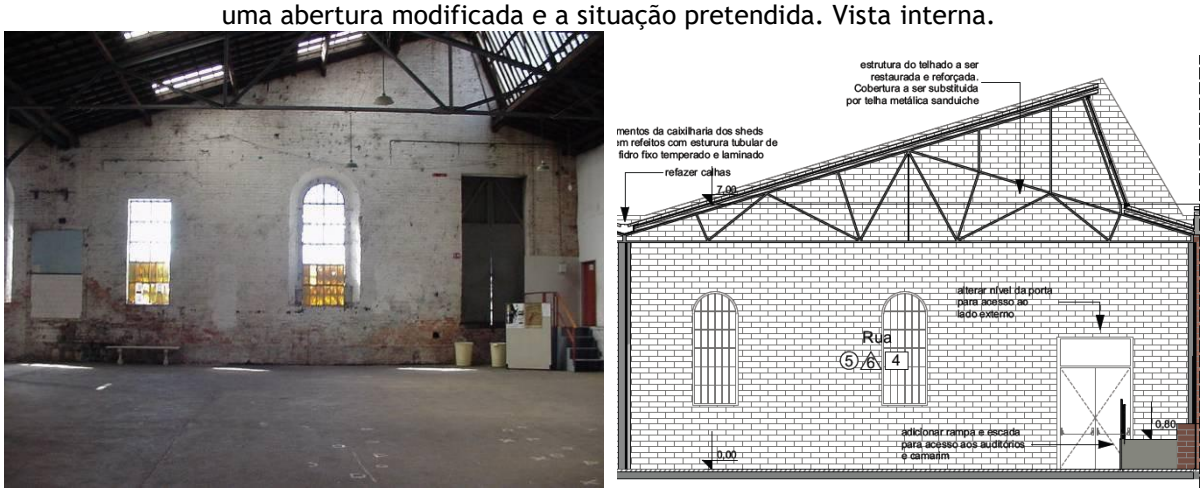
Fonte: Elaboração da autora a partir de imagem de Brasil Arquitetura, 2020b.

Figura 230: Comparação visual entre o estado atual da fachada voltada à colina histórica do galpão que terá as aberturas modificadas e a situação pretendida. Vista interna.



Fonte: Acervo da autora, jan. 2018; Brasil Arquitetura, 2020b.

Figura 231: Comparação visual entre a fachada voltada à linha férrea do galpão que terá apenas uma abertura modificada e a situação pretendida. Vista interna.



Fonte: Acervo de Sousa (2003); Brasil Arquitetura, 2020b.

Para ambas as conversões serão adotadas portas de abrir de duas folhas em madeira, embora de modelos e dimensões diferentes. É importante ressaltar que, mesmo descrevendo algumas especificações técnicas, o escritório não definiu diretrizes para este tipo de obra, tendo havido aprovação pelo COMPAC desde "que sejam definidas regras para a conversão de janelas em portas, sejam estas para saídas de emergência ou para saídas comuns" (GONÇALVES, 2020, p. 20).

A remoção de elementos considerados espúrios apresenta o mesmo problema, uma vez que, diversamente das demolições propostas, não há critérios ou mesmo uma definição do que é espúrio para o projeto. Ainda assim, algumas obras neste sentido se iniciaram no conjunto após a aprovação – como a remoção de elementos metálicos desprovidos de função na fachada voltada à colina histórica, obra que pôde ser acompanhada por esta autora e que teve como principal motivação a segurança dos visitantes, visto que havia risco de desabamento das peças (Fig. 232). A presença de pequenos reparos em argamassa dispostos ao longo da mesma fachada indica que foram realizadas outras remoções, como nos galpões que abrigam o Poupatempo e na antiga escada metálica que dava acesso à sirene do Corpo de Bombeiros, que foi parcialmente removida para evitar a arriscada escalada de pessoas não autorizadas (Fig. 233).

Figura 232: Retirada de elementos espúrios na fachada do galpão de Reparo de Truques e Veículos a Diesel.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

Figura 233: Em branco, seta apontando o nível da escada em 2015. Em vermelho, seta apontando o nível atual da escada após a remoção de mais degraus.



Fonte: Elaboração da autora a partir de imagem de Brasil Arquitetura, 2015; acervo da autora, jun. 2021.

A proposta sugere, também, que se revelem os caminhos férreos do antigo pátio de manobras da seção norte, hoje cobertos por areia, terra e fragmentos de outros tipos de pavimentos (Fig. 234). Desta forma, o estacionamento que ocupou esta área até então acabaria por dar lugar a um parque, devendo ser realocado para o interior dos antigos galpões de Reparo de Carros Elétricos (nº 1 na Fig. 161). Assim como ocorrido com a conversão das janelas, o Plano Diretor não informa como tal obra deve ser realizada, tendo sido aprovada pelo COMPAC nos seguintes termos:

> Que seja definido o tamponamento das valas de manutenção das antigas oficinas, hoje abertas. É importante que, ainda que a maioria das valas seja preenchida de forma a permitir a circulação sobre elas, alguns exemplares sejam mantidos com tamponamento em vidro ou similar para permitir a visualização do elemento como ele se apresentava na época; (GONÇALVES, 2020, p. 20)

Figura 234: Trecho de trilho visível sob a pavimentação atual.



Fonte: Acervo da autora, jan. 2018.

A obra foi inaugurada em julho de 2021 seguindo parcialmente a ressalva acima. Esta autora pôde acompanhar parte do processo de implantação do novo

uso, que consistiu no preenchimento das antigas valas de manutenção com pedra e cascalho e na vedação do vão com concreto. O resultado final é positivo para a atual dinâmica que vive o conjunto e foi justificado pela Prefeitura de Jundiaí como reversível do ponto de vista material; contudo, observam-se algumas contradições: reverter uma intervenção do nível de uma concretagem exigiria uma operação bastante invasiva que poderia, inclusive, deteriorar os trilhos, o piso do entorno e até as próprias valas; além disto, a opção por fechar todas as valas da mesma forma, sem permitir que algumas permanecessem visíveis por meio de tamponamento em material translúcido e, portanto, sem respeitar o contexto da aprovação, afeta seriamente a compreensão do espaço enquanto antiga oficina de manutenção, uma vez que um de seus elementos mais característicos se encontra oculto.[168]

Figura 235: À esquerda, vala de manutenção preenchida aguardando camada de concreto. À direita, obra finalizada em outros exemplares da mesma seção.



Fonte: Acervo da autora, 29 jun. 2021.

[168] Até o momento da última visita, realizada em outubro de 2021, as únicas valas ainda abertas se encontravam distantes do público, escondidas pelos vagões remanescentes, com acesso vedado por alambrado e material para preenchimento depositado nas proximidades. Assim, entende-se que dificilmente serão tratadas de maneira diversa das demais, já preenchidas e concretadas, e que, mesmo que recebam o tamponamento em material translúcido, será necessário ampliar o acesso peatonal às mesmas, atrair o público e fornecer instrumentos para que haja compreensão do espaço (placas, totens, sinalização, etc.).

Figura 236: Comparação visual entre galpões de Reparos de Carros Elétricos antes e depois da implantação do Plano Diretor.



Fonte: Acervo da autora, jan. 2018; out. 2021.

Inserido no referido Plano Diretor está, ainda, um projeto básico de restauro dos galpões de Reparos de Carros Elétricos (nº 39 na Fig. 161), dos galpões que abrigaram o Almoxarifado Geral (nº 10 na Fig. 161) e de toda a seção sul. Resumidamente, o plano propõe diferentes graus de intervenção, remoção e substituição, ações que dependerão "do material, do estado de conservação e da extensão dos danos" (FRANCO, 2020), resultando em procedimentos diversos de restauro. É previsto que todos os galpões citados passem por revisão, avaliação e, se necessário, remoção e/ou substituição de elementos em madeira,[169] de elementos metálicos[170] e de estruturas de concreto, enquanto que o atual sistema de captação e condução de águas deverá ser completamente substituído. No caso dos pisos, preveem-se avaliação e identificação dos exemplares originais, estudos de danos e patologias e, quando possível, recuperação e realocação.

[169] Incluindo o madeiramento do telhado, os portões e as portas de madeira (BRASIL ARQUITETURA, 2020b, p. 8-11).
[170] Incluindo pontes rolantes remanescentes, tesouras, pilares, aberturas, caixilhos, portões e trilhos (BRASIL ARQUITETURA, 2020b, p. 8-12).

Galpões que possuem telhas de fibrocimento, como aqueles pertencentes à seção norte, passarão por substituição das peças por telhas termoacústicas[171] e das esquadrias de madeira dos *sheds* do antigo Almoxarifado (nº 10 na Fig. 161) por estrutura tubular de aço com vidros fixos temperados e laminados, enquanto que a UGMT terá as telhas cerâmicas mantidas. As antigas áreas de Reparos de Carros Elétricos (nº 1 na Fig. 161), Tornos (nº 27 na Fig. 161) e Ferramentaria (nº 32 na Fig. 161), destelhadas no contexto das intervenções de 2016, não contarão com reposição do material retirado; a proposta é também cobri-las com telhas termoacústicas (BRASIL ARQUITETURA, 2020b, p. 8-9). Estes mesmos exemplares foram utilizados em obra recente para cobrir os ambientes destelhados no pavimento superior da seção administrativa, ainda que não integrem o Plano Diretor contratado:

Figura 237: À esquerda, vista aérea dos volumes administrativos cobertos com telha termoacústica (exemplares mais claros). À direita, vista interna da antiga Sala de Desenho (nº 35 na Fig. 86), no pavimento superior, com tal cobertura.



Fonte: Rogério Enachev, maio 2021; acervo da autora, jun. 2021.

Não fica clara a motivação por trás das decisões projetuais do escritório; é possível que a opção por não recuperar as telhas francesas originais e devolvê-las ao seu local de origem se deva à perda substancial de exemplares e às lacunas que surgiriam na cobertura, mas a ausência de um memorial justificativo de projeto dificulta a compreensão destas premissas.

O processo previsto para as alvenarias é similar, não prevendo, por sua vez, substituição do material, como no caso das coberturas. Também não se pretende a retomada de um estado precedente de conservação dos tijolos: “o partido

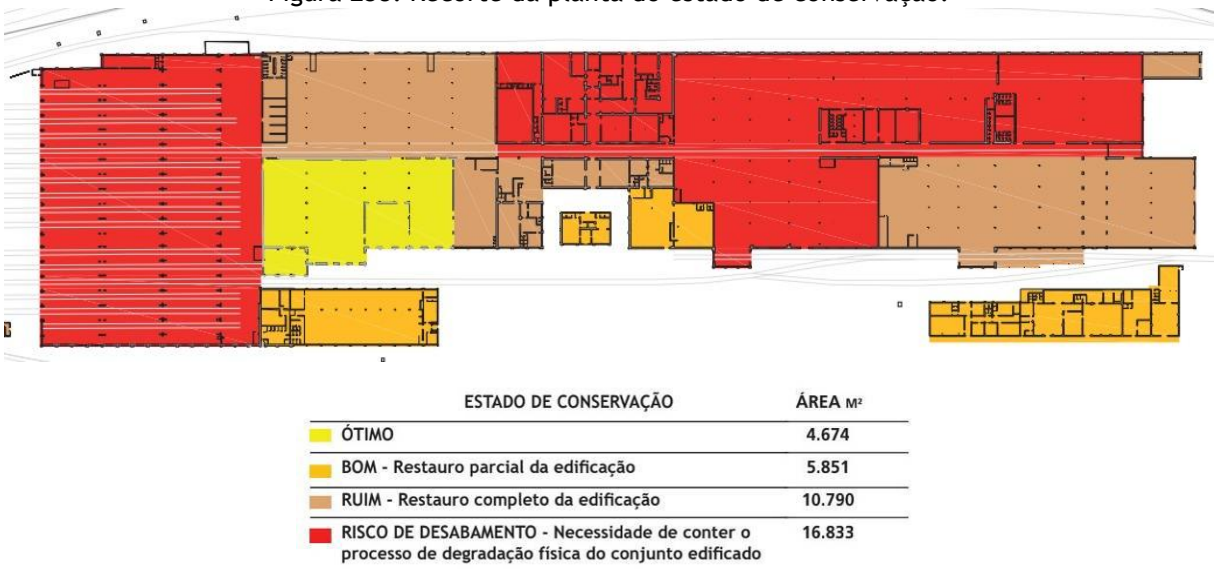
[171] Conforme levantamento de peças faltantes ou altamente deterioradas, sobretudo nos galpões de Reparos de Carros Elétricos.

arquitetônico não prevê a reversão completa ao estado original das alvenarias, primeiro pelo motivo do custo e, principalmente, por acreditarmos que se trata de revelar as marcas do tempo" (BRASIL ARQUITETURA, 2020b, p. 10). Dependendo dos danos mapeados nas paredes, será possível efetuar o restauro dentro de três possíveis graus de intervenção:

> 1- Quando o estado de conservação estiver muito degradado, como falhas na alvenaria acima de um tijolo inteiro: Estabilização estrutural e embrechamento de tijolos utilizando peças da mesma precedência das empregadas no conjunto ou fabricadas segundo modelos originais e argamassas com a mesma composição das empregadas no conjunto;
> 2- Quando o estado de conservação for leve como peças desgastadas: Estabilização estrutural, limpeza e proteção das alvenarias com resina hidrófuga à base de silicone;
> 3- Quando o estado de conservação for bom: Limpeza e proteção das alvenarias com resina hidrófuga à base de silicone. (BRASIL ARQUITETURA, 2020b, p. 10)

Para se chegar a tal diagnóstico, o escritório atualizou os levantamentos do estado de conservação do complexo (Fig. 238), utilizando a mesma base e o mesmo código de cores da Prefeitura de Jundiaí em 2017. Embora a classificação adotada seja um tanto genérica, posto que não se explicam os critérios para considerar um ambiente "bom" ou "ruim", analisaremos a planta sob tais conceitos por se tratar de legenda empregada pelo Poder Público e por Taddei (2006) em trabalhos anteriores. Desta forma, é possível estabelecer um paralelo com ambos os projetos e com Sousa (2003), uma vez que áreas descritas no início dos anos 2000 como aptas à ocupação, bem conservadas ou de fácil acesso e verificação estão atualmente necessitadas de restauro parcial ou completo e, sobretudo nos galpões de Reparos de Carros Elétricos (nº 39 na Fig. 161), na seção sul e na parcela da seção administrativa voltada aos trilhos, a situação é de risco de desabamento, denotando um agravamento considerável do estado do local desde a atualização de 2017. Somente o Poupatempo – que conta com constante manutenção –, o Museu da Companhia Paulista, a FATEC e o Cadastro Único puderam ser classificados como detentores de bom ou ótimo estado.

Figura 238: Recorte da planta do estado de conservação.



ESTADO DE CONSERVAÇÃO	ÁREA M²
ÓTIMO	4.674
BOM - Restauro parcial da edificação	5.851
RUIM - Restauro completo da edificação	10.790
RISCO DE DESABAMENTO - Necessidade de conter o processo de degradação física do conjunto edificado	16.833

Fonte: Brasil Arquitetura, 2020b.

Conforme o estudo, 16.833 m² do complexo estão em perigo; sua deterioração está intimamente ligada à falta de uso, visto que, quando comparado ao levantamento de usos atuais (Fig. 223), continua havendo ampla correspondência entre as áreas desocupadas e as de maior degradação. Não à toa, áreas classificadas como detentoras de risco de desabamento têm chamado cada vez mais a atenção da população e da mídia – tanto positiva quanto negativamente – devido ao seu estado de degradação; como exemplo, em novembro de 2021, a seção administrativa atraiu a visibilidade da mídia por ter se tornado cenário da telenovela infantil "Poliana Moça", do Sistema Brasileiro de Televisão (SBT). A proposta foi utilizar a entrada principal da antiga Inspetoria (nº 12 na Fig. 74), o Escritório do Chefe do Departamento de Materiais (nº 29 na Fig. 124) e a Sala de Engenheiros do Departamento de Engenheiro Civil (nº 28 na Fig. 124) como "uma casa mal-assombrada" (TVTEC Jundiaí, 2021). Embora a emissora tenha decorado os ambientes com mobiliário próprio, o cenário se utilizou amplamente dos atuais danos para criar a atmosfera desejada, como descascamento e desgaste dos elementos em madeira, oxidação dos elementos metálicos, infiltrações, desprendimento de pinturas e revestimentos, sujidades generalizadas, pichações provenientes de invasões, entre outros que serão detalhados no inventário desta pesquisa.

Figura 239: Montagem do cenário para gravações. Observar os danos em paredes, pisos e esquadrias, incluindo pontos de grave infiltração e pichações.



Fonte: Prefeitura de Jundiaí, 11 nov. 2021; TVTEC Jundiaí, 11 nov. 2021.

Após o levantamento macro apresentado, o escritório se aprofundou mais nos galpões que serão alvo do restauro, objetos de levantamentos de danos em pisos, coberturas e alvenarias. Por se tratar de material disposto em variadas pranchas, sintetizaremos aqui os dados recolhidos: foram encontrados em todos os galpões vegetação de pequeno porte, esquadrias danificadas, presença de água ascendente e descendente, pintura degradada ou recente, buracos na alvenaria, pichações, sujidade, reparos em argamassa de cimento e acúmulo de material sobre o piso. No que tange à pavimentação de concreto da seção norte, o escritório a classificou como "piso desgastado com fissuras localizadas" e, embora não aponte a localização destas, denota uma mudança grande em relação ao bom estado anteriormente registrado por Sousa (2003). Os detalhes sobre os pisos da seção sul são igualmente superficiais, tendo sido apontado como dano apenas o acúmulo de material sobre o piso.

Em ambos os casos haverá reparos e/ou troca por piso de concreto de alta resistência, mas, novamente, a ausência de um memorial justificativo de projeto prejudica o entendimento desta decisão, posto que o diagnóstico de patologias fornecido não é suficientemente aprofundado; restam dúvidas especialmente no que tange à substituição do assoalho de madeira, identificado por Cano Sanchiz (2017a) como responsável pelo amortecimento da queda de peças metálicas e, portanto, testemunho histórico de grande valia. Um argumento que poderia explicar tal posição se encontra no parecer técnico de Franco (2020), aprovado pelo COMPAC:

> Deve-se observar, no entanto, que no tempo decorrido entre o fim das atividades das oficinas e o tempo presente, muitas estruturas sofreram

> profunda descaracterização ou perda substancial de material. Essa cisão, no tempo, e as novas necessidades que os novos usos demandam permitem propor a substituição de materiais. Exemplos disso são as propostas para uso de telhas do tipo "sanduíche" em grande parte do galpão 22,[172] em substituição às telhas cerâmicas, e pisos de concreto de alta resistência nos galpões onde antes havia pisos de madeira, responsáveis por amortecer a queda de peças metálicas manuseadas nas antigas oficinas. (FRANCO, 2020, p. 4)

Com base nesta mesma linha de pensamento, o plano propõe a troca da parcial pavimentação em placas de concreto na área externa da fachada voltada à colina histórica por paralelepípedos, tornando-a mais uniforme (Fig. 240). Assim como se fornecem diretrizes pela alteração de elementos, há aquelas que impedem tais ações, como a obrigação de manter o caráter industrial das edificações do conjunto e a proibição de se asfaltarem as áreas externas. A última, contudo, foi transgredida recentemente em obra na fachada voltada à colina histórica e justificada pela Prefeitura de Jundiaí pelo mau estado de conservação do pavimento externo, fato que dificultava a locomoção de veículos e pedestres (Fig. 241). A intervenção, no entanto, foi fundamentada nos princípios de retrabalhabilidade e se pauta como temporária.

Figura 240: Pavimento atual da área externa, parcialmente em concreto e em paralelepípedo.



Fonte: Acervo da autora, jun. 2021.

[172] O Plano Diretor divide o conjunto em galpões numerados para facilitar sua identificação. O galpão 22, ao qual Franco (2020) se refere, corresponde a toda a seção sul.

Figura 241: Imagens tiradas a partir do mesmo ângulo mostrando a área que foi asfaltada.



Fonte: Prefeitura de Jundiaí, 2017; 2021.

Ações temporárias como esta têm sido adotadas em outros pontos do complexo, como no caso da recente implantação de mobiliário externo em frente à fachada voltada à colina histórica. Embora o Plano Diretor não se pronuncie sobre este tipo de intervenção, o texto aprovado deixa claro que "será elaborado [...] um projeto para as áreas externas do conjunto que garantirá a leitura unitária do todo"; acreditamos que, assim como o asfaltamento, trata-se de intervenção provisória enquanto não há nova proposta. O fato de tais implantações terem ocorrido sobre o novo asfalto e sobre o piso de placas de concreto que será retirado pelo plano confirmam a hipótese. Há, também, ações emergenciais sendo tomadas e que, embora prejudiquem a leitura do conjunto e contrariem a Carta de Veneza (ICOMOS, 1964), são justificáveis do ponto de vista da segurança; trata-se da remoção preventiva dos bustos do ex-presidente da Companhia Paulista, o engenheiro Jayme Cintra, e do Barão de Mauá, realizada após atos de vandalismo identificados no complexo em setembro de 2021:

> A primeira resolução foi a retirada do busto em homenagem ao ex-presidente da Cia. Paulista de Estradas Jayme Cintra, identificado no chão sem avarias após ter a sua base de tijolos alvo de vandalismo. Esse e o busto do Barão de Mauá, que não foi tocado e ficava a poucos metros, foram removidos e estão guardados em local seguro, devendo passar por higienização e polimento antes de serem reposicionados. (PAGNAN, 2021)

Figura 242: À esquerda, vista do novo mobiliário externo e, à direita, vista da base do busto danificada.



Fonte: Acervo da autora, out. 2021.

Neste mesmo contexto de ações provisórias, é importante ressaltar que as modificações no complexo e as discussões nascidas da aprovação do Plano Diretor levaram a questionamentos sobre os limites entre o efêmero e o permanente e entre o público e o privado – questões, estas, materializadas em obra instigante da artista fluminense Leandra Espírito Santo, vencedora do edital Programa de Ação Cultural "Lei Aldir Blanc" (PROAC LAB-SP). O projeto "Disponível", instalado em 15 de setembro de 2021 em gramado em frente ao Museu e retirado um mês depois, visou incentivar a reflexão sobre o que é a disponibilidade na contemporaneidade e o que isto significa em termos de espaço. Conforme Bittencourt Jr. (2021), "a artista traça um paralelo entre a crescente disponibilidade coletiva ao virtual, enquanto os espaços públicos se veem cada vez mais cerceados, murados e privatizados" (BITTENCOURT Jr., 2021). Para Dushá (2021), crítico e curador de arte, a intervenção abre campo para intervenções futuras: "Concentra em si [...] a matriz primeira de tudo que pode ainda vir a existir ali, tudo que ali ainda poderá tomar palco. [...] Fica como convite para o que quer que venha. Uma profecia para um novo começo" (DUSHÁ, 2021). O atual gestor da UGC, Marcelo Peroni, afirma que os questionamentos materializados na intervenção caminham ao encontro do Plano Diretor aprovado:

> Ter a instalação da Leandra Espírito Santo no Complexo Fepasa neste momento, para nós é bastante significativo, pois coincide com o trabalho que estamos realizando. Primeiro tiramos os carros, para dar lugar às pessoas, depois passamos para a fase de limpeza e manutenção e em breve começarão os trabalhos de paisagismo nos jardins. Queremos que o Complexo Fepasa esteja disponível para o público e aos artistas. (PREFEITURA DE JUNDIAÍ, 2021)

Figura 243: Obra "Disponível" instalada em frente ao Museu.



Fonte: Acervo da autora, out. 2021.

Apesar das repercussões positivas do plano, há de se analisar que o escritório responsável apresenta incoerências na proposta. Em seus argumentos, afirma estar alinhado à Carta de Veneza (ICOMOS, 1964) ao "evidenciar as novas intervenções" (BRASIL ARQUITETURA, 2020b, p. 5), aos principais documentos do ICOMOS-TICCIH (2011) e do TICCIH (2003) ao buscar manter "o caráter industrial ferroviário em todas as instalações [...] mesmo com a mudança de uso" (BRASIL ARQUITETURA, 2020b, p. 13) e ao campo metodológico da arqueologia industrial, especialmente no "cuidado da recuperação em deixar todos os vestígios da antiga oficina evidentes aos olhos dos frequentadores" (BRASIL ARQUITETURA, 2020b, p. 5). Qualquer intervenção deverá "ter como modelo as partes remanescentes" (BRASIL ARQUITETURA, 2020b, p. 12) e ser previamente realizada em uma amostra externa do material alvo do procedimento, que não será testado diretamente na estrutura antiga; uma vez efetuado, o restauro deverá servir de modelo para as próximas obras (BRASIL ARQUITETURA, 2020b, p. 12-13). Há, também, certa preocupação por parte do plano em diferenciar intervenções novas da preexistência: áreas molhadas construídas pelo projeto, por exemplo, terão pisos diversos daqueles encontrados em ambientes de mesmo fim presentes hoje no complexo. As atuais instalações elétricas e hidráulicas, por sua vez, serão completamente substituídas, devendo permanecer aparentes quando instaladas em alvenaria precedente e embutidas quando se tratar de novas paredes. Embora estas também devam ser edificadas em alvenaria, a proposta é que sejam rebocadas - opção adotada pelo escritório para diferenciar visualmente as estruturas.

No entanto, a própria definição de "arqueologia industrial" pelos autores evidencia equívocos na compreensão do campo temático, se aproximando muito mais da definição de "patrimônio industrial" do que propriamente da articulação de diversos métodos de diferentes disciplinas que se conjugam de maneiras igualmente variadas dependendo dos objetivos do estudo. A imprecisão fica ainda mais evidente quando o escritório aponta que determinadas demolições revelarão e desafogarão elementos da arqueologia industrial "como Viradouro, trilhos de trem e arrimos de pedra" (BRASIL ARQUITETURA, 2020b, p. 7), pertencentes, de fato, ao campo do patrimônio industrial e não a um conjunto de aproximações metodológicas:

> A intervenção no **patrimônio construído sempre sob a ótica da "arqueologia industrial"**, ou seja, a reabilitação de uma antiga oficina, testemunho de trabalho humano duro e do sofrimento de muitos, sem o apagamento dessa história pregressa.
> [...] Demolição do chamado Galpão 03 e do Canil da Guarda Municipal, construídos para outros fins após a desativação da Companhia Paulista de Trens. Ambos sem nenhum valor histórico ou artístico, notadamente o Galpão 03, que prejudica o entendimento do conjunto uma vez que imita toscamente a volumetria e a tipologia dos galpões originais. A retirada destas edificações se faz importante ao projeto de conjunto, pois amplia a área livre, devolvendo ao conjunto sua necessária envoltória, **revelando e desafogando elementos da "arqueologia industrial" como Viradouro, trilhos de trem, arrimos de pedra**. (BRASIL ARQUITETURA, 2020b, p. 5-7, grifos nossos)

Há visivelmente um afastamento entre a conceituação da arqueologia industrial adotada por esta pesquisa e aquela aplicada pelo escritório. Assim, nota-se que, mesmo tendo sido anteriormente advertido por Kühl (2008) e por Cano Sanchiz (2014-2015, 2017b), o uso errôneo de "arqueologia industrial" como sinônimo de "patrimônio industrial" permanece sendo frequente na prática.[173] Esta divergência certamente incute em outras lacunas existentes no projeto, uma vez que não se verifica total compreensão do conceito empregado nem uma análise mais aprofundada das implicações da Carta de Veneza (ICOMOS, 1964) e dos documentos do TICCIH (2003) e do ICOMOS-TICCIH (2011); dentre elas, podem-se elencar especialmente a ausência de diretrizes para diversos elementos ferroviários – abertura de possibilidades que acabou culminando na vedação mais invasiva das valas de manutenção com materiais de pouca retrabalhabilidade e no atual apagamento da percepção dos usos prévios – e a ausência de memorial justificativo, não estando clara a motivação por trás de diversas ações propostas. Este último caso não somente revela uma adversidade que se repete em outros projetos voltados ao patrimônio histórico, que raramente justificam de forma concisa e fundamentada adições, remoções, construções e demolições, como também legou à Prefeitura de Jundiaí muitas das decisões a serem tomadas na implantação do plano. Neste contexto, por um lado, se inserem adaptações positivas, pensadas para a dinâmica atual do conjunto, mas, por outro, há decisões questionáveis do ponto de vista da aprovação, como a opção por não manter a permeabilidade visual das valas de manutenção e o asfaltamento temporário de parte das áreas externas.

[173] Para maiores aprofundamentos, consultar nota de rodapé nº 80 deste trabalho.

Quanto à distribuição dos usos, preveem-se ocupações museológicas, culturais, institucionais, comerciais, de múltiplo uso e de serviços – proposta que, conforme Francisco (2007), reflete uma "recorrente *culturalização* dos edifícios industriais, que apropriados e enquadrados pela indústria do patrimônio cultural, recebem um verniz justificado sob o signo das requalificações, recuperações, reciclagens e etc." (FRANCISCO, 2007, p. 139, grifo da autora).[174] Mesmo que sejam positivas para a ocupação do espaço, a desconexão entre determinados usos revela o quão fragmentada está a compreensão do próprio conjunto atualmente. Com base em Cano Sanchiz (2015b, p. 11), isto reflete as dificuldades para conciliar as necessidades dos novos usuários com a preservação do complexo, cujas dimensões monumentais dificultam a gestão por parte do município. Além das demandas aqui descritas, há aquelas partindo de diversas entidades culturais que necessitam ampliar sua infraestrutura e seu alcance à população e que veem nas antigas Officinas de Jundiaí um equipamento de grande potencial. Contudo, o autor reforça que esta reciclagem para novos usos, favorecida pelas características próprias da arquitetura industrial, deve ser feita com cautela, uma vez que nem todas as opções são adequadas (CANO SANCHIZ, 2015a, p. 9).

Desta forma, mesmo que nossa pesquisa tenha reunido diversos levantamentos e pelo menos três grandes projetos de restauro das antigas Officinas, a falta de comunicação entre estes dados acabou culminando em um recolhimento repetitivo das mesmas informações sob critérios e enfoques diversos; este processo, em vez de aprofundar informações anteriormente obtidas, muitas vezes invalidou leituras precedentes. Exceto pelo trabalho de Cano Sanchiz (2017a), não verificamos o emprego de métodos específicos de abordagem do patrimônio ferroviário e, em mais de uma ocasião, nos deparamos com critérios de análise genéricos e/ou abstratos demais. Tal tratativa para esta categoria de patrimônio pode, em geral, desviar o foco da preservação e perpetuar a ignorância acerca do bem protegido, atrasando aprovações em órgãos responsáveis e captação de recursos financeiros.

[174] Utilizando-se de exemplos como a Estação da Luz, em São Paulo, e da estação da SPR em Jundiaí, a autora afirma que "as experiências mais bem sucedidas realizadas em antigas áreas ferroviárias apontam no sentido de sua reutilização para fins relacionados ao transporte, em projetos identificados não somente com as funções históricas do edifício, mas também com a compatibilidade dos espaços em questão" (FRANCISCO, 2007, p. 139).

Considerando que estas são situações normalmente atreladas entre si, a Prefeitura de Jundiaí buscou primeiramente aprovar o Plano Diretor – ainda que com ressalvas – para garantir a destinação dos recursos para recuperar o conjunto, obtidos por meio de incentivos fiscais e parcerias com a iniciativa privada. Foram reunidos R$ 32,5 milhões nas esferas do Estado e da União[175] para um projeto de restauro, R$ 4,8 milhões provenientes dos fundos Avança Jundiaí e Fundo de Interesse Difuso de São Paulo (FID-SP) e R$ 300 mil pela classificação de Município de Interesse Turístico (MIT-SP). A área ocupada atualmente pela UGMT disporá de recursos captados junto ao Financiamento à Infraestrutura e ao Saneamento da Caixa Econômica Federal (CEF/FINISA).[176]

A ação demonstra louvável interesse por parte do município na recuperação do conjunto arquitetônico; no entanto, deve-se atentar para o risco de se investir em uma restauração da matéria e acabar por ignorar os valores patrimoniais que fizeram dela um testemunho histórico – perigo amplamente advertido por Cano Sanchiz (2015a, p. 16). É igualmente importante designar novos usos atraentes a usuários que, inicialmente, não sejam consumidores do patrimônio ferroviário, mas que retornem por ele. Há de se considerar também a rentabilidade do restauro, que, para Cano Sanchiz (2015a, p. 17) é um fator preponderante nessa preservação: considerando que nem todas as intervenções exigirão um alto custo e que se pressupõe que os novos usos propostos estarão atendendo tanto às premissas disponíveis quanto às demandas existentes, há apenas ganhos para a municipalidade.

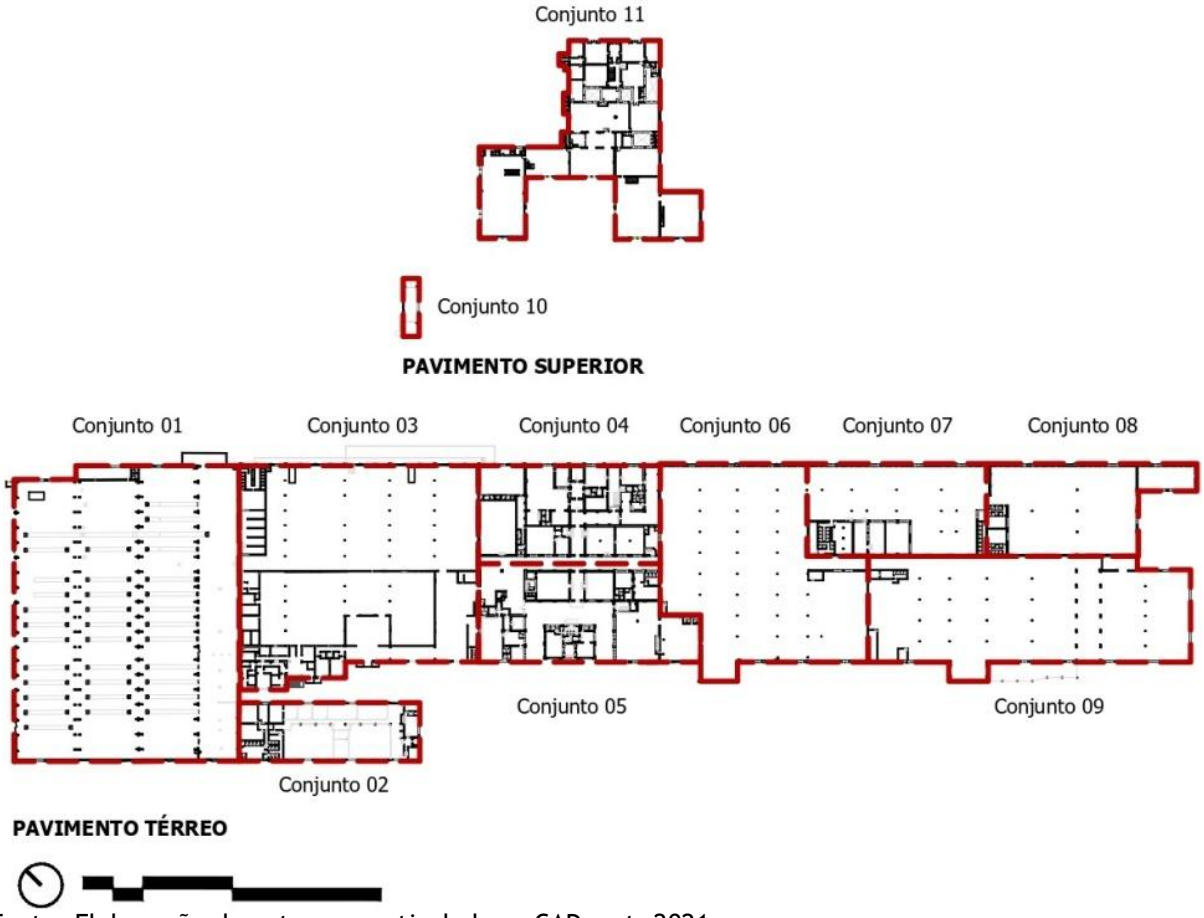
Considerando que é certo o emprego dos recursos captados, acredita-se que, conjuntamente ao Plano Diretor recentemente aprovado, o extenso levantamento apresentado nesta pesquisa poderá atuar como um norteador das futuras intervenções citadas. De maneira sintetizada, o inventário aqui proposto reunirá dados descobertos por este trabalho, analisará o estado de conservação atual dos elementos construtivos e apresentará relatório fotográfico detalhado que auxiliará no entendimento das mudanças sofridas pelo objeto de estudo, uma vez que

[175] R$ 32 milhões via Programa Nacional de Apoio à Cultura (PRONAC) e R$ 500 mil via PROAC-SP. Além do restauro do conjunto e, no caso do PROAC-SP, do restauro do antigo carro dormitório da Locomotiva nº 1, tais recursos preveem ações de educação patrimonial e capacitação profissional.
[176] A VEC Projetos & Gestão foi, novamente, contratada para desenvolver tal projeto, agora no âmbito do processo municipal nº 25.924-0/2019-1.

fotografias tomadas a partir de ângulos similares e em anos diferentes permitem verificar o avanço da degradação.

A opção por dividir o volume principal em conjuntos não tenciona ampliar a atual noção fragmentada do complexo; pelo contrário, segue recomendações anteriormente exploradas no item 1.4.3 e busca reunir galpões similares entre si no que tange às funções ali desenvolvidas, às características arquitetônicas e/ou à cronologia construtiva. Da mesma forma, as áreas que serão apresentadas no interior de cada conjunto consistem em ambientes que, isolados ou reunidos, traduzem determinado momento vivenciado pelas antigas Officinas, determinada técnica e/ou determinada memória. A descrição da proposta, as fichas e o registro sistemático poderão ser conferidos nos Apêndices de A a L desta dissertação (p. 353 a 493).

Figura 244: Planta de conjuntos.



Fonte: Elaboração da autora a partir de base CAD, set. 2021.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Motivada por um misto de intensa preocupação com o rumo da degradação do nosso objeto de estudo, de urgência na sua catalogação e sistematização de informações e de forte apreço pelo conjunto e pelas memórias por ele evocadas, este trabalho buscou demonstrar a pluralidade de valores tangíveis e intangíveis atribuídos às antigas Officinas da Companhia Paulista, sensibilizar cidadãos envolvidos direta ou indiretamente com a preservação do que remanesce e contribuir para a difusão dos dados obtidos, principalmente aqueles inéditos.

Ao longo da pesquisa, delineou-se cada vez mais claramente que o complexo de oficinas ferroviárias de Jundiaí materializa muitas das questões mais delicadas do patrimônio industrial: interesses políticos, econômicos e turísticos muitas vezes destoantes da vocação do lugar; disputas jurídicas envolvendo maquinário e material rodante, que jazem na incúria até segunda ordem; furtos, ataques e depredações recorrentes que evidenciam forte desconexão da população com o espaço e ausência de ações promovidas no campo da educação patrimonial que possam estabelecer uma relação entre público e objeto; e, entre outros pontos, compreensões fragmentadas da complexidade das estruturas ferroviárias de porte urbano, concretizadas no pouco ou nenhum interesse em fomentar pesquisas ou estudos aprofundados antes de empreender obras massivas que poderão descaracterizá-las.

A análise do processo de tombamento e da organização do IPPAC nos leva a inferir que o próprio decurso da patrimonialização é responsável por parte das primeiras interpretações errôneas e desmembradas do conjunto – especialmente por terem privilegiado a salvaguarda da arquitetura em detrimento de outros elementos, móveis e imóveis, que, embora contribuam igualmente para a compreensão do perfeito funcionamento de uma oficina ferroviária, sequer receberam a devida atenção. Considerando, contudo, a pluralidade de instrumentos teórico-metodológicos existentes e os trabalhos que constituem a nossa base acadêmica – e que foram amplamente citados na pesquisa –, não se pode alegar ignorância sobre o tema, cuja abordagem patrimonial poderia ter sido revisitada, corrigida e adaptada para uma noção preservacionista mais completa e menos excludente.

Em vez de seguirem este caminho, os atuais planos para o complexo parecem perpetuar antigos discursos pautados na excepcionalidade e na monumentalidade do patrimônio arquitetônico, deixando de se apropriar do que Meneguello (SILVA; RODRIGUES, 2013) define como "caráter pedagógico" dos remanescentes da indústria: a capacidade que a própria matéria tem de nos ensinar sobre como concebemos nossas cidades e espaços produtivos, conhecimento indispensável para arquitetar requalificações, novas ocupações e quaisquer alterações na malha urbana. Na falta de uma leitura multidisciplinar atualizada que debruçasse olhar denso e atento às antigas Officinas de Jundiaí e revelasse esse mesmo caráter pedagógico por meio de pesquisa fundamentada, empregamos o esforço contido neste trabalho para alertar sobre a importância de preservar também a sua materialidade, que corre sérios riscos.

Para tanto, foi necessário iniciar nosso estudo a partir de diferentes conceituações iniciais, dentre elas: o que são, como operam e de qual forma se organizam as oficinas ferroviárias enquanto estruturas imprescindíveis ao funcionamento de uma ferrovia; o que são e quais são os principais postulados que guiam a construção de tais edifícios e como se difundiram os tratados de caminhos de ferro que constituem bibliografia particular às oficinas; como se deu o advento da linha férrea e da arquitetura oriunda destas construções no país, no estado de São Paulo e, com maior enfoque, em Jundiaí, cidade que se revelou fortemente marcada pela presença das antigas Officinas da Paulista; e, ao final do primeiro capítulo, como esta categoria arquitetônica passou a se inserir no rol de bens materiais protegidos e quais são os principais instrumentos existentes para que sua salvaguarda seja efetivada.

Considerando nosso objetivo de tornar os dados aqui obtidos acessíveis, compreendemos que era necessário retroceder em termos de tempo e espaço em relação ao nosso objeto de estudo para que houvesse uma abordagem sistematizada das informações sobre o mesmo. Desta forma, buscamos construir uma base de conhecimentos sólida antes de abordar os tópicos pertinentes à nossa proposta e aplicar tal embasamento às antigas Officinas, permitindo que o leitor se familiarizasse com detalhes do sítio, termos técnicos, períodos históricos, construções teóricas e, sobretudo, com o campo metodológico elencado para alicerçar a leitura da matéria: a arqueologia industrial.

O desenvolvimento do trabalho comprovou as dificuldades no entendimento do tema como um conjunto de métodos provenientes de diversas disciplinas e não, conforme inicialmente apreendido, como um método homogêneo e uno; em verdade, mesmo quando a arqueologia industrial é citada como um método interdisciplinar pelo TICCIH (2003), o comitê se refere à sua natureza articuladora de diversas metodologias conjugadas de diferentes maneiras dependendo dos objetivos do estudo empreendido. Não há um método unívoco denominado "arqueologia industrial", um sistema que siga um único procedimento metodológico específico; de fato, a arqueologia industrial mobiliza metodologias provenientes de áreas como a história, a arqueologia, o restauro e a antropologia, entre outras, em função das características a serem investigadas. É importante lembrar, para fins de esclarecimento, que estratégias como levantamento, mapeamento de características construtivas e de danos (que incluem também prospecções arqueológicas), estudo e registro – que foram mobilizados com diferentes ênfases nesta pesquisa – integram o âmbito do restauro arquitetônico e são mobilizados para a arqueologia industrial enquanto campo temático.

Outra questão verificada logo nas primeiras etapas da pesquisa consistiu em compreender meios de circunscrever o objeto e de abordar o estudo de caso, dada a abrangência das áreas do conhecimento concernidas e a escala do objeto; a confusão residia em dúvidas sobre onde terminavam os estudos históricos, documentais, iconográficos e bibliográficos e onde começava realmente a arqueologia. Seria apenas no levantamento de campo? Ou na leitura direta da matéria, de cada cicatriz ou história contada por ela? Tais questionamentos foram sanados pela própria evolução do trabalho: compreendeu-se que os estudos partem do edifício e retornam a ele sempre que necessário (KÜHL, 1998, p. 229), entendendo-se que o emprego dos diversos métodos que compõem a arqueologia industrial se inicia no momento em que as variadas fontes são levantadas, analisadas e sobrepostas – sejam elas textuais, iconográficas ou relacionadas à consistência física do edifício –, gerando registros aprofundados que podem auxiliar na preservação.

Da mesma maneira, eventuais obstáculos na interpretação da matéria e a falta de vocabulário técnico adequado para reproduzir tais observações na pesquisa foram solucionados por meio do sólido alicerce constituído por Segurado ([1908a?],

[1908b?]) ao compilar o conhecimento construtivo e o vocabulário técnico da época. No que tange à correta leitura e descrição dos elementos arquitetônicos inspirados na linguagem clássica, somente os incansáveis exames presenciais e remotos às fachadas do edifício não seriam suficientes para construir o arcabouço de detalhes que aqui empreendemos; foi necessário – e altamente esclarecedor – estudar os aprofundados escritos de Koch (2004) e Summerson (2009).

Superar tais obstáculos foi, em primeiro lugar, possível devido ao atento acompanhamento da orientadora desta pesquisa, Beatriz Kühl, a quem sou imensamente grata pelas indicações de bibliografia citadas no último parágrafo; em segundo lugar, foi primordial para estabelecer, a partir do Capítulo 2, um exaustivo e aprofundado levantamento ao qual se seguiu o inventário sistemático dos dados analisados nas esferas material e imaterial, contendo mapeamentos, desenhos técnicos, registros fotográficos e descrições pormenorizadas acerca dos elementos construtivos, das modificações encontradas e do estado de conservação. Embora nosso enfoque – e diferencial em relação aos trabalhos precedentes – tenha sido a arquitetura, esperamos ter deixado claro que são necessários variados parâmetros para reconhecer a complexidade de uma estrutura com o porte das antigas Officinas da Paulista; desta forma, buscamos, sempre que pertinente, pontuar a contribuição do conjunto para outros vieses da nossa história.

Quando lido em conjunto com a pesquisa delineada nos capítulos precedentes, o inventário apresentado nos Apêndices não somente serve ao registro e à catalogação das principais descobertas e características arquitetônicas, configurando extensa base de importante contribuição para estudos vindouros, como também permite estabelecer paralelos com uma pluralidade de saberes técnicos circulantes, com as diferentes tendências arquitetônicas que permearam a transição entre os séculos XIX e XX e com outras construções ferroviárias e industriais; neste caso, reforçamos que as antigas Officinas de Jundiaí corporificam intensas modernizações e obsolescências tecnológicas ao mesmo tempo em que registram a permanência de métodos construtivos tradicionais diante de tantas mudanças – características amplamente observáveis em demais exemplares dessas categorias.

As constantes alterações promovidas pela Companhia Paulista e marcadas na materialidade são a repercussão de muito mais do que apenas a dinâmica

ferroviária, perpassando questões sociais, identitárias e trabalhistas, inovações tecnológicas, alinhamento com posturas internacionais, economia e funcionalidade. Por, muitas vezes, não possuírem justificativa ou explicação aparente, não terem sobrevivido até a atualidade nem estarem registradas em documentação oficial, podem ser mal compreendidas, julgadas espúrias quando, de fato, integram um contexto histórico ou consideradas como características originais até mesmo quando não o são. Vale mencionar como exemplo as duas máquinas encontradas no interior da seção sul e dotadas de selo das Officinas da Companhia Paulista (Figs. 172 e 173). Não foram encontrados registros de que o complexo tenha produzido algum tipo de maquinário, mas, considerando que não foram localizadas marcas que pudessem apontar outro fabricante que não a própria companhia, pode-se ter em conta a possibilidade do nosso objeto de estudo ter seguido percurso similar ao das oficinas da Mogiana, em Campinas, que confeccionou locomotivas inteiras e não teve sua produção registrada pela historiografia (FRANCISCO, 2007, p. 136-137).

Na esfera da construção civil, vale a menção de episódios como o da cobertura provisória de zinco que permaneceu no local e passou por manutenções mesmo após a inauguração das áreas cobertas (Fig. 52), o da edificação tardia da escada interna de acesso à antiga Contadoria (nº 37 na Fig. 86) e o da criação extemporânea de sanitários e anexos no pavimento superior da Inspetoria (nº 13 na Fig. 41), que, dentre outros, mostram como a sobreposição das etapas projetuais e construtivas não se restringiu à implantação do complexo no sítio e à transferência das funções oficinais de Campinas. Embora intrigantes do ponto de vista arquitetônico, as ocorrências aqui descritas corroboram para a compreensão de que, para acompanhar seu próprio crescimento em uma fase de apogeu não mensurada, a companhia empreendeu um extenso processo de adaptação do projeto original que torna seus diferentes estágios de construção muito mais complexos do que aparentam ser ao olhar destreinado.

O emprego de diferentes linguagens arquitetônicas, devidamente adaptadas à época e ao uso, também tem muito a revelar sobre o papel da arquitetura de de estabelecer ênfases e hierarquias – como no caso das construções de dois pavimentos, dotadas de frontão e demais inspirações clássicas, e dos elementos em estuque realizados na antiga Contadoria (nº 37 na Fig. 86) – e eficiência – marcada principalmente pela planta livre, pelo uso dos *sheds* e pelo emprego de estrutura

metálica importada que não somente delimitou fluxos e espaços como também caracterizou a forma arquitetônica dos galpões térreos, determinando uma identidade visual de fácil reconhecimento e marcando indelevelmente a paisagem urbana de Jundiaí. Trata-se de informações que podem ser apreendidas pela observação dos diversos ornamentos utilizados e da diferença entre materiais, formas e revestimentos; do mesmo modo, mudanças na administração do conjunto são perceptíveis na mesma fonte material, uma vez que nossa leitura permitiu, por meio da análise de coloração e dimensão dos materiais, diferenciar tanto as obras promovidas pela Paulista daquelas promovidas pelas gestões posteriores quanto as ensejadas no início do funcionamento das Officinas daquelas realizadas em momentos subsequentes.

Desta maneira, ressaltamos novamente a relevância de cada cicatriz, quebra de padrão, vedação de abertura e troca de material no entendimento completo do nosso objeto de estudo. As marcas do tempo, da incúria, de acidentes e incidentes e da ação humana reveladas pelo conjunto são como a matéria se comunica com o presente, indicando dados que, como pudemos confirmar em variados pontos da pesquisa, podem não ter sido registrados, podem ter sido registrados incorretamente e podem confirmar hipóteses ou informações provenientes de outras fontes que, até então, permaneceram desconectadas da história do conjunto em termos de tempo e espaço pela falta de maiores detalhes. Tais constatações elencadas por esta pesquisa nos levam a tomar as antigas Officinas de Jundiaí como um acúmulo de construções, demolições e ampliações realizadas ao longo de seu funcionamento, regidas por diferentes necessidades funcionais, econômicas e construtivas, sendo, portanto, um corpo heterogêneo – ao passo que condensa em si tanta diversidade de formas, linguagens e materiais – com traços de homogeneidade – garantida pela ampla utilização da alvenaria aparente de tijolos em aparelhagem inglesa, pelo ritmo de aberturas e coberturas e pela unidade visual entre seus elementos.

De fato, trata-se também de um conjunto de memórias e percepções que tem aspectos heterogêneos e, da mesma forma, homogêneos que foram aos poucos se construindo, se desconstruindo e se reconstruindo. Como exemplo de memória imperante, a pesquisa verificou a força do discurso da "família ferroviária" tanto nas falas dos entrevistados de Ferreira (2004) quanto na formação, na ampliação e

na identidade da própria cidade de Jundiaí, apesar do paternalismo e das diferenças raciais por ele evocados. Indo ao encontro da tendência de saudosismos provocados por estações e vilas operárias, mapeados por Rodrigues (2010), a nostalgia jundiaiense gira em torno de suas antigas oficinas ferroviárias,[177] motivo de orgulho para aqueles que por meio delas pertenceram à dita "família" e fator potencializador de ações preservacionistas.

No entanto, qualquer ato que venha a intervir na matéria do conjunto, seja ele movido ou não por memória afetiva, deve considerar os modos como o complexo vem sendo percebido desde sua construção: originalmente um símbolo da modernidade e da funcionalidade marcado pela fachada de destaque, posicionada na entrada da cidade e voltada à linha férrea, hoje representa a obsolescência ferroviária, as difíceis tratativas com o patrimônio histórico e a ocupação fragmentada, tendo como principal fachada aquela que foi projetada para ser o acesso posterior. Mais uma vez, em seu caráter pedagógico, as antigas Officinas de Jundiaí nos ensinam que os valores não são inerentes ao bem protegido – são atribuídos por determinados olhares e compreensões sujeitos a critérios tão dinâmicos quanto efêmeros. Destarte, é inquestionável a necessidade de que toda e qualquer obra esteja devidamente pautada e justificada para que se afaste da idealização e da arbitrariedade.

O material aqui produzido certamente esclarece pontos que não haviam sido, até então, devidamente apurados, revisita abordagens consolidadas que podem levar a revisões historiográficas e, sobretudo, eleva a importância da materialidade como documento de grande valia. Embora algumas questões permaneçam sem uma solução concreta, tendo sido alvo apenas de hipóteses que se fundamentam na visão aqui construída, nunca foi nosso objetivo esgotar o tema; nosso objeto de estudo constitui vasto campo de exploração cuja sobreposição de épocas, ordens e formas não poderia ter sido esgotada em tão pouco tempo e por uma única profissional.

Ainda que não integrem o rol dos principais espaços projetados pela Paulista e eternizados em Pinto (1903), acreditamos que ambientes em que a entrada desta

[177] Conforme exposto no Capítulo 1, isto se deve à evidente discrepância entre dimensão, função e importância das antigas Officinas da Paulista em relação à estação da SPR. Em termos de escala, de geração de empregos e do estabelecimento de uma identidade municipal, o complexo oficinal marcou Jundiaí em proporções muito maiores, sendo, sem dúvidas, o objeto ferroviário de maior apelo sentimental na cidade.

autora não foi possível devido às condições de risco e ao acúmulo de material tenham muito a contribuir na leitura do complexo em sua inteireza, podendo, inclusive, apontar novas descobertas complementares à sucessão de estudos sobre patrimônio ferroviário que vêm se desenvolvendo nos últimos anos. Da mesma maneira, presumimos que há, ainda, uma série de documentos iconográficos, documentais e cartográficos de grande valia sobre as antigas Officinas de Jundiaí em arquivos municipais e intermunicipais aos quais não se teve acesso; aqui, não nos referimos somente às portas fechadas decorrentes das medidas de segurança em função da pandemia de SARS-CoV-2, mas também à possibilidade de existirem documentos relevantes dispersos em outros equipamentos públicos[178] e de que famílias de ex-ferroviários mantenham rico acervo pessoal que, por falta de exposição e até mesmo de interesse da municipalidade em reuni-lo, permanece particular e desconhecido.[179]

Espera-se que outras investigações partam de onde paramos e considerem as limitações com as quais esta pesquisa se deparou, tendo como respaldo os registros aqui realizados caso as marcas do tempo – ou mesmo a própria edificação – tenham sido apagadas. Almeja-se, também, que o trabalho reforce a importância de se investir em pesquisa para aprimorar o funcionamento de órgãos e departamentos de proteção, delimitar critérios para intervenções em patrimônio industrial e ferroviário e, consequentemente, lapidar a própria tratativa destes bens, revisitando incompreensões persistentes e corrigindo desvios de curso que poderiam levar a perdas irrecuperáveis. Por fim, acreditamos que a pesquisa tenha comprovado que é possível e, sobretudo, desejável uma aproximação metodológica não invasiva do objeto de estudo, identificada com o estabelecimento, a consolidação e a difusão de práticas preservacionistas que considerem a matéria como suporte do tempo e, por conseguinte, das decisões subsequentes.

[178] A inquietação surgiu no início de 2019, quando esta autora visitou o Gabinete de Leitura Ruy Barbosa e teve acesso a uma pequena porção de documentos relativos à Companhia Paulista de Estradas de Ferro, armazenados sem catalogação e acondicionamento correto. Por se tratar de equipamento criado pela própria companhia em contexto tratado no Capítulo 1 desta dissertação, acredita-se que a situação possa estar se repetindo em outros locais ligados à referida empresa, à ferrovia no geral ou a propostas museológicas como um todo.

[179] Como exemplo de política pública assertiva neste sentido, ressalta-se chamada realizada pela Diretoria de Cultura de Três Lagoas (MS) em março de 2021. Direcionada a ex-ferroviários, familiares e amigos, a campanha convidou proprietários de acervos particulares a colaborarem com fotografias para a composição do banco de dados municipal e de exposições e ações promovidas no campo da preservação do patrimônio histórico local (PREFEITURA DE TRÊS LAGOAS, 2021).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS[180]

FONTES DOCUMENTAIS

Tratados

BRICKA, Charles. **Cours de chemins de fer**. Paris: Gauthier-Villars et Fils, 1894. 2 v.

Commission Technique de l'Union des Chemins de Fer Allemands. Conventions techniques relatives a la construction et l'exploitation des chemins de fer de premier ordre. Wiesbaden: Kreidel, 1890. *In:* BRICKA, Charles. **Cours de chemins de fer**. Paris: Gauthier-Villars et Fils, v. 1, 1894. p. 579-594.

HUMBERT, G. **Traité complet des chemins de fer**. Paris: Librairie Polytechnique et CIE Éditeurs, 1891. 2 v.

MOREAU, Auguste. **Traité des chemins de fer**. Paris: Fanchon et Artus, 1898. 5 v.

PERDONNET, Auguste. **Traité élémentaire des chemins de fer**. Paris: Garnier Frères, 1865. 4 v.

PICANÇO, Francisco da Costa. **Diccionario de estradas de ferro e sciencias e artes accessorias**. Rio de Janeiro: Impr. a vapor H. Lombaerts & comp., v. 1, 1891.

PICANÇO, Francisco da Costa. **Diccionario de estradas de ferro e sciencias e artes accessorias**. Rio de Janeiro: Impr. a vapor H. Lombaerts & comp., v. 2, 1892.

Relatórios

Companhia Paulista de Estradas de Ferro. **Relatório da Diretoria da Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes para a sessão da Assembléa Geral**. São Paulo: Jorge Companhia Industrial de São Paulo, 1892 – 1896.

Companhia Paulista de Estradas de Ferro. **Relatório da Diretoria da Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes para a sessão da Assembléa Geral**. São Paulo: Jorge Seckler & Comp., 1885 – 1891.

[180] De acordo com a errata da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT NBR 6023), publicada em 26 de agosto de 2020.

Companhia Paulista de Estradas de Ferro. **Relatório nº 71 da Diretoria da Companhia Paulista de Estradas de Ferro.** São Paulo: Vanorden, 1927.

Fontes iconográficas, audiovisuais e cartográficas

Louco por Viagens. **Conheça JUNDIAÍ, referência em qualidade de vida no país**. São Paulo: Giro Brasil, 09 maio 2021. Registro audiovisual. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=ZZXZe8IT_bg&t=231s&ab_channel=LoucoporViagens. Acesso em: 20 ago. 2021.

MESA Redonda "Complexo Fepasa – Perspectivas de Investigação para Preservação", 2021. Jundiaí: Prefeitura de Jundiaí, 12 ago. 2021. 1 vídeo (2h05). [*Live*]. Moderador: Elizeu Marcos Franco. Participação de Tainá Maria Silva, Juliana Corrêa Gonçalves, Milena Meira da Silva e Matheus Chaparim. Canal "Cultura Jundiaí". Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=TMYSs7-eA5s&ab_channel=CulturaJundia%C3%AD. Acesso em: 13 ago. 2021.

Rossi Film. **Filme Institucional da Companhia Paulista de Estradas de Ferro**. São Paulo: Rossi Film, 1929. Registro audiovisual. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=wCHJZ4cB7ZY&ab_channel=chicoOlivatto. Acesso em: 22 maio 2020.

TVTEC Jundiaí. **Complexo Fepasa é palco de gravações de novela do SBT**. Jundiaí: TVTEC Jundiaí, 11 nov. 2021. Registro audiovisual. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=HjTql6EwBns&ab_channel=TVTECJundia%C3%AD. Acesso em: 16 dez. 2021.

Inventários, listas, processos, atas e pareceres técnicos

FRANCO, Elizeu Marcos. Parecer técnico sobre projeto desenvolvido pela empresa Brasil Arquitetura, contratada no âmbito do processo 25.730-1/2019-1, que tem como objeto a Revisão e consolidação do Plano Diretor geral para o Complexo Fepasa, com projeto básico urbanístico das áreas livres e projetos básicos para restauro dos galpões 16, 19 e 22. *In:* PREFEITURA DE JUNDIAÍ. ATA DA REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DO CONSELHO MUNICIPAL DO PATRIMÔNIO CULTURAL – COMPAC DE JUNDIAÍ/SP. **Imprensa Oficial**, Jundiaí, SP, n. 4759, 01 jul. 2020. p. 21-24.

GONÇALVES, Juliana Corrêa. PLANO DIRETOR GERAL PARA O COMPLEXO FEPASA: Parecer apresentado ao Conselho Municipal de Patrimônio Artístico e Cultural de Jundiaí (COMPAC). *In:* PREFEITURA DE JUNDIAÍ. ATA DA REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DO CONSELHO MUNICIPAL DO PATRIMÔNIO CULTURAL – COMPAC DE JUNDIAÍ/SP. **Imprensa Oficial**, Jundiaí, SP, n. 4759, 01 jul. 2020. p. 19-20.

Instituto de Planejamento de Santa Maria (IPLAN). **Inventário de bens imóveis de Santa Maria/RS**. 2016. Disponível em: http://iplan.santamaria.rs.gov.br/lista_ficha_inventario.php. Acesso em: 30 dez. 2020.

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). **Conjunto de Edificações da Companhia Paulista de Estradas de Ferro Processo n°1.485-T-01**. Rio de Janeiro: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2001.

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). **Inventário de Bens Arquitetônicos**. Departamento de Identificação e Documentação (DID), 2002.

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). **Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário**. 2019. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/503. Acesso em: 05 jan. 2021.

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). **Lista dos Bens Tombados e Processos em Andamento (1938 – 2019)**. 2019. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/126. Acesso em: 12 jan. 2021.

PREFEITURA DE JUNDIAÍ. ATA DA REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DO CONSELHO MUNICIPAL DO PATRIMÔNIO CULTURAL – COMPAC DE JUNDIAÍ/SP. **Imprensa Oficial**, Jundiaí, SP, n. 4759, p. 17-24, 01 jul. 2020.

PREFEITURA DE JUNDIAÍ. **Inventário de Proteção do Patrimônio Artístico e Cultural (IPPAC)**. Jundiaí: Prefeitura de Jundiaí, 2008.

PREFEITURA DE JUNDIAÍ. **Relação de Bens do IPPAC.** 2016. Disponível em: https://cultura.jundiai.sp.gov.br/wp-content/uploads/2018/01/Inventario-de-Prote%C3%A7%C3%A3o-do-Patrim%C3%B4nio-Art%C3%ADstico-e-Cultural-de-Jundia%C3%AD-10.10.2016.pdf. Acesso em: 20 jul. 2020.

Planos e projetos arquitetônicos

BRASIL ARQUITETURA. **Cadastro fotográfico**: complexo FEPASA. São Paulo: Brasil Arquitetura, 2020.

BRASIL ARQUITETURA. **PLANO DIRECIONAL - ARQUITETURA**: A NOVA FEPASA. São Paulo: Brasil Arquitetura, 2020. MEMORIAL DESCRITIVO 01.

SOUKEF Jr., Antonio. VEC PROJETOS & GESTÃO. **PROJETO DE RESTAURO DAS ÁREAS INTERNAS**: Companhia Paulista - Complexo Educacional. Jundiaí, set. 2012.

TADDEI, Pedro. Arquiteto Pedro Taddei e Associados. **PLANO DE PRESERVAÇÃO DAS ANTIGAS OFICINAS DA CIA. PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO**. Jundiaí, 2006.

Legislações

BRASIL. **Lei Complementar nº 443, de 14 de Agosto de 2007**. Disponível em: https://www.jundiai.sp.gov.br/financas/wp-content/uploads/sites/12/2016/06/LC-443-2007-TOMBADOS-Imprensa-Oficial-de-Jundiaí-Edição-3097.pdf. Acesso em: 23 maio 2019.

BRASIL. **Lei nº 8.084, de 24 de Outubro de 2013**. Disponível em: http://sapl.jundiai.sp.leg.br/sapl_documentos/norma_juridica/14813_texto_integral.pdf. Acesso em: 31 ago. 2021.

BRASIL. **Lei nº 8.683, de 07 de Julho de 2016**. Disponível em: https://planodiretor.jundiai.sp.gov.br/wp-content/uploads/2016/07/Lei-8.683-Plano-Diretor-do-Munic%C3%ADpio-de-Jundia%C3%AD.pdf. Acesso em: 06 ago. 2021.

BRASIL. **Lei nº 9.321, de 11 de Novembro de 2019**. Disponível em: https://planodiretor.jundiai.sp.gov.br/wp-content/uploads/2019/12/LEI-9.321.pdf. Acesso em: 20 jul. 2020.

Cartas e recomendações

Câmara Municipal de Lagos. **Carta de Sensibilidade Arqueológica**. Lagos: Câmara Municipal de Lagos, 2016. Disponível em: https://issuu.com/cmlagos/docs/csalagos2016. Acesso em: 22 jun. 2020.

Conselho Internacional de Monumentos e Sítios (ICOMOS). **Carta de Burra**. 1980. Disponível: http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Burra%201980.pdf. Acesso em: 02 out. 2021.

Conselho Internacional de Monumentos e Sítios (ICOMOS). **Carta de Veneza**. Veneza: 1964. Disponível: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/upload/d7af9_Carta_de_Veneza_1964.pdf. Acesso em: 14 jan. 2021.

Conselho Internacional de Monumentos e Sítios-The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (ICOMOS-TICCIH). **The Dublin Principles**. 2011. Disponível em: https://ticcihbrasil.com.br/en/charters/the-dublin-principles/. Acesso em: 08 fev. 2020.

Grupo de Estudos de História da Técnica. **Carta de Campinas:** Declaração do GEHT em defesa das construções e instalações utilitárias. Campinas: 1998.

Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO). **Recomendação de Nairóbi**. Nairóbi: 1976. Disponível em: http://www.patrimoniocultural.gov.pt/media/uploads/cc/salvaguardaconjuntoshistoricos1976.pdf. Acesso em: 14 jan. 2021.

Serviço Internacional de Museus. **Carta de Atenas**. Atenas: 1931. Disponível em: http://www.patrimoniocultural.gov.pt/media/uploads/cc/CartadeAtenas.pdf. Acesso em: 14 jan. 2021.

The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH). **Carta de Nizhny Tagil Sobre o Património Industrial**. Nizhny Tagil: TICCIH, 2003.

FONTES BIBLIOGRÁFICAS

Livros, monografias, dissertações, teses, artigos e periódicos

ALMANAK LAEMMERT: administrativo, mercantil e industrial (RJ). Rio de Janeiro, 1918. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/Hotpage/HotpageBN.aspx?bib=313394&pagfis=115445&url=http://memoria.bn.br/docreader#. Acesso em: 16 jul. 2021.

AMORIM, Arivaldo Leão. A DOCUMENTAÇÃO ARQUITETÔNICA COMO UMA ATIVIDADE MULTI, INTER E TRANSDISCIPLINAR. **PontodeAcesso**, Salvador, v. 11, n. 1, p. 61-84, abr. 2017.

AZEVEDO, Paulo Ormindo de. Inventário como instrumento e proteção: A experiência pioneira do IPAC-Bahia. *In:* MOTTA, Lia; SILVA, Maria Beatriz R. (Orgs.). **Inventários de identificação**: um panorama da experiência brasileira. Rio de Janeiro: IPHAN, 1998. p. 61-89.

AZEVEDO, Paulo Ormindo de. Patrimônio Cultural e Natural como fator de desenvolvimento: a revolução silenciosa de Renato Soeiro, 1967-1979. **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, Brasília, n. 35, p. 45-63, 2017.

Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/revpat_35.pdf. Acesso em: 02 out. 2021.

BABADÓPULOS, Jorge Luiz; MATHIAS, Washington Franco. **O plano de eletrificação da Fepasa e o consórcio CBE**. São Paulo: EAD/FEA/USP, 2003. (Série Working papers, 03/019).

BARTCUS, Aline Zandra Vieira. **Memória e patrimônio ferroviário**: Estudo sobre o Museu da Companhia Paulista em Jundiaí/SP. 2012. 148 f. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Ciências e Letras, Universidade Estadual Paulista, Assis, 2012.

BEDOLINI, Alessandra Castelo Branco. **Moderno e experimental**: uma reflexão sobre a materialidade da arquitetura brasileira (1937-1964). 2019. 335 f. Tese (Doutorado) – Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019.

BEM, Sueli Ferreira de. **Conversa de Patrimônio em Jundiaí**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2014.

BENATI, Pedro Henrique. **Estratégias Projetuais para a Esplanada do Complexo Ferroviário de Jundiaí.** 2015. 90 f. Monografia (Graduação) - Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2015.

BRAGHIROLLI, Ângelo. Patrimonio industrial en Brasil. **dearq 06**, Bogotá, p. 158-171, jul. 2010.

BRANDI, Cesare. **Teoria da Restauração**. Cotia: Ateliê Editorial, 2004.

BUENO, Roberto Franco. **Villa Fermosa de Nossa Senhora do Destêrro do Matto Grosso de Jundiahy, da Capittania de Sam Vicente**: Os dois primeiros séculos. Jundiaí: Editora In House, 2010.

CANO SANCHIZ, Juan Manuel. A história e o patrimônio industrial a partir de outro olhar: o que dizem os pisos do complexo fepasa (jundiaí/sp, brasil)?. **Faces da História**, Assis-SP, v. 4, nº 1, p. 147-161, jan.-jun., 2017.

CANO SANCHIZ, Juan Manuel. Arqueologia da Industrialização. *In:* OLIVEIRA, Eduardo Romero de (Org.). **Memória Ferroviária e Cultura do Trabalho**: Perspectivas, Métodos e Perguntas Interdisciplinares sobre Registro, Preservação e Ativação de Bens Ferroviários. São Paulo: Alameda, 2017. p. 181-216.

CANO SANCHIZ, Juan Manuel. El Complejo FEPASA en Jundiaí (São Paulo, Brasil): de la Arqueología a la rentabilización social. In CARLAN, C.U.; CARVALHO, L.M. (coords.). SEMANA NACIONAL DE MUSEUS NA UNIFAL-MG, 7, 2015, Alfenas. **Anais - VII Semana Nacional de Museus na UNIFAL-MG**. Alfenas: UNIFAL, 2015. p. 8-19.

CANO SANCHIZ, Juan Manuel. Energy and Railway Workshops: an archeology of the FEPASA Complex. **The Journal of Transport History**, v. 39, nº 2, 2018.

CANO SANCHIZ, Juan Manuel. Los ferrocarriles del Estado de São Paulo (Brasil) en perspectiva arqueológica. **GeocritiQ**, nº 230, jun. 2016. Disponível em: <http://www.geocritiq.com/2016/06/los-ferrocarriles-del-estado-de-sao-paulo-brasil-en-perspectiva-arqueologica>. Acesso em: 31 jul. 2020.

CANO SANCHIZ, Juan Manuel. Metodologias de registro em arqueologia da industrialização. *In:* OLIVEIRA, Eduardo Romero de (Org.). **Memória Ferroviária e Cultura do Trabalho**: Balanços teóricos e metodologias de registro de bens ferroviários numa perspectiva multidisciplinar. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2019. p. 241-276. (Série TICCIH Brasil - Novas Perspectivas).

CANO SANCHIZ, Juan Manuel. PATRIMONIO FERROVIARIO Y ARQUEOLOGÍA INDUSTRIAL EN EL ESTADO DE SÃO PAULO (BRASIL): EL PROJETO MEMÓRIA FERROVIÁRIA. **Anales de Arqueología Cordobesa**, Córdoba, n. 25-26, p. 279-308, 2014-2015.

CANO SANCHIZ, Juan Manuel. Reactivation of Industrial Heritage Sites in Spain and the São Paulo State: A Transatlantic Approach to an International Patrimony. **Heritage, Tourism and Traditions**. Birmingham: Universidade de Birmingham, p. 1-17, jul. 2015.

CARBONARA, Giovanni. **Avvicinamento al restauro**. Napoli: Liguori, 1997.

CARSALADE, Flávio de Lemos. **A Pedra e o Tempo**: Arquitetura como patrimônio cultural. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2014.

CARVALHO, Taisa Soares de; AMARAL, Luís Cesar Peruci do. Os inventários como instrumentos de preservação: da identificação ao reconhecimento. *In:* 9º SEMINÁRIO DOCOMOMO BRASIL, 2011, Brasília. **Artigo**. Brasília: DOCOMOMO, 2011. p. 1-9.

CHASTEL, André. A invenção do inventário. **Revue de l'Art**, Paris, CNRS, n. 87, 1990. Disponível em: www.cidadeimaginaria.org/pc/ChastelInventaire.pdf. Acesso em: 21 jun. 2020.

CHAVES, Carolina Marques; MOURA FILHA, Maria Berthilde. METODOLOGIAS DE INVENTÁRIO PARA RESTAURO DE EDIFICAÇÕES DE VALOR PATRIMONIAL. *In:* X ENCONTRO DE INICIAÇÃO À DOCÊNCIA, 2007, João Pessoa. **Artigo**. João Pessoa: UFPB, 2007. p. 1-6.

CHECONI, Mariana. Restauro de R$ 65 milhões vai recuperar Complexo Fepasa. **Jornal de Jundiaí**, set. 2019. Disponível em: https://www.jj.com.br/jundiai/restauro-de-r-65-milhoes-vai-recuperar-complexo-fepasa/index.html. Acesso em: 08 fev. 2021.

CHOAY, Françoise. **A Alegoria do Patrimônio**. São Paulo: Estação Liberdade, 2017.

CORDEIRO, José Manuel Lopes. Algumas questões sobre o estudo e salvaguarda de paisagens industriais. **Revista Labor & Engenho**, Campinas, v. 5, n. 1, p. 1-12, 2011.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Editora Ática S.A., 1989.

CORREIO PAULISTANO. São Paulo, 26 jun. 1927. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/Hotpage/HotpageBN.aspx?bib=090972_07&pagfis=26448&url=http://memoria.bn.br/docreader#. Acesso em: 27 ago. 2021.

CUÉLLAR, Domingos; OLIVEIRA, Eduardo Romero de; CORRÊA, Lucas Mariani. Uma abordagem da história da ferrovia no Brasil (1850-1950): legislação, empresas e capitais britânicos. *In:* OLIVEIRA, Eduardo Romero de (Ed.). **Memória Ferroviária e Cultura do Trabalho**. São Paulo: Alameda, 2017. p. 69-119.

D'AGOSTINO, Mário Henrique Simão. **AUH5850 – Notas de aula**. FAU-USP, 2019.

DEBES, Célio. **A caminho do Oeste (história da Companhia Paulista de Estradas de Ferro) 1ª Parte**. São Paulo: Gráfica Bentivegna Editora, 1968.

DUSHÁ, Germano. Ainda que não à disposição: intervenção de Leandra Espírito Santo, em Jundiaí, coloca sobre o chão um enigma colossal. **selecT**, set. 2021. Disponível em: https://www.select.art.br/ainda-que-nao-a-disposicao/. Acesso em: 07 out. 2021.

FALAVIGNA, Talita; CHAPARIM, Matheus; HIRAO, Hélio. PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL: As instalações da FATEC e do Poupatempo no Complexo FEPASA de Jundiaí. *In:* 4° SEMINÁRIO IBERO-AMERICANO ARQUITETURA E DOCUMENTAÇÃO, 2015, Belo Horizonte. **Artigo**. Belo Horizonte: 2015. p. 1-21.

FERREIRA, Lania Stefanoni. **RACISMO NA "FAMÍLIA FERROVIÁRIA"**: BRANCOS E NEGROS NA COMPANHIA PAULISTA EM SÃO CARLOS. 2004. 121 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Ciências Sociais, Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, 2004.

FILLIPINI, Elizabeth. **À sombra dos cafezais:** Sitiantes e chacareiros em Jundiaí, 1890-1920. 1998. Tese (Doutorado) - FFLCH, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1998.

FRANCISCO, Rita de Cássia. **As Oficinas da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro**: Arquitetura de um complexo produtivo. 2007. 149 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

FRANCISCO, Rita de Cássia. Os saberes e as práticas: dos *traité des chemins de fer* às oficinas novas (1901-1908) da Companhia Mogiana em Campinas. **Urbana**, Campinas, v. 3, n. 3, p. 1-17, nov. 2011.

FREIRE, Maria Emília Lopes. **Patrimônio ferroviário**: a preservação para além das estações. 2017. 264 f. Tese (Doutorado) - Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2017.

FURTADO, Bernardino. Malha ferroviária paulista vai hoje a leilão. **Folha de S. Paulo**. São Paulo, nov. 1998. Disponível em: https://www1.folha.uol.com.br/fsp/brasil/fc10119814.htm. Acesso em: 09 abr. 2022.

GARCIA, Liliana Bueno dos Reis. **Rio Claro e as Oficinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro:** Trabalho e vida operária - 1930-1940. 1992. Tese (Doutorado) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1992.

GERIBELLO, Denise Fernandes. **A patrimonialização de estruturas industriais**: o caso da Usina de Itatinga. 2016. 330 f. Tese (Doutorado) – Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.

GOFF, Jacques Le. Documento/Monumento. *In:* GOFF, Jacques Le. **História e Memória**. Campinas: Editora da Unicamp, 1990.

GONÇALVES, Juliana Corrêa. **O edifício enquanto monumento:** uma abordagem para salvaguardar a memória edificada de Jundiaí. 35 f. Iniciação científica (Graduação) - Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Paulista, Jundiaí, 2018. Disponível em: https://issuu.com/skjaldm0/docs/relat_rio_final_juliana_corr_a_gon_alves. Acesso em: 15 jan. 2020.

GONÇALVES, Juliana Corrêa. **Officinas da Cia. Paulista:** Officinas de Educação Patrimonial + FAU. 2018. 146 f. Monografia (Graduação) - Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Paulista, Jundiaí, 2018. Disponível em: https://issuu.com/skjaldm0/docs/tcc_juliana-compressed. Acesso em: 15 jan. 2020.

GONÇALVES, Juliana Corrêa. PINACOTECA DIÓGENES DUARTE PAES: uma reflexão sobre o patrimônio e seu lugar nos dias atuais. **Cidade, Patrimônio & Memória**, Jundiaí, v. 0, p. 75-79, maio 2016. Disponível em: https://ptdocz.com/doc/1616151/revista-%E2%80%93-cidade--patrim%C3%B4nio-and-mem%C3%B3ria-%E2%80%93-vl.-0. Acesso em: 15 jan. 2020.

GONÇALVES, Juliana Corrêa. VISLUMBRES DO SÉCULO XIX: as vilas operárias como lugares de memória. **Cidade, Patrimônio & Memória**, Jundiaí, v. 1, p. 53-57, dez. 2016. Disponível em: https://www.apqc.org.br/files/REVISTA-CIDADE-PATRIM-NIO-MEM-RIA-001-1_5105a72q.pdf. Acesso em: 15 jan. 2020.

GORNI, Antonio Augusto. **A Eletrificação nas Ferrovias Brasileiras**. São Vicente: Antonio Augusto Gorni, 2009. Disponível em: http://www.gorni.eng.br/Gorni_ElectroBras_2003.pdf. Acesso em: 28 jul. 2020.

GRANDI, Guilherme. **Estado e capital ferroviário em São Paulo: a companhia paulista de estradas de ferro entre 1930 e 1961.** 2010. 267 f. Tese (Doutorado) - Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, História, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

GUEDES, Maria Tarcila. Inventário nacional dos bens imóveis: Instrumento para uma proteção eficaz. **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, Rio de Janeiro, n. 22, p. 86-89, 1987.

HAVRON, Michael. **Records of the MASON LOCOMOTIVE WORKS**: Taunton, Massachussetts. Railway & Locomotive Historical Society, 2006. Disponível em: http://cprr.org/Museum/Books/I_ACCEPT_the_User_Agreement/Builders_Lists_DF_Hensley/MASON_HAVRON.pdf. Acesso em: 24 ago. 2021.

JOKILEHTO, Jukka. **A History of Architectural Conservation**. Nova Iorque: University of New York, 2005.

KOCH, Wilfried. **Dicionário dos estilos arquitetônicos**. 3. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2004.

KÜHL, Beatriz Mugayar. A expansão ferroviária em São Paulo (Brasil) e problemas para a preservação de seu patrimônio. **TST**, Madri, n. 23, p. 156-187, dez. 2012. Disponível em: https://www.tstrevista.com/tstpdf/tst_23/patrimonio23_01.pdf. Acesso em: 09 abr. 2022.

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

KÜHL, Beatriz Mugayar. Notas sobre a Carta de Veneza. **Anais do Museu Paulista**, São Paulo, v. 18, n. 2, p. 287-320, jul./dez. 2010. Disponível em: https://www.revistas.usp.br/anaismp/article/view/5539/7069. Acesso em: 02 out. 2021.

KÜHL, Beatriz Mugayar. O legado da expansão ferroviária no interior de São Paulo e questões de preservação. *In:* CORREIA, Telma de Barros (org.). **Lugares de produção**: arquitetura, paisagens e patrimônio. São Paulo: Annablume, 2013.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Patrimônio industrial**: algumas questões em aberto. usjt - arq.urb, São Paulo, n. 3, p. 23-30, jan./jun. 2010.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização**: Problemas teóricos de restauro. Cotia: Ateliê Editorial, 2008.

LAMOUNIER, Maria Lúcia. FERROVIAS, AGRICULTURA E MÃO-DE-OBRA NO BRASIL (1850-1890). **História Econômica & História de Empresas**, v. 3, n. 1, p. 1-39, jul. 2012.

LANNA, Ana Lucia Duarte. **Ferrovias, Cidades, Trabalhadores:** 1870-1920. Livre-Docência. São Paulo, FAUUSP, 2002.

LANNA, Ana Lucia Duarte. Trabalhadores das ferrovias: A Companhia Paulista de Estrada de Ferro, São Paulo, 1870-1920. **Varia História**, Belo Horizonte, v. 32, n. 59, p. 505-545, maio/ago 2016.

LIMA, Vitor; GALISTEO, Marta. Brasil Arquitetura e Lina Bo Bardi: continuidades e independências. **Entrevista**, São Paulo, v. 1, n. 85, jan. 2021. Entrevista com Marcelo Ferraz. Disponível em: https://vitruvius.com.br/revistas/read/entrevista/22.085/7998. Acesso em: 06 ago. 2021.

MAGALHÃES, Aline Montenegro. A Inspetoria de Monumentos Nacionais do Museu Histórico Nacional e a proteção de monumentos em Ouro Preto (1934-1937). **Anais do Museu Paulista**: História e Cultura Material, São Paulo, v. 25, n. 3, p. 233-290, set./dez. 2017. Disponível em: http://dx.doi.org/10.1590/1982-02672017v25n0308. Acesso em: 10 jun. 2020.

MAGALHÃES, Maria de. Arqueologia da Arquitectura: O método arqueológico aplicado ao estudo e intervenção em património arquitectónico. **Património Estudos**, Lisboa, v. 3, p. 19-29, 2002.

MARQUES, Sérgio de Azevedo. **Privatização do Sistema Ferroviário Brasileiro**. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 1996. (Série Texto para Discussão). Disponível em: http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/1935/1/td_0434.pdf. Acesso em: 09 abr. 2022.

MARTÍNEZ, Ascensión Hernández. El Reciclaje de la Arquitectura Industrial. *In:* IBÁÑEZ, María Pilar Biel (Coord.). **Patrimonio industrial y la obra pública:** Zaragoza 16, 17 y 18 de abril de 2007. Zaragoza: Gobierno de Aragón, 2007. p. 29-51.

MENDONÇA, Thaís Carneiro de. **Técnica e construção em Ramos de Azevedo**: a construção civil em Campinas. 2010. 282 f. Dissertação de Mestrado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2010.

MENEGUELLO, Cristina. Patrimônio industrial como tema de pesquisa. **I Seminário Internacional História do Tempo Presente**. Florianópolis: UDESC; ANPUH-SC; PPGH, p. 1819-1833, 2011.

MORAES, Ewerton Henrique de. **OS BENS FERROVIÁRIOS NOS TOMBAMENTOS DO ESTADO DE SÃO PAULO (1969 – 1984).** 2016. 192 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Estadual Paulista, Bauru, 2016.

MOREIRA, Danielle Nogueira Magalhães. **Fábricas de tecidos no sertão maranhense**: patrimônio industrial não consagrado. 2021. 279 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Arquitetura e Urbanismo, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro, 2021.

MOTTA, Lia; REZENDE, Maria Beatriz. Inventário. *In:* GRIECO, Bettina; TEIXEIRA, Luciano; THOMPSON, Analucia (Orgs.). **Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural**. Rio de Janeiro, Brasília: IPHAN/DAF/Copedoc, 2016.

OLIVEIRA, Eduardo Romero de. A CULTURA INDUSTRIAL COMO HERANÇA: QUESTÕES SOBRE O RECONHECIMENTO DE UM PATRIMÔNIO DA INDUSTRIALIZAÇÃO "TARDIA" NO BRASIL. **Oculum Ensaios**, Campinas, v. 2, n. 14, p. 311-330, maio/ago. 2017.

OLIVEIRA, Eduardo Romero de. Eletrificação em empresas ferroviárias paulistas: aspectos da tecnologia e da industrialização em São Paulo (1902-1937). *In:* CAPEL, Horacio; CASALS, Vicente; CUÉLLAR, Domingo (Orgs.). **La eletricidad en las redes ferroviarias y la vida urbana**: Europa y América (siglos XIX-XX). Madri: Fundación de Los Ferrocarriles Españoles, 2012. p. 195-209. Disponível em: https://www.academia.edu/7882117/Eletrifica%C3%A7%C3%A3o_em_empresas_ferrovi%C3%A1rias_paulistas_aspectos_da_tecnologia_e_da_industrializa%C3%A7%C3%A3o_em_S%C3%A3o_Paulo_1902_1937_. Acesso em: 31 maio 2021.

OLIVEIRA, Eduardo Romero de. Museus e Ferrovias: estudo sobre a preservação do patrimônio ferroviário paulista. **Revista Labor & Engenho, Campinas**, v. 5, n. 3, p. 20-31, 2011.

OLIVEIRA, Eduardo Romero de. O CENTENÁRIO DA FERROVIA BRASILEIRA (1954): ENSAIO SOBRE A ELABORAÇÃO DA MEMÓRIA FERROVIÁRIA NO BRASIL. **Espaço & Geografia**, Rosana, v. 16, n. 2, p. 675-717, 25 ago. 2013.

OLIVEIRA, Mário Mendonça de. **A Documentação como Ferramenta de Preservação da Memória**. Brasília: IPHAN, 2008. (Programa Monumenta - Cadernos Técnicos).

PAGNAN, Aline. Complexo Fepasa é furtado e prefeitura remove bustos para preservá-los. **Jornal da Região**. Jundiaí, set. 2021. Disponível em: https://jr.jor.br/2021/09/16/complexo-fepasa-e-furtado-e-prefeitura-remove-bustos-para-preserva-los/. Acesso em: 07 out. 2021.

PEREIRA, Eduardo Carlos. A história e a arte estão subestimadas. **Jornal de Jundiaí.** Jundiaí, jun. 2020. Disponível em: https://www.jj.com.br/opiniao/a-historia-e-a-arte-estao-subestimadas/index.html. Acesso em: 06 ago. 2021.

PINHEIRO, Maria Lucia Bressan. Trajetória das ideias preservacionistas no Brasil: as décadas de 1920 e 1930. **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, Brasília, n. 35, p. 13-32, 2017. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/revpat_35.pdf. Acesso em: 21 set. 2021.

PINTO, Adolpho Augusto. **História da viação pública de S. Paulo**. São Paulo: Typographia e papelaria Vanorden & Cia, 1903.

PIRES, Sérgio Felix. Eletrificação Ferroviária em São Paulo. In: XXV ENCONTRO ESTADUAL DE HISTÓRIA DA ANPUH-SP, 2020, São Paulo. **Artigo.** São Paulo: ANPUH, 2020. p. 1-15. Disponível em: https://www.encontro2020.sp.anpuh.org/resources/anais/14/anpuh-sp-erh2020/1591665464_ARQUIVO_3735d87344c50250ac513a0fcb3fda01.pdf. Acesso em: 10 abr. 2022.

PREFEITURA DE OLINDA. **Roteiro para execução de levantamento arquitetônico de um edifício de cunho histórico e artístico-cultural**. Olinda: Prefeitura Municipal de Olinda/Secretaria de Educação e Cultura/Fundação Centro de Preservação dos Sítios Históricos de Olinda, 1983.

REVISTA CPC. São Paulo: CPC USP, n. 21, jan.-jun. 2016. Edição Especial: O Reconhecimento dos Bens Culturais: Método, Inventários e Repercussões Normativas. Disponível em: https://www.revistas.usp.br/cpc/issue/view/8793/729. Acesso em: 23 set. 2021.

RIEGL, Aloïs. **O Culto Moderno dos Monumentos.** Lisboa: Edições 70, 2013.

RODRIGUES, Angela Rosch. Patrimônio industrial e os órgãos de preservação na cidade de São Paulo. **Revista CPC**, São Paulo, n. 14, p. 30-56, maio/out. 2012.

RODRIGUES, Angela Rosch. **Ruína e Patrimônio Cultural no Brasil**. 2017. 301 f. Tese (Doutorado) - Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.

RODRIGUES, Marly. Patrimônio industrial, entre o fetiche e a memória. **usjt - arq.urb**, São Paulo, n. 3, p. 31-40, jan./jun. 2010.

RUFINONI, Manoela Rossinetti. **Preservação e Restauro Urbano**. São Paulo: EDUSP, 2013.

SANTOS, Cecília Rodrigues dos; LAGE, Claudia; SECCO, Gustavo. São Paulo Railway 150 anos: Patrimônio industrial ferroviário ameaçado. **Arquitextos**, São Paulo, ano 17, n. 201.05, Vitruvius, fev. 2017.

SANTOS, Raquel. ARQUEOLOGIA DA ARQUITECTURA: CONCEITO E METODOLOGIA. **Pesquisa em arquitetura e construção**, Campinas, v. 4, n. 1, p. 1-10, abr. 2013.

SANTOS, Raquel. ARQUEOLOGIA DA ARQUITETURA: OLHAR PAREDES, VER VIVÊNCIAS. **Revista de Arqueologia Pública**, Campinas, v. 9, n. 1, p. 60-72, jan./jun. 2015.

SANTOS, Raquel. Arqueologia da Arquitectura: Perspectivas metodológicas. **Promontoria**, Faro, n. 9, p. 1-39, 2011.

SCHOEPS, Wolfgang. **A capacidade potencial do transporte ferroviário**: o transporte de carga na Ferrovia Paulista S.A. - FEPASA. 1982. Tese (Doutorado) – Curso de Administração de Empresas, Fundação Getúlio Vargas, São Paulo, 1982.

SEGURADO, João Emilio dos Santos. **Alvenaria e Cantaria**. Lisboa: Livraria Bertrand, [1908?]. (Biblioteca de Instrução Profissional).

SEGURADO, João Emilio dos Santos. **Edificações**. Lisboa: Livraria Bertrand, [1908?]. (Biblioteca de Instrução Profissional).

SILVA, Anaxsuell Fernando da; RODRIGUES, Wagner do Nascimento. As ruínas do futuro e o novo patrimônio industrial: entrevista com Cristina Meneguello. **Revista Contexto**, v. 4, n. 1-2, 2013, p. 249-255. Entrevista com Cristina Meneguello. Disponível em: https://www.academia.edu/37327384/As_Ru%C3%ADnas_do_Futuro_e_o_Novo_Patrim%C3%B4nio_Industrial_Entrevista_com_Cristina_Meneguello. Acesso em: 02 jan. 2022.

SILVA, Geraldo Gomes da. **Arquitetura de Ferro do Brasil**. São Paulo: Nobel, 1988.

SILVA, Leonardo Mello e. **Patrimônio industrial: passado e presente.** Passado e presente. Brasília: IPHAN, 2006. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/patrimonio_industrial_passado_e_presente.pdf. Acesso em: 14 mar. 2020.

SILVA, Milena Meira da; SILVA, Tainá Maria; OLIVEIRA, Eduardo Romero de. COMPLEXO FEPASA (JUNDIAÍ/SP, BRASIL): A IMPORTÂNCIA DO RECONHECIMENTO HISTÓRICO PARA A VALORAÇÃO DE UM PATRIMÔNIO INDUSTRIAL. *In:* VI CONGRESO INTERNACIONAL DE HISTORIA FERROVIARIA, 2017, Mendoza. **Artigo**. Mendoza: 2017. p. 33 - 47.

SILVA, Ronaldo André Rodrigues da; CORDEIRO, José Manuel Lopes. Reflexões acerca do Conceito de Patrimônio Cultural sob a Ótica do Patrimônio Industrial e da Arqueologia Industrial. **Faces da História**, Assis, v. 4, n. 1, p. 7-29, maio/jun. 2017.

SILVA, Tainá Maria. **Oficinas Ferroviárias em São Paulo**: Um estudo sobre a formação espacial da oficina da Companhia Paulista em Jundiaí (1892-1896). 2019. 164 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Estadual Paulista, São Paulo, 2019.

SILVA, Tainá Maria; OLIVEIRA, Eduardo Romero de. Railroad workshops and deposits: identification and analysis of some São Paulo railroad companies (1867-1930). **Pós**, São Paulo, v. 26, n. 48, p. 1-16, 2019.

SOMEKH, Nadia. Patrimônio cultural em São Paulo: resgate do contemporâneo? **Arquitextos**, São Paulo, ano 16, n. 185.08, Vitruvius, out. 2015.

SOUKEF Jr., Antonio. A diversidade dos conjuntos ferroviários brasileiros e a importância de sua preservação. **Revista Restauro**, São Paulo, n. 2, 2017.

SOUKEF Jr., Antonio. **A ferrovia e a cidade**: a experiência de Bauru. 2005. Tese (Doutorado) - Curso de Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005.

SOUKEF Jr., Antonio. Os remanescentes da SPR em Santos e Jundiaí: Memória e descaso com um patrimônio ferroviário do país. *In:* VI Colóquio Latino Americano sobre Recuperação e Preservação do Patrimônio Industrial, São Paulo. **Artigo**. São Paulo: 2012, p. 1-26.

SOUKEF Jr., Antonio. **Workshops of the Paulista Company in Jundiaí, São Paulo**: A Threatened Railway Heritage. Journal of Civil Engineering and Architecture 10. p. 714-725, 2016.

SOUSA, Tatiana Elizabeth Domingos de. **O Complexo das Officinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro - Jundiaí/SP**. 2003. Monografia (Especialização) - Curso de Especialização em Patrimônio Histórico: Teoria e Projeto, Universidade Pontifícia Católica de Campinas, Campinas, 2003.

SUMMERSON, John. **A linguagem clássica da arquitetura**. 5. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2009.

TIRELLO, Regina Andrade. A arqueologia da arquitetura: um modo de entender e conservar edifícios históricos. **Revista CPC**, São Paulo, n. 3, p. 145-165, nov. 2006/abr. 2007.

TORREJAIS, Ana Carina Urbano. **Patrimônio Ferroviário como Tecnocultura**: As Oficinas de Manutenção da Companhia Paulista de Estradas de Ferro em Jundiaí. 2019. 152 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de História, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019.

TOURINHO, Andréa de Oliveira; RODRIGUES, Marly. Patrimônio ambiental urbano: uma retomada. **Revista CPC**, São Paulo, n. 22, p. 70-91, jul./dez. 2016.

VALE, Clara Pimenta do. "Biblioteca de Instrução Profissional" como fuente para la Historia de la Construcción del siglo XX. *In:* Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid (Org.). **Actas del Noveno Congreso Nacional y Primer Congreso Internacional Hispanoamericano de Historia de la Construcción**. Segovia: Instituto Juan de Herrera, 2015. p. 1727-1737.

Homepages e *websites*

BITTENCOURT Jr., Josué. **Monumento inédito da artista Leandra Espírito Santo discute os limites do espaço público**. 2021. Disponível em: https://linkezine.com.br/2021/09/24/monumento-inedito-da-artista-leandra-espirito-santo-discute-os-limites-do-espaco-publico/. Acesso em: 07 out. 2021.

CENTRO DE PESQUISA E DOCUMENTAÇÃO DE HISTÓRIA CONTEMPORÂNEA DO BRASIL DA FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS (CPDOC-FGV). **BINS, ALBERTO.** Disponível em: http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/bins-alberto. Acesso em: 16 jul. 2021.

DICKER, Erika. **Terracotta roof tile**. 2008. Disponível em: https://collection.maas.museum/object/190768. Acesso em: 24 ago. 2021.

EMPREGUISMO. *In*: Michaelis On-line, Dicionário Brasileiro da Língua Portuguesa. Editora Melhoramentos, 2021. Disponível em: http://michaelis.uol.com.br/busca?id=pV1Y. Acesso em: 29 jan. 2021.

Faculdade de Tecnologia de Jundiaí (FATEC). **Sobre nós**. 2021. Disponível em: http://www.fatecjd.edu.br/portal/sobre-nos/. Acesso em: 09 ago. 2021.

FANUCCI, Francisco; FERRAZ, Marcelo; FREIRE, Pedro Ivo. BRASIL ARQUITETURA. **Complexo da Ferrovia Paulista S. A. - FEPASA**. 2015. Disponível em: http://brasilarquitetura.com/#. Acesso em: 06 ago. 2021.

FANUCCI, Francisco; FERRAZ, Marcelo; FREIRE, Pedro Ivo. BRASIL ARQUITETURA. **Premiações**. 2015. Disponível em: http://brasilarquitetura.com/#. Acesso em: 06 ago. 2021.

FICHET-BAUCHE. **A propos de Fichet-Bauche**. Disponível em: https://www.fichet-bauche.fr/general-information.html. Acesso em: 16 jul. 2021.

Fundação Municipal de Ação Social (FUMAS). **Ernesto Gould**. Disponível em: https://fumas.jundiai.sp.gov.br/sepulturas-que-contam-historias/personagens-urbanos/ernesto-gould/. Acesso em: 21 jul. 2021.

GRACE'S GUIDE. **George Richards and Co**. 2021. Disponível em: https://www.gracesguide.co.uk/George_Richards_and_Co. Acesso em: 27 ago. 2021.

GRACE'S GUIDE. **Henry Pooley and Son**. 2021. Disponível em: https://www.gracesguide.co.uk/Henry_Pooley_and_Son. Acesso em: 27 ago. 2021.

GRACE'S GUIDE. **R. and J. Dempster**: 1935 review. 2021. Disponível em: https://www.gracesguide.co.uk/R._and_J._Dempster:1935_Review. Acesso em: 20 jul. 2021.

GRACE'S GUIDE. **R. and J. Dempster**. 2021. Disponível em: https:// https://www.gracesguide.co.uk/R._and_J._Dempster. Acesso em: 20 jul. 2021.

GRACE'S GUIDE. **Selson Engineering Co**. 2021. Disponível em: https://www.gracesguide.co.uk/Selson_Engineering_Co. Acesso em: 27 ago. 2021.

GRADISNIK, Matjaz. **VULKAN WIEN**. Disponível em: https://www.machmarket.com/sale/other/other/vulkan-wien/empty/as17326. Acesso em: 27 ago. 2021.

LANDIS SOLUTIONS LLC. **About us**. 2021. Disponível em: https://landis-solutions.com/about-us/. Acesso em: 27 ago. 2021.

MOREIRA, Regina da Luz. **O Brasil vai à guerra com a FEB**. 2021. Disponível em: http://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/FatosImagens/FEB. Acesso em: 25 jun. 2021.

OLIVEIRA, José Arnaldo de. **Compac aprova que Complexo Fepasa volte a chamar Companhia Paulista**. 2020. Disponível em: https://www.jundiaqui.com.br/memoria/compac-aprova-que-complexo-fepasa-volte-a-chamar-companhia-paulista/. Acesso em: 05 fev. 2021.

OLIVEIRA, José Arnaldo de. **Complexo Fepasa dá início a troca de telhado de oficinas**. 2016. Disponível em: https://jundiai.sp.gov.br/noticias/2016/10/17/complexo-fepasa-da-inicio-a-troca-de-telhado-de-oficinas/. Acesso em: 03 fev. 2021.

OLIVEIRA, José Arnaldo de. **Operação no Complexo Fepasa busca 'salvaguarda histórica'**. 2016. Disponível em: https://jundiai.sp.gov.br/noticias/2016/10/20/operacao-no-complexo-fepasa-busca-salvaguarda-historica-do-patrimonio/. Acesso em: 03 fev. 2021.

OLIVEIRA, José Arnaldo de. **Por dentro do programa de Metas da Prefeitura**. 2013. Disponível em: https://jundiai.sp.gov.br/noticias/2013/07/10/por-dentro-do-programa-de-metas-da-prefeitura/. Acesso em: 06 ago. 2021.

OLIVEIRA, José Arnaldo de. **Projeto urbano e de uso do Complexo Fepasa está pronto para consulta**. 2016. Disponível em: https://jundiai.sp.gov.br/noticias/2016/09/16/novo-projeto-urbano-e-de-uso-do-complexo-fepasa-esta-pronto-para-consulta/. Acesso em: 06 ago. 2021.

PREFEITURA DE JUNDIAÍ. **Instalação artística no Complexo Fepasa gera curiosidade e estimula a reflexão**. 2021. Disponível em:

https://jundiai.sp.gov.br/noticias/2021/09/23/instalacao-artistica-no-complexo-fepasa-gera-curiosidade-e-estimula-a-reflexao/. Acesso em: 07 out. 2021.

PREFEITURA DE JUNDIAÍ. **Prefeitura retoma tratativas pela revitalização do Complexo Fepasa**. 2017. Disponível em: https://jundiai.sp.gov.br/noticias/2017/08/02/prefeitura-retoma-tratativas-pela-revitalizacao-do-complexo-fepasa/. Acesso em: 06 ago. 2021.

PREFEITURA DE TRÊS LAGOAS. **Diretoria de Cultura convida trabalhadores da estrada de ferro e ex-ferroviários a participarem de exposição de fotos**. 2021. Disponível em: http://www.treslagoas.ms.gov.br/diretoria-de-cultura-convida-trabalhadores-da-estrada-de-ferro-e-ex-ferroviarios-a-participarem-de-exposicao-de-fotos/. Acesso em: 04 jan. 2022.

RODRIGUES, Viviane. **Prefeito vistoria intervenções no Complexo Fepasa**. 2016. Disponível em: https://jundiai.sp.gov.br/noticias/2016/11/22/prefeito-vistoria-intervencoes-no-complexo-fepasa/. Acesso em: 03 fev. 2021.

RODRIGUES, Viviane. **Revitalização do Complexo Fepasa vai começar pelo entorno**. 2014. Disponível em: https://jundiai.sp.gov.br/noticias/2014/04/25/revitalizacao-do-complexo-fepasa-vai-comecar-pelo-entorno/. Acesso em: 06 ago. 2021.

SCHARINGER, João F.. **CNG**. 2014. Disponível em: http://www.lexicarbrasil.com.br/cng/. Acesso em: 27 ago. 2021.

The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage. **Sobre - TICCIH Brasil**. Disponível em: https://ticcihbrasil.com.br/o-ticcih/. Acesso em: 09 ago. 2020.

APÊNDICE A - Proposta de Inventário

Devido à sua extensão e complexidade, apresentar-se-ão aqui as fichas de inventário dos onze conjuntos identificados por esta pesquisa. Cada ficha de conjunto apresentará, em sua introdução, tópicos encontrados na maioria dos inventários consultados, como uma breve descrição técnica a respeito do objeto estudado, sua natureza e uma planta de situação. Após, detalhar-se-ão as áreas que compõem cada conjunto, itens iniciados por desenho técnico que contêm as vistas de cada fotografia analisada no levantamento fotográfico.

Em cada área, serão sintetizados a cronologia construtiva, os aspectos arquitetônicos, os materiais e o estado de conservação; comparações entre imagens dos galpões serão realizadas no próprio levantamento fotográfico – cujas figuras estão numeradas conforme a planta da respectiva área –, que também abarcará material rodante, maquinário e elementos ferroviários remanescentes em geral cuja documentação seja interessante a esta pesquisa. Áreas em que a entrada desta autora não foi permitida ou foi impossibilitada pela vedação de antigas aberturas, pelo acúmulo de entulho ou material ou por questões de segurança seguem devidamente apontadas no inventário.

Buscamos nos afastar de noções genéricas encontradas em inventários consultados por esta pesquisa, como avaliações de estado de conservação baseadas em conceitos abstratos como “bom” e “ruim”. Optou-se pela descrição dos danos e das patologias observadas em cada um dos elementos do ambiente analisado, desde o piso até a cobertura. O patrimônio móvel e os valores imateriais serão igualmente abordados nos espaços em que remanescem.

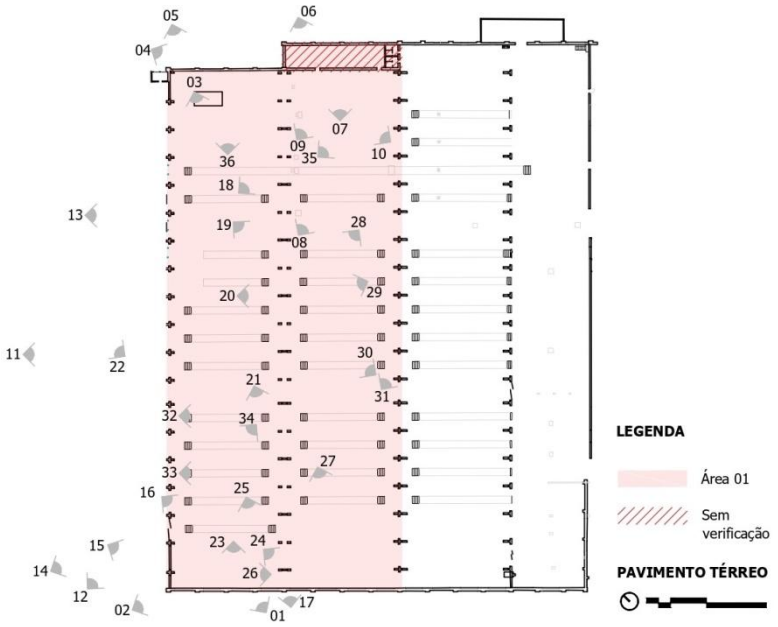
APÊNDICE B – Conjunto 1

- **Localização:** seção norte;
- **Categoria:** reparação de carros elétricos;
- **Quantidade de áreas:** 2;
- **Planta de situação:**

NATUREZA DO BEM	LEGENDA
[ ] Construção única [ ] Ambiente **[x] Conjunto de ambientes**	Conjunto 1



ÁREA 1

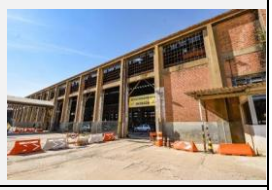


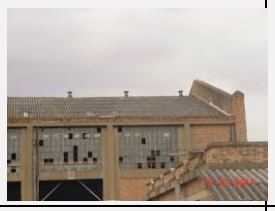
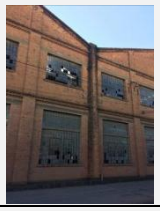
CRONOLOGIA DE USOS							
ANO	1890-1932	1936	1953	1964	1978	1978-2020	ATUAL
USO	Área inexistente	Não indicado	Reparação de Locomotivas Elétricas	Limpeza de Peças, Caldeira Fixa e Reparação de Locomotivas Elétricas e Diesel-Elétricas	Reparo de Carros Elétricos, Caldeiraria e Almoxarifado	Depósito de carros elétricos, diesel-elétricos e alegóricos	Estacionamento
OBS.	Com base nas plantas consultadas e no Álbum Illustrado da Cia. Paulista	Com base em planta de mesmo ano				Com base em acervos fotográficos	A obra seguiu o Plano Diretor do complexo, o que levou ao tamponamento das antigas valas de manutenção

ASPECTOS ARQUITETÔNICOS			
ELEMENTO	**CARACTERÍSTICAS**	**ESTADO DE CONSERVAÇÃO**	**OBSERVAÇÕES**
COBERTURA	Duas águas com telhas de fibrocimento opacas e translúcidas apoiadas em tesouras e pilares metálicos	Telhas bastante danificadas, apresentando vãos entre as peças que permitem a entrada da água das chuvas. Há alguns exemplares faltantes e substituídos. A estrutura metálica apresenta alto grau de oxidação	O Plano Diretor do complexo prevê a substituição das telhas por exemplares termoacústicos, bem como a limpeza e a recuperação da estrutura metálica
FORRO	Inexistente	-	-
ESTRUTURA	Alvenaria de tijolos de barro não vitrificados e argamassa de cal e areia. A lateral do galpão por onde se davam a entrada e a saída de carros elétricos (fachada voltada para o pátio ferroviário) foi executada em concreto	Tijolos apresentam perda de superfície em pontos em que houve choque, sobretudo na faixa decorativa abaixo das aberturas. Há sujidade generalizada, especialmente na estrutura de concreto. A fachada voltada à linha férrea apresenta pichações	A confirmação da presença de crosta negra depende de avaliação em laboratório
ORNAMENTAÇÃO	Frontões triangulares simplificados marcados pelo avanço das pilastras que ditam o ritmo vertical das fachadas. O ritmo horizontal é marcado por friso de tijolos salientes na diagonal, paralelos e perpendiculares ao pano	Acúmulo de sujidades e manchas escurecidas que se assemelham à crosta negra. Pingadeiras apresentam partes faltantes de tijolos	A confirmação da presença de crosta negra depende de avaliação em laboratório
EMBASAMENTO	Base de alvenaria de tijolos externamente cimentada	A superfície externa apresenta sujidade generalizada e, na fachada voltada à linha férrea, pichações	Empregado somente em construções posteriores ao conjunto original
CALHAS, CONDUTORES E INSTALAÇÕES	Condutores metálicos na fachada lateral e quadros elétricos internos desativados	Condutores apresentam intensa oxidação. Alvenaria próxima dos condutores apresenta infiltração, vegetação e manchas escurecidas que se assemelham à crosta negra	A confirmação da presença de crosta negra depende de avaliação em laboratório
VÃOS E ESQUADRIAS	Janelas retangulares com verga de argamassa e aberturas de grandes dimensões para passagem de vagões	Esquadrias seriamente oxidadas e grande quantidade de vidros quebrados. A fachada voltada à linha férrea conta com vidros pintados em branco	As antigas portas metálicas que controlavam o acesso dos vagões a serem reparados foram retiradas até a privatização
ACABAMENTO	Tijolos aparentes nas fachadas externas e pintura branca e cinza nas fachadas internas	Desprendimento da pintura em vários pontos do galpão	-
PISOS, REVESTIMENTOS E DIVISÓRIAS	Majoritariamente concreto, mas há áreas cobertas com placas de madeira e piso cerâmico	O piso não sofreu grande deterioração, tendo acumulado sujidades ao longo dos anos e, sobretudo, focos de vegetação	-
RAMPAS E ESCADAS	Inexistente	-	-
OUTROS: PONTES ROLANTES	Um dos galpões conta com ponte rolante com capacidade de suportar até 30 toneladas	A estrutura metálica encontra-se altamente oxidada. A estrutura em madeira foi pintada em amarelo e apresenta peças faltantes e sujidade	Há previsão para recuperar tais estruturas no Plano Diretor aprovado, mas sem definição de diretrizes
OUTROS: VALAS DE MANUTENÇÃO	Vãos de cerca de um metro de profundidade tamponado por tábuas de madeira	Vedadas com concreto para viabilizar o novo estacionamento	Preenchimento com cascalho

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO

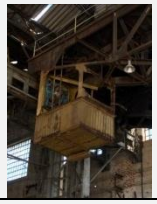
FACHADAS				
COLINA HISTÓRICA				
IM.				
Nº	01	02	03	
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 02 jun. 2021	Acervo do Prof. Maurício Ferreira, década de 1950	Acervo da autora, 19 jan. 2018

USO	Depósito de carros elétricos, diesel-elétricos e alegóricos	Em transição para estacionamento	Reparo de Carros Elétricos	Depósito de carros elétricos, diesel-elétricos e alegóricos
VISTA	Externa		Interna	
OBS.	Aumento na quantidade de vidros quebrados, na oxidação de elementos metálicos, na presença de sujidade nos tijolos salientes e de manchas escuras que se aproximam visualmente de uma crosta negra, sobretudo nos pilares, frontões e frisos.		Ao fundo, fachada interna voltada à colina histórica. Observam-se a ausência das portas metálicas de acesso, a intensa oxidação dos elementos metálicos e a presença de água no piso devido à cobertura danificada.	
LINHA FÉRREA				
IM.				
Nº	04	05	06	
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021		Brasil Arquitetura, 05 ago. 2015	Acervo da autora, 02 jun. 2021
USO	Em transição para estacionamento		Depósito de carros elétricos, diesel-elétricos e alegóricos	Em transição para estacionamento
VISTA	Externa			
OBS.	Grande quantidade de vidros quebrados, sobretudo nas aberturas superiores. Notam-se: oxidação de elementos metálicos, sujidade e manchas escuras nos frisos, pilares e frontões. Há marca de óculo descentralizado em relação ao frontão. O crescimento da vegetação nos trilhos impede a aproximação ao volume.		Em 2015, a fachada já apresentava pintura nos vidros para impedir visualização interna, elementos faltantes, vegetação e manchas escuras, além de pichações que foram posteriormente removidas. Nota-se aumento na sujidade e na presença de vegetação.	
IM.				
Nº	07	08	09	10
FONTE	Acervo de Sousa (2003), out. 2001	Regina Kalman, 2009	Acervo da autora, 19 jan. 2018	Brasil Arquitetura, 07 abr. 2020
USO	Depósito de carros elétricos, diesel-elétricos e alegóricos			
VISTA	Interna			
OBS.	Notar agravamento na sujidade nas telhas desde o tombamento, sobretudo nas translúcidas. O galpão se dividiu, nos últimos anos, entre abrigar vagões e alegorias de carnaval, apresentando presença de alambrado e acúmulo de itens ali depositados que impediam acesso à fachada interna voltada à linha férrea. Em 2020, houve retirada do alambrado e início da limpeza do ambiente, sem que a cobertura e a estrutura metálica danificadas recebessem a mesma atenção.			
PÁTIO FERROVIÁRIO				
IM.				
Nº	11	12	13	12
FONTE	Acervo do Prof. Maurício Ferreira, 1998	Acervo de Sousa (2003), out. 2001	Regina Kalman, 2009	Prefeitura de Jundiaí, jul. 2021
USO	Depósito de carros elétricos, diesel-elétricos e alegóricos			Estacionamento
VISTA	Externa			
OBS.	Entre a privatização e o tombamento, o pátio externo de trilhos se encontrava ainda bastante preservado, bem como a cobertura e os vidros, com poucos exemplares faltantes e pouca sujidade nos elementos em concreto. Em 2009, há obstrução do pátio por carros alegóricos, crescente oxidação dos elementos metálicos e vidros faltantes. Enquanto estacionamento, veem-se as passagens vedadas por alambrado e trânsito direcionado.			

DETALHES ARQUITETÔNICOS				
ALVENARIA E CONCRETO				
IM.				
Nº	14	15	16	17
FONTE	Acervo de Sousa (2003), out. 2001	Acervo da autora, 02 jun. 2021	Acervo de Sousa (2003), out. 2001	Acervo da autora, 02 jun. 2021
USO	Depósito de carros elétricos, diesel-elétricos e alegóricos	Em transição para estacionamento	Depósito de carros elétricos, diesel-elétricos e alegóricos	Em transição para estacionamento
VISTA	Externa			
OBS.	Notar aumento na sujidade no frontão e presença de vegetação e mancha escurecida que se assemelha à crosta negra no condutor de águas pluviais à direita do galpão. Há poucos vidros restantes, descascamento da pintura e agravamento da sujidade em elementos de concreto.		Detalhe da estrutura de concreto e do pilar metálico interno.	Grande quantidade de vidros quebrados. Nota-se agravamento da oxidação de elementos metálicos, da sujidade nos tijolos salientes e das manchas escuras.
ESTRUTURA METÁLICA				
IM.				
Nº	18	19	20	21
FONTE	Regina Kalman, 2009	Acervo da autora, 19 jan. 2018	Brasil Arquitetura, 07 abr. 2020	
USO	Depósito de carros elétricos, diesel-elétricos e alegóricos			
VISTA	Interna			
OBS.	Observar a degradação da pintura e a oxidação das estruturas metálicas. A presença de água no piso denota danos na cobertura.			
PISOS, REVESTIMENTOS E DIVISÓRIAS				
IM.				
Nº	13	22	23	24
FONTE	Acervo da autora, 25 jan. 2018		Acervo da autora, 26 abr. 2018	Acervo da autora, 02 jun. 2021
USO	Depósito de carros elétricos, diesel-elétricos e alegóricos			Em transição para estacionamento
VISTA	Interna			
OBS.	Área externa pavimentada com areia e cascalho. Trilhos encobertos.	Trecho de trilho visível sob pavimentação externa de concreto.	Piso de placas de madeira no antigo Almoxarifado da planta de 1978.	Presença de diferentes pisos em área próxima ao Almoxarifado da planta de 1978.

REMANESCENTES FERROVIÁRIOS

PONTES ROLANTES

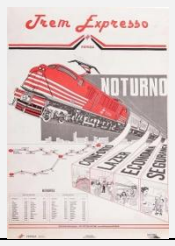
IM.				
Nº	25		26	27
FONTE	Acervo da autora, 24 fev. 2018	Acervo da autora, 26 abr. 2018		Acervo da autora, 29 jun. 2021
USO	Depósito de carros elétricos, diesel-elétricos e alegóricos			Em transição para estacionamento
VISTA	Interna			
OBS.	Observar oxidação da ponte rolante e estrutura de madeira com partes faltantes.			Notar oxidação e deterioração da estrutura da ponte rolante, telhas faltantes, presença de água no piso e instalações elétricas desativadas.

VALAS DE MANUTENÇÃO

IM.				
Nº	28	29	30	31
FONTE	Acervo da autora, 19 jan. 2018		Acervo da autora, 29 jun. 2021	
USO	Depósito de carros elétricos, diesel-elétricos e alegóricos		Em transição para estacionamento	
VISTA	Interna			
OBS.	Valas abertas, em sua configuração precedente, com acúmulo de água no piso devido à cobertura danificada.	Notar a presença de água no piso e a coloração esverdeada do concreto úmido próximo ao trilho. De estarem preenchidas por lixo e entulho, as valas de manutenção passaram a ser preenchidas por cascalho, aguardando camada de concreto. Nos antigos tamponamentos em madeira armazenados para descarte, veem-se algumas madeiras com sujidades e em estado de apodrecimento.		

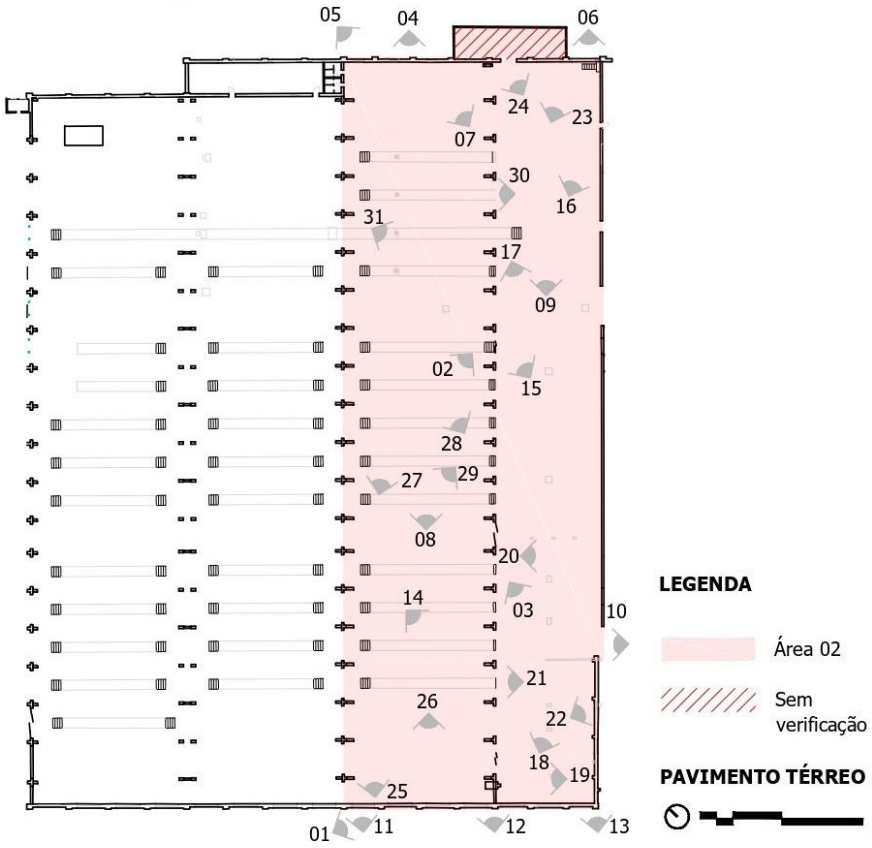
IM.				
Nº	32	33	34	
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 19 jan. 2018	Prefeitura de Jundiaí, jul. 2021	Acervo da autora, 1º out. 2021
USO	Depósito de carros elétricos, diesel-elétricos e alegóricos		Estacionamento	
VISTA	Interna			
OBS.	Diferença entre vala aberta em 2001 e tamponada em madeira, ainda em bom estado, mas com presença de vegetação junto aos trilhos.		Aspecto interno do galpão após a vedação das valas de manutenção. Notar a sinalização pintada diretamente no piso.	

MATERIAL RODANTE E MAQUINÁRIO

IM.			
Nº	35	36	-

FONTE	Acervo da autora, 19 jan. 2018	Brasil Arquitetura, 07 abr. 2020	Acervo de Orestes Quércia, 1989
USO	Depósito de carros elétricos, diesel-elétricos e alegóricos		
VISTA	Interna		
OBS.	Locomotiva elétrica da General Electric modelo GE 2-B+B-2 (apelidada de "quadradinha"), nº 6301, adquirida em 1921 pela Companhia Paulista para transporte de passageiros (GORNI, 2009).	Locomotiva elétrica da General Electric modelo GE 2-C+C-2 (apelidada de "V8" ou "escandalosa").	Propaganda da FEPASA destacando a GE 2-C+C-2.

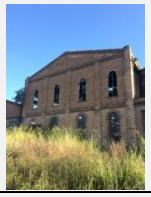
ÁREA 2

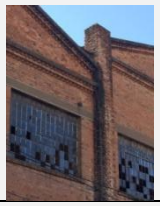
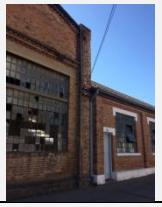


CRONOLOGIA DE USOS								
ANO	1890	1932	1936	1953	1964	1978	1978-2020	ATUAL
USO	Galpão sem uso em planta. Projeção de estrutura metálica indicava possível ampliação futura	Reparo de Carros Elétricos	Reparo de Carros Elétricos e parte do Escritório de Estatística e Holerites	Reparação de Locomotivas Elétricas	Pantógrafos e Freios, Motores de Tração e Auxiliares e Reparação de Locomotivas Elétricas e Diesel-Elétricas	Reparo de Carros Elétricos, Depósitos e Seção de Pantógrafo, Limpeza de Peças, Enrolamento de Motores e Almox.	Depósito de carros elétricos, diesel-elétricos e alegóricos	Estacionamento
OBS.	Com base na planta estrutural da Phoenix Bridge & Co.	Com base em planta de mesmo ano					Com base em acervos de imagens	A obra seguiu diretrizes definidas pelo Plano Diretor do complexo, o que levou ao tamponamento das antigas valas de manutenção

ASPECTOS ARQUITETÔNICOS			
ELEMENTO	**CARACTERÍSTICAS**	**ESTADO DE CONSERVAÇÃO**	**OBSERVAÇÕES**
COBERTURA	Duas águas com telhas de fibrocimento opacas e translúcidas apoiadas em tesouras e pilares metálicos	Telhas bastante danificadas, apresentando vãos entre as peças que permitem a entrada da água das chuvas. Há alguns exemplares faltantes e substituídos. A estrutura metálica apresenta alto grau de oxidação	O Plano Diretor do complexo prevê a substituição das telhas por exemplares termoacústicos, bem como a limpeza e a recuperação da estrutura metálica
FORRO	Inexistente	-	-
ESTRUTURA	Alvenaria de tijolos de barro não vitrificados e argamassa de cal e areia. A parede lateral que limita a área apresenta partes em blocos de concreto e reparos em tijolos cerâmicos	Tijolos apresentam perda de superfície em pontos em que houve choque, sobretudo na faixa decorativa abaixo das aberturas. Há sujidade generalizada. A fachada voltada à linha férrea apresenta pichações	A confirmação da presença de crosta negra depende de avaliação em laboratório
ORNAMENTAÇÃO	Frontões triangulares simplificados e pilastras encimadas por tijolos salientes que ditam o ritmo vertical das fachadas. O ritmo horizontal é marcado por friso de tijolos salientes na diagonal, paralelos e perpendiculares ao pano	Acúmulo de sujidades e manchas escurecidas que se assemelham à crosta negra. Pingadeiras apresentam partes faltantes de tijolos	A confirmação da presença de crosta negra depende de avaliação em laboratório
EMBASAMENTO	Na fachada voltada à linha férrea, pedras irregularmente desbastadas. Na fachada voltada à colina histórica, alvenaria de tijolos externamente cimentada	A fachada voltada à linha férrea apresenta pichações	A diferença nos embasamentos se deve à ampliação dos galpões em direção à colina histórica
CALHAS, CONDUTORES E INSTALAÇÕES	Tubulação em PVC, condutores metálicos e instalações elétricas desativadas na fachada voltada à linha férrea. Internamente, há instalações elétricas desativadas	Condutores estão quebrados e apresentam intensa oxidação. Alvenaria próxima dos condutores apresenta infiltração, vegetação e manchas escurecidas que se assemelham à crosta negra	A confirmação da presença de crosta negra na sujidade depende de avaliação em laboratório
VÃOS E ESQUADRIAS	Na fachada voltada à linha férrea, exemplares originais em arco pleno coroados por tijolos a cutelo contornados por tijolos na diagonal, apresentando ponta triangular que se projeta e que, por sua vez, é contornada por uma fiada de perpianhos. Na fachada voltada à colina histórica, exemplares retangulares com verga argamassada	Esquadrias seriamente oxidadas e grande quantidade de vidros quebrados. O anexo de Limpeza de Peças obstrui a visualização de algumas aberturas da fachada voltada à linha férrea	Na fachada voltada à linha férrea houve posterior substituição em um dos galpões por exemplares retangulares
ACABAMENTO	Tijolos aparentes nas fachadas externas e pintura branca e cinza nas fachadas internas	Desprendimento da pintura em vários pontos do galpão	-
PISOS, REVESTIMENTOS E DIVISÓRIAS	Majoritariamente concreto, mas há áreas cobertas com placas de madeira e bloquetes de pedra	O piso não sofreu grande deterioração, tendo acumulado sujidades ao longo dos anos e alguns focos de vegetação nos trilhos	-
RAMPAS E ESCADAS	Escada metálica com guarda-corpo metálico e patamar em concreto	Oxidação e sujidade generalizada	Fornece acesso à parte superior dos Sanitários vizinhos ao antigo Almoxarifado Geral
OUTROS: PONTES ROLANTES	O galpão de menor dimensão conta com ponte rolante com capacidade de suportar até oito toneladas e, o de maior dimensão, com exemplar que suporta até 60 toneladas	Estruturas metálicas altamente oxidadas. Estruturas em madeira apresentam peças faltantes e sujidade	Há previsão para recuperar tais estruturas no Plano Diretor aprovado, mas sem definição de diretrizes
OUTROS: VALAS DE MANUTENÇÃO	Vãos de cerca de um metro de profundidade tamponado por tábuas de madeira	Vedadas com concreto para viabilizar o novo estacionamento	Preenchimento com cascalho

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO

<table>
<tr><th colspan="6">FACHADAS</th></tr>
<tr><th colspan="6">COLINA HISTÓRICA</th></tr>
<tr><td>IM.</td><td></td><td colspan="2"></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>Nº</td><td>01</td><td colspan="3">02</td><td>03</td></tr>
<tr><td>FONTE</td><td>Acervo da autora, 02 jun. 2021</td><td colspan="2">Acervo da autora, 19 jan. 2018</td><td>Brasil Arquitetura, 14 nov. 2019</td><td>Acervo da autora, 02 jun. 2021</td></tr>
<tr><td>USO</td><td>Em transição para estacionamento</td><td colspan="3">Depósito de carros elétricos, diesel-elétricos e alegóricos</td><td>Em transição para estacionamento</td></tr>
<tr><td>VISTA</td><td>Externa</td><td colspan="4">Interna</td></tr>
<tr><td>OBS.</td><td>Muitos vidros quebrados, oxidação de elementos metálicos, intensa presença de sujidade nos tijolos salientes e de manchas escuras que se aproximam visualmente de uma crosta negra.</td><td colspan="3">Muitos pontos do piso com água e telhas faltantes, especialmente acima da ponte rolante. Oxidação da estrutura metálica e vegetação no piso e telhas faltantes.</td><td>Muitas telhas faltantes, intensa sujidade e desprendimento da pintura e alto grau de oxidação das estruturas metálicas.</td></tr>
<tr><th colspan="6">LINHA FÉRREA</th></tr>
<tr><td>IM.</td><td></td><td></td><td colspan="2"></td><td></td></tr>
<tr><td>Nº</td><td>04</td><td colspan="3">05</td><td>06</td></tr>
<tr><td>FONTE</td><td>Acervo de Sousa (2003), out. 2001</td><td>Própria, 24 fev. 2018</td><td colspan="3">Acervo da autora, 02 jun. 2021</td></tr>
<tr><td>USO</td><td colspan="2">Depósito de carros elétricos, diesel-elétricos e alegóricos</td><td colspan="3">Em transição para estacionamento</td></tr>
<tr><td>VISTA</td><td colspan="5">Externa</td></tr>
<tr><td>OBS.</td><td colspan="5">Notam-se: aumento na quantidade de vidros quebrados, na oxidação de elementos metálicos, na sujidade e nas manchas escuras nos tijolos salientes, pilares e frontões. Há pichações recentes na base do volume, vegetação na lateral esquerda e obstrução visual devido à construção de anexo. Em 2001, não havia indícios de vegetação que partissem do próprio volume, mas observa-se que o condutor metálico em que a vegetação se estabeleceu já se encontrava quebrado e provocando infiltração na alvenaria.</td></tr>
<tr><td>IM.</td><td></td><td></td><td colspan="2"></td><td></td></tr>
<tr><td>Nº</td><td>07</td><td colspan="3">08</td><td>09</td></tr>
<tr><td>FONTE</td><td>Própria, 19 jan. 2018</td><td>Brasil Arquitetura, 14 nov. 2019</td><td colspan="3">Acervo da autora, 02 jun. 2021</td></tr>
<tr><td>USO</td><td colspan="2">Depósito de carros elétricos, diesel-elétricos e alegóricos</td><td colspan="3">Em transição para estacionamento</td></tr>
<tr><td>VISTA</td><td colspan="5">Interna</td></tr>
<tr><td>OBS.</td><td colspan="4">O alambrado que isolava área de guarda de materiais na fachada interna voltada à linha férrea, ao longo dos anos, foi sendo mudado de lugar. Observar ao fundo, à esquerda, pontos de infiltração na alvenaria e focos de musgo. Nota-se aumento na oxidação da estrutura metálica, presença de água e vegetação no piso e grande quantidade de telhas faltantes.</td><td>Oxidação e deterioração da ponte rolante devido às telhas faltantes.</td></tr>
</table>

DETALHES ARQUITETÔNICOS				
ALVENARIA				
IM.				
Nº	10	11	12	13
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021			
USO	Em transição para estacionamento			
VISTA	Externa			
OBS.	Presença de manchas escurecidas que se aproximam visualmente de uma crosta negra, vidros quebrados e oxidação da estrutura metálica. Área que recebe pouca incidência solar e retém muita umidade.	Diferença entre as alturas da área 01 e da área 02, bem como o detalhe do avanço do pilar em relação ao frontão vizinho.	Detalhe de instalação elétrica externa ligada à ferrovia. Notar a diferença entre o galpão de maior altura para o de menor altura.	Detalhe das manchas escuras que se aproximam visualmente de uma crosta negra entre o galpão e a FATEC.
ESTRUTURA METÁLICA				
IM.				
Nº	14		15	16
FONTE	Regina Kalman, 2009	Brasil Arquitetura, 14 nov. 2019		Acervo da autora, 02 jun. 2021
USO	Depósito de carros elétricos, diesel-elétricos e alegóricos			Em transição para estacionamento
VISTA	Interna			
OBS.	Notar intensa oxidação da estrutura metálica, sujidades e telhas faltantes ao longo dos anos. Observa-se o gotejamento da pigmentação do aço e presença de musgo em área da parede com infiltração grave, presença de pichação e desprendimento da pintura.			
COBERTURA				
IM.				
Nº	17			18
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 19 jan. 2018	Brasil Arquitetura, 14 nov. 2019	Acervo da autora, 02 jun. 2021
USO	Depósito de carros elétricos, diesel-elétricos e alegóricos			Em transição para estacionamento
VISTA	Interna			
OBS.	Desde 2001, há tesouras metálicas em processo intenso de oxidação. Verifica-se intensa sujidade nas paredes e oxidação da estrutura metálica. Muitas telhas apresentam sujidade ou estão ausentes, estando o galpão sem a maior parte das telhas e aberturas laterais sem esquadria.			
OUTROS				
IM.				

Nº	19	20	21	22
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021		Acervo da autora, 1º out. 2021	
USO	Em transição para estacionamento			
VISTA	Interna			
OBS.	Oxidação da estrutura metálica e das esquadrias. Desprendimento da pintura e pichações.	Oxidação das estruturas metálicas. Desprendimento da pintura em alguns pontos e gotejamento da pigmentação do aço em outros.	Intensa sujidade nos elementos de concreto e nas telhas. Notar numeração sobre a passagem férrea.	Testes recentes de pigmentação do galpão em tons de vermelho e vinho.

REMANESCENTES FERROVIÁRIOS

PONTES ROLANTES

IM.				
Nº	23	24	25	26
FONTE	Acervo da autora, 19 jan. 2018		Acervo da autora, 26 abr. 2018	Acervo da autora, 02 ju. 2021
USO	Depósito de carros elétricos, diesel-elétricos e alegóricos			Em transição para estacionamento
VISTA	Interna			
OBS.	Intensa oxidação da estrutura metálica e deterioração dos elementos de madeira da ponte rolante. Uma das paredes tem gravíssimo caso de infiltração e presença de musgo.		Oxidação da estrutura metálica da ponte rolante e do galpão, grande quantidade de telhas ausentes e muita sujidade acumulada sobre o piso, especialmente em pontos que têm contato direto com a água das chuvas.	

VALAS DE MANUTENÇÃO

IM.				
Nº	27	28	29	30
FONTE	Acervo da autora, 26 abr. 2018	Acervo da autora, 29 jun. 2021	Prefeitura de Jundiaí, jul. 2021	Acervo da autora, 1º out. 2021
USO	Depósito de carros elétricos, diesel-elétricos e alegóricos	Em transição para estacionamento	Estacionamento	
VISTA	Interna			
OBS.	Contraste entre as valas de manutenção em sua configuração precedente e vedadas com concreto para possibilitar o novo uso. O galpão permanece com acúmulo de água devido às telhas faltantes. Notar as indicações no piso para orientar o trânsito.			

MATERIAL RODANTE E MAQUINÁRIO

Nº	IMAGEM	FONTE	USO	VISTA	OBS.
31		Acervo da autora, 19 jan. 2018	Depósito de carros elétricos, diesel-elétricos e alegóricos	Interna	Locomotiva elétrica da Baldwin-Westinghouse modelo C+C (apelidada de "cristaleira"), nº 218. Intensa degradação e oxidação. Farol e portas quebradas com peças faltantes.

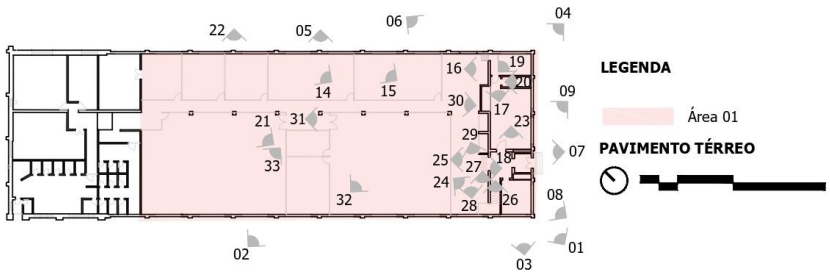
APÊNDICE C – Conjunto 2

- **Localização:** seção norte;
- **Categoria:** educação;
- **Quantidade de áreas:** 2;
- **Planta de situação:**

NATUREZA DO BEM	LEGENDA
[ ] Construção única [ ] Ambiente **[x] Conjunto de ambientes**	Conjunto 2



ÁREA 1

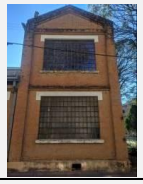


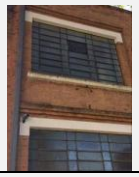
CRONOLOGIA DE USOS			
ANO	1890-1932	1936-1978	2002-ATUAL
USO	Área inexistente	Escola Ferroviária	FATEC-Jundiaí
OBS.	Com base nas plantas consultadas		Reforça a vocação original do espaço

ASPECTOS ARQUITETÔNICOS			
ELEMENTO	CARACTERÍSTICAS	ESTADO DE CONSERVAÇÃO	OBSERVAÇÕES
COBERTURA	Duas águas com telhas cerâmicas apoiadas em tesouras de madeira. No volume térreo, há presença de lanternim na cobertura	Algumas telhas estão danificadas, apresentando vãos entre as peças que permitem a entrada da água das chuvas. A estrutura de madeira apresenta descascamento da pintura onde é possível visualizá-la	-
FORRO	Isopor, PVC e madeira	O forro de isopor apresenta pontos de infiltração devido aos danos da cobertura	Os forros de madeira apresentam-se somente envernizados ou pintados em branco
ESTRUTURA	Alvenaria de tijolos de barro não vitrificados e argamassa de cal e areia	Tijolos apresentam perda de superfície em pontos em que houve choque, sobretudo na faixa decorativa abaixo das aberturas. Há sujidade generalizada, especialmente nos tijolos salientes	Reparos mais recentes foram executados com tijolos cerâmicos vitrificados e argamassa de cimento. A confirmação da presença de crosta negra na sujidade depende de avaliação em laboratório

ORNAMENTAÇÃO	Frontões triangulares simplificados e pilastras que ditam o ritmo vertical das fachadas. O ritmo horizontal é marcado por friso de tijolos salientes perpendiculares e paralelos ao pano	Acúmulo de sujidades e manchas escurecidas que se assemelham à crosta negra. Pingadeiras apresentam partes faltantes de tijolos	A confirmação da presença de crosta negra depende de avaliação em laboratório
EMBASAMENTO	Base de alvenaria de tijolos externamente cimentada pintada em branco	A superfície externa apresenta sujidade generalizada	-
CALHAS, CONDUTORES E INSTALAÇÕES	Condutores metálicos provenientes de diferentes períodos. Câmeras recentemente instaladas	Alguns condutores apresentam oxidação	Alguns condutores metálicos foram implantados de acordo com a necessidade, sem considerar a ambiência
VÃOS E ESQUADRIAS	Grandes panos envidraçados de janelas retangulares com verga argamassada pintada em branco que envolve a parte superior da abertura. Os caixilhos originais apresentam vidros fixos e, no centro, há duas janelas basculantes. Em modelos posteriores, há vidros fixos e três fileiras com seis exemplares basculantes. Há dois acessos: porta principal de madeira envernizada com duas folhas e bandeira fixa; e porta metálica lateral de enrolar com bandeira fixa. Ambos contam com verga argamassada pintada em branco encimando-os	Esquadrias oxidadas apresentam descascamento da pintura. Vidros apresentam sujidade generalizada, especialmente os fixos	A referida porta metálica não é a mesma que aparece nas imagens das décadas de 1940 e 1950, pois se localiza em parede correspondente à ampliação posterior
ACABAMENTO	Tijolos aparentes nas fachadas externas e paredes internamente revestidas e pintadas em diversas cores de acordo com o ambiente	-	-
PISOS, REVESTIMENTOS E DIVISÓRIAS	Cimento polido, piso cerâmico, piso vinílico e assoalho de madeira. Divisórias internas majoritariamente executadas em PVC	Pisos são alvo de constante manutenção/substituição	Muitos exemplares não puderam ser periodizados, mas Falavigna, Chaparim e Hirao (2015) afirmam que o piso original foi substituído pelos atuais
RAMPAS E ESCADAS	Escada principal em madeira e guarda-corpo de mesmo material. Cada patamar possui estrutura que se assemelha a uma mão-francesa de grande porte em concreto. Há, após a entrada elevada, rampa com degraus em concreto, sinalização de piso tátil e guarda-corpo metálico	Constante manutenção e pintura	A rampa foi realizada sobre três degraus que davam acesso à planta livre do térreo
OUTROS: ARMÁRIOS EMBUTIDOS	Exemplares com portas de correr em madeira e vidro opaco e gaveteiros	Bem preservados, ainda utilizados pela instituição	Presentes no térreo
OUTROS: MARQUISE	Executada em ferro e vidro ricamente trabalhados	A estrutura metálica apresenta desprendimento da pintura e alguns vidros estão quebrados	Um dos vidros apresenta o logo da companhia

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO

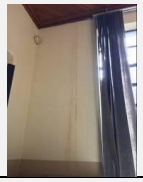
FACHADAS				
COLINA HISTÓRICA				
IM.				
Nº	01	02	03	
FONTE	Museu da Companhia Paulista, 1940-1950	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 02 jun. 2021	
USO	Escola Ferroviária	FATEC-Jundiaí		
VISTA	Externa			
OBS.	Volume que se observa na planta de 1936, com três panos na fachada	Expansão do volume após 1964 no que tange à fachada voltada à colina	Intensa sujidade em tijolos salientes, especialmente no frontão, nos pilares e nos frisos, se assemelhando visualmente a uma crosta negra. Há sujidade de igual	

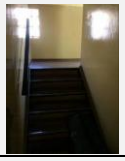
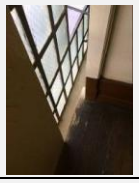
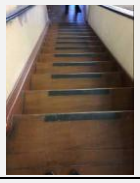
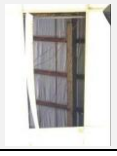
	principal e sete na fachada voltada à colina histórica, todos marcados pelo ritmo dos pilares. A entrada ainda era desprovida de marquise.	histórica. Notam-se pontos na cobertura em que houve substituição de uma telha; notar, também, linha da cobertura em que as telhas ficam mais claras. Trata-se do ponto exato em que o volume foi expandido para além dos sete panos originais.	intensidade no embasamento, cuja pintura branca quase não é mais visível. Há perda de superfície de tijolos. É possível ver, também, estrutura remanescente do portão em madeira original do volume, visto na primeira imagem.	
LINHA FÉRREA				
IM.				
Nº	04		05	06
FONTE	Acervo da autora, 19 jan. 2018	Acervo da autora, 02 jun. 2021		Acervo da autora, 1º out. 2021
USO	FATEC-Jundiaí			
VISTA	Externa			
OBS.	Presença de sujidade nos tijolos salientes e de manchas escuras que se aproximam visualmente de uma crosta negra, sobretudo nos pilares, frontão, frisos e platibanda.		Sujidade que se assemelha visualmente à crosta negra nos tijolos salientes e oxidação de condutores metálicos externos.	Asfaltamento de parte do piso externo, em que foram implantados bancos de madeira e lixeiras.
ENTRADA PRINCIPAL				
IM.				
Nº	07	08	09	07
FONTE	Museu da Companhia Paulista, 1940-1950		Regina Kalman, 2009	Acervo da autora, 02 jun. 2021
USO	Escola Ferroviária		FATEC-Jundiaí	
VISTA	Externa			
OBS.	Observam-se a expansão da fachada, cujos três panos se tornaram cinco após a planta de 1964, e a implantação posterior da marquise na entrada. A vegetação externa sofreu alterações ao ponto de, atualmente, impedir a visualização total da fachada. O acesso ao edifício, que se fazia por alguns degraus até imagem registrada em 2009, hoje se dá por rampa acessível. Observar, na última imagem, que o pano mais à direita é desprovido de abertura no térreo, indicando quebra no padrão do pano envidraçado.			
DETALHES ARQUITETÔNICOS				
ALVENARIA				
IM.				
Nº	10	11	12	13
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021			
USO	FATEC-Jundiaí			
VISTA	Externa			
OBS.	Notam-se condutores externos que interferem na ambiência do volume. Áreas que sofreram com a perda da superfície de tijolos permaneceram com vazios ou passaram por reparos em argamassa de cimento. Há sujidade generalizada em algumas faixas de tijolos salientes e nas vergas de argamassa, se assemelhando visualmente, em alguns pontos, à crosta negra.			

MARQUISE			
IM.			
Nº	07	08	
FONTE	Acervo da autora, 01 jan. 2018		Acervo da autora, 02 jun. 2021
USO	FATEC-Jundiaí		
VISTA	Externa		
OBS.	Marquise em ferro trabalhado, apoiada em mãos francesas igualmente trabalhadas que se fixam na parede, ao lado da verga argamassada da porta.	Sujidades, descasamento da pintura, oxidação da estrutura metálica e vidros opacos pelo acúmulo de sujeira e falta de limpeza. Notar o logo da companhia à direita.	

PISOS, REVESTIMENTOS E DIVISÓRIAS				
IM.				
Nº	14	15	16	17
FONTE	Acervo da autora, 15 jun. 2021			
USO	FATEC-Jundiaí			
VISTA	Interna			
OBS.	Piso de cimento polido apresentando cicatriz de antiga parede divisória de sala de aula demolida. Notar que a coloração da pintura se modifica próximo à cicatriz, reforçando a hipótese.	Sala de aula com piso em cimento polido e paredes pintadas em branco, laranja, amarelo e marrom. Notar que a parede divisória se encerra na metade de uma janela.	Piso de granilite embasando áreas mais altas da atual administração do volume. Verifica-se polimento recente.	Pisos diversos na área administrativa: exemplares cerâmicos acima e assoalho de madeira abaixo. Exemplares cerâmicos apresentam melhor estado de conservação e limpeza, enquanto que o assoalho está desgastado em alguns pontos.

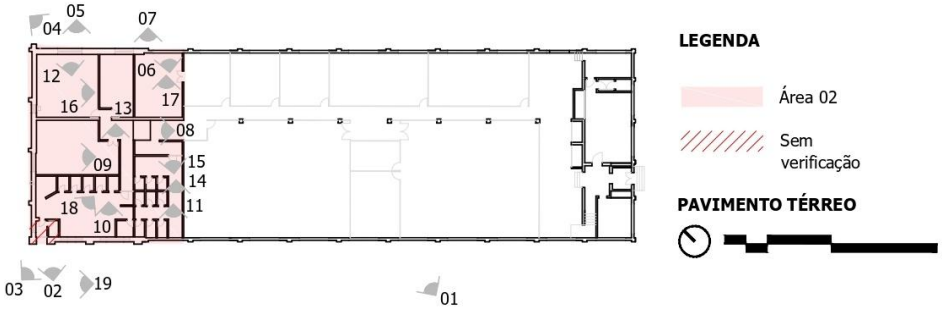
VÃOS E ESQUADRIAS				
IM.				
Nº	18	17	19	20
FONTE	Acervo da autora, 15 jun. 2021			
USO	FATEC-Jundiaí			
VISTA	Interna			
OBS.	Estrutura metálica de porta de correr remanescente na passagem para a antiga planta livre. Foi alvo de pintura e manutenção.	Porta de abrir executada em madeira com uma folha e abertura na parte superior. Apresenta opacidade e desgaste.	Abertura retangular empregada em substituições dos modelos originais e em expansões do volume. Possui vidros fixos com três fileiras verticais de seis vidros basculantes. Pouca sujidade.	Abertura de modelo posterior interrompida por parede de sanitário executada no local.

FORRO				
IM.				
Nº	21	19	19	17

FONTE	Acervo da autora, 15 jun. 2021			
USO	FATEC-Jundiaí			
VISTA	Interna			
OBS.	Forro de isopor com placas faltantes ou sob risco de queda e infiltração.	Forro em madeira envernizada com tábuas dispostas na diagonal. Denota manutenção periódica.	Pigmentação proveniente de materiais aplicados ao forro escorrendo pela parede devido a ponto de infiltração.	Forro em madeira com tábuas paralelas e pintura em branco. Algumas tábuas aparentam estarem se soltando.
CALHAS, CONDUTORES E INSTALAÇÕES				
IM.				
Nº	04	06	22	23
FONTE	Acervo da autora, 15 jun. 2021			
USO	FATEC-Jundiaí			
VISTA	Externa			Interna
OBS.	Condutor metálico externo quebrado que deposita águas pluviais diretamente no embasamento.	Condutor metálico de implantação recente que não respeita a ambiência a atravessa parte da fachada do volume de dois pavimentos.	Instalação externa de câmera. Notar área de tijolo faltante.	Condutores elétricos aparentes nas áreas internas.
RAMPAS E ESCADAS				
IM.				
Nº	24		25	26
FONTE	Museu da Companhia Paulista, 1940-1950	Acervo da autora, 15 jun. 2021		
USO	Escola Ferroviária	FATEC-Jundiaí		
VISTA	Interna			
OBS.	A escada mantém o mesmo guarda-corpo visto nas imagens das décadas de 1940 e 1950. Notar a estrutura, que se assemelha a uma mão francesa de concreto, em que se apoiam os patamares.			Primeiro lance de degraus da escada principal. Apresenta indícios de manutenção periódica.
IM.				
Nº	27		28	29
FONTE	Acervo da autora, 15 jun. 2021			
USO	FATEC-Jundiaí			
VISTA	Interna			
OBS.	Vistas a partir dos patamares da escada principal. Notar como o patamar avança sobre a abertura, apresentando um pouco de desgaste no piso.		Rampa executada sobre antigos degraus da Escola Ferroviária. O guarda-corpo metálico apresenta desgaste nos principais pontos de apoio e o piso apresenta sujidade e perda da superfície dos degraus.	
ÁREAS INTERNAS				
ELEMENTOS EM MADEIRA				
IM.				

Nº	30	25	23	
FONTE	Acervo da autora, 15 jun. 2021			
USO	FATEC-Jundiaí			
VISTA	Interna			
OBS.	Ausência de forro permite entrever madeiramento da cobertura, cuja pintura está se desprendendo.	Mobiliário embutido em uso pela FATEC-Jundiaí. Possui portas de correr e gaveteiros.	Mobiliários embutidos no térreo em uso pela FATEC-Jundiaí. Possui portas de correr.	
ANTIGA PLANTA LIVRE				
IM.				
Nº	18			30
FONTE	Museu da Companhia Paulista, 1940-1950			Acervo da autora, 15 jun. 2021
USO	Escola Ferroviária			FATEC-Jundiaí
VISTA	Interna			
OBS.	Planta livre originalmente desprovida de forro, permitindo ver as tesouras em madeira. O maquinário era disposto em bancadas de trabalho e as divisórias de ambientes consistiam em gradis metálicos de baixa estatura cuja função era setorizar, sem impedir a visualização ou a transmissão de iluminação natural pelo ambiente. Notar o contraste com a configuração atual, com divisórias em PVC executadas até o forro que compartimentaram o espaço e levaram à perda da sua compreensão.			
IM.				
Nº	31	32	33	29
FONTE	Acervo da autora, 15 jun. 2021			Museu da Companhia Paulista, 1940-1950
USO	FATEC-Jundiaí			Escola Ferroviária
VISTA	Interna			
OBS.	Vistas de outras áreas compartimentadas, como a biblioteca e as salas de aula, isoladas do restante da planta.			Contraste com a configuração original.

ÁREA 2

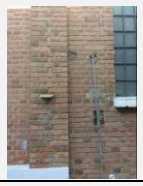
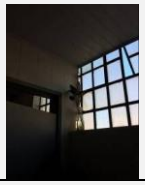


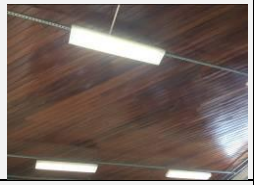
CRONOLOGIA DE USOS						
ANO	1890-1932	1936	1953	1964	1978	2002-ATUAL
USO	Área inexistente	Depósito de Inflamáveis	Não indicado	Sanitários	Depósito de Inflamáveis e Vestiários	FATEC-Jundiaí
OBS.	Com base nas plantas consultadas	Com base em planta de mesmo ano	Volume incorporado à Reparação de Locomotivas Elétricas	Volume incorporado à Escola Ferroviária	Com base em planta de mesmo ano	-

ASPECTOS ARQUITETÔNICOS			
ELEMENTO	**CARACTERÍSTICAS**	**ESTADO DE CONSERVAÇÃO**	**OBSERVAÇÕES**
COBERTURA	Duas águas e lanternim com telhas cerâmicas apoiadas em tesouras de madeira	Algumas telhas estão danificadas, apresentando vãos entre as peças que permitem a entrada da água das chuvas	-
FORRO	Isopor, PVC, gesso e madeira	Os forros de isopor e de gesso apresentam pontos de infiltração devido aos danos da cobertura	Os forros de madeira apresentam-se somente envernizados ou pintados
ESTRUTURA	Alvenaria de tijolos de barro não vitrificados e argamassa de cal e areia	Tijolos apresentam perda de superfície em pontos em que houve choque, sobretudo na faixa decorativa abaixo das aberturas. Há sujidade generalizada, especialmente nos tijolos salientes	Reparos mais recentes foram executados com tijolos cerâmicos vitrificados e argamassa de cimento. A confirmação da presença de crosta negra na sujidade depende de avaliação em laboratório
ORNAMENTAÇÃO	Pilastras que ditam o ritmo vertical das fachadas. O ritmo horizontal é marcado por friso de tijolos salientes perpendiculares e paralelos ao pano	Acúmulo de sujidades e manchas escurecidas que se assemelham à crosta negra. Pingadeiras apresentam partes faltantes de tijolos	A confirmação da presença de crosta negra depende de avaliação em laboratório
EMBASAMENTO	Base de alvenaria de tijolos externamente cimentada pintada em branco	A superfície externa apresenta sujidade generalizada	Devido à ampliação do edifício, determinada área da fachada voltada à linha férrea possui embasamento de altura diversa
CALHAS, CONDUTORES E INSTALAÇÕES	Condutores metálicos provenientes de diferentes períodos	Alguns condutores apresentam oxidação	-
VÃOS E ESQUADRIAS	Grandes panos envidraçados de janelas retangulares com verga argamassada pintada em branco que envolve a parte superior da abertura. Os caixilhos originais apresentam vidros fixos e, no centro, há duas janelas basculantes. Em modelos posteriores, há vidros fixos e três fileiras com seis exemplares basculantes. Há porta lateral em madeira pintada em cinza com verga argamassada pintada em branco	Esquadrias oxidadas apresentam descascamento da pintura. Vidros apresentam sujidade generalizada, especialmente os fixos	A porta lateral em madeira, voltada à colina histórica, tem a verga argamassada interrompida por pilar que finaliza o volume
ACABAMENTO	Tijolos aparentes nas fachadas externas e paredes internamente revestidas e pintadas em diversas cores de acordo com o ambiente	-	-
PISOS, REVESTIMENTOS E DIVISÓRIAS	Cimento polido, piso cerâmico, piso vinílico e assoalho de madeira. Áreas molhadas têm pisos e paredes revestidos em pisos cerâmicos	Pisos são alvo de constante manutenção/substituição	Muitos exemplares não puderam ser periodizados, mas Falavigna, Chaparim e Hirao (2015) afirmam que o piso original foi substituído pelos atuais
RAMPAS E ESCADAS	Inexistente	-	-

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO

FACHADAS				
COLINA HISTÓRICA				
IM.				
Nº	01	02		03
FONTE	Prefeitura de Jundiaí,	Acervo de Sousa (2003),	Acervo da autora, 02 jun. 2021	

	1936-1940	2001		
USO	Depósito de Inflamáveis	FATEC-Jundiaí		
VISTA	Externa			
OBS.	Expansão e ampliação do volume, abarcando a área do Depósito de Inflamáveis. Notar que, entre 2001 e o período atual, o galpão passou por uma troca de telhas de fibrocimento por cerâmicas. Notar, também, verga sobre a porta sendo interrompida por pilar.			
LINHA FÉRREA				
IM.				
Nº	04	05	06	07
FONTE	Acervo da autora, 1º out. 2021		Acervo da autora, 15 jun. 2021	
USO	FATEC-Jundiaí			
VISTA	Externa		Interna	Externa
OBS.	Notar o embasamento de menor altura na atual área administrativa, antigo Depósito de Inflamáveis da planta de 1978.	Modelos de aberturas retangulares originais. Notar sujidade nos vidros, oxidação da estrutura metálica, desprendimento da pintura e intervenção com placa metálica em área de vidros quebrados.		Tubulação externa interferindo na ambiência da fachada.
DETALHES ARQUITETÔNICOS				
PISOS, REVESTIMENTOS E DIVISÓRIAS				
IM.				
Nº	08	09		
FONTE	Acervo da autora, 15 jun. 2021			
USO	FATEC-Jundiaí			
VISTA	Interna			
OBS.	Piso vinílico apresenta opacidade e marcas causadas pelo deslocamento de objetos pesados. Aparenta limpeza constante.	Piso cerâmico apresenta desgastes em algumas peças e no rejunte. Aparenta limpeza constante.		
VÃOS E ESQUADRIAS				
IM.				
Nº	10	11	12	13
FONTE	Acervo da autora, 15 jun. 2021			
USO	FATEC-Jundiaí			
VISTA	Interna			
OBS.	Avanço de divisórias de sanitários (executadas em alvenaria e revestidas em piso cerâmico) sobre as aberturas. Estas apresentam oxidação da estrutura metálica, descascamento da pintura e sujidade nos vidros.		Vista de abertura com oxidação da estrutura metálica, descascamento da pintura e sujidade nos vidros.	Exemplar de porta característica interna de abrir em madeira, com pintura em cinza e duas folhas.

FORRO				
IM.				
Nº	14	15	16	17
FONTE	Acervo da autora, 15 jun. 2021			
USO	FATEC-Jundiaí			
VISTA	Interna			
OBS.	Forro em madeira com tábuas dispostas paralelamente à fachada voltada à colina histórica e pintadas em bege. Foi alvo de recente limpeza e manutenção. Oferece acesso a instalações técnicas sob a cobertura.		Forro em madeira envernizada com tábuas dispostas na diagonal. Foi alvo de recente manutenção e limpeza.	Forro de gesso com infiltração devido aos danos na cobertura. A sala foi recentemente reformada sem que se tomassem os devidos cuidados com o telhado.

ÁREAS INTERNAS

PRINCIPAIS AMBIENTES

IM.				
Nº	14	18	09	16
FONTE	Acervo da autora, 15 jun. 2021			
USO	FATEC-Jundiaí			
VISTA	Interna			
OBS.	Mictórios do sanitário masculino dotados de divisórias em granilite. O sanitário atendeu à Escola Ferroviária a partir da planta de 1964.	Sanitário feminino com forro em PVC rebaixado, tampando parte das aberturas. O sanitário não era originalmente feminino, foi amplamente reformulado em relação às plantas precedentes e não fica claro por onde se dava seu acesso quando o ambiente foi criado.	Depósito de materiais da FATEC-Jundiaí. Inicialmente, foi parte do vestiário composto pelo atual sanitário feminino.	Depósito de Inflamáveis na planta de 1978. Atual área administrativa.

REMANESCENTES FERROVIÁRIOS

Nº	IMAGEM	FONTE	USO	VISTA	OBS.
19		Acervo da autora, 25 jan. 2018	Trilhos externos	Externa	Trilhos e dormentes cobertos por vegetação. Apresentam intensa oxidação nas partes metálicas e os dormentes contam com infiltração, deterioração e perda de superfície.

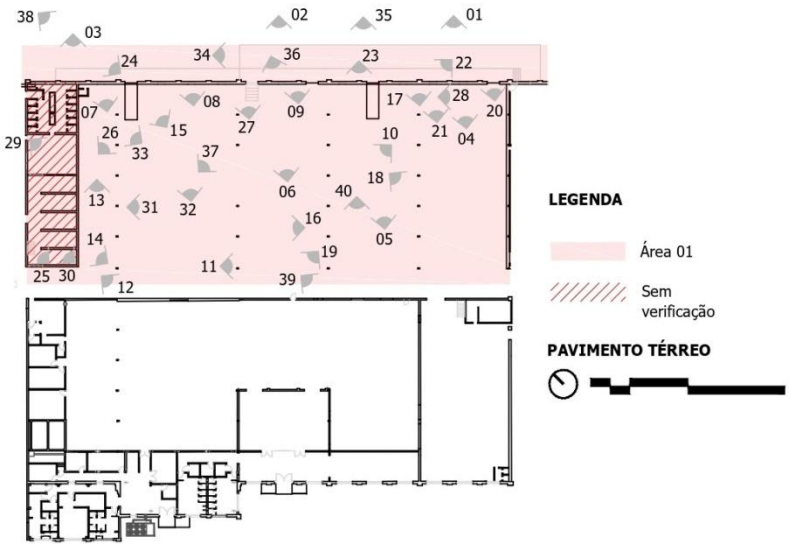
APÊNDICE D – Conjunto 3

- **Localização:** seção norte;
- **Categoria:** equipamentos de serviços e cultura;
- **Quantidade de áreas:** 2;
- **Planta de situação:**

NATUREZA DO BEM	LEGENDA
[ ] Construção única [ ] Ambiente **[x] Conjunto de ambientes**	Conjunto 3



ÁREA 1



CRONOLOGIA DE USOS							
ANO	1890	1932-1936	1953	1964	1978	2001-ATUAL	2017-ATUAL
USO	Carpintaria e Vão de Carretão	Escritório de Estatística e Holerites e Almoxarifado Geral	Almoxarifado Geral	Sanitários, Quarto de Ferramentas e Almoxarifado Geral	Sanitários, Escritórios e Almoxarifado Geral	Depósito da Escola de Samba Arco-Íris e de maquinário e material rodante	Sala Jundiaí
OBS.	Com base nas plantas consultadas					Com base no acervo de Sousa (2003) e na Prefeitura de Jundiaí (2017). Ocupam parcialmente o antigo Almoxarifado Geral	

ASPECTOS ARQUITETÔNICOS			
ELEMENTO	**CARACTERÍSTICAS**	**ESTADO DE CONSERVAÇÃO**	**OBSERVAÇÕES**
COBERTURA	*Shed* ou dente de serra com telhas de fibrocimento opacas e translúcidas apoiadas em tesouras e pilares metálicos	Algumas telhas estão danificadas, apresentando vãos entre as peças que permitem a entrada da água das chuvas. A estrutura metálica apresenta descascamento da pintura e oxidação próximo da cobertura	-
FORRO	Inexistente	-	-
ESTRUTURA	Alvenaria de tijolos de barro não vitrificados e argamassa de cal e areia	Tijolos apresentam perda de superfície em pontos em que houve choque, sobretudo na faixa decorativa abaixo das aberturas. Há sujidade generalizada, especialmente nos tijolos salientes, e pichações. Áreas com infiltrações apresentam vegetação em crescimento	A confirmação da presença de crosta negra na sujidade depende de avaliação em laboratório
ORNAMENTAÇÃO	*Sheds* com topo escalonado e arrematado e pilastras que ditam o ritmo vertical das fachadas. O ritmo horizontal é marcado por friso de tijolos salientes na diagonal, paralelos e perpendiculares ao pano	Acúmulo de sujidades e manchas escurecidas que se assemelham à crosta negra. Pingadeiras apresentam partes faltantes de tijolos	A confirmação da presença de crosta negra depende de avaliação em laboratório
EMBASAMENTO	Base de pedras irregularmente desbastadas	A superfície externa apresenta sujidade generalizada, presença de vegetação e pichações	Empregado somente no conjunto original
CALHAS, CONDUTORES E INSTALAÇÕES	Tubulação em PVC, condutores metálicos e instalações elétricas desativadas na fachada. Internamente, há instalações elétricas desativadas	Condutores estão quebrados e apresentam intensa oxidação. Alvenaria próxima dos condutores apresenta infiltração e manchas escurecidas que se assemelham à crosta negra	A confirmação da presença de crosta negra na sujidade depende de avaliação em laboratório
VÃOS E ESQUADRIAS	Há alguns exemplares originais em arco pleno coroados por tijolos a cutelo contornados por tijolos na diagonal, apresentando ponta triangular que se projeta e que, por sua vez, é contornada por uma fiada de perpianhos. Também se verificam exemplares retangulares com verga argamassada. Algumas das aberturas consistiam em passagens para a plataforma	Esquadrias seriamente oxidadas e grande quantidade de vidros quebrados. Chapas metálicas que tamponam as aberturas de passagem estão igualmente oxidadas	Conforme registrado em Sousa (2003), as chapas metálicas podem ter sido implantadas entre 2001 e 2003
ACABAMENTO	Tijolos aparentes na fachada externa e paredes internamente pintadas principalmente em amarelo e branco	Desprendimento da pintura em vários pontos dos galpões, especialmente próximo ao piso	O Depósito da Escola de Samba Arco-Íris apresenta paredes pintadas em verde, rosa, branco e amarelo
PISOS, REVESTIMENTOS E DIVISÓRIAS	Concreto nos galpões e ladrilho hidráulico nos antigos Sanitários e Quarto de Ferramentas (1964)	Piso de concreto apresenta desgaste leve	Não foi possível verificar o estado do piso de ladrilho
RAMPAS E ESCADAS	Exemplares executados em alvenaria de tijolos de barro, em madeira (caráter temporário) e com guarda-corpo e estrutura metálicos e piso em madeira	Rampas e escadas em alvenaria apresentam intenso desgaste e erosão dos tijolos. O exemplar em madeira é recente e apresenta manutenção periódica	Não foi possível verificar o estado da escada metálica
OUTROS: PLATAFORMA DO ANTIGO ALMOXARIFADO GERAL	Executada em alvenaria de tijolos externamente cimentada com cobertura executada em estrutura metálica e madeira	A base da plataforma apresenta sujidade generalizada, presença de vegetação e erosão de tijolos expostos. A cobertura encontra-se destelhada, com risco de desabamento da estrutura, oxidação dos metais e apodrecimento das madeiras	Não foi possível identificar o tipo de telha precedente

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO

FACHADA

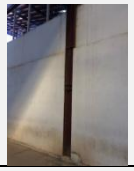
LINHA FÉRREA

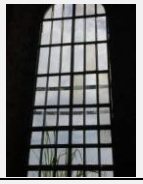
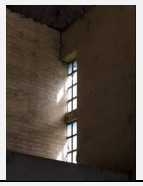
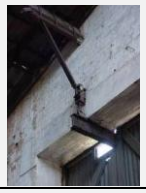
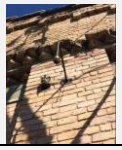
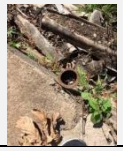
IM.				
Nº	01		02	03
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021			
USO	Sala Jundiaí		Depósito de maquinário e material rodante	
VISTA	Externa			
OBS.	Galpões marcados pela antiga cobertura da plataforma, atualmente destelhada, oxidada e sob risco de desabamento. Observar os vidros quebrados das janelas em arco pleno, pichações e sujidades nos tijolos salientes, vegetação na plataforma e calhas e condutores metálicos oxidados e quebrados. Observar, também, detalhes de um antigo óculo vedado, de cubas de concreto ladeando uma das aberturas em arco e das placas metálicas altamente oxidadas vedando passagens entre a plataforma e o antigo Almoxarifado Geral.			Galpão apresenta vidros quebrados, substituição de aberturas, sujidade nos tijolos salientes, presença de vegetação na plataforma, calhas e condutores oxidados e quebrados e pontos de infiltração na alvenaria próxima a tais elementos.
IM.				
Nº	04	05		06
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001		Acervo da autora, 02 jun. 2021	
USO	Depósito de maquinário e material rodante			
VISTA	Interna			
OBS.	Na época, vidros que não estavam quebrados apresentavam pintura que impedia visualização interna. A cobertura apresentava telhas faltantes e a pintura apresentava desprendimento da parede perto do piso. Observar as instalações elétricas desativadas, a sujidade acumulada nos tijolos e revestimento parietal remanescente de antigo sanitário.	Nota-se a degradação da pintura da alvenaria em comparação a 2001. Instalações elétricas permanecem desativadas. Houve manutenção na cobertura desde então, mas algumas telhas apresentam desgaste ou estão faltantes. Desde 2017, a Prefeitura de Jundiaí utiliza tecidos coloridos para segmentar internamente os galpões e impedir a visualização de áreas muito degradadas ou privativas.		Galpão apresenta desprendimento da pintura, instalações elétricas desativadas, telhas faltantes e tecidos coloridos para segmentar internamente os galpões e impedir a visualização de áreas muito degradadas ou privativas.

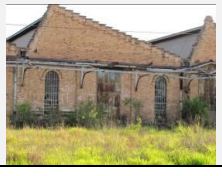
DETALHES ARQUITETÔNICOS

ALVENARIA

IM.				
Nº	07	08	09	04
FONTE	Acervo da autora, 19 jan. 2018			Acervo da autora, 08 jul.

				2020
USO	Depósito da Escola de Samba Arco-Íris		Depósito de maquinário e material rodante	Sala Jundiaí
VISTA	Interna			
OBS.	Notam-se desprendimento da pintura, pontos de infiltração devido a condutores quebrados, erosão dos tijolos e vidros quebrados que levaram à proteção da abertura com plástico.	Marca no piso que evidencia extensão de antiga escada em alvenaria demolida. A escada dava acesso à plataforma externa. Notar pontos de infiltração e erosão dos tijolos na parede.	Observam-se infiltração grave nos tijolos e no embasamento e presença de vegetação.	Desprendimento da pintura e erosão dos tijolos.
ESTRUTURA METÁLICA				
IM.				
Nº	10		11	12
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001	Elizeu Marcos Franco, 28 maio 2019	Acervo da autora, 14 jun. 2021	
USO	Depósito de maquinário e material rodante			
VISTA	Interna			
OBS.	Observa-se que pintura precedente na base dos pilares metálicos foi removida, tendo sido realizada nova pintura em cor cinza. O estado do piso e da cobertura são similares, mesmo tendo havido troca de telhas. Notar volume central em alvenaria de blocos de concreto que foi demolido.		Observar a diferença entre pilar metálico original, à esquerda, e pilar metálico substituído pelo Poupatempo, à direita. Não somente a pintura diverge, como também a leveza da estrutura e os indícios de manutenção.	
COBERTURA				
IM.				
Nº	07	13	11	10
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001			Acervo da autora, 19 jan. 2018
USO	Depósito da Escola de Samba Arco-Íris e de maquinário e material rodante			
VISTA	Interna			
OBS.	Observar tesouras metálicas oxidadas e telhas faltantes ou degradadas, posteriormente substituídas. Notar, também, reforço recente no madeiramento da cobertura, registrado em 2018.			
PISOS, REVESTIMENTOS E DIVISÓRIAS				
IM.				
Nº	14		15	16
FONTE	Acervo da autora, 19 jan. 2018			
USO	Depósito da Escola de Samba Arco-Íris			
VISTA	Interna			
OBS.	Pintura da alvenaria apresenta desgastes e desprendimento próximo ao piso.		Tecidos fazendo as vezes de tamponamento de paredes muito degradadas, à esquerda, e de divisórias de ambiente, à direita.	
IM.				

Nº	17	06	18	19
FONTE	Acervo da autora, 19 jan. 2018	Brasil Arquitetura, 14 nov. 2019		Acervo da autora, 14 jun. 2021
USO	Depósito de maquinário e material rodante		Sala Jundiaí	Depósito de maquinário e material rodante
VISTA	Interna			
OBS.	Revestimento parietal remanescente de antigo sanitário do Almoxarifado Geral, presente na planta de 1978. Observar o desprendimento da pintura da alvenaria do entorno e a erosão dos tijolos.	Pisos apresentam desgastes pontuais e áreas de acúmulo de água pluvial devido às telhas danificadas da cobertura. Observar os diferentes modos de emprego dos tecidos como elemento divisório.		Vê-se a parede que faz divisa com o Poupatempo, que apresenta sujidade em alguns pontos e obras de artistas de rua para decoração. Há presença de trilhos oxidados e desgastados no piso.
VÃOS E ESQUADRIAS				
IM.				
Nº	04		15	20
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 19 jan. 2018		Acervo da autora, 14 jun. 2021
USO	Depósito da Escola de Samba Arco-Íris e de maquinário e material rodante			
VISTA	Interna			
OBS.	Nota-se troca e limpeza dos vidros anteriormente pintados para impedir visualização interna. Alguns, contudo, apresentam atualmente sujidade generalizada e necessitam de limpeza.		Aberturas retangulares interrompidas pela construção de parede.	Acesso à plataforma desgastado, com infiltração e perda de superfície.
IM.				
Nº	21		22	20
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001		Acervo da autora, 14 jun. 2021	Acervo da autora, 08 jul. 2020
USO	Depósito de maquinário e material rodante			Sala Jundiaí
VISTA	Interna		Externa	Interna
OBS.	Detalhes das portas de passagem para a plataforma externa, realizadas em duas folhas de madeira e já desprovida da escada ou rampa que lhe dava acesso. Observar numeração em vermelho ao lado da porta e perfil metálico que a conecta com a estrutura externa da plataforma (detalhe à direita). A incidência de iluminação natural e a presença de tijolos acumulados em sua base indicam que, na época, as portas não possuíam a atual vedação externa em chapas metálicas para impedir a entrada.		Externamente, veem-se as atuais chapas metálicas muito oxidadas e degradadas que protegem as aberturas em madeira. Notar perfil metálico interno que atravessa a porta para se conectar com a estrutura externa.	Vista interna e atual de uma das portas de madeira, também sem a escada ou rampa de acesso. Observar que há menor incidência de luz devido às chapas metálicas externas.
CALHAS, CONDUTORES E INSTALAÇÕES				
IM.				
Nº	09	02	23	24
FONTE	Acervo da autora, 19 jan. 2018	Acervo da autora, 14 jun. 2021		
USO	Depósito de maquinário e material rodante			

VISTA	Interna	Externa		
OBS.	À esquerda, antiga tubulação que servia às torneiras da cuba à direita. Observar pontos de vegetação e eflorescência próximos à tubulação e degradação da cuba de concreto, com partes faltantes de sua estrutura e indícios de vandalismo.		Instalações elétricas e pluviais desativadas e altamente oxidadas.	
RAMPAS E ESCADAS				
IM.				
Nº	25	26	27	28
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 19 jan. 2018		Acervo da autora, 14 jun. 2021
USO	Quarto de Ferramentas (1964)	Depósito da Escola de Samba Arco-Íris		Sala Jundiaí
VISTA	Interna			
OBS.	O exemplar apresentava, na época, desprendimento da pintura nos elementos metálicos e piso de assoalho levemente desgastado.	Rampa e escada que davam acesso à plataforma externa. Observar desgaste das superfícies e sujidades acumuladas.		Conjunto de rampas e escada que garante acessibilidade à Sala Hermeto Pascoal, do Conjunto 04. A estrutura é temporária e de fácil remoção por estar somente apoiada no solo.
ANÁLISE DE AMBIENTES				
ESCRITÓRIO DE ESTATÍSTICA E HOLERITES (1932-1936)				
IM.				
Nº	29	30	25	
FONTE	Soukef Jr., 2021b	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 14 jun. 2021	
USO	Escritório de Estatística e Holerites (1932-1936)	Quarto de Ferramentas (1964)	Escritório (1978)	
VISTA	Interna			
OBS.	Embora não tenham restado indícios dos escritórios realizados em divisórias de madeira, a área ocupada pelos Escritórios de Estatística e Holerites cresceu e, em 1964, abrigou o Quarto de Ferramentas, que não guarda semelhanças arquitetônicas com os usos precedentes.			
ITENS ARMAZENADOS				
IM.				
Nº	31	08	32	33
FONTE	Acervo da autora, 19 jan. 2018		Acervo da autora, 16 jun. 2021	
USO	Depósito da Escola de Samba Arco-Íris			
VISTA	Interna			
OBS.	Exemplos de itens armazenados no interior dos galpões e visualmente isolados pelos tecidos, como materiais diversos e alegorias carnavalescas.			
REMANESCENTES FERROVIÁRIOS				
PLATAFORMA DO ALMOXARIFADO GERAL				
IM.				

Nº	34	35	01	02
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001	Brasil Arquitetura, 05 ago. 2015		
USO	Depósito de maquinário e material rodante			
VISTA	Externa			
OBS.	Observar aumento da vegetação e da degradação da estrutura da cobertura ao longo dos anos. É possível novamente entrever a projeção dos perfis metálicos para fora do edifício, causando alterações no nível da cobertura (detalhe da imagem de nº 02).			
IM.				
Nº	02	22	36	03
FONTE	Acervo da autora, 24 fev. 2018	Acervo da autora, 14 jun. 2021		
USO	Depósito de maquinário e material rodante			
VISTA	Externa			
OBS.	Observar presença de vegetação e desgaste das estruturas em geral e de elementos como as cubas de concreto e os degraus externos de acesso.			
MATERIAL RODANTE E MAQUINÁRIO				
IM.				
Nº	30	29	06	37
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001			
USO	Depósito de maquinário e material rodante			
VISTA	Interna			
OBS.	Nota-se presença de maquinário acumulado pela FEPASA ao longo de sua gestão, como balanças, relógios solares e aplainadores. Atualmente, tais itens se encontram no Conjunto 06.			
IM.				
Nº	38	39		40
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 19 jan. 2018	Elizeu Marcos Franco, 28 maio 2019	Acervo da autora, 14 jun. 2021
USO	Depósito de maquinário e material rodante			
VISTA	Interna			Externa
OBS.	Vagão de madeira da FEPASA. Posteriormente realocado para o interior do Conjunto 06.	Locomotiva nº 1, importada da John Fowler & Co., Inglaterra, em 1872, quando realizou a viagem inaugural da companhia entre Jundiaí e Campinas. Locada até 2016 no Conjunto 06, onde sofria com vandalismo e intempéries, foi removida para o atual galpão e passou por estudos do DPH-Jundiaí para restauro, que não se concretizaram. Desde então, tem sua degradação contida, mas apresenta sérios danos provenientes da oxidação e do furto de peças.		Vista da área a partir dos trilhos. Notar crescimento da vegetação nas linhas que não estão mais ativas.

ÁREA 2



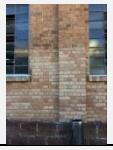
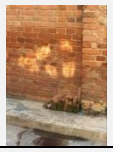
CRONOLOGIA DE USOS							
ANO	1890	1932	1936	1953	1964	1978	2009-ATUAL
USO	Máquinas da Carpintaria e Vão de Carretão	Ajustadores de Freios, Injetores e Velocímetros, Funilaria e Encanadores, Pintura e Carpintaria e Modeladores	Ajustadores de Freios, Injetores e Velocímetros, Funilaria e Encanadores, Pintura, Tipografia e Carpintaria	Ajustadores de Freios, Injetores e Velocímetros, Funilaria e Encanadores, Conservação de Automóveis e Pinturaria	Seção de Armaduras, Equipamento Elétrico, Seção de Soldas, Quarto de Ferramentas, Pintura, Velocímetros e Mecânica de Precisão	Ponte Rolante, Seção Elétrica, Seção de Soldas, Seção de Pintura, Oficina, Escritórios, Aferição de Velocímetros, Ferramentas e Componentes de Locomotivas e Almoxarifado	Poupa-tempo e Depósito de material
OBS.	Com base nas plantas consultadas						

ASPECTOS ARQUITETÔNICOS			
ELEMENTO	CARACTERÍSTICAS	ESTADO DE CONSERVAÇÃO	OBSERVAÇÕES
COBERTURA	*Shed* ou dente de serra com telhas cerâmicas, de policarbonato e de fibrocimento apoiadas em tesouras e pilares metálicos	No Depósito de material algumas telhas estão danificadas, apresentando vãos entre as peças que permitem a entrada da água das chuvas. A estrutura metálica apresenta descascamento da pintura e oxidação próximo da cobertura. No Poupatempo, há manutenção periódica	Houve troca de todas as telhas, madeiramento e estrutura metálica precedentes no Poupatempo. Esta, por sua vez, recebeu pintura vermelha para ser distinguível
FORRO	Gesso e madeira	Exemplares apresentam indícios de manutenção periódica	Intervenções do Poupatempo
ESTRUTURA	Alvenaria de tijolos de barro não vitrificados e argamassa de cal e areia. Algumas paredes posteriores foram erguidas em blocos de concreto	Tijolos apresentam perda de superfície em pontos em que houve choque, sobretudo na faixa decorativa abaixo das aberturas. Há sujidade generalizada, especialmente nos tijolos salientes, e marcas de reparos posteriores em argamassa de cimento	A confirmação da presença de crosta negra na sujidade depende de avaliação em laboratório

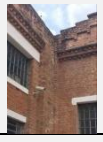
ORNAMENTAÇÃO	*Sheds* com topo escalonado e arrematado e pilastras que ditam o ritmo vertical das fachadas. O ritmo horizontal é marcado por friso de tijolos salientes na diagonal, paralelos e perpendiculares ao pano	Acúmulo de sujidades e manchas escurecidas que se assemelham à crosta negra. Pingadeiras apresentam partes faltantes de tijolos	A confirmação da presença de crosta negra depende de avaliação em laboratório
EMBASAMENTO	Base de pedras irregularmente desbastadas e alvenaria externamente cimentada	A superfície externa apresenta sujidade generalizada, presença de vegetação e evidências de pinturas anteriores	O embasamento de alvenaria corresponde somente ao volume da Ponte Rolante (1978)
CALHAS, CONDUTORES E INSTALAÇÕES	Tubulação em PVC, condutores metálicos e instalações elétricas ativas (Poupatempo) e desativadas na fachada. Câmeras recentemente instaladas. Internamente, há instalações elétricas desativadas no Depósito de material	Alguns condutores estão quebrados e apresentam intensa oxidação	-
VÃOS E ESQUADRIAS	Exemplares retangulares com verga argamassada. O Poupatempo conta com portas em vidro e vedações em policarbonato	Esquadrias apresentam indícios de manutenção periódica no Poupatempo. O mesmo não se repete no Depósito de material, que apresenta sujidade nos vidros e desprendimento da pintura das esquadrias	Exemplares retangulares substituíram os originais em arco pleno
ACABAMENTO	Tijolos aparentes na fachada externa e paredes internamente pintadas em amarelo, branco e vermelho	Desprendimento das pinturas amarelas do Depósito de material e do Poupatempo, especialmente próximo ao piso	O Poupatempo adotou um código de cores em que o amarelo corresponde a paredes precedentes mantidas na intervenção e o vermelho e o branco correspondem a paredes posteriores
PISOS, REVESTIMENTOS E DIVISÓRIAS	Pisos de parquetes, concreto, cimento polido e de cerâmica. Áreas molhadas detêm revestimento parietal cerâmico. Divisórias internas foram executadas em PVC	Pisos e revestimentos do Poupatempo são alvo de manutenção periódica. Pisos e revestimentos do Depósito de material apresentam desgaste, desprendimento e pichações	-
RAMPAS E ESCADAS	Escada metálica no Depósito de material e rampas em concreto com guarda-corpo metálico de acesso ao Poupatempo	Exemplares apresentam leve desgaste e desprendimento das pinturas	-

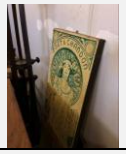
LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO

FACHADAS				
COLINA HISTÓRICA				
IM.				
Nº	01			02
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001	Regina Kalman, 2009	Acervo da autora, 02 jun. 2021	Acervo da autora, 1º out. 2021
USO	Sem uso	Em transição para Poupatempo	Poupatempo	
VISTA	Externa			
OBS.	Intensa sujidade nos tijolos salientes, esquadrias oxidadas e vidros e telhas quebrados. Observar faixa de pintura acinzentada abaixo das janelas.	Acesso fechado por tapume devido a obras do Poupatempo. Observar a degradação da fachada em comparação à imagem anterior. Na cobertura, nota-se destelhamento.	Galpões em uso pelo Poupatempo. Embora haja manutenção periódica de esquadrias, vidros e cobertura, nota-se intensa agravamento da sujidade acumulada nos tijolos salientes.	Vista após a realocação do estacionamento. Foram instalados mobiliários urbanos ao longo da fachada.

IM.				
Nº	03	04	05	06
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021			Acervo da autora, 19 jan. 2018
USO	Poupatempo			Depósito de material
VISTA	Externa			Interna
OBS.	À esquerda, acesso do público e, à direita, acesso de funcionários ao Poupatempo. Em ambos os casos foram realizadas rampas em concreto com guarda-corpo metálico para acessibilidade. Observar a sinalização instalada diretamente no edifício, a manutenção das aberturas retangulares precedentes e as cicatrizes na alvenaria que indicam a curvatura dos arcos plenos originais.		Volume correspondente à Ponte Rolante de 1978. Notar a sujidade dos tijolos aparentes, a ausência de pintura nas vergas argamassadas e a umidade ascendente possivelmente causada por sistema externo de refrigeração. Este é o único volume do conjunto que possui embasamento de alvenaria externamente cimentado.	Galpão não ocupado pelo Poupatempo, utilizado pela Prefeitura de Jundiaí como depósito. Notar óculo que se manteve aberto, oxidação das esquadrias, sujidade generalizada nos vidros, telhas e pintura da alvenaria.
DETALHES ARQUITETÔNICOS				
ALVENARIA				
IM.				
Nº	07	08	09	10
FONTE	Falavigna, Chaparim e Hirao (2015), 2008	Regina Kalman, 2009	Acervo da autora, 14 jun. 2021	Acervo da autora, 02 jun. 2021
USO	Em transição para Poupatempo		Depósito de material	Poupatempo
VISTA	Interna			Externa
OBS.	Primeiras construções e demolições realizadas pelo Poupatempo. À esquerda, vemos novas construções em blocos de concreto e, à direita, a opção por manter determinadas paredes precedentes.		Vedação realizada até a cobertura pelo Poupatempo para separar seu espaço do atual Depósito de material, cuja parede divisória precedente se vê em amarelo.	Área da fachada em que a pintura acinzentada anterior foi removida.
IM.				
Nº	11	05	12	13
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021			
USO	Poupatempo			
VISTA	Externa			
OBS.	Sistema de refrigeração da Carrier, modelo 30B da AquaSnap, instalado no lugar de anexo demolido após 2001. Guarda-corpos metálicos impedem a aproximação do público. Notar, no volume vizinho, a umidade ascendente já analisada. Há, na mesma parede, tijolos de barro armazenados a céu aberto, apresentando vegetação de pequeno porte devido à umidade da fachada, sobre a qual incide pouca luz solar direta.		Detalhes de fixação de portões do Poupatempo, realizados diretamente sobre a alvenaria e de forma pouco cuidadosa, com camadas grosseiras de argamassa de cimento.	

COBERTURA				
IM.				
Nº	01	14	15	16
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 14 jun. 2021		
USO	Sem uso	Poupatempo		
VISTA	Externa	Interna		
OBS.	Toda a cobertura original, incluindo estrutura metálica sobre a qual se apoiavam as telhas e o madeiramento, foi substituída pelo Poupatempo. Telhas cerâmicas substituíram exemplares de fibrocimento opacos, placas translúcidas de policarbonato substituíram os exemplares translúcidos de fibrocimento e adotou-se novo madeiramento que impede a visualização interna das telhas cerâmicas. Tesouras e pilares foram igualmente substituídos, mantendo-se a conformação em *shed* e adotando-se a pintura vermelha para indicar intervenção posterior. Não há, no entanto, nenhuma indicação do que possa significar este código de cores, que passa despercebido ao público.			
PISOS, REVESTIMENTOS E DIVISÓRIAS				
IM.				
Nº	17		18	19
FONTE	Acervo da autora, 19 jan. 2018	Acervo da autora, 14 jun. 2021		Acervo da autora, 19 jan. 2018
USO	Depósito de material			
VISTA	Interna			
OBS.	Antigo Escritório da planta de 1978 localizado no atual Depósito de material. Diferentes tecidos foram utilizados para esconder ou completar se volume, de acordo com a manutenção a ele outorgada ao longo dos anos.		Vista do topo do antigo Escritório da planta de 1978. Notar o acúmulo de itens no Depósito de material e o uso de tecidos para impedir a visualização da cobertura danificada.	Piso de parquetes no interior do antigo Escritório da planta de 1978 apresenta desgaste da superfície e sujidade acumulada.
IM.				
Nº	20	21	22	23
FONTE	Acervo da autora, 19 jan. 2018	Acervo da autora, 14 jun. 2021		
USO	Antigo sanitário da planta de 1978	Sanitário feminino do Poupatempo	Poupatempo	
VISTA	Interna			
OBS.	Apresenta desprendimento do revestimento parietal, pichações nas paredes, louças sanitárias vandalizadas e muita sujidade acumulada no piso de concreto. À direita, observar lavatório comum, realizado em concreto.	Revestimento de piso cerâmico. Ambiente limpo e que apresenta indícios de manutenção periódica. Observar a presença de nova estrutura metálica aparente apoiando o forro de gesso.	À esquerda, paredes remanescentes da Seção de Pintura (1978), pintadas em amarelo. À direita, paredes construídas pelo Poupatempo obedecendo ao código branco e vermelho de cores. Observar as instalações elétricas e hidráulicas executadas externamente à alvenaria preservada e o piso de cimento polido.	
VÃOS E ESQUADRIAS				
IM.				
Nº	24	18	25	26

FONTE	Acervo da autora, 19 jan. 2018		Acervo da autora, 14 jun. 2021	Acervo da autora, 19 jan. 2018
USO	Depósito de material		Sanitário feminino do Poupatempo	Poupatempo
VISTA	Interna			
OBS.	Aberturas do antigo Escritório (1978). O modelo retangular tem a pintura da esquadria se desprendendo, intensa sujidade dos vidros e oxidação dos elementos móveis. Os modelos circulares não puderam ser verificados.		Abertura retangular empregada em substituições dos modelos originais. É interrompida pelo forro de gesso.	Parede limítrofe do Poupatempo vista a partir da área 01. Utilizaram-se placas de policarbonato translúcidas e nova estrutura metálica para vedar o espaço, sem aberturas permeáveis para os outros galpões devido ao ar condicionado.
IM.				
Nº	27	01	13	16
FONTE	Acervo da autora, 18 fev. 2021	Acervo da autora, 02 jun. 2021		Acervo da autora, 14 jun. 2020
USO	Poupatempo			
VISTA	Externa			Interna
OBS.	Cicatriz na matéria indicando arco pleno original posteriormente preenchido com tijolos devido à substituição das aberturas.	Acima, modelo de abertura retangular com vidros fixos (4x15) e verga argamassada que se estende por todo o pano, alcançando os pilares limítrofes. Abaixo, abertura retangular com duas fileiras centrais de vidros basculantes e verga argamassada de menor comprimento. Observar que os tijolos na faixa entre as aberturas têm dimensões diferentes das originais, podendo corresponder a uma intervenção posterior.	Abertura retangular retirada, permanecendo apenas a verga argamassada. O vão foi posteriormente preenchido por tijolos de menor dimensão em relação aos originais.	Entrada interna do Poupatempo realizada em placas de policarbonato e divisórias pintadas em vermelho por serem posteriores.
FORRO				
IM.				
Nº	28		25	
FONTE	Acervo da autora, 14 jun. 2021			
USO	Poupatempo			
VISTA	Interna			
OBS.	Forro de madeira com luminárias embutidas e placas de acrílico translúcidas que permitem a entrada de luz natural proveniente dos *sheds*.		Forro de gesso com instalação elétrica aparente.	
CALHAS, CONDUTORES E INSTALAÇÕES				
IM.				
Nº	27	01	29	23
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021	Acervo da autora, 1º out. 2021	Acervo da autora, 14 jun. 2021	

USO	Poupatempo				
VISTA	Externa		Interna		
OBS.	Condutores metálicos e em PVC desativados na fachada. Notar reparos realizados na alvenaria com argamassa de cimento.	Câmera de vigilância instalada na fachada.	Instalações elétricas, de ar condicionado e de sinalização no interior do Poupatempo foram realizadas de forma aparente – suspensas, como no caso da primeira imagem, com fixação diretamente nas novas tesouras, ou apoiadas nos novos forros.		
RAMPAS E ESCADAS					
Nº	**IMAGEM**	**FONTE**	**USO**	**VISTA**	**OBS.**
30		Acervo da autora, 14 jun. 2021	Sem uso	Interna	Escada metálica com pintura verde apresentando desprendimento. A escada leva à área sobre o antigo Escritório de 1978.
ANÁLISE DE AMBIENTES					
ITENS ARMAZENADOS					
IM.					
Nº	31	09	32		
FONTE	Acervo da autora, 16 jun. 2021				
USO	Depósito de material				
VISTA	Interna				
OBS.	O galpão armazena desde material pertencente à Prefeitura de Jundiaí até livros e mobiliário da Companhia Paulista e da FEPASA. Há, também, itens de origem não identificada, como pinturas, quadros, troféus e fantasias alegóricas. Divisórias de PVC separam os itens no interior de pequenas salas.				

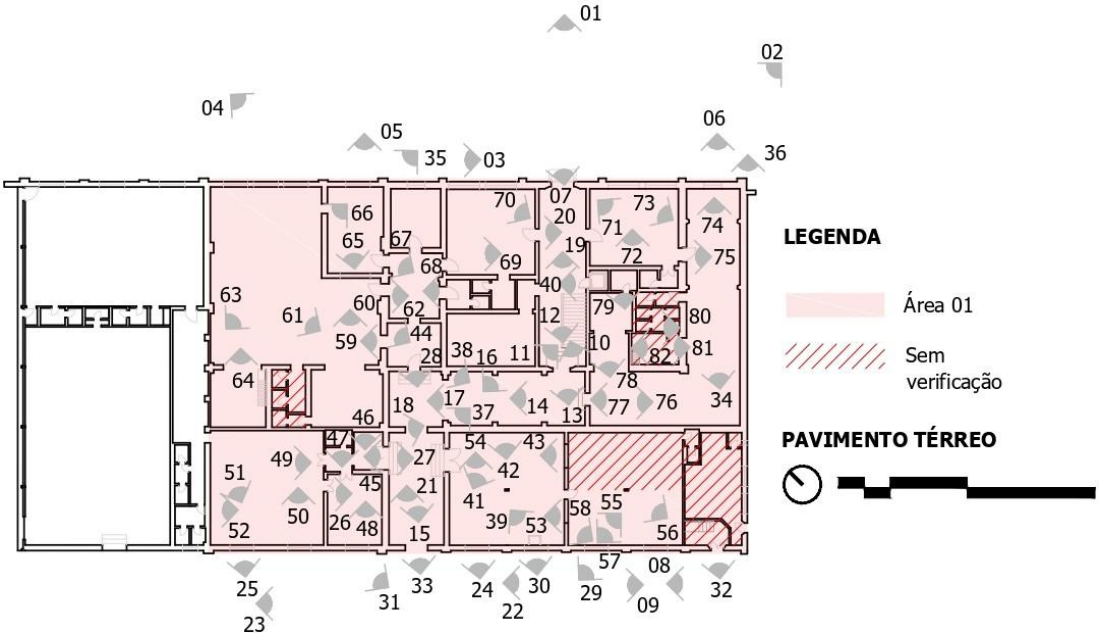
APÊNDICE E - Conjunto 4

- **Localização:** seção central ou administrativa;
- **Categoria:** depósito e equipamento cultural;
- **Quantidade de áreas:** 2;
- **Planta de situação:**

NATUREZA DO BEM	LEGENDA
[ ] Construção única [ ] Ambiente **[x] Conjunto de ambientes**	Conjunto 4



ÁREA 1



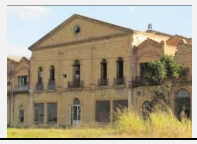
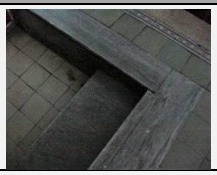
CRONOLOGIA DE USOS						
ANO	1890	1932	1936	1953	1964	1978
USO	Inspetoria, Almoxarifado e Depósito do Almoxarifado	Inspetoria, Escritório do Almoxarifado e Tipografia	Inspetoria	Arquivo da Contadoria, Conservação da Linha, Serviços Elétricos e Dep. de Estudos e Pesquisas	Escritório do Dep. de Materiais - Seção de Compras, Arquivo da Contadoria, Dep. de Eng. Civil e Arquivos, Escritório do Assessor da Diretoria da Cia., Escritório do Chefe do Dep. de Eng. Civil, Sala de Espera, Sala de Engenheiros do Dep. de Eng. Civil, Escritório do Chefe do Dep. de Materiais, Depósito e Dep. de Materiais - Secretaria	Custo e Estatística, Arquivo, Sala de Desenho e Escritório
OBS.	Com base nas plantas consultadas. Atualmente, a área se encontra sem uso, atuando como depósito de mobiliário e material acumulado pela FEPASA					

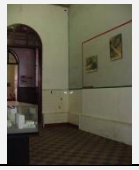
ASPECTOS ARQUITETÔNICOS			
ELEMENTO	**CARACTERÍSTICAS**	**ESTADO DE CONSERVAÇÃO**	**OBSERVAÇÕES**
COBERTURA	Duas águas com telhas de fibrocimento opacas e translúcidas apoiadas em tesouras metálicas	Algumas telhas de fibrocimento estão danificadas, apresentando vãos entre as peças que permitem a entrada da água das chuvas	Referente à cobertura presente no trecho de trilhos que divide longitudinalmente o complexo
FORRO	Madeira e estuque	Forros de madeira apresentam infiltração e perda de superfície. Muitas tábuas encontram-se no piso ou sob risco iminente de desabamento. O forro de estuque apresenta pontos de infiltração e desprendimento da pintura	O único ambiente que possui forro de estuque é o Escritório do Assessor da Diretoria da Companhia (1964)
ESTRUTURA	Alvenaria de tijolos de barro não vitrificados e argamassa de cal e areia	Tijolos apresentam perda de superfície em pontos em que houve choque, sobretudo na faixa decorativa abaixo das aberturas. Há sujidade generalizada, especialmente nos tijolos salientes, e pichações. Áreas com infiltrações apresentam vegetação em crescimento	A confirmação da presença de crosta negra na sujidade depende de avaliação em laboratório. Há aberturas na alvenaria que podem ter correspondido à criação de novos respiros na fachada e/ou à implantação prévia de ar condicionado no ambiente
ORNAMENTAÇÃO	Nos galpões, *sheds* com topo escalonado e arrematado e pilastras que ditam o ritmo vertical das fachadas. O ritmo horizontal é marcado por friso de tijolos salientes na diagonal, paralelos e perpendiculares ao pano. No volume central, de dois pavimentos, há frontão marcado por relógio e ritmo vertical assinalado por pilastras com capitel e embasamento simplificados. Por fim, nos volumes que o ladeiam, há prolongamento das pilastras que limitam os corpos arquitetônicos e frontão triangular marcado por escalonamento dos tijolos no topo, como se dá nos *sheds*	Acúmulo de sujidades e manchas escurecidas que se assemelham à crosta negra	A confirmação da presença de crosta negra depende de avaliação em laboratório
EMBASAMENTO	Base de pedras irregularmente desbastadas	A superfície externa apresenta sujidade generalizada, presença de vegetação e pichações	Empregado somente no conjunto original
CALHAS, CONDUTORES E INSTALAÇÕES	Tubulação em PVC, condutores metálicos e instalações elétricas desativadas na fachada. Internamente, há instalações elétricas desativadas	Condutores estão quebrados e apresentam intensa oxidação. Alvenaria próxima dos condutores apresenta infiltração e manchas escurecidas que se assemelham à crosta negra	A confirmação da presença de crosta negra depende de avaliação em laboratório
VÃOS E ESQUADRIAS	Há exemplares originais em arco pleno coroados por duas fiadas de tijolos a cutelo, sendo aquele pertencente à porta de entrada o mais trabalhado, encimado por um arremate triangular do mesmo material. Também se verificam exemplares retangulares com verga argamassada	Esquadrias seriamente oxidadas e grande quantidade de vidros quebrados	Antigas portas de entrada dos volumes que ladeiam o corpo central foram transformadas em janelas, mas mantêm a ornamentação similar à da porta principal
ACABAMENTO	Tijolos aparentes na fachada externa e paredes internamente pintadas de diversas cores, dependendo do ambiente	Desprendimento da pintura em vários ambientes, especialmente em áreas muito úmidas e com infiltração	-
PISOS, REVESTIMENTOS	Enquanto os demais ambientes possuem diversas camadas de	Revestimentos parietais apresentam desprendimento da	Somente as paredes voltadas ao eixo longitudinal que corta

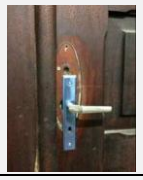
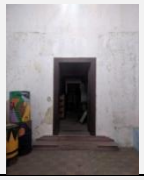
E DIVISÓRIAS	revestimentos sobre os tijolos, incluindo camadas mais recentes de pintura, o Escritório do Assessor da Diretoria da Companhia (1964) é o único a apresentar revestimento em estuque. Verificam-se pisos de assoalho de madeira, tacos e cimento queimado no interior dos ambientes, de ladrilho hidráulico e cerâmica decorada nos corredores de acesso, de granilite e cerâmica vermelha nas áreas molhadas e de granilite na entrada da Sala de Espera (1964)	pintura. Pisos apresentam peças faltantes e infiltração, sobretudo no caso dos exemplares de madeira, e intensos desgaste, sujidades e falta de polimento e manutenção no caso dos demais tipos	o complexo apresentam pintura que foi realizada imediatamente acima dos tijolos
RAMPAS E ESCADAS	Exemplar metálico no Departamento de Materiais – Secretaria (1964), exemplares em madeira no Arquivo da Contadoria (1953-1964) e no acesso ao pavimento superior e degraus em granilite para acesso às salas a partir dos corredores	A escada de acesso ao pavimento superior apresenta sujidade generalizada e falta de manutenção, apresentando degraus afundados e desprendimento de superfícies e pintura. Degraus em granilite apresentam iguais falta de manutenção e desprendimento de superfícies	Não foi possível verificar o estado da escada metálica
OUTROS: ELEVADORES	Exemplares metálicos no Arquivo da Contadoria (1953-1964) e no acesso ao pavimento superior	O exemplar do Arquivo da Contadoria (1953-1964) apresenta oxidação e falta de manutenção	O exemplar do Arquivo da Contadoria (1953-1964) voltava-se ao transporte de materiais entre os pavimentos. Não foi possível verificar o estado do elevador de acesso ao pavimento superior, mas sabe-se que o exemplar transportava pessoas

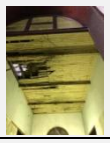
LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO

FACHADA				
LINHA FÉRREA				
IM.				
Nº	01	02		01
FONTE	Museu Histórico e Cultural de Jundiaí, 1908	Álbum Illustrado da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, 1918. Coleção de Antonio Soukef Jr.	Museu da Companhia Paulista, década de 1950	Acervo de Sousa (2003), 19 out. 2001
USO	Inspetoria			Sala de Engenheiros do Departamento de Eng. Civil (1964) e Escritório do Chefe do Departamento de Materiais (1964)
VISTA	Externa			
OBS.	Observar a expansão do conjunto como um todo ao longo dos anos e, especialmente, as modificações na fachada do volume central; dentre elas, nota-se que o relógio no frontão já se encontrava quebrado em 2001. Houve substituição anterior a 2001 das aberturas do térreo, executadas originalmente em arco pleno, bem como da esquadria da porta de entrada principal, inicialmente em madeira e atualmente metálica. Um antigo logo da companhia existente entre o par de aberturas correspondentes ao Escritório do Chefe do Departamento de Materiais (1964) foi posteriormente retirado e, no pavimento superior, um retângulo foi aberto na alvenaria. A falta de uso e de manutenção levou a Sala de Engenheiros do Departamento de Eng. Civil (1964) a desenvolver o crescimento de vegetação de grande porte, visível na imagem de 2001. No mais, observar a quantidade de vidros quebrados e a sujidade acumulada no frontão.			

IM.				
Nº	01	03	01	04
FONTE	VEC Projetos & Gestão, 2012	Antonio Soukef Jr., 2015	Brasil Arquitetura, 05 ago. 2015	Acervo da autora, 02 jun. 2021
USO	Departamento de Engenharia Civil e Arquivos (1964), Sala de Engenheiros do Departamento de Eng. Civil (1964), Escritório do Chefe do Departamento de Materiais (1964), Sala de Desenho (1978) e Departamento de Materiais – Secretaria (1964)			
VISTA	Externa			
OBS.	Intensa degradação verificada, acompanhada da retirada da vegetação vista em 2001.	Notar, na segunda imagem, estado de oxidação das aberturas, desgaste e erosão nos tijolos, sujidade em exemplares salientes, condutores caídos e deterioração intensa da plataforma, ao fundo.	Observam-se novas vegetações de grande porte se instalando no volume administrativo.	Retirada da vegetação existente. Notar, à direita, volume em *shed* com óculo que possui uma abertura retangular entre as originais em arco pleno, intervenção não periodizada.
IM.				
Nº	05	06	01	07
FONTE	VEC Projetos & Gestão, 2012	Acervo da autora, 02 jun. 2021	Acervo da autora, 24 fev. 2018	Carolina Lima, 1º set. 2021
USO	Sala de Desenho (1978)	Departamento de Materiais – Secretaria (1964)	Obelisco edificado em homenagem à criação da Previdência Social, segundo Oliveira (2016c)	
VISTA	Externa			
OBS.	Volumes cujo pavimento superior foi ampliado após a década de 1950 (ver imagens de nº 2). Os arcos plenos no térreo correspondiam, anteriormente, a passagens, tendo sido convertidos em janelas. Observar a sujidade proveniente de condutores quebrados, que se assemelha visualmente a uma crosta negra, e o acabamento do frontão com tijolos escalonados.		Apresenta depredações, pichações, sujidade generalizada, perda de superfície e indícios de furto de peças.	
DETALHES ARQUITETÔNICOS				
COBERTURA				
IM.				
Nº	08	09		08
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 19 out. 2001		Regina Kalman, 2009	Acervo da autora, 02 jun. 2021
USO	Eixo de trilhos que atravessa longitudinalmente o complexo			
VISTA	Interna			
OBS.	Oxidação da estrutura metálica e substituição de parte das telhas de fibrocimento opacas danificadas por telhas translúcidas do mesmo material. À direita, parte da cobertura limitada por piso do pavimento superior com infiltração e sujidades acumuladas.			
PISOS, REVESTIMENTOS E DIVISÓRIAS				
IM.				
Nº	10	11	12	

FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 02 jun. 2021	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 02 jun. 2021
USO	Sem uso			
VISTA	Interna			
OBS.	Peças de cerâmica decorada com aproximadamente 0,17 m de largura. Observar como, ao longo dos anos, os exemplares foram perdendo as colorações registradas em 2001 e se tornando mais opacos pelo acúmulo de sujidade em suas superfícies.			
IM.				
Nº	13			14
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 19 out. 2001			Acervo da autora, 02 jun. 2021
USO	Sem uso			
VISTA	Interna			
OBS.	Piso cerâmico apresentando peças faltantes e desgaste. Degraus em granilite apresentam perda de superfície.	Reparos em soleira de pedra visíveis pela substituição de partes da peça precedente.	Piso de ladrilho hidráulico continua apresentando desgaste e sujidade. Devido à deterioração dos forros, há mais pontos de infiltração e peças mais escurecidas.	
IM.				
Nº	14	15	16	17
FONTE	Acervo da autora, 19 jan. 2018	Acervo da autora, 24 fev. 2018	Acervo de Sousa (2003), 19 out. 2001	Acervo da autora, 02 jun. 2021
USO	Sem uso			
VISTA	Interna			
OBS.	Notar estado dos pisos e dos revestimentos parietais durante e após o período de chuvas. Há amplo desprendimento da pintura e os constantes alagamentos prejudicam o ladrilho hidráulico a longo prazo.		Infiltração em parte da parede devido a danos no forro e problemas internos de condutores.	Desprendimento da pintura em área úmida da seção.
IM.				
Nº	17	18	19	20
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021		Acervo de Sousa (2003), 19 out. 2001	
USO	Sem uso			
VISTA	Interna			
OBS.	Marcações da altura dos antigos pisos, mantidas após a abertura dos novos eixos de comunicação e o consequente rebaixamento da circulação.		Embora visualmente mais limpos e conservados em relação ao estado atual, pisos e revestimentos já apresentavam, em 2001, desgastes e desprendimento de peças.	
IM.				
Nº	21		22	23
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 19 out. 2001	Acervo da autora, 14 jun. 2021	Regina Kalman, 2009	Acervo da autora, 26 fev. 2019
USO	Sem uso			
VISTA	Interna			
OBS.	Área molhada remanescente no corredor principal.		Observar estado do piso sob constantes exposições a	

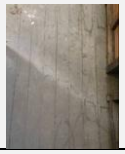
	Tal configuração não foi registrada nas plantas consultadas e não se encontraram indícios na matéria de um possível ambiente fechado com paredes. Pode ter se tratado de um lavatório comum e aberto à área administrativa, intervenção provavelmente posterior à Paulista.		intempéries. Trilhos se encontram oxidados e deteriorados, com vegetação e pontos de infiltração.	
IM.				
Nº	09	22	24	25
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021	Acervo da autora, 14 jun. 2021		Acervo da autora, 19 jan. 2018
USO	Sem uso			
VISTA	Interna			
OBS.	Revestimentos parietais apresentam desprendimento, expondo o tijolo para erosão, especialmente na área da pintura em branco.		Abaixo de algumas das aberturas, veem-se pequenas áreas de tijolos de dimensões similares cuja função não foi precisada.	
VÃOS E ESQUADRIAS				
IM.				
Nº	18	15	12	26
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 14 jun. 2021	Acervo da autora, 02 jun. 2021	Acervo da autora, 14 jun. 2021
USO	Sem uso			
VISTA	Interna			
OBS.	Desgaste de esquadria de madeira em arco. Observar o desgaste próximo do piso e a ausência de vidros no topo do arco.		Abertura originalmente em madeira substituída por exemplar metálico. Observar a oxidação e os vidros quebrados.	Abertura em madeira com bandeira fixa e duas folhas móveis. Observar a sujidade acumulada nos vidros opacos.
IM.				
Nº	27		28	29
FONTE	Acervo da autora, 14 jun. 2021		Acervo da autora, 02 jun. 2021	
USO	Sem uso			
VISTA	Interna			
OBS.	Porta de madeira de duas folhas que teve a fechadura posteriormente substituída por exemplar contemporâneo, embora ainda se visualizem as marcas do modelo anterior.		Porta de madeira com uma folha.	Aberturas em arco de madeira. Observar desgaste da madeira e vidros quebrados.
IM.				
Nº	30	31	32	33
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 02 jun. 2021	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 02 jun. 2021
USO	Sem uso			
VISTA	Interna			
OBS.	Comparação entre as aberturas em arco originais, à esquerda, e posteriores substituições por esquadrias metálicas retangulares, portas implantadas onde antes havia janelas e antigos vãos em arco vedados. Na			

	primeira imagem, observar, abaixo da abertura, portas metálicas do elevador interno através das quais se realizavam trocas de materiais entre os pavimentos.			
FORRO				
IM.				
Nº	15	33	17	34
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 24 fev. 2018	Acervo da autora, 19 jan. 2018	
USO	Sem uso			
VISTA	Interna			
OBS.	Exemplares denotam, ao longo dos anos, deterioração dos forros de madeira e peças faltantes e caídas no piso.			
CALHAS, CONDUTORES E INSTALAÇÕES				
IM.				
Nº	05	35	36	24
FONTE	VEC Projetos & Gestão, 2012			Acervo da autora, 14 jun. 2021
USO	Sem uso			
VISTA	Interna			
OBS.	Exemplares externos de condutores metálicos altamente oxidados e quebrados. Notar que as áreas da alvenaria próximas aos condutores possuem manchas escurecidas que se assemelham visualmente à crosta negra.			Instalações elétricas internas desativadas representadas por fiações soltas.
IM.				
Nº	28	37	38	16
FONTE	Acervo da autora, 14 jun. 2021			
USO	Sala de Espera (1964)	Sem uso		
VISTA	Interna			
OBS.	Instalação elétrica desativada, altamente oxidada e sob risco de queda.	Condutores existentes no interior da alvenaria. Devido às infiltrações, camadas de revestimento foram retiradas para expor os condutores, oxidados e quebrados em alguns pontos.		
RAMPAS E ESCADAS				
IM.				
Nº	19		27	15
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 02 jun. 2021	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 14 jun. 2021
USO	Sem uso			
VISTA	Interna			
OBS.	Observar deterioração da escada principal, acúmulo de sujidade nos degraus e perda de superfície do guarda-corpo e do corrimão.		Degraus em granilite sem polimento e com superfícies danificadas.	

ELEMENTOS INTERNOS				
ELEVADORES				
IM.				
Nº	39		40	
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021			
USO	Arquivo da Contadoria (1953-1964)		Elevador (1978)	
VISTA	Interna			
OBS.	Elevador metálico que estabelecia a comunicação entre os pavimentos. O exemplar está oxidado e acumula sujidades.		Elevador para pessoas com porta de madeira e pequena abertura central para visualização interna. A porta se encontra deteriorada e pichada, sem parte da folha.	
ITENS ARMAZENADOS				
IM.				
Nº	41	42	53	44
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021			Acervo da autora, 14 jun. 2021
USO	Arquivo da Contadoria (1953-1964)			Sala de Espera (1964)
VISTA	Interna			
OBS.	Máquinas de escrever, faróis, lanternas, livros, quadros, caixas registradoras, móveis e peças ferroviárias, entre outros itens, armazenados sem catalogação no interior do mobiliário do referido ambiente. Os itens denotam ausência de manutenção e limpeza, estando, em muitos casos, quebrados ou danificados.			Arquivo de documentação da Companhia Paulista oxidado e abandonado no interior do conjunto.
IM.				
Nº	41			
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021			
USO	Arquivo da Contadoria (1953-1964)			
VISTA	Interna			
OBS.	Máquinas de escrever de variadas épocas e em variados estados de conservação. Apresentam intensa sujidade e peças faltantes.			
ANÁLISE DE AMBIENTES				
CUSTO E ESTATÍSTICA (1978)				
IM.				
Nº	45			46
FONTE	Acervo da autora, 14 jun. 2021			
USO	Carpintaria (1890), Tipografia (1932), Inspetoria (1936), Escritório do Departamento de Materiais – Seção de Compras (1964) e Custo e Estatística (1978)			
VISTA	Interna			
OBS.	Forro de madeira com pontos de infiltração próximos às paredes do ambiente, bastante deterioradas e com descascamento da pintura.	Vista inferior de uma das paredes, muito danificada pela ação das águas pluviais.	Piso de assoalho apresenta desgaste e sujidade.	Placa da antiga estação de Quitaúna, pertencente à Estrada de Ferro Sorocabana. Após a absorção da empresa, a FEPASA armazenou itens como este no interior das

				antigas Officinas de Jundiaí.
IM.				
Nº	47		48	
FONTE	Acervo da autora, 14 jun. 2021			
USO	Carpintaria (1890), Tipografia (1932), Inspetoria (1936), Escritório do Departamento de Materiais – Seção de Compras (1964) e Custo e Estatística (1978)			
VISTA	Interna			
OBS.	Porta de sanitário desprovida de folha. Observar, na bandeira, estrutura vazada no lugar de um vidro, permitindo troca de ar com o ambiente externo.	Interior do sanitário. Observar desprendimento da pintura e oxidação da base metálica em que se apoia a cuba de cerâmica esmaltada.	Acúmulo de mobiliário proveniente das empresas absorvidas pela FEPASA. Notar a falta de catalogação e de cuidado no armazenamento.	Forro de madeira com peças sob risco de queda.
IM.				
Nº	49	50	51	52
FONTE	Acervo da autora, 14 jun. 2021			
USO	Carpintaria (1890), Tipografia (1932), Inspetoria (1936), Escritório do Departamento de Materiais – Seção de Compras (1964) e Custo e Estatística (1978)			
VISTA	Interna			
OBS.	Acúmulo de mobiliário proveniente das empresas absorvidas pela FEPASA. Notar a falta de catalogação e de cuidado no armazenamento. Observar o estado dos revestimentos parietais, alvos de intensa infiltração, sujidade, manchas negras que se assemelham visualmente a uma crosta negra, desprendimento da pintura e presença de mofo.		Área do piso que afundou devido ao peso dos itens armazenados e à intensa infiltração que deteriorou as estruturas de madeira de sustentação ao assoalho.	
ARQUIVO DA CONTADORIA (1953-1964)				
IM.				
Nº	43		53	43
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001		Acervo da autora, 02 jun. 2021	
USO	Almoxarifado e Depósito do Almoxarifado (1890), Inspetoria (1936), Arquivo da Contadoria (1953-1964) e Arquivos (1978)			
VISTA	Interna			
OBS.	Diferença entre os pisos das salas que compõem o ambiente. A primeira sala, por onde se dá o acesso principal, possui piso de cerâmica vermelha. A segunda, por sua vez, apresenta piso de assoalho.	Vista da ligação prévia entre as salas, mantida no momento da fotografia.	Antigas aberturas de passagem entre as duas salas que compõem o ambiente, atualmente fechadas devido ao estado de conservação do espaço que foi vedado. Observar a quantidade de itens armazenados sem cuidado ou catalogação de maneira a dificultar a abertura das portas.	
IM.				
Nº	54		55	56

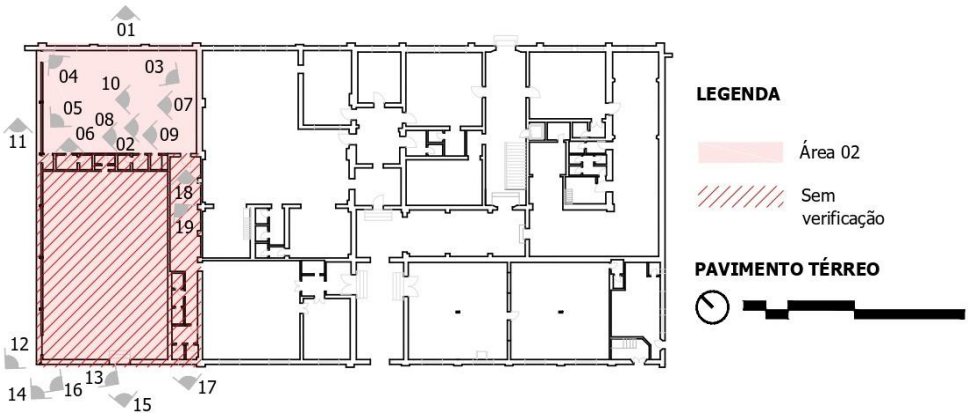
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 02 jun. 2021	Acervo de Sousa (2003), 2001	
USO	Carpintaria (1890), Tipografia (1932), Inspetoria (1936), Escritório do Departamento de Materiais – Seção de Compras (1964) e Custo e Estatística (1978)			
VISTA	Interna			
OBS.	Ao ganhar nova pintura, o mobiliário existente perdeu marcas como as letras e números que identificavam cada prateleira.		Vista da segunda sala, ainda com possibilidade parcial de visita. Notar móveis, forro e divisórias pintadas, iluminação ativa e, na imagem à esquerda, indícios de que o assoalho poderia já estar cedendo, uma vez que os móveis ali dispostos se apresentam levemente afundados.	
IM.				
Nº	57			58
FONTE	Acervo da autora, 24 fev. 2018		Acervo da autora, 02 jun. 2021	Acervo da autora, 19 jan. 2018
USO	Carpintaria (1890), Tipografia (1932), Inspetoria (1936), Escritório do Departamento de Materiais – Seção de Compras (1964) e Custo e Estatística (1978)			
VISTA	Interna			
OBS.	Intensa deterioração dos elementos descritos nas imagens anteriores, especialmente do piso, quase que completamente ruído na área verificada. A ausência de assoalho permite observar que o ambiente recebeu uma elevação considerável de piso.			
DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL E ARQUIVOS (1964)				
IM.				
Nº	59	60	61	
FONTE	Acervo da autora, 14 jun. 2021	Acervo da autora, 02 jun. 2021	Acervo da autora, 14 jun. 2021	
USO	Carpintaria (1890), Escritório do Almoxarifado (1932), Inspetoria (1936), Conservação da Linha e Serviços Elétricos (1953), Departamento de Engenharia Civil e respectivos Arquivos (1964) e Sala de Desenho (1978)			
VISTA	Interna			
OBS.	Transição entre a soleira de granilite e o piso interno de assoalho. Ambos apresentam desgaste e sujidades.	Acúmulo de mobiliário proveniente das empresas absorvidas pela FEPASA. Notar a falta de catalogação e de cuidado no armazenamento. Observar, nas paredes, barrado decorativo de pintura.	Forro de madeira com tábuas e iluminação artificial desativada sob risco de queda. Observar o estado dos revestimentos parietais, alvos de intensa infiltração, sujidade, manchas negras que se assemelham visualmente a uma crosta negra, desprendimento da pintura e presença de mofo.	Área do assoalho desprovida das tábuas de madeira. Nota-se um embasamento de tijolos de baixa estatura, muito similar em quantidade de fiadas ao encontrado no Departamento de Materiais – Secretaria (1964).
IM.				
Nº	59	62	63	60
FONTE	Acervo da autora, 14 jun. 2021			
USO	Carpintaria (1890), Escritório do Almoxarifado (1932), Inspetoria (1936), Conservação da Linha e Serviços Elétricos (1953), Departamento de Engenharia Civil e respectivos Arquivos (1964) e Sala de Desenho (1978)			
VISTA	Interna			
OBS.	Porta de madeira de correr da qual só restam o trilho e os batentes.	Acesso bloqueado pelo acúmulo de mobiliário proveniente das	Vista externa do Escritório do Assessor da Diretoria da Companhia	Acima do volume correspondente aos sanitários, notar guarda-

		empresas absorvidas pela FEPASA. Notar a falta de catalogação e de cuidado no armazenamento.	(1964). Observar janelas, à esquerda, cujos arcos foram internamente preenchidos com revestimento para aparentar se tratar de aberturas retangulares.	corpo metálico verde de mezanino cujo acesso se dava pelo arquivo lateral.
IM.				
Nº	64			
FONTE	Acervo da autora, 24 fev. 2018		Acervo da autora, 02 jun. 2021	Acervo da autora, 19 jan. 2018
USO	Carpintaria (1890), Escritório do Almoxarifado (1932), Inspetoria (1936), Conservação da Linha e Serviços Elétricos (1953), Departamento de Engenharia Civil e respectivos Arquivos (1964) e Sala de Desenho (1978)			
VISTA	Interna			
OBS.	Vista do arquivo. Observar, à esquerda, porta pela qual, por meio de escada que foi retirada, se acessava mezanino anteriormente descrito. Além dos armários e gaveteiros no nível inferior, o nível superior contava com assoalho de madeira apoiado em mãos francesas que permitia o acesso às prateleiras. Toda a estrutura se encontra danificada, com peças faltantes e presença de insetos xilófagos. O piso de tacos possui peças faltantes e obturações em concreto.			
ESCRITÓRIO DO ASSESSOR DA DIRETORIA DA COMPANHIA (1964)				
IM.				
Nº	65			66
FONTE	Acervo da autora, 14 jun. 2021			
USO	Carpintaria (1890), Escritório do Almoxarifado (1932), Inspetoria (1936), Serviços Elétricos (1953), Escritório do Assessor da Diretoria da Companhia (1964) e Escritório (1978)			
VISTA	Interna			
OBS.	Forro e revestimentos parietais apresentam infiltrações, sujidade generalizada, manchas escuras que se assemelham visualmente a uma crosta negra e desprendimento da pintura. Notar, no forro, detalhes decorativos em estuque próprios das preferências da década de 1930 e que, no pavimento térreo, reverberaram somente neste ambiente.		Assoalho de madeira apresenta desgastes e sujidade generalizada.	Revestimento parietal em estuque seguindo a linguagem arquitetônica e decorativa adotada para o escritório.
SALA DE ESPERA (1964)				
IM.				
Nº	28	67	44	68
FONTE	Acervo da autora, 18 jan. 2018	Acervo da autora, 02 jun. 2021	Acervo da autora, 14 jun. 2021	
USO	Carpintaria (1890), Escritório do Almoxarifado (1932), Inspetoria (1936), Sala de Espera (1964) e Sala de Desenho (1978)			
VISTA	Interna			
OBS.	Ambiente que apresenta intensa sujidade, manchas escuras que se assemelham visualmente a uma crosta negra, pontos de infiltração e desprendimento da pintura. O piso de granilite se encontra menos deteriorado e desgastado do que os exemplares de assoalho. Observar o acúmulo de arquivos documentais e barrado decorativo de pintura nas paredes.			
SALA DE ENGENHEIROS DO DEPARTAMENTO DE ENG. CIVIL (1964)				
IM.				
Nº	69		70	
FONTE	Acervo de Sousa (2003),	Acervo da autora, 02 jun.	Acervo de Sousa (2003),	Acervo da autora, 02 jun.

	2001	2021	2001	2021
USO	Inspetoria (1890-1936), Sala de Engenheiros do Departamento de Eng. Civil (1964) e Escritório (1978)			
VISTA	Interna			
OBS.	Nota-se como se deu, ao longo dos anos, a deterioração do forro – muito mais pela falta de manutenção do que por infiltrações, como em outros exemplares de madeira – e das aberturas, cujos vidros quebrados ofereciam oportunidade de entrada no ambiente pela linha férrea, levando a intervenções com tábuas para vedá-las. O piso de assoalho se encontra desgastado e o acúmulo de sujidades dificulta a visualização da sua paginação, única na área estudada. Ainda é possível visualizar, com menos intensidade, o barrado decorativo de pintura nas paredes.			
ESCRITÓRIO DO CHEFE DO DEPARTAMENTO DE MATERIAIS (1964)				
IM.				
Nº	71		72	73
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 02 jun. 2021		
USO	Inspetoria (1890-1936), Departamento de Estudos e Pesquisas (1953), Escritório do Chefe do Departamento de Materiais (1964) e Escritório (1978)			
VISTA	Interna			
OBS.	Em comparação às imagens de 2001, nota-se principalmente a retirada das folhas das portas e a deterioração do mapa que reveste a parede. A imagem de 2001 registrou, na época, alguns indícios da ação das águas pluviais no desbotamento da tinta do mapa, situação que se agravou ao ponto de, atualmente, corresponder a uma infiltração grave proveniente do forro de madeira degradado. As paredes apresentam desprendimento da pintura e depredação por meio de pichações.			Aberturas com vidros quebrados facilitam a invasão do ambiente por meio da linha férrea. Intervenções com lonas e chapas de madeira visam à diminuição destes casos.
DEPARTAMENTO DE MATERIAIS - SECRETARIA (1964)				
IM.				
Nº	74		34	74
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001		Acervo da autora, 02 jun. 2021	
USO	Inspetoria (1890-1936), Departamento de Estudos e Pesquisas (1953), Departamento de Materiais - Secretaria (1964) e Escritório (1978)			
VISTA	Interna			
OBS.	Em 2001, o ambiente já se apresentava com o forro cedendo e com o mobiliário afundando no assoalho de madeira devido ao peso e à ação das águas pluviais e dos insetos xilófagos. Devido à gravidade da situação, atualmente o ambiente se apresenta desprovido de assoalho, contendo apenas o embasamento em tijolos. A situação do forro continua se agravando com o passar do tempo e, com a presença constante da água das chuvas, há crescimento de vegetação e de musgo em partes do piso e das paredes.			
IM.				
Nº	75	76		77
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001		Acervo da autora, 02 jun. 2021	
USO	Inspetoria (1890-1936), Departamento de Estudos e Pesquisas (1953), Departamento de Materiais - Secretaria (1964) e Escritório (1978)			
VISTA	Interna			
OBS.	Porta de acesso a partir do Escritório do Chefe do Departamento de Materiais (1964), na época, com vidro quebrado e acúmulo de mobiliário para dificultar a invasão.	Antiga porta de correr aliada a mobiliário diretamente instalado na parede. Observar que, atualmente, restam somente a estrutura da porta e as marcas na parede que correspondem às antigas prateleiras.		Manchas de infiltração nas paredes.

IM.				
Nº	78			79
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 1º out. 2021		Acervo de Sousa (2003), 2001
USO	Inspetoria (1890-1936), Departamento de Estudos e Pesquisas (1953), Departamento de Materiais - Secretaria (1964) e Escritório (1978)			
VISTA	Interna			
OBS.	Sala que também teve o mobiliário retirado, apresentando, atualmente, ampla deterioração, desprendimento da pintura e muitos pontos de infiltração. O piso, originalmente de taco, foi completamente retirado. Nas imagens centrais, veem-se ao fundo uma sala com outro tipo de pintura – cujo desprendimento denota camada vermelha por baixo – e um antigo armário embutido do qual só resta o vão.			
IM.				
Nº	80	81	82	
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001			
USO	Inspetoria (1890-1936), Departamento de Estudos e Pesquisas (1953), Departamento de Materiais - Secretaria (1964) e Escritório (1978)			
VISTA	Interna			
OBS.	Sanitário com divisória de granilite.	À esquerda, copa que dava acesso, por escada metálica, a mezanino com prateleiras e forro de madeira.		

ÁREA 2



CRONOLOGIA DE USOS						
ANO	1890	1932	1936-1953	1964	1978	2017-ATUAL
USO	Carpintaria	Almoxarifado Geral	Escritório do Almoxarifado	Escritório do Departamento de Materiais	Depósito do Museu e Arquivo	Sala Hermeto Pascoal
OBS.	Com base nas plantas consultadas					

ASPECTOS ARQUITETÔNICOS			
ELEMENTO	CARACTERÍSTICAS	ESTADO DE CONSERVAÇÃO	OBSERVAÇÕES
COBERTURA	*Shed* com telhas de fibrocimento opacas e translúcidas apoiadas em tesouras metálicas	Algumas telhas de fibrocimento estão danificadas, apresentando vãos entre as peças que permitem a entrada da água das chuvas	-
FORRO	Madeira	A Sala Hermeto Pascoal foi alvo de recente manutenção, apresentando substituição de peças anteriormente faltantes e danificadas	Não foi possível verificar o forro do Arquivo (1978)

ESTRUTURA	Alvenaria de tijolos de barro não vitrificados e argamassa de cal e areia	Tijolos apresentam perda de superfície em pontos em que houve choque, sobretudo na faixa decorativa abaixo das aberturas. Há sujidade generalizada, especialmente nos tijolos salientes, e pichações. Áreas com infiltrações apresentam vegetação em crescimento	A confirmação da presença de crosta negra na sujidade depende de avaliação em laboratório
ORNAMENTAÇÃO	*Sheds* com topo escalonado e arrematado e pilastras que ditam o ritmo vertical das fachadas. O ritmo horizontal é marcado por friso de tijolos salientes na diagonal, paralelos e perpendiculares ao pano	Acúmulo de sujidades e manchas escurecidas que se assemelham à crosta negra	A confirmação da presença de crosta negra depende de avaliação em laboratório
EMBASAMENTO	Externamente, base de pedras irregularmente desbastadas. No Arquivo (1978), embasamento de tijolos cimentados	A superfície externa apresenta sujidade generalizada, presença de vegetação e pichações. No Arquivo (1978), há perda de superfície do cimento	-
CALHAS, CONDUTORES E INSTALAÇÕES	Tubulação em PVC, condutores metálicos e instalações elétricas desativadas na fachada	Condutores estão quebrados e apresentam intensa oxidação. Alvenaria próxima dos condutores apresenta infiltração e manchas escurecidas que se assemelham à crosta negra	A confirmação da presença de crosta negra depende de avaliação em laboratório
VÃOS E ESQUADRIAS	Há exemplares originais em arco pleno coroados por tijolos a cutelo contornados por tijolos na diagonal, apresentando ponta triangular que se projeta e que, por sua vez, é contornada por uma fiada de perpianhos. Também se verificam exemplares retangulares com verga argamassada	Esquadrias seriamente oxidadas e grande quantidade de vidros quebrados	Internamente, a parte superior dos arcos foi tamponada por revestimento, aparentando se tratar de aberturas retangulares
ACABAMENTO	Tijolos aparentes na fachada externa e paredes internamente pintadas de branco	A Sala Hermeto Pascoal foi alvo de recente manutenção e apresenta novos acabamentos	Não foi possível verificar o acabamento interno do Arquivo (1978)
PISOS, REVESTIMENTOS E DIVISÓRIAS	Madeira	Piso de assoalho da Sala Hermeto Pascoal passou por substituição de tábuas danificadas em setembro de 2020. As divisórias do Arquivo (1978) apresentam pintura recente em preto e certo desgaste nas peças	-
RAMPAS E ESCADAS	Dois exemplares de material desconhecido	-	Não foi possível verificar as escadas do Arquivo (1978)

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO

FACHADA		
LINHA FÉRREA		
IM.		
Nº	01	
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 19 out. 2001	Acervo da autora, 02 jun. 2021
USO	Sala Hermeto Pascoal	
VISTA	Externa	

OBS.	Ao longo dos anos, o galpão foi acumulando vegetações em locais diferentes. Observar o acúmulo de sujidade nos tijolos salientes e no embasamento. Internamente, a parte superior dos arcos foi tamponada por revestimento, aparentando se tratar de aberturas retangulares.

DETALHES ARQUITETÔNICOS

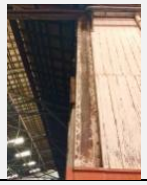
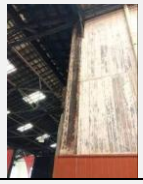
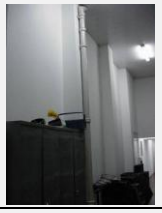
CALHAS, CONDUTORES E INSTALAÇÕES

Nº	IMAGEM	FONTE	USO	VISTA	OBS.
02		Acervo da autora, 25 set. 2020	Sala Hermeto Pascoal	Interna	Instalação elétrica desativada no piso, possivelmente correspondente a usos anteriores da própria Prefeitura de Jundiaí.

ANÁLISE DE AMBIENTES

SALA HERMETO PASCOAL

IM.				
Nº	03	04		
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001		Acervo da autora, 20 jul. 2018	Acervo da autora, 14 jun. 2021
USO	Sala Hermeto Pascoal			
VISTA	Interna			
OBS.	A sala apresenta pouco desgaste devido à constante manutenção, pintura e trocas de forro e piso quando necessário. Em 2001, ainda havia possibilidade de circular por corredor de acesso ao Arquivo (1978); posteriormente, contudo, barras metálicas foram instaladas em frente à porta para impedir o acesso, posto que a área se tornou muito deteriorada. Recentemente, o ambiente recebeu espelhos nas paredes para ensaios de grupos culturais.			
IM.				
Nº	05		06	07
FONTE	Prefeitura de Jundiaí, 08 jun. 2017	Acervo da autora, 25 set. 2020		
USO	Sala Hermeto Pascoal			
VISTA	Interna			
OBS.	Acúmulo de mobiliário proveniente das empresas absorvidas pela FEPASA. Notar a falta de catalogação e de cuidado no armazenamento. Havia áreas do forro com tábuas faltantes.	Antigo ponto de infiltração entre o forro e as paredes. A infiltração foi aparentemente solucionada pela substituição do forro e do piso e pela pintura das paredes.	Piso cerâmico preto apresenta desgastes pontuais e sujidade generalizada.	Antigo pilar metálico da Phoenix Bridge & Co. visível em momento de retirada do assoalho. O pilar, correspondente a momentos em que o galpão ainda não tinha passado por uma elevação de piso e não detinha forro, foi cortado e substituído por exemplar de alvenaria.
IM.				
Nº	08	09		10
FONTE	Acervo da autora, 25 set. 2020			
USO	Sala Hermeto Pascoal			
VISTA	Interna			
OBS.	À esquerda, ponto de afundamento do assoalho antes da troca do piso. No centro, observam-se os apoios da estrutura da madeira sobre as fiadas de alvenaria de tijolos que elevaram o piso. Notar uma parede em rosa interrompida pelo piso elevado, provavelmente correspondente a antigo fechamento de ambiente não registrado em planta. À direita, observar danos nas tábuas retiradas.			

ARQUIVO (1978)				
IM.				
Nº	11	12	13	14
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 08 jul. 2020	Acervo da autora, 14 jun. 2021	Acervo da autora, 08 jul. 2020
USO	Carpintaria (1890), Almoxarifado Geral (1932-1964) e Arquivo (1978)			
VISTA	Interna			
OBS.	À esquerda, nota-se que as divisórias de madeira do Arquivo (1978) tinham coloração mais clara em relação à atual. Algumas madeiras, como a da última imagem, permanecem no mesmo tom de 2001 mas apresentando intenso desgaste e perda de superfície.			Abertura metálica do Arquivo (1978) com pintura desgastada na parte superior da divisória de madeira.
IM.				
Nº	15	16		17
FONTE	Acervo da autora, 01 jan. 2018	Acervo da autora, 02 jun. 2021	Acervo da autora, 08 jul. 2020	Acervo da autora, 14 jun. 2021
USO	Carpintaria (1890), Almoxarifado Geral (1932-1964) e Arquivo (1978)			
VISTA	Interna			
OBS.	Pintura atual do Arquivo (1978), retocada em alguns pontos. Observar a adição de extintores de incêndio, avisos, capacetes de trabalho e de uma placa de baldeação acumulada pela FEPASA.	Avanço da oxidação de pilar metálico.		Diferença entre as pinturas da parte do Arquivo (1978) que possui divisórias de madeira e parede de alvenaria de tijolos.
IM.				
Nº	15	17	18	19
FONTE	Acervo da autora, 14 jun. 2021	Acervo da autora, 08 jul. 2020	Acervo da autora, 14 jun. 2021	Acervo da autora, 08 jul. 2020
USO	Carpintaria (1890), Almoxarifado Geral (1932-1964) e Arquivo (1978)			
VISTA	Interna			
OBS.	Detalhe da entrada pela porta metálica, cujo desgaste da superfície externa cimentada permite entrever a alvenaria de tijolos da estrutura.	Placa da antiga Estrada de Ferro Sorocabana utilizada como decoração externa.	Ambiente com piso e mobiliário de madeira que dava acesso aos sanitários.	

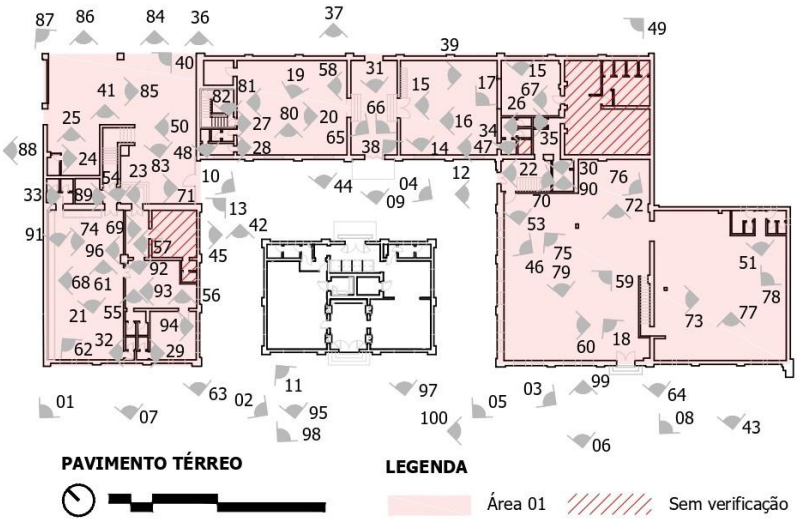
APÊNDICE F - Conjunto 5

- **Localização:** seção central ou administrativa;
- **Categoria:** equipamentos da UGC e da UGADS;
- **Quantidade de áreas:** 2;
- **Planta de situação:**

NATUREZA DO BEM	LEGENDA
[ ] Construção única [ ] Ambiente **[x] Conjunto de ambientes**	Conjunto 5



ÁREA 1



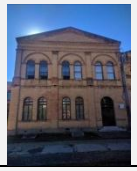
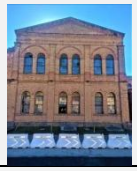
CRONOLOGIA DE USOS							
ANO	1890	1932	1936	1953	1964	1978	ATUAL
USO	Carpintaria, Máquina a Vapor, Depósito do Almoxarifado	Carpintaria e Modeladores, Seção Técnica e Contadoria	Carpintaria, Quarto de Cópias e Contadoria	Seção Pessoal e Pagadoria	Departamento de Patrimônio e Cadastro, Serviços Mecanizados - Perfuração, Contadoria, Serviços Mecanizados - Operadoria e Sala dos Computadores	Seção de Bilhetes, Escritório, Seção de Suprimentos, Seção de Programação, Oficina do Museu e Museu	UGC, Sala dos Relógios, Sala B1 e Museu da Companhia Paulista
OBS.	Com base nas plantas consultadas	O volume da Contadoria foi construído no antigo vão	Com base nas plantas consultadas		A Sala dos Computadores foi instalada em parte da seção sul	Com base nas plantas consultadas	

ASPECTOS ARQUITETÔNICOS			
ELEMENTO	**CARACTERÍSTICAS**	**ESTADO DE CONSERVAÇÃO**	**OBSERVAÇÕES**
COBERTURA	Duas águas com telhas de fibrocimento opacas apoiadas em tesouras metálicas e *shed* com telhas de fibrocimento opacas e cerâmicas apoiadas em tesouras metálicas	Algumas telhas de fibrocimento estão danificadas, apresentando vãos entre as peças que permitem a entrada da água das chuvas	Houve substituição de telhas ao longo dos anos
FORRO	Madeira, estuque e isopor	Forros de madeira e de estuque apresentam infiltração. O forro de gesso apresenta sujidade generalizada	Trata-se de forro de estuque desprovido de decoração e, portanto, diferente daqueles tratados nesta dissertação
ESTRUTURA	Alvenaria de tijolos de barro não vitrificados e argamassa de cal e areia	Tijolos apresentam perda de superfície em pontos em que houve choque, sobretudo na faixa decorativa abaixo das aberturas. Há sujidade generalizada, especialmente nos tijolos salientes. Verifica-se presença de eflorescência perto de condutores	A confirmação da presença de crosta negra na sujidade depende de avaliação em laboratório
ORNAMENTAÇÃO	No galpão, *shed* com topo escalonado e arrematado e pilastras que ditam o ritmo vertical das fachadas. O ritmo horizontal é marcado por frisos de tijolos salientes na diagonal, paralelos e perpendiculares ao pano. Demais volumes têm corpos de dois pavimentos com frontão triangular e platibanda, cobertura de duas águas e ritmo vertical marcado por pilastras com capitel simplificado	Acúmulo de sujidades e manchas escurecidas que se assemelham à crosta negra	A confirmação da presença de crosta negra depende de avaliação em laboratório
EMBASAMENTO	No Museu da Companhia Paulista, embasamento em alvenaria de tijolos externamente cimentado. Nos demais volumes, embasamento em pedra irregularmente desbastada	Apresenta sujidade generalizada e perda de superfície	-
CALHAS, CONDUTORES E INSTALAÇÕES	Tubulação em PVC, condutores metálicos, câmeras de segurança e instalações elétricas e hidráulicas ativas e desativadas na fachada.	Alguns condutores estão quebrados e apresentam intensa oxidação. Alvenaria próxima dos condutores apresenta infiltração, vegetação, manchas escurecidas que se assemelham à crosta negra e eflorescência	A confirmação da presença de crosta negra depende de avaliação em laboratório
VÃOS E ESQUADRIAS	No pavimento superior, os pares de janelas de arco pleno remetem a bíforas inscritas em um arco pleno maior, feito por marcação de tijolos salientes em duas fiadas, sendo a inferior assentada a cutelo e a superior como perpianho. Nos panos inferiores, os pares de janela têm seu arco pleno inscrito numa marcação de tijolos salientes que os coroa com um raio maior do que aquele próprio das janelas e que se une com o raio de marcação da janela ao lado por um balizamento horizontal de tijolos salientes. Vãos de porta são, majoritariamente, de arco pleno	Esquadrias de madeira apresentam desgaste e desprendimento da pintura	A porta de entrada da UGC consiste em amplo vão retangular que não se insere na descrição anterior. O vão é encimado por verga argamassada e possui esquadria de madeira de correr que foi recentemente pintada
ACABAMENTO	Tijolos aparentes na fachada externa e paredes internamente pintadas de diversas cores, dependendo do ambiente	Desprendimento da pintura em áreas muito úmidas e com infiltração	-
PISOS,	Verificam-se pisos de assoalho de	Revestimentos parietais	Devido à ocupação da área

REVESTIMENTOS E DIVISÓRIAS	madeira e de cimento queimado nos ambientes, de ladrilho hidráulico nos corredores de acesso e de cerâmica nas áreas molhadas	apresentam desprendimento da pintura em alguns pontos. Pisos apresentam desgaste	pela Prefeitura de Jundiaí, há constante manutenção
RAMPAS E ESCADAS	Exemplares metálicos, em madeira, em cimento queimado e em granilite	Degraus em granilite apresentam falta de manutenção e desprendimento de superfícies; este se verifica também em exemplar de cimento queimado. Escadas em madeira e metal apresentam desgaste	O exemplar em madeira na Sala B1 dá acesso a mezanino conservado e possui, sob seus degraus, área de armazenamento. O exemplar metálico na UGC dá acesso a mezanino de móvel de grande porte

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO

FACHADA				
COLINA HISTÓRICA				
IM.				
Nº	01	02	03	01
FONTE	Álbum Illustrado da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, 1918. Coleção de Antonio Soukef Jr.	Museu da Companhia Paulista, c. 1954	Museu da Companhia Paulista, 1958	Centro de Memória de Jundiaí, final da década de 1950
USO	Contadoria (1932-1936)	Seção Pessoal e Pagadoria (1953)		
VISTA	Externa			
OBS.	Volume edificado no vão entre os galpões. Notar a discreta ornamentação clássica, a presença de escada externa na fachada lateral e a continuidade dos galpões em *shed* à esquerda do edifício.	O restante da fachada permaneceu térreo, com cobertura em *shed*, até meados da metade da década de 1950. Notar a configuração do galpão mais à direita da imagem, que recebeu posteriormente um segundo pavimento e teve as aberturas alteradas e o óculo removido.	Acidente que danificou parte da fachada do atual Museu da Companhia Paulista. Observar os tijolos acumulados no chão e o vão aberto na área das janelas.	Configuração final da área 01. Há correspondência arquitetônica e ornamental entre os volumes, que conformam um "U" em torno da área 02.
IM.				
Nº	04		05	06
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 19 out. 2001	Acervo da autora, 02 jun. 2021	Acervo de Sousa (2003), 19 out. 2001	Marco Antonio da Cunha, abr. 2006
USO	Institucional	Salas B1 e dos Relógios	Museu da Companhia Paulista	
VISTA	Externa			
OBS.	Observam-se um aumento dos vidros quebrados no pavimento superior, maior oxidação na marquise e na porta metálica e acúmulo de sujidades e manchas escurecidas que se assemelham visualmente a uma crosta negra. Notam-se, também, a instalação de iluminação externa na fachada e pintura das esquadrias de madeira do térreo. Verificam-se três colorações de tijolos: tons mais uniformes no térreo e mais avermelhados (claros e escuros) no pavimento superior, denotando períodos diversos de construção.		Observam-se um aumento dos vidros quebrados no pavimento superior, maior desgaste nas esquadrias de madeira e acúmulo de sujidades e manchas escurecidas que se assemelham visualmente a uma crosta negra nos tijolos salientes.	

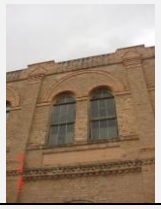
IM.				
Nº	06	02	07	08
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021	Acervo de Sousa (2003), 19 out. 2001	Acervo da autora, 02 jun. 2021	
USO	Museu da Companhia Paulista	Institucional	UGC	Museu da Companhia Paulista
VISTA	Externa			
OBS.	Vidros quebrados no pavimento superior foram substituídos. Entreveem-se divisórias brancas de PVC tampando internamente as janelas do mesmo pavimento. Há agravamento no desgaste das esquadrias e no acúmulo de sujidades e manchas escurecidas que se assemelham visualmente a uma crosta negra. Reparos realizados na fachada após o acidente de 1958 são bastante visíveis devido à mancha de tijolos de coloração mais avermelhada.	Observam-se um aumento dos vidros quebrados no pavimento superior, maior desgaste das esquadrias de madeira e acúmulo de sujidades e manchas escurecidas que se assemelham visualmente a uma crosta negra. Notam-se, também, a instalação de iluminação externa na fachada e a retirada de vegetação de pequeno porte. Por se tratar de ampliação de antigo galpão em *shed*, o pavimento superior apresenta tijolos de coloração mais avermelhada em comparação aos do térreo, denotando época diversa de construção.		Galpão cujo pé direito foi ampliado em 1913 para abrigar ponte rolante e maquinário mais pesado (ver imagem de nº 01). É visível o coroamento do *shed* original, bem como outras alterações nas aberturas devido à substituição dos modelos de arco pleno da Phoenix Bridge & Co. por modelos retangulares e, por fim, destes por modelos de bíforas.

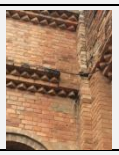
SUDESTE (UGC)					
Nº	IMAGEM	FONTE	USO	VISTA	OBS.
02		Acervo da autora, 02 jun. 2021	UGC	Externa	Observam-se vidros quebrados no pavimento superior, desgaste das esquadrias de madeira e acúmulo de sujidades e manchas escurecidas que se assemelham visualmente a uma crosta negra. Notar no pavimento superior os tijolos de coloração mais avermelhada.

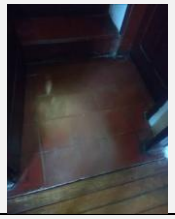
NOROESTE (MUSEU)					
Nº	IMAGEM	FONTE	USO	VISTA	OBS.
05		Acervo da autora, 02 jun. 2021	UGC	Externa	Observam-se desgaste nas esquadrias de madeira e itenso acúmulo de sujidades e manchas escurecidas que se assemelham visualmente a uma crosta negra nos tijolos salientes.

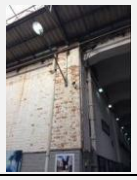
DETALHES ARQUITETÔNICOS

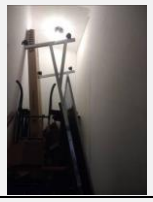
ALVENARIA

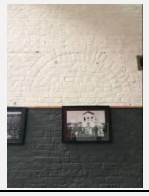
IM.				
Nº	09		10	11
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 19 out. 2001	VEC Projetos & Gestão, 2012		Acervo da autora, 02 jun. 2021
USO	Institucional			
VISTA	Externa			
OBS.	Observar tijolos de	Eflorescências verificadas em áreas úmidas, vítimas		Tijolo de barro não

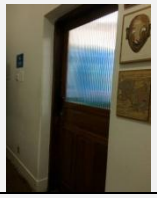
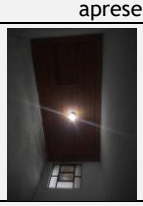
	coloração avermelhada mais clara na ornamentação do volume. É visível, também, a linha do antigo *shed*, anterior à ampliação do galpão.	de erosão e próximas a condutores metálicos quebrados.		vitrificado de origem desconhecida.
IM.				
Nº	06			
FONTE	Acervo da autora, 18 fev. 2021			
USO	Museu da Companhia Paulista			
VISTA	Externa			
OBS.	Reparo realizado após o acidente de 1958. Janelas, pilar e fachada foram recompostos, mas o ocorrido deixou cicatrizes na matéria por se tratar de obra posterior.	Dimensões dos tijolos de barro não vitrificados empregados na construção original.		
IM.				
Nº	12	01	13	08
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021		Acervo da autora, 29 jun. 2021	Acervo da autora, 1º out. 2021
USO	Museu da Companhia Paulista	UGC		Museu da Companhia Paulista
VISTA	Externa			
OBS.	Observar acúmulo de sujidades e manchas escurecidas que se assemelham visualmente a uma crosta negra nos tijolos salientes.	Observam-se reparos pontuais em argamassa de cimento.	Corte arredondado em quina de parede. Embora não se tenha precisado a motivação por trás do corte, pontos de erosão na parede à direita e marcas horizontais de algo que raspava constantemente nos tijolos, desgastando-os, podem indicar que ali houve abertura ou portão dessa natureza.	Quebra de padrão em friso devido a possível arco de grande porte ornamentado com os mesmos motivos das janelas, configuração que pode ter se perdido com a projeção do corpo saliente à direita da imagem.
PISOS, REVESTIMENTOS E DIVISÓRIAS				
IM.				
Nº	14	15	16	17
FONTE	Acervo da autora, 07 mar. 2018		Acervo da autora, 14 jun. 2021	
USO	Sala B1			
VISTA	Interna			
OBS.	Piso de assoalho reparado e parcialmente substituído pela Prefeitura de Jundiaí. Há, no entanto, parcelas do piso com quebra de padrão e paginação diversa do restante do espaço.			Diferença de nível entre os pisos da Sala B1.

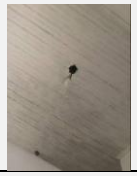
IM.				
Nº	18	19	20	21
FONTE	Acervo da autora, 07 mar. 2018		Acervo da autora, 14 jun. 2021	
USO	Museu da Companhia Paulista	Sala dos Relógios		UGC
VISTA	Interna			
OBS.	Piso de assoalho apresenta desgaste e marcas de móveis que foram arrastados.	Rodapé danificado.	Pisos de assoalho apresentam desgaste e marcas de móveis que foram arrastados.	
IM.				
Nº	22	23	24	25
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021	Acervo da autora, 14 jun. 2021		
USO	Museu da Companhia Paulista	Recepção da UGC	Copa da UGC	
VISTA	Interna			
OBS.	Piso de assoalho apresenta desgaste e manchas escuras causadas pela permanência de mobiliário.	Piso de cimento queimado sob constante manutenção.	Piso de cerâmica verde apresenta desgaste e perda de superfície.	Piso de cerâmica apresenta desgaste leve. É alvo de constante manutenção.
IM.				
Nº	26	27	28	29
FONTE	Acervo da autora, 07 mar. 2018		Acervo da autora, 14 jun. 2021	
USO	Sala B1	Sala dos Relógios		UGC
VISTA	Interna			
OBS.	Pisos de cerâmica vermelha apresentam diferentes graus de desgaste e de polimento. Em alguns exemplares, observa-se que houve substituição de peças.			
IM.				
Nº	30	31	32	
FONTE	Acervo da autora, 06 jun. 2021	Acervo da autora, 14 jun. 2021		Acervo da autora, 08 jul. 2020
USO	Copa do Museu da Companhia Paulista	Sem uso	UGC	
VISTA	Interna			
OBS.	Piso cerâmico bastante desgastado, com peças substituídas e perda de superfície.	Piso de ladrilho hidráulico apresenta desgaste, sujidades e pontos de infiltração.	Revestimento parietal cerâmico com faixa de detalhe. Observam-se indícios de limpeza e manutenção.	

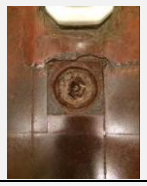
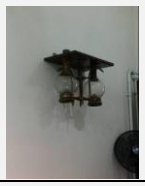
IM.				
Nº	33	34	28	30
FONTE	Acervo da autora, 15 jul. 2021	Acervo da autora, 14 jun. 2021		Acervo da autora, 02 jun. 2021
USO	UGC	Sala B1	Sala dos Relógios	Copa do Museu da Companhia Paulista
VISTA	Interna			
OBS.	Revestimento parietal cerâmico com faixa decorativa similar, mas sem os mesmos indícios de manutenção. Há peças de coloração diferente substituindo exemplares anteriores.	Recorte no revestimento parietal indicando local em que, na planta de 1964, se registra uma porta de acesso à Contadoria (1964).	Revestimento parietal cerâmico apresenta indícios de limpeza e manutenção.	Desprendimento e rachaduras na pintura em toda a área da imagem.
IM.				
Nº	35	36	37	38
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021	Acervo da autora, 14 jun. 2021		
USO	Sem uso			
VISTA	Interna			
OBS.	Revestimentos apresentam intensa sujidade e cicatrizes relacionadas ao armazenamento ao qual servia o ambiente.	Desprendimento da pintura realizada diretamente sobre os tijolos, expondo-os à erosão.		Marcação da altura dos antigos pisos, mantida após a abertura dos novos eixos de comunicação e o consequente rebaixamento da circulação. Notar o desprendimento da pintura e o desgaste do revestimento.
IM.				
Nº	39	40	41	42
FONTE	Acervo da autora, 07 mar. 2018	Acervo da autora, 14 jun. 2021		Acervo da autora, 29 jun. 2021
USO	Sala B1	Refeitório da UGC		Sem uso
VISTA	Interna			Externa
OBS.	Desprendimento de revestimento de viga existente sobre mezanino.	Divisórias removíveis de tecido adotadas no isolamento do refeitório e da copa. Observar, à direita, modo de fixação do tecido, amarrado a um gancho metálico inserido na alvenaria.		Pisos externos em placas de concreto e em pavimentação de paralelepípedo em pedra. Há determinação do Plano Diretor para que as placas de concreto sejam removidas.

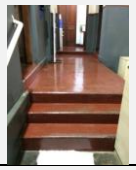
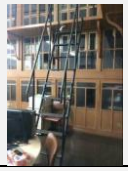
VÃOS E ESQUADRIAS				
IM.				
Nº	01	07	43	10
FONTE	Acervo da autora, 19 jan. 2018		Acervo da autora, 07 mar. 2018	Acervo da autora, 29 jun. 2021
USO	UGC		Museu da Companhia Paulista	UGC
VISTA	Externa			
OBS.	No pavimento superior, os pares de janelas de arco pleno são ladeados em sua face externa por pilastras de ordem menor e separados por uma pilastra central, conjunto que remete à composição das aximez bíforas. No caso deste pano, os arcos das bíforas são inscritos em um arco pleno maior, que nasce das pilastras de ordem menor, feito por marcação de tijolos salientes em duas fiadas, sendo a inferior assentada a cutelo e a superior como perpianho. Nos panos inferiores, os pares de janela têm seu arco pleno inscrito numa marcação de tijolos salientes que os coroa com um raio maior do que aquele próprio das janelas e que se une com o raio de marcação da janela ao lado por um balizamento horizontal de tijolos salientes. Notar o acúmulo de sujidades nos tijolos salientes e os vidros quebrados no pavimento superior.		Reparos em argamassa de cimento. Notar abertura central fechada e aberturas bíforas à direita em substituição a modelo retangular precedente. Este, por sua vez, substituiu arco pleno original.	Grande vão encimado por verga argamassada. Não foram encontradas cicatrizes na matéria que indiquem que este pano de tijolos possuiu, alguma vez, janelas.
IM.				
Nº	09	44	06	45
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021			
USO	Sem uso	Sala dos Relógios	Museu da Companhia Paulista	UGC
VISTA	Externa			
OBS.	Porta com duas folhas de abrir metálicas, esquadria de madeira e marquise em ferro e vidro. O metal se encontra oxidado e a pintura está em processo de desprendimento. Vidros acumulam sujidade e se apresentam opacos.	Abertura em arco de madeira. Observar desgaste do material e desprendimento da pintura branca.	Porta de madeira com duas folhas e bandeira fixa com vidro. A porta apresenta desgaste natural do material.	Observar faixa abaixo da folha da janela, por onde há troca de ar com equipamento interno. Há desprendimento da pintura e desgaste da madeira.
IM.				
Nº	46	27		
FONTE	Acervo da autora, 25 jan. 2018	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 07 mar. 2018	Acervo da autora, 14 jun. 2021
USO	Museu da Companhia Paulista	Sala dos Relógios		
VISTA	Interna			

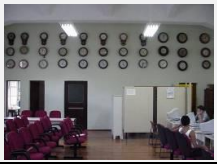
OBS.	Detalhe do elemento metálico que mantém aberta a janela de guilhotina. Há tratamento na esquadria de madeira, apesar do desgaste natural.	Notar, ao fundo e à direita, vão de acesso ao pavimento superior fechado por parede. Ao longo dos anos, o local foi sendo utilizado como depósito de diversos tipos de materiais.		
IM.				
Nº	23	47	34	48
FONTE	Acervo da autora, 15 jul. 2020	Acervo da autora, 14 jun. 2021		
USO	Recepção da UGC	Sala B1		Sala dos Relógios
VISTA	Interna			
OBS.	Abertura de grande porte em madeira, podendo tanto correr pelo trilho superior quanto permanecer vedando o vão. Há uma abertura central de menor porte para permitir a entrada sem que toda a folha de madeira precise ser movida. O exemplar foi alvo de recente manutenção.	Antiga porta de acesso a ambiente não identificado nas plantas consultadas.	Porta de madeira localizada sobre os sanitários da Sala B1. O acesso se dava por escada móvel.	Indicação metálica em porta de sanitário. A trava ainda funciona corretamente.
IM.				
Nº	32	49	50	
FONTE	Acervo da autora, 14 jun. 2021		Acervo da autora, 02 jun. 2021	Acervo da autora, 08 jul. 2020
USO	UGC	Sem uso	Recepção da UGC	
VISTA	Interna			
OBS.	Parede construída em meio a uma janela preexistente. A solução adotada foi não interromper a abertura, encerrando a parede pouco antes da esquadria, de modo a não impedir uma eventual troca de elementos da janela.	Aberturas retangulares implantadas em substituição àquelas em arco pleno.	Cicatrizes na matéria que indicam a presença prévia de aberturas em arco para acesso e respiração de antigo ambiente.	
IM.				
Nº	51	52	31	50
FONTE	Acervo da autora, 07 mar. 2018			Acervo da autora, 14 jun. 2021
USO	Museu da Companhia Paulista	Sala B1	Sem uso	Recepção da UGC
VISTA	Interna			

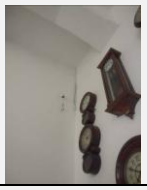
OBS.	Abertura voltada para o Conjunto 06. Conta com dois vidros basculantes e seis fixos. Nota-se acúmulo de sujidades.	Aberturas retangulares implantadas em substituição àquelas em arco pleno.	Desgaste de esquadria de madeira em arco. Observar o desgaste e o vidro quebrado no topo do arco.	Abertura para respiro da escada de acesso ao pavimento superior a partir da Sala dos Relógios. A grade externa se encontra oxidada e acumula sujidade.
IM.				
Nº	53	54	27	
FONTE	Acervo da autora, 07 mar. 2018	Acervo da autora, 15 jul. 2020	Acervo da autora, 14 jun. 2021	
USO	Museu da Companhia Paulista	Acesso ao pavimento superior	Sala dos Relógios	
VISTA	Interna			
OBS.	A área estudada conta com diversos tipos de portas provenientes de períodos igualmente diversos. Exemplares mais notáveis, como o de acesso ao pavimento superior a partir da recepção da UGC, possuem duas folhas de madeira com relevos. Os demais, secundários, internos aos ambientes, possuem somente uma folha e podem apresentar vidro jateado ou liso na parte superior.			
IM.				
Nº	55	56	57	58
FONTE	Acervo da autora, 14 jun. 2021			Acervo da autora, 07 mar. 2018
USO	UGC			Sala dos Relógios
VISTA	Interna			
OBS.	Exemplares de madeira com uma folha, podendo ser de madeira maciça ou apresentar vidro jateado ou canelado na parte superior.			Marcas na parede deixadas pela porta de correr de madeira. Notar, também, o trilho superior de madeira.
FORRO				
IM.				
Nº	59		60	46
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 19 out. 2001	Acervo da autora, 24 fev. 2018		Acervo da autora, 07 mar. 2018
USO	Museu da Companhia Paulista			
VISTA	Interna			
OBS.	Forro de madeira apoiado sobre vigas metálicas. Observar, ao longo dos anos, como as vigas passaram a apresentar desgastes leves e como o próprio forro passou a ter pontos de infiltração.			
IM.				
Nº	51	15	34	31
FONTE	Acervo da autora, 07 mar. 2018		Acervo da autora, 14 jun. 2021	
USO	Museu da Companhia Paulista	Sala B1		Sem uso

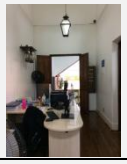
VISTA	Interna			
OBS.	Forro de madeira com pintura em desprendimento.	Forro de madeira apoiado sobre vigas metálicas. Apresenta indícios de manutenção periódica.	Forro de madeira com pintura em desprendimento.	Forro de madeira apoiado sobre vigas. Apresenta indícios de manutenção periódica.
IM.				
Nº	33	17	61	62
FONTE	Acervo da autora, 15 jul. 2020	Acervo da autora, 07 mar. 2018	Acervo da autora, 14 jun. 2021	Acervo da autora, 08 jul. 2020
USO	UGC	Sala B1	UGC	
VISTA	Forro de madeira com pintura em desprendimento.	Forro de estuque recentemente reparado pela Prefeitura de Jundiaí.	Forro de estuque e vigas de grande porte para suportar o pavimento superior. À direita, ponto de infiltração devido à degradação do piso de madeira logo acima.	
OBS.	Exemplares denotam, ao longo dos anos, deterioração dos forros de madeira e peças faltantes e caídas no piso.			
IM.				
Nº	40	22	25	26
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021		Acervo da autora, 14 jun. 2021	
USO	Recepção da UGC	Museu da Companhia Paulista	Copa da UGC	Sala B1
VISTA	Interna			
OBS.	Forro de estuque e vigas de grande porte para suportar o pavimento superior. Passou por pintura recente.	Forros de madeira que denotam manutenção periódica.		Forro de isopor com sujidades.
CALHAS, CONDUTORES E INSTALAÇÕES				
IM.				
Nº	01	63	07	10
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021			
USO	UGC			
VISTA	Externa			
OBS.	Instalação hidráulica em PVC ativa.	Iluminação externa instalada diretamente na alvenaria.	Instalações hidráulicas acumulando sujidades e vegetação. À direita, observar oxidação intensa do condutor e a presença de manchas escurecidas que se assemelham visualmente a uma crosta negra e de eflorescências na alvenaria próxima.	
IM.				
Nº	12	43	64	
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021			
USO	Museu da Companhia Paulista			
VISTA	Externa			

OBS.	Instalação hidráulica acumulando sujidades e vegetação. Observar oxidação intensa do condutor e a presença de manchas escurecidas que se assemelham visualmente a uma crosta negra e de eflorescências na alvenaria próxima.	Abaixo, notar iluminação externa instalada diretamente na alvenaria. Acima, notar instalações metálicas de respiração do pavimento superior.	Instalações hidráulicas ativas e inativas acumulando sujidades e vegetação. Observar oxidação intensa dos condutores e a presença de manchas escurecidas que se assemelham visualmente a uma crosta negra e de eflorescências na alvenaria próxima. Notar, principalmente, a pluralidade de condutores no mesmo local e, à direita, recorte no embasamento para passagem de um dos exemplares.	
IM.				
Nº	06	10	65	66
FONTE	Acervo da autora, 1º out. 2021	Acervo da autora, 29 jun. 2021	Regina Kalman, 2009	
USO	Museu da Companhia Paulista	UGC	Sala dos Relógios	Sala B1
VISTA	Externa		Interna	
OBS.	Instalação externa de câmeras de segurança, iluminação externa e tubulação de PVC.	Instalação hidráulica muito oxidada.	Antigas instalações indicativas de usos das salas em 2009. A Sala dos Relógios permanece com nomenclatura inalterada; a B1, contudo, abrigava a Biblioteca do conjunto.	
IM.				
Nº	17	67	68	50
FONTE	Acervo da autora, 07 mar. 2018		Acervo da autora, 14 jun. 2021	
USO	Sala B1		UGC	Recepção da UGC
VISTA	Interna			
OBS.	Instalações hidráulicas e elétricas realizadas sobre a alvenaria, interferindo na visualização de alguns elementos.			
IM.				
Nº	37	26	69	70
FONTE	Acervo da autora, 14 jun. 2021			Acervo da autora, 02 jun. 2021
USO	Sem uso	Sala B1	UGC	Museu da Companhia Paulista
VISTA	Interna			
OBS.	Tubulação de água pluvial em PVC com fissuras que permitem que a água se infiltre na alvenaria próxima. Notar a presença de vegetação.	Marca da antiga tubulação de esgoto, deixada após a retirada da bacia precedente. Notar, no piso, reparos realizados de forma grosseira.	Antiga instalação elétrica desativada.	Instalação interna de extintores de incêndio.

RAMPAS E ESCADAS				
IM.				
Nº	14	39	22	70
FONTE	Acervo da autora, 07 mar. 2018	Acervo da autora, 14 jun. 2021	Acervo da autora, 02 jun. 2021	Acervo da autora, 14 jun. 2021
USO	Sala B1		Museu da Companhia Paulista	
VISTA	Interna			
OBS.	Escada de madeira com guarda-corpo decorado e acesso a mezanino com estantes de armazenamento. Notar, à direita, portas sob a escada que também atuam como áreas de armazenamento. O exemplar apresenta indícios de manutenção periódica, apesar do desgaste natural da madeira.		Escada de madeira com guarda-corpo e corrimão ricamente trabalhados. Observar, à direita, estrutura do pavimento superior em vigas metálicas, da qual a escada também se aproveita. O exemplar apresenta indícios de manutenção periódica, apesar do desgaste natural da madeira.	
IM.				
Nº	18	65	66	71
FONTE	Acervo da autora, 07 mar. 2018	Acervo da autora, 14 jun. 2021		
USO	Museu da Companhia Paulista	Sala dos Relógios	Sala B1	Recepção da UGC
VISTA	Interna			
OBS.	Degraus em granilite sem polimento e com superfícies danificadas.	Degraus em granilite apresentam perda de superfície e desgaste.		Piso em cimento queimado apresenta polimento e coloração diversa do restante do ambiente.
IM.				
Nº	72	73	74	
FONTE	Acervo da autora, 07 mar. 2018		Acervo da autora, 15 jul. 2020	
USO	Museu da Companhia Paulista		UGC	
VISTA	Interna			
OBS.	Escada com guarda-corpo metálico e desgaste generalizado, especialmente por estar com a entrada vedada a visitantes. À direita, observar projeção da escada para a sala vizinha.		Escada metálica fixa no assoalho. O exemplar dá acesso ao mezanino do mobiliário de arquivo e acumula sujidade leve.	
ANÁLISE DE AMBIENTES				
MUSEU DA COMPANHIA PAULISTA				
IM.				
Nº	75	59	76	77
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021	Acervo da autora, 07 mar. 2018		
USO	Museu da Companhia Paulista			
VISTA	Interna			
OBS.	Áreas de exposição. Há fotografias, mobiliários, telefones, maquinário, placas, entre outros itens.			

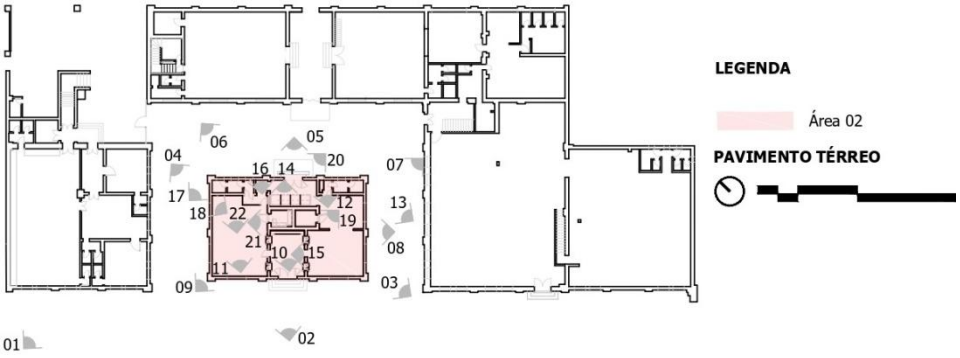
IM.				
Nº	78	46	79	59
FONTE	Acervo da autora, 24 fev. 2018	Acervo da autora, 02 jun. 2021		Acervo da autora, 07 mar. 2018
USO	Museu da Companhia Paulista			
VISTA	Interna			
OBS.	Filtro pertencente ao carro de passageiros da Locomotiva nº 1.	Detalhes das exposições: imagens, mapas e equipamentos de controle.		Banco proveniente de estação ferroviária. Notar reparo com fita adesiva entre as tábuas de madeira.
SALA B1				
IM.				
Nº	15		39	15
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001			
USO	Sala B1			
VISTA	Interna			
OBS.	Vistas da sala quando a mesma abrigava a Biblioteca. Observar que os livros ocupavam também o mezanino e que a sala ao fundo, na última fotografia, se encontrava fechada.			
IM.				
Nº	17		15	
FONTE	Prefeitura de Jundiaí, 2017	Acervo da autora, 14 jun. 2021	Prefeitura de Jundiaí, 2017	Acervo da autora, 07 mar. 2018
USO	Sala B1			
VISTA	Interna			
OBS.	Observar estado de sujidade e degradação do ambiente antes da recuperação. Ao fundo, notar que uma porta de acesso de madeira foi posteriormente tamponada.		Observar danos anteriores à recuperação do ambiente, como sujidade e infiltração. Nota-se também a degradação da madeira sem tratamento.	
SALA DOS RELÓGIOS				
IM.				
Nº	20			
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001	Prefeitura de Jundiaí, 11 jan. 2017	Acervo da autora, 14 jun. 2021	Acervo da autora, 07 mar. 2018
USO	Sala dos Relógios			
VISTA	Interna			
OBS.	Ao longo dos anos, o ambiente foi sendo ocupado sem que se alterasse sua configuração arquitetônica. Houve intensa mudança na posição dos relógios e, periodicamente, manutenções no piso e nas paredes.			Forro de estuque apoiado sobre vigas.

IM.				
Nº	80		81	
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 14 jun. 2021	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 07 mar. 2018
USO	Sala dos Relógios			
VISTA	Interna			
OBS.	Nota-se modificação nos modelos de relógios pendurados. As aberturas receberam, com o tempo, persianas.		Poucas modificações no ambiente. A porta de madeira de duas folhas de correr apresenta maiores desgastes, bem como o piso, marcado em alguns pontos devido ao mobiliário.	
IM.				
Nº	19			82
FONTE	Acervo da autora, 07 mar. 2018	Acervo da autora, 14 jun. 2021	Acervo da autora, 07 mar. 2018	Acervo da autora, 14 jun. 2021
USO	Sala dos Relógios			
VISTA	Interna			
OBS.	Poucas modificações visíveis. Notam-se algumas sujidades próximas ao forro.		Fiação externa visível devido à implantação de câmera de segurança no interior da sala.	Depósito interno.
UGC				
IM.				
Nº	83		84	
FONTE	Prefeitura de Jundiaí, 09 jan. 2017	Acervo da autora, 10 jun. 2019	Prefeitura de Jundiaí, 11 jan. 2017	Acervo da autora, 14 jun. 2021
USO	Recepção			
VISTA	Interna			
OBS.	Após a ocupação do espaço enquanto recepção houve limpeza das superfícies, troca das luminárias, novas pinturas e inserção de mobiliário.			
IM.				
Nº	85		86	
FONTE	Prefeitura de Jundiaí, 11 jan. 2017	Acervo da autora, 14 jun. 2021	Elizeu Marcos Franco, 28 maio 2019	Acervo da autora, 14 jun. 2021
USO	Refeitório			Copa
VISTA	Interna			
OBS.	Notam-se mudanças no mobiliário, maior privacidade pela inserção de divisórias, limpeza de superfícies e nova pintura.		Ambiente fechado em madeira que abrigou Escritório em 1978. Notam-se nova pintura e cuidados com a estrutura.	

IM.				
Nº	87	88	89	90
FONTE	Acervo da autora, 14 jun. 2021		Acervo da autora, 02 jun. 2021	
USO	Copa			
VISTA	Interna			
OBS.	Vistas do ambiente fechado em madeira. Há áreas com pinturas mais antigas e sem os mesmos reparos da entrada da copa.		Copa com uso constante e indícios de manutenção periódica.	Copa locada ao lado do Museu da Companhia Paulista, sem uso, atuando como depósito.
IM.				
Nº	61		74	91
FONTE	Prefeitura de Jundiaí, 25 jul. 2017	Acervo da autora, 14 jun. 2021		Acervo da autora, 15 jul. 2020
USO	UGC			
VISTA	Interna			
OBS.	Antes da ocupação do ambiente pela gestão atual, a sala atuava como uma biblioteca sem catalogação. Os documentos ocupavam, na época, o mobiliário ao fundo. Em fotografias mais recentes, o ambiente aparece com nova pintura, troca de luminárias, novo *layout* de mesas de trabalho e, principalmente, desocupado do acervo documental que ali existia. O mobiliário passou por limpeza e, atualmente, contém poucos itens ligado ao funcionamento da UGC.			Observar o avanço do móvel sobre a abertura para os sanitários.
IM.				
Nº	92	93		94
FONTE	Acervo da autora, 14 jun. 2021			
USO	UGC			
VISTA	Interna			
OBS.	Recepção interna da UGC. Notar as luminárias recuperadas.	Sala em que foi realizado sanitário com paredes mais baixas, que não atingem o forro.		À direita da imagem, presença de pequena área recuada e revestida com cerâmica, dotada de faixa decorativa esverdeada igual a dos sanitários.
REMANESCENTES FERROVIÁRIOS				
DIVERSOS				
IM.				
Nº	95			96
FONTE	Regina Kalman, 2009	Acervo da autora, 02 jun. 2021	Acervo da autora, 1º out. 2021	Acervo da autora, 15 jul. 2020
USO	Sem uso			UGC
VISTA	Externa			Interna
OBS.	Busto de Antonio da Silva Prado, importante diretor da companhia. Observar azinhavre e acúmulo de sujidades no busto. A placa de identificação foi, em algum momento, furtada. A última imagem representa a situação atual do pedestal, desprovido do busto após tentativa de depredação.			Peças ferroviárias dispostas sem catalogação ou organização.

IM.				
Nº	97			92
FONTE	Regina Kalman, 2009	Acervo da autora, 02 jun. 2021	Acervo da autora, 1º out. 2021	Acervo da autora, 08 jul. 2020
USO	Sem uso			UGC
VISTA	Externa			Interna
OBS.	Busto de Jayme Pinheiro de Ulhoa Cintra, importante presidente e engenheiro da companhia. Observar azinhavre e acúmulo de sujidades no busto. A placa de identificação foi, em algum momento, furtada. A última imagem representa a situação atual do pedestal, desprovido do busto após tentativa de depredação.			Placa de aviso de companhia ferroviária não identificada.
IM.				
Nº	98		46	06
FONTE	Prefeitura de Jundiaí, 25 jul. 2017	Acervo da autora, 14 jun. 2021	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 02 jun. 2021
USO	Sem uso			
VISTA	Externa		Interna	Externa
OBS.	Trilhos externos recentemente asfaltados em caráter temporário, embora tal ação não seja permitida pelo Plano Diretor aprovado.		Carteiras de trabalho emitidas na década de 1930 para um Trabalhador de Linha da 1ª Divisão e na década de 1950 para uma Pensionista.	Placa comemorativa da inauguração do conjunto.
IM.				
Nº	07		06	43
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021			
USO	Sem uso			
VISTA	Externa			
OBS.	Placa de homenagem a Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá.	Placa não datada comemorando a inauguração de ponte de estrutura metálica e de alvenaria.	Placa de homenagem aos funcionários da companhia que integraram a FEB.	Placa de inauguração do Museu Ferroviário "Barão de Mauá" em 1979.
MATERIAL RODANTE E MAQUINÁRIO				
IM.				
Nº	06	99		100
FONTE	Acervo da autora, 26 abr. 2018	Acervo da autora, 02 jun. 2021		
USO	Sem uso			
VISTA	Externa			
OBS.	Guindaste modelo GF202-L da FEPASA fabricado pela Crafton & Co. Engineers de Bedford, Inglaterra. Atrelado à sua prancha, está exposto às intempéries e ao vandalismo. Verificam-se peças ausentes e intensa oxidação.			

ÁREA 2



CRONOLOGIA DE USOS						
ANO	1890	1932-1936	1953	1964	1978	ATUAL
USO	Área inexistente	Caixa de Aposentadoria e Pensões	Caixa e Pagadoria	Caixa de Aposentadoria e Pensões	Não indicado	UGADS
OBS.	Com base nas plantas consultadas	Apresentava uma ligação térrea com a Contadoria	Com base nas plantas consultadas			

ASPECTOS ARQUITETÔNICOS			
ELEMENTO	CARACTERÍSTICAS	ESTADO DE CONSERVAÇÃO	OBSERVAÇÕES
COBERTURA	Laje cimentada	Apresenta sujidades e vegetação pontual	Substituiu a cobertura original de quatro águas
FORRO	Madeira e estuque	Apresentam leve sujidade	-
ESTRUTURA	Alvenaria de tijolos de barro não vitrificados e argamassa de cal e areia	Tijolos apresentam perda de superfície em pontos em que houve choque, sobretudo na faixa decorativa abaixo das aberturas. Há sujidade generalizada, especialmente nos tijolos salientes	A confirmação da presença de crosta negra na sujidade depende de avaliação em laboratório
ORNAMENTAÇÃO	Há pilastras com capitel simplificado que ditam o ritmo vertical das fachadas e se encerram em platibanda marcada por acabamentos em tijolos salientes emoldurando uma forma retangular marcada por tijolos recuados em relação ao pano da fachada	Acúmulo de sujidades, vegetação e manchas escurecidas que se assemelham à crosta negra	A confirmação da presença de crosta negra depende de avaliação em laboratório
EMBASAMENTO	Alvenaria de tijolos externamente cimentada	Apresenta sujidade generalizada e perda de superfície	Empregada em construções posteriores ao conjunto original
CALHAS, CONDUTORES E INSTALAÇÕES	Tubulação em PVC, condutores metálicos e instalações elétricas ativas e desativadas na fachada	Alguns condutores estão quebrados e apresentam intensa oxidação. Alvenaria próxima dos condutores apresenta infiltração, vegetação e manchas escurecidas que se assemelham à crosta negra	A confirmação da presença de crosta negra depende de avaliação em laboratório
VÃOS E ESQUADRIAS	Realizados em arcos plenos ornamentados por arcos de tijolos similares aos em que se inserem as bíforas. Há esquadrias metálicas e em madeira, bem como gradis metálicos de segurança	Apresentam desgaste, desprendimento da pintura e oxidação	As aberturas originais eram menores, seguindo modelo da Phoenix Bridge & Co.
ACABAMENTO	Tijolos aparentes na fachada externa e paredes internamente pintadas de branco e amarelo	Verificam-se reparos internos em massa corrida	-
PISOS, REVESTIMENTOS E DIVISÓRIAS	Há revestimentos cerâmicos, ladrilho hidráulico e piso de assoalho	Pisos desgastados e interferências no ladrilho pela implantação de arquivo deslizante	-

RAMPAS E ESCADAS	Granilite	Falta de manutenção e desprendimento de superfícies	-
OUTROS: COFRES E PORTAS-COFRE	Metal	Leve oxidação em alguns exemplares	Cofres móveis e portas-cofre de grande porte provenientes de diversas empresas

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO

FACHADAS				
COLINA HISTÓRICA				
IM.				
Nº	01		02	01
FONTE	Centro de Memória de Jundiaí, final da década de 1950	Acervo do Prof. Maurício Ferreira, c. 1960	Acervo de Sousa (2003), 19 out. 2001	Acervo da autora, 02 jun. 2021
USO	Caixa de Aposentadoria e Pensões		Institucional	UGADS
VISTA	Externa			
OBS.	Como é possível observar nas duas primeiras imagens, a referida fachada possuiu, até meados da década de 1960, três janelas em arco pleno de modelo da Phoenix Bridge & Co.. Com a ampliação do volume, a abertura central se transformou em porta de entrada e as janelas que as ladeavam foram substituídas por modelos mais largos. Notar, também, a cobertura de quatro águas original. Atualmente, o edifício acumula sujidades nos tijolos aparentes, manchas escurecidas que se assemelham visualmente a uma crosta negra, pontos de infiltração e vegetação pontual de pequeno porte.			

SUDESTE (VOLTADA AO MUSEU)					
Nº	IMAGEM	FONTE	USO	VISTA	OBS.
03		Acervo da autora, 02 jun. 2021	UGADS	Externa	Notam-se acúmulo de sujidades nos tijolos aparentes, manchas escurecidas que se assemelham visualmente a uma crosta negra, pontos de infiltração e vegetação pontual de pequeno porte.

NOROESTE (VOLTADA À UGC)					
Nº	IMAGEM	FONTE	USO	VISTA	OBS.
04		Acervo da autora, 02 jun. 2021	UGADS	Externa	Notam-se acúmulo de sujidades nos tijolos aparentes, manchas escurecidas que se assemelham visualmente a uma crosta negra, pontos de infiltração e vegetação pontual de pequeno porte.

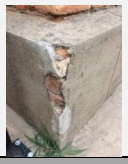
LINHA FÉRREA				
IM.				
Nº	05		06	07
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021			
USO	UGADS			
VISTA	Externa			
OBS.	Entrada original do edifício ladeada por pilares. Observar degraus em granilite, porta metálica com gradis e marquise trabalhada em ferro e em vidro. Os exemplares se encontram oxidados e acumulam sujidades, especialmente nos vidros. Notar, à direita, indicação do antigo uso em letras metálicas.		Notar aberturas retangulares de pequena dimensão que destoam das fachadas restantes. Há acúmulo de sujidades nos tijolos aparentes, manchas escurecidas que se assemelham visualmente a uma crosta negra, pontos de infiltração e vegetação pontual de pequeno porte, especialmente na cobertura de laje, que substituiu a original.	

DETALHES ARQUITETÔNICOS

ALVENARIA

Nº	IMAGEM	FONTE	USO	VISTA	OBS.
08		Acervo da autora, 02 jun. 2021	UGADS	Externa	Perda de superfície da faixa de tijolos abaixo da janela.

EMBASAMENTO

Nº	IMAGEM	FONTE	USO	VISTA	OBS.
09		Acervo da autora, 29 jun. 2021	UGADS	Externa	Perda de superfície da camada externa de cimento do embasamento, expondo os tijolos à erosão e às intempéries.

PISOS, REVESTIMENTOS E DIVISÓRIAS

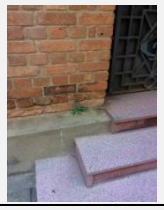
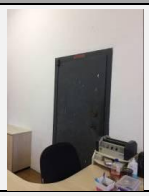
IM.				
Nº	10	11	12	
FONTE	Acervo da autora, 14 jun. 2021			
USO	UGADS			
VISTA	Interna			
OBS.	Ladrilho hidráulico apresenta desgaste e peças ausentes.	Piso de assoalho muito desgastado.	Revestimento parietal cerâmico com faixa decorativa esverdeada. Denota limpeza e manutenção periódicas.	Ladrilho hidráulico apresenta pouco desgaste e indícios de manutenção periódica.

VÃOS E ESQUADRIAS

IM.				
Nº	13	02	14	15
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021		Acervo da autora, 14 jun. 2021	
USO	UGADS			
VISTA	Externa		Interna	
OBS.	Esquadria de madeira com gradis metálicos. A madeira apresenta desprendimento da pintura e desgaste.	Atual porta de entrada de duas folhas. Observar gradis metálicos levemente oxidados, vidros jateados e presença do logo da companhia na base da folha fechada.	Mezanino existente sobre os cofres do centro do edifício. O acesso à porta de madeira se dava por escada móvel, estando hoje dificultado pela presença de arquivo deslizante (visível na parte inferior da imagem).	Abertura em madeira com bandeira fixa e duas folhas móveis. Observar a sujidade acumulada nos vidros opacos.

FORRO

IM.		
Nº	16	10

FONTE	Acervo da autora, 14 jun. 2021			
USO	UGADS			
VISTA	Interna			
OBS.	Forro de madeira apresenta sujidades e pintura diferente do restante do ambiente.		Forro com teias de aranha, sujidades e pintura diferente do restante do ambiente.	
CALHAS, CONDUTORES E INSTALAÇÕES				
IM.				
Nº	17	13	18	19
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021	Acervo da autora, 14 jun. 2021		
USO	UGADS			
VISTA	Externa		Interna	
OBS.	Exemplares externos de condutores metálicos altamente oxidados e quebrados. Notar que as áreas da alvenaria próximas aos condutores possuem séria infiltração e presença de vegetação.		Instalações elétricas internas e equipamento de condicionamento de ar, cuja tubulação se estende pela janela para a área externa.	Instalações elétricas recentes, deixando reparos em massa corrida visíveis.
RAMPAS E ESCADAS				
IM.				
Nº	02		20	
FONTE	Acervo da autora, 14 jun. 2021		Acervo da autora, 02 jun. 2021	
USO	UGADS			
VISTA	Externa			
OBS.	Degraus em granilite sem polimento e com superfícies danificadas.			
ELEMENTOS INTERNOS				
COFRES E PORTAS-COFRE				
IM.				
Nº	21			22
FONTE	Acervo da autora, 14 jun. 2021			
USO	UGADS			
VISTA	Interna			
OBS.	Porta-cofre da empresa francesa Fichet, provavelmente adquirida quando a ampliação do edifício permitiu que se construíssem salas para armazenar de forma segura os fundos de aposentadoria e pensões. Internamente, vê-se cofre móvel da E. Berta & Cia., cuja aquisição por parte da Paulista possivelmente se deu concomitantemente à construção do edifício. A porta-cofre apresenta desgaste, enquanto que o cofre móvel e o piso de ladrilho hidráulico aparentam estar conservados.			Cofre móvel da E. Berta & Cia.. Apresenta desgaste externo.
IM.				

Nº	22	19
FONTE	Acervo da autora, 14 jun. 2021	
USO	UGADS	
VISTA	Interna	
OBS.	Internamente, o exemplar se encontra conservado e limpo.	Porta-cofre da Cofres Nascimento, adquirida no mesmo contexto do exemplar da Fichet. Há certo desgaste da porta, mas, internamente, há mobiliário e pisos de ladrilho hidráulico conservados.

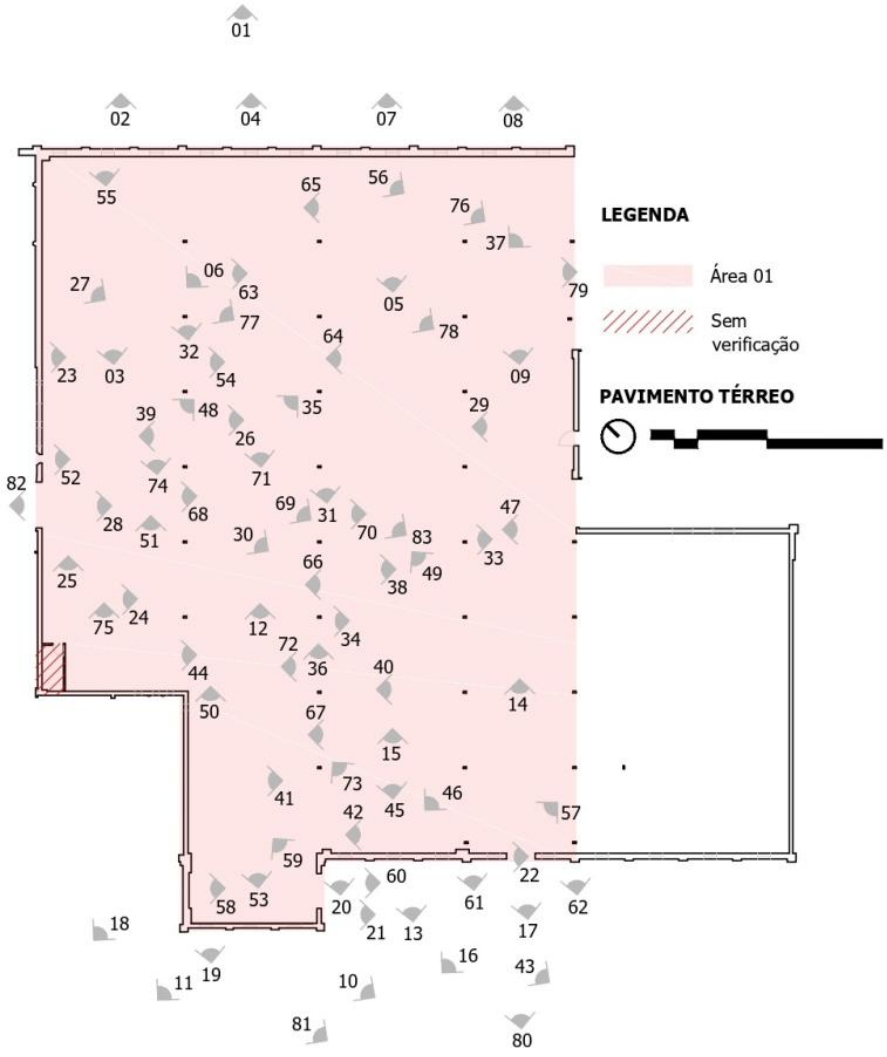
APÊNDICE G – Conjunto 6

- **Localização:** seção sul;
- **Categoria:** depósito de material rodante e maquinário;
- **Quantidade de áreas:** 2;
- **Planta de situação:**

NATUREZA DO BEM	LEGENDA
[ ] Construção única [ ] Ambiente **[x] Conjunto de ambientes**	Conjunto 6



ÁREA 1



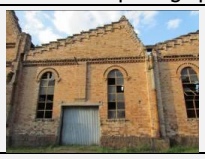
CRONOLOGIA DE USOS						
ANO	1890	1932-1936	1953	1964	1978	ATUAL
USO	Ajustagem	Reparo de Locomotivas a Vapor	Reparação de Locomotivas a Vapor e Ajustagem	Reparo de Locomotivas a Vapor e Reparo de Truques e Locomotivas a Diesel	Reparo de Truques e Veículos a Diesel	Depósito de material rodante e maquinário
OBS.	Com base nas plantas consultadas					Galpões abandonados

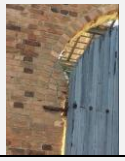
ASPECTOS ARQUITETÔNICOS			
ELEMENTO	CARACTERÍSTICAS	ESTADO DE CONSERVAÇÃO	OBSERVAÇÕES
COBERTURA	*Shed* ou dente de serra com telhas cerâmicas e de fibrocimento opacas e translúcidas apoiadas em tesouras e pilares metálicos	Algumas telhas apresentam vãos entre as peças que permitem a entrada da água das chuvas. A estrutura metálica apresenta descascamento da pintura e oxidação intensa	Somente o galpão que se divide entre abrigar os Conjuntos 05 (Museu da Companhia Paulista) e 06 está coberto. O restante da área foi destelhado, havendo previsão de implantação de telhas termoacústicas pelo Plano Diretor
FORRO	Inexistente	-	-
ESTRUTURA	Alvenaria de tijolos de barro não vitrificados e argamassa de cal e areia	Tijolos apresentam perda de superfície em pontos em que houve choque, sobretudo na faixa decorativa abaixo das aberturas. Há sujidade generalizada, especialmente nos tijolos salientes, e pichações. Áreas com infiltrações apresentam vegetação em crescimento	A confirmação da presença de crosta negra na sujidade depende de avaliação em laboratório
ORNAMENTAÇÃO	*Sheds* com topo escalonado e arrematado e pilastras que ditam o ritmo vertical das fachadas. O ritmo horizontal é marcado por friso de tijolos salientes na diagonal, paralelos e perpendiculares ao pano	Acúmulo de sujidades e manchas escurecidas que se assemelham à crosta negra. Pingadeiras apresentam partes faltantes de tijolos	A confirmação da presença de crosta negra depende de avaliação em laboratório
EMBASAMENTO	Base de pedras irregularmente desbastadas	A superfície externa apresenta sujidade generalizada, presença de vegetação e pichações	Empregado somente no conjunto original
CALHAS, CONDUTORES E INSTALAÇÕES	Tubulação em PVC, condutores metálicos e instalações elétricas	Condutores estão quebrados e apresentam intensa oxidação. Alvenaria próxima dos condutores apresenta infiltração, vegetação em crescimento e manchas escurecidas que se assemelham à crosta negra	A confirmação da presença de crosta negra na sujidade depende de avaliação em laboratório
VÃOS E ESQUADRIAS	Exemplares originais em arco pleno coroados por tijolos a cutelo contornados por tijolos na diagonal, apresentando ponta triangular que se projeta e que, por sua vez, é contornada por uma fiada de perpianhos. Na fachada voltada à colina histórica se verificam passagens por meio de porta retangular com verga argamassada e porta em arco para trânsito de vagões. Os exemplares são de madeira	Esquadrias seriamente oxidadas e grande quantidade de vidros quebrados. Aberturas quebradas contam com grades internas que fazem as vezes de barreiras	-
ACABAMENTO	Tijolos aparentes na fachada externa e paredes internamente pintadas principalmente em branco e cinza	Desprendimento da pintura em vários pontos dos galpões	-
PISOS, REVESTIMENTOS E DIVISÓRIAS	Bloquetes de madeira, placas de madeira, tablados de pranchas de madeira, cimento	Majoritariamente desgastados, quebrados e com infiltração, vegetação e peças faltantes	A ausência de cobertura agrava diariamente a situação da área. O Plano Diretor aprovado

	queimado, lajotas, concreto com acanaladuras e areia		prevê a substituição dos pisos por exemplares de concreto de alta resistência
RAMPAS E ESCADAS	Exemplar metálico pertencente ao antigo Corpo de Bombeiros	Alta oxidação dos degraus e do guarda-corpo	Degraus mais baixos foram retirados para evitar a subida de pessoas não autorizadas
OUTROS: VALAS DE MANUTENÇÃO	Vãos de cerca de um metro de profundidade, poucos ainda tamponados por tábuas de madeira	Apresentam acúmulo de lixo, água, vegetação e sujidades	Acumulam focos de dengue periodicamente devido à ausência de cobertura
OUTROS: VÃO DE CARRETÃO	Vão com trilhos metálicos para passagem de carretão	Apresenta infiltração e alto crescimento de vegetação	Não há previsão para tal estrutura no Plano Diretor

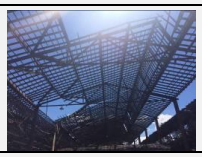
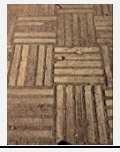
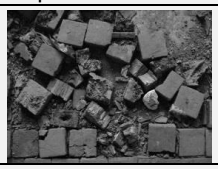
LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO

FACHADA				
LINHA FÉRREA				
IM.				
Nº	01	02	03	
FONTE	Brasil Arquitetura, 05 ago. 2015	Acervo da autora, 02 jun. 2021	Acervo de Sousa (2003), 2001	Brasil Arquitetura, 05 ago. 2015
USO	Depósito de material rodante e maquinário			
VISTA	Externa		Interna	
OBS.	Vista geral da fachada em 2015. Notar a vegetação crescente nos trilhos que impedia a visualização de elementos arquitetônicos, sujidades acumuladas, manchas escurecidas e vidros quebrados. A situação se agravou desde então.	Galpão que teve o pé direito acrescido em 1913 para abrigar maquinário mais pesado. Externa e internamente é possível discernir a linha do antigo *shed*. Observar vidros quebrados, sujidades generalizadas e crescimento de vegetação.		
IM.				
Nº	03	04	05	06
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021			
USO	Depósito de material rodante e maquinário			
VISTA	Interna	Externa	Interna	
OBS.	Vista interna atual da mesma fachada. Observar agravamento do estado de conservação, especialmente no embasamento e nas áreas próximas à cobertura, que apresentam graves infiltrações.	Fachada com vista externa obstruída por vegetação e internamente danificada devido à ausência de cobertura. Os vidros estão quebrados, há pontos de infiltração, manchas escurecidas que se assemelham a uma crosta negra e desprendimento da pintura branca e cinza.		
IM.				

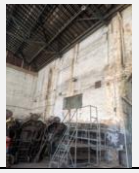
Nº	07	08	09	
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021		Brasil Arquitetura, 05 ago. 2015	Acervo da autora, 02 jun. 2021
USO	Depósito de material rodante e maquinário			
VISTA	Externa		Interna	
OBS.	Fachada apresenta pichações e sinais de depredação. Há vidros quebrados, sujidade generalizada nos tijolos salientes e presença de vegetação pontual.	Fachada apresenta pichações e sinais de depredação. Há vidros quebrados, sujidade generalizada nos tijolos salientes e presença de vegetação pontual. Internamente, danos que já existiam enquanto o galpão ainda estava coberto se agravaram com a ausência de telhas e com a entrada constante de pessoas não autorizadas. Observar pichações internas e oxidação dos elementos metálicos. Notar, também, abaixo da esquadria à direita, abertura na alvenaria que aparenta ter atuado como área de armazenamento embutida. Trata-se de prateleiras de diferentes alturas que foram realizadas em concreto.		
COLINA HISTÓRICA				
IM.				
Nº	10	11	12	
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 19 out. 2001	Acervo da autora, 02 jun. 2021	Acervo de Sousa (2003), 19 out. 2001	Acervo da autora, 02 jun. 2021
USO	Depósito de material rodante e maquinário			
VISTA	Externa		Interna	
OBS.	Corpo saliente do vão de carretão que marcava a passagem de carros e locomotivas pelas portas laterais. O volume também é conhecido por ter abrigado o Corpo de Bombeiros das Officinas. Ao longo dos anos, a situação foi se agravando: o número de vidros quebrados aumentou, acumularam-se mais sujidades nos tijolos salientes e no embasamento, manchas escurecidas e de infiltração se ampliaram e áreas próximas à cobertura passaram a apresentar maiores danos após a retirada das telhas. Observar que, em 2001, uma das passagens laterais do corpo já estava vedada.			
IM.				
Nº	13		14	15
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 19 out. 2001	Acervo da autora, 02 jun. 2021	Brasil Arquitetura, 05 ago. 2015	Acervo da autora, 02 jun. 2021
USO	Depósito de material rodante e maquinário			
VISTA	Externa		Interna	
OBS.	Fachada apresenta vidros quebrados, sujidade generalizada nos tijolos salientes e presença de vegetação pontual. À direita, no pilar, observar abertura quadrada possivelmente realizada para uma instalação posteriormente retirada. Internamente, vê-se o desgaste sofrido após a retirada das telhas. Em comparação à imagem de 2015, contudo, se observa que o galpão em questão já estava desprovido de madeiramento.			
IM.				
Nº	16	17	16	14
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 19 out. 2001	Brasil Arquitetura, 05 ago. 2015	Acervo da autora, 02 jun. 2021	
USO	Depósito de material rodante e maquinário			
VISTA	Externa			Interna
OBS.	Fachada acumula sujidades, especialmente nos tijolos salientes, e grande quantidade de vidros quebrados. Da placa de identificação que existia sobre a porta em 2001, resta somente a estrutura metálica. Observar configuração da porta de madeira de correr com verga argamassada, executada entre as aberturas, interrompendo o pilar.			

DETALHES ARQUITETÔNICOS				
ALVENARIA				
IM.				
Nº	18	11	19	20
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021			
USO	Depósito de material rodante e maquinário			
VISTA	Externa			
OBS.	Ampla sujidade acumulada na área do antigo Corpo de Bombeiros. As manchas escurecidas se assemelham visualmente a uma crosta negra.	Perda de superfície dos tijolos das pingadeiras.	Perda de superfície dos tijolos do friso. Observar, também, detalhe da ornamentação das janelas.	Detalhe remanescente de possível ornamentação de arco pleno anterior à extensão do corpo saliente do vão de carretão.
IM.				
Nº	06	21	22	23
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021			Acervo de Sousa (2003), 2001
USO	Depósito de material rodante e maquinário			
VISTA	Externa			Interna
OBS.	Abertura realizada próximo ao pilar.	Prolongamento das fiadas de tijolos executado enquanto reforço dos arcos de passagem.	Acabamento da abertura da porta de correr de madeira. Notar que o mesmo não foi feito de maneira uniforme. Apresenta pichações.	Tijolos com infiltração apresentando crescimento de musgo.
IM.				
Nº	24	25	26	
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 14 jun. 2021	Brasil Arquitetura, 05 ago. 2015	Acervo da autora, 14 jun. 2021
USO	Depósito de material rodante e maquinário			
VISTA	Interna			
OBS.	Vista interna da alvenaria com sérias infiltrações causadas pelos condutores quebrados. Observar, em 2001, a presença de sujidade generalizada e o crescimento de musgo. Atualmente, à esquerda, verifica-se desprendimento da pintura e manchas causadas pela infiltração se apresentam com coloração marrom e preta, se assemelhando visualmente a uma crosta negra. Observar também, na imagem de Sousa (2003), antigo arco de passagem vedado.		Vista interna da alvenaria com sérias infiltrações causadas pelos condutores quebrados, ampla presença de musgo e umidade, desprendimento da pintura e sujidade generalizada. Embora o galpão tenha sido alvo de troca de telhas desde 2015, infiltrações com origem na cobertura permanecem se agravando.	
IM.				
Nº	27	03	28	29
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 02 jun. 2021	Acervo da autora, 14 jun. 2021	Brasil Arquitetura, 05 ago. 2015

USO	Depósito de material rodante e maquinário			
VISTA	Interna			
OBS.	Marcas da ampliação do pé direito do galpão. À esquerda, cicatrizes na alvenaria indicando ponto em que se fixava ponte rolante. À direita, linha do antigo *shed*. Notar o agravamento do estado de infiltração da alvenaria desde 2001.		Infiltrações provenientes da cobertura e desprendimento da pintura dos tijolos, expondo-os à erosão e à infiltração.	Parede com grave infiltração, intensa presença de musgo e vegetação, alto índice de umidade e manchas escurecidas que se assemelham visualmente a uma crosta negra.
ESTRUTURA METÁLICA				
IM.				
Nº	30	31	32	33
FONTE	Álbum Illustrado da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, 1918. Coleção de Antonio Soukef Jr.	Acervo de Sousa (2003), 2001		
USO	Reparo de Locomotivas a Vapor (1932-1936)	Depósito de material rodante e maquinário		
VISTA	Interna			
OBS.	Observar a degradação da pintura e a oxidação das estruturas metálicas. Na primeira imagem, ao fundo, vê-se a estrutura da antiga ponte rolante.			
IM.				
Nº	34	35	36	
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001	Brasil Arquitetura, 05 ago. 2015	Acervo da autora, 02 jun. 2021	
USO	Depósito de material rodante e maquinário			
VISTA	Interna			
OBS.	Intenso processo de oxidação e corrosão dos pilares. Em alguns, nota-se a presença de azinhavre.			
COBERTURA				
IM.				
Nº	37	38	03	39
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001			
USO	Depósito de material rodante e maquinário			
VISTA	Interna			
OBS.	Em 2001, a área já apresentava sérios danos na cobertura, como ausência de telhas, tesouras e madeiramento quebrados, vegetação e pontos de infiltração na alvenaria.			
IM.				
Nº	40	41		42
FONTE	Regina Kalman, 2009		Acervo da autora, 19 jan. 2018	
USO	Depósito de material rodante e maquinário			
VISTA	Interna			
OBS.	Degradação do estado da cobertura desde 2001. Mais áreas são encontradas danificadas.		Telhas francesas quebradas devido à queda e empilhadas em galpão destelhado, sujeitas à ação das intempéries.	

IM.				
Nº	10	43	44	
FONTE	Acervo da autora, out. 2018	Acervo da autora, 02 jun. 2021		Acervo da autora, 14 jun. 2021
USO	Depósito de material rodante e maquinário			
VISTA	Externa		Interna	
OBS.	Galpões destelhados e desprovidos de madeiramento.		Recentemente, as telhas empilhadas foram armazenadas em galpão coberto, mas não deixam de apresentar danos acumulados pela exposição dos últimos anos. À direita, exemplar da Guichard et Pierre Frères, proveniente de Marselha, França.	
IM.				
Nº	45	46	41	
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021			
USO	Depósito de material rodante e maquinário			
VISTA	Interna			
OBS.	Galpões em sua configuração atual, completamente destelhados. Ao serem comparadas com as fotografias anteriores, estas imagens evidenciam que áreas em que o madeiramento já estava danificado ou ausente aumentaram.			
IM.				
Nº	15	45		47
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021			Acervo da autora, 14 jun. 2021
USO	Depósito de material rodante e maquinário			
VISTA	Interna			
OBS.	Madeiramento seriamente danificado e com risco de queda.			Vista da Subestação através da cobertura destelhada.
PISOS, REVESTIMENTOS E DIVISÓRIAS				
IM.				
Nº	40	48	06	09
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001		Acervo da autora, 02 jun. 2021	
USO	Depósito de material rodante e maquinário			
VISTA	Interna			
OBS.	Desgaste e degradação dos pisos de parquetes ou placas de madeira ao longo dos anos. À direita, piso de concreto com acanaladuras que serviu como base para os exemplares de mesma natureza removidos.			
IM.				
Nº	49	50		51
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001			Acervo da autora, 14 jun. 2021
USO	Depósito de material rodante e maquinário			
VISTA	Interna			

OBS.	Degradação do piso de bloquetes de madeira ao longo dos anos. Observar sujidades acumuladas, peças quebradas e faltantes e infiltração. Há presença de vegetação e crescimento de musgo.			
IM.				
Nº	52	53		38
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 19 jan. 2018	Acervo da autora, 02 jun. 2021	
USO	Depósito de material rodante e maquinário			
VISTA	Interna			
OBS.	Observar piso de assoalho de madeira elevado para entrada em ambiente do Conjunto 04.	Vão de carretão tomado por vegetação rasteira e séria infiltração do piso de cimento queimado devido à ação das chuvas.		Piso de assoalho no carretão apresenta desgaste, infiltração, peças quebradas e presença de vegetação.
IM.				
Nº	26	54	26	31
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001		Acervo da autora, 14 jun. 2021	
USO	Depósito de material rodante e maquinário			
VISTA	Interna			
OBS.	Área com piso de assoalho amplamente deteriorado, com peças ausentes, quebradas e alvos de infiltração. Notar a cobertura arenosa por cima dos exemplares degradados.			Reparo no piso de cimento queimado junto ao pilar metálico.
VÃOS E ESQUADRIAS				
IM.				
Nº	13	55	56	51
FONTE	Acervo da autora, out. 2018	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 02 jun. 2021	Acervo da autora, 14 jun. 2021
USO	Depósito de material rodante e maquinário			
VISTA	Externa	Interna		
OBS.	Aberturas originais em arco pleno da Phoenix Bridge & Co.. Observar a grande quantidade de vidros quebrados, a oxidação das esquadrias e a vedação dos vãos com gradis metálicos para impedir a entrada de pessoas não autorizadas.			Ao fundo, aberturas dos sanitários do Museu da Companhia Paulista.
IM.				
Nº	57	17	18	41
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 02 jun. 2021		Acervo de Sousa (2003), 2001
USO	Depósito de material rodante e maquinário			
VISTA	Interna	Externa		Interna
OBS.	Detalhes da porta de madeira. Observar o trilho interno superior pelo qual a folha corre.		Antiga passagem do corpo saliente do vão de carretão, fechada antes de 2001. Nota-se a diferença na coloração dos tijolos e da argamassa utilizados, muito mais recentes e de composições diversas em comparação aos materiais empregados pela Paulista.	
IM.				

Nº	58	59		60
FONTE	Acervo da autora, 19 jan. 2018	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 19 jan. 2018	Acervo da autora, 02 jun. 2021
USO	Depósito de material rodante e maquinário			
VISTA	Interna			Externa
OBS.	Internamente, a vedação é recuada em relação à parede e acumula sujidade generalizada.	Vistas da antiga passagem lateral que não foi vedada. Observar porta de madeira com duas folhas de abrir. A madeira apresenta desgastes, bem como a pintura, e externamente se verificam reparos feitos com chapas metálicas para impedir a entrada de pessoas não autorizadas.		
IM.				
Nº	28	26	30	24
FONTE	Acervo da autora, 14 jun. 2021	Acervo da autora, 02 jun. 2021	Acervo da autora, 14 jun. 2021	Acervo da autora, 02 jun. 2021
USO	Depósito de material rodante e maquinário			
VISTA	Interna			
OBS.	Abertura do eixo de trilhos que corta o complexo. As portas metálicas são de implantação recente, dotadas de cadeado e pontas de lanças para impedir a entrada de pessoas não autorizadas.	Aberturas retangulares de ambiente do Conjunto 04.	No centro da imagem, observar antiga passagem em arco posteriormente vedada.	Abertura retangular de ambiente do Conjunto 05.
CALHAS, CONDUTORES E INSTALAÇÕES				
IM.				
Nº	13		61	10
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021		Acervo da autora, 18 fev. 2021	Acervo da autora, 02 jun. 2021
USO	Depósito de material rodante e maquinário			
VISTA	Externa			
OBS.	Processo de retirada de elementos metálicos considerados espúrios pela Prefeitura de Jundiaí. Observar o exemplar metálico em queda da fachada e parte de sua estrutura no chão.		Tubulação metálica altamente oxidada e quebrada.	Instalação externa de iluminação.
IM.				
Nº	62	26	52	23
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 02 jun. 2021	
USO	Depósito de material rodante e maquinário			
VISTA	Externa	Interna		
OBS.	Elementos metálicos que podem indicar a existência prévia de placa indicativa, como visto na imagem de nº 16.	Condutores quebrados causando infiltrações graves na alvenaria. À direita, imagens das principais infiltrações, ainda presentes, mas controladas devido à retirada das estruturas quebradas.		

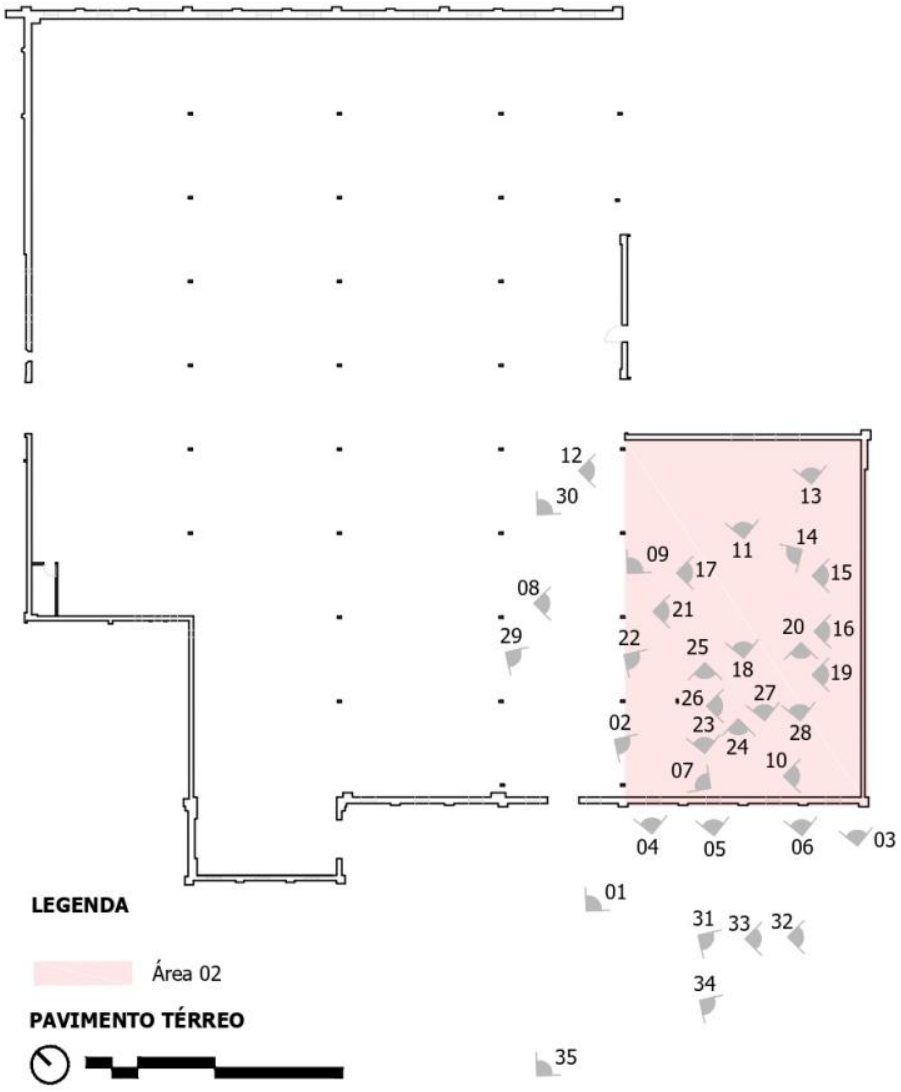
IM.				
Nº	24			39
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 14 jun. 2021		
USO	Depósito de material rodante e maquinário			
VISTA	Interna			
OBS.	Condutores quebrados causando infiltrações graves na alvenaria. À direita, imagem das principais infiltrações, ainda presentes, mas controladas devido à retirada das estruturas quebradas.		Instalações elétricas de iluminação ativas.	Instalação indicativa acerca do material rodante reparado após 1978.
RAMPAS E ESCADAS				
IM.				
Nº	18			
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001	Brasil Arquitetura, 05 ago. 2015	Acervo da autora, 02 jun. 2021	
USO	Depósito de material rodante e maquinário			
VISTA	Externa			
OBS.	Detalhas da escada e do guarda-corpo metálicos do Corpo de Bombeiros. Degraus mais baixos foram retirados para impedir a subida de pessoas não autorizadas. Observar a oxidação dos remanescentes metálicos e a fixação dos mesmos, diretamente na alvenaria.			
REMANESCENTES FERROVIÁRIOS				
VALAS DE MANUTENÇÃO				
IM.				
Nº	63	64	65	66
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001			Prefeitura de Jundiaí, 2017
USO	Depósito de material rodante e maquinário			
VISTA	Interna			
OBS.	Valas de manutenção sem tamponamento apresentando acúmulo de sujidades e de água e perda de superfície. Devido à constante exposição das intempéries, as valas constituíram focos de dengue até meados de 2017.			
IM.				
Nº	67	68	26	
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021	Acervo da autora, 14 jun. 2021		
USO	Depósito de material rodante e maquinário			
VISTA	Interna			
OBS.	Vista atual das valas de manutenção, alvos de limpeza e retirada de entulho. Os danos à matéria, contudo, permanecem, como pontos de infiltração e	Vãos no piso de parquetes dotados internamente de escadas metálicas. Entende-se que os poços serviram como auxiliares na manutenção pontual de material rodante. Observam-se a oxidação dos tamponamentos metálicos e a corrosão intensa dos degraus.		

	perda de superfície.			
VÃO DE CARRETÃO				
IM.				
Nº	69	12	70	71
FONTE	Pinto (1903), 1902	Rossi Film, 1929	Acervo de Sousa (2003), 2001	
USO	Reparo de Locomotivas a Vapor (1932-1936)		Depósito de material rodante e maquinário	
VISTA	Interna			
OBS.	Esvaziado de sua função primordial, o vão de carretão foi, ao longo dos anos, acumulando sujidades e pontos de infiltração.			
IM.				
Nº	71	12	69	36
FONTE	Brasil Arquitetura, 05 ago. 2015		Acervo da autora, 02 jun. 2021	Acervo da autora, 14 jun. 2021
USO	Depósito de material rodante e maquinário			
VISTA	Interna			
OBS.	A partir do destelhamento, o vão passou a apresentar ampla presença de vegetação rasteira, deterioração do piso pela água das chuvas e oxidação dos trilhos e do carretão.			
PEÇAS E MAQUINÁRIO				
IM.				
Nº	03	72	73	29
FONTE	Regina Kalman, 2009	Acervo da autora, 02 jun. 2021		Acervo da autora, 14 jun. 2021
USO	Depósito de material rodante e maquinário			
VISTA	Interna			
OBS.	Acúmulo de materiais depositados sem catalogação, organização e limpeza no local.	Rodas altamente oxidadas, expostas às intempéries em galpão destelhado.	Prancha metálica que poderia ser posicionada acima do carretão. Apresenta alta oxidação das peças e infiltração da madeira.	Máquina-ferramenta altamente oxidada, exposta às intempéries em galpão destelhado.
IM.				
Nº	74	48	75	
FONTE	Acervo da autora, 14 jun. 2021			
USO	Depósito de material rodante e maquinário			
VISTA	Interna			
OBS.	Exemplares de carriolas metálicas (com peças faltantes) e de madeira. Acumulam muitas sujidades e oxidação de peças metálicas.		Balança de plataforma da Henry Pooley & Son Ltd., importada pela Companhia Mogiana e absorvida pela FEPASA. Apresenta oxidação, peças faltantes e entulho acumulado na área de pesagem.	
IM.				
Nº	75	76		

FONTE	Acervo da autora, 14 jun. 2021	Acervo da autora, 02 jun. 2021		Acervo da autora, 14 jun. 2021
USO	Depósito de material rodante e maquinário			
VISTA	Interna			
OBS.	Truques com rodas e cilindros numerados pelo atual proprietário (DNIT) e armazenados em galpão coberto. Há partes faltantes, alvo de furtos, e intensa oxidação das peças.	Ponto final da tubulação da Máquina a Vapor no Conjunto 06. Observar a oxidação das peças, degradadas e pichadas, e o recente furto da tubulação, antes apoiada em mãos francesas.		
MATERIAL RODANTE				
IM.				
Nº	77		78	79
FONTE	Rossi Film, 1929	Acervo de Sousa (2003), 2001	Brasil Arquitetura, 05 ago. 2015	Acervo da autora, 14 jun. 2021
USO	Reparo de Locomotivas a Vapor (1932-1936)	Depósito de material rodante e maquinário		
VISTA	Interna			
OBS.	Com a obsolescência das locomotivas a vapor, a área deu lugar a locomotivas movidas a diesel. Entre 2001 e 2015, contudo, houve intensa modificação da distribuição interna de carros e vagões. Os exemplares da imagem de nº 77 são locomotivas elétricas GE B-B, importadas em 1947 pela Companhia Paulista e apelidadas de "baratonas", fabricadas para bitola de 1,60 m e serviços de manobra. Um dos carros (nº 6512) remanesce e pode ser visto nas imagens de nº 78 e 79, muito degradado, pichado e alvo de furtos.			
IM.				
Nº	45		80	81
FONTE	Regina Kalman, 2009	Acervo da autora, 18 fev. 2021	Regina Kalman, 2009	Acervo da autora, 26 abr. 2018
USO	Depósito de material rodante e maquinário			
VISTA	Interna		Externa	
OBS.	Vagão FNP 372248-1 SOS Panorama da FEPASA. Verificam-se desprendimento da pintura, pichações, furto de peças e pontos de infiltração na madeira.		Locomotiva elétrica da General Electric modelo GE 2-C+C-2 (apelidada de "V8" ou "escandalosa"). Atuou em serviços mistos. Registra intensa oxidação e corrosão e furto de peças.	Locomotiva elétrica GE B-B nº 502 adquirida em 1924 pela Companhia Paulista. Conhecida como "baratinha", pertence à série anterior às "baratonas", tendo realizado os mesmos serviços. Foi alvo de restauração e pintura em verde-oliva pela FEPASA em maio de 1995, da qual pouco resta atualmente devido à ação das intempéries.
IM.				
Nº	82	83	03	39
FONTE	Acervo da autora, 24 fev. 2018	Acervo da autora, 02 jul. 2018	Acervo da autora, 14 jun. 2021	Carolina Lima, 1º set. 2021
USO	Depósito de material rodante e maquinário			
VISTA	Interna			
OBS.	Locomotiva elétrica modelo GE 2-D+D-2, nº 6452, conhecida como "russa" ou "*little Joe*". Está sem os		Locomotiva elétrica GE B-B nº 6508 adquirida em	Locomotiva elétrica GE B-B nº 6511 adquirida

	truques e parte da carroceria e apresenta intensa oxidação e depredação.	1924 pela Companhia Paulista. Conhecida como “baratinha”, apresenta ampla oxidação, furto de peças e pichações.	em 1947 pela Companhia Paulista. Conhecida como “baratona”, apresenta ampla oxidação, furto de peças e pichações.

ÁREA 2

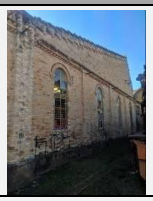


CRONOLOGIA DE USOS					
ANO	1890	1932-1953	1964	1978	ATUAL
USO	Pintura (Tenders e Locomotivas)	Torneiros de Roda	Tornos de Roda	Tornos e Escritório	Depósito de material rodante e maquinário
OBS.	Com base nas plantas consultadas				Galpão abandonado

ASPECTOS ARQUITETÔNICOS			
ELEMENTO	CARACTERÍSTICAS	ESTADO DE CONSERVAÇÃO	OBSERVAÇÕES
COBERTURA	*Shed* ou dente de serra com telhas de fibrocimento opacas e translúcidas apoiadas em tesouras e pilares metálicos	Muitas telhas apresentam vãos entre as peças que permitem a entrada da água das chuvas. A estrutura metálica apresenta descascamento da pintura e oxidação intensa	Há previsão de implantação de telhas termoacústicas pelo Plano Diretor
FORRO	Inexistente	-	-

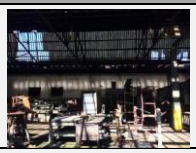
ESTRUTURA	Alvenaria de tijolos de barro não vitrificados e argamassa de cal e areia	Tijolos apresentam perda de superfície em pontos em que houve choque, sobretudo na faixa decorativa abaixo das aberturas. Há sujidade generalizada, especialmente nos tijolos salientes, e pichações. Áreas com infiltrações apresentam vegetação em crescimento	A confirmação da presença de crosta negra na sujidade depende de avaliação em laboratório
ORNAMENTAÇÃO	*Shed* com topo escalonado e arrematado e pilastras que ditam o ritmo vertical das fachadas. O ritmo horizontal é marcado por friso de tijolos salientes na diagonal, paralelos e perpendiculares ao pano	Acúmulo de sujidades e manchas escurecidas que se assemelham à crosta negra. Pingadeiras apresentam partes faltantes de tijolos	A confirmação da presença de crosta negra depende de avaliação em laboratório
EMBASAMENTO	Base de pedras irregularmente desbastadas	A superfície externa apresenta sujidade generalizada, presença de vegetação e pichações	Empregado somente no conjunto original
CALHAS, CONDUTORES E INSTALAÇÕES	Tubulação em PVC, condutores metálicos e instalações elétricas	Condutores estão quebrados e apresentam intensa oxidação. Alvenaria próxima dos condutores apresenta infiltração, vegetação em crescimento e manchas escurecidas que se assemelham à crosta negra	A confirmação da presença de crosta negra na sujidade depende de avaliação em laboratório
VÃOS E ESQUADRIAS	Exemplares originais em arco pleno coroados por tijolos a cutelo contornados por tijolos na diagonal, apresentando ponta triangular que se projeta e que, por sua vez, é contornada por uma fiada de perpianhos	Esquadrias seriamente oxidadas e grande quantidade de vidros quebrados. Aberturas quebradas contam com grades internas que fazem as vezes de barreiras	-
ACABAMENTO	Tijolos aparentes na fachada externa e paredes internamente pintadas principalmente em branco e cinza	Desprendimento da pintura em vários pontos dos galpões	-
PISOS, REVESTIMENTOS E DIVISÓRIAS	Piso de cimento queimado	Desgastado, quebrado e com infiltração e vegetação	Os danos na cobertura agravam diariamente a situação da área. O Plano Diretor aprovado prevê a substituição do piso por exemplar de concreto de alta resistência

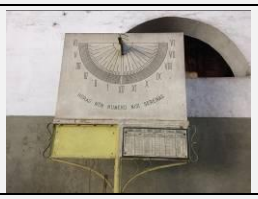
LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO

FACHADAS				
COLINA HISTÓRICA				
IM.				
Nº	01		02	
FONTE	Acervo da autora, out. 2018	Acervo da autora, 02 jun. 2021		
USO	Depósito de material rodante e maquinário			
VISTA	Externa		Interna	

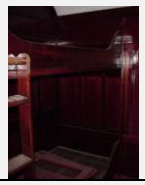
OBS.	Observam-se sujidades acumuladas, pichações recentes, crescimento de vegetação, vidros quebrados, manchas escurecidas que se assemelham visualmente a uma crosta negra, especialmente nos tijolos salientes.		Sujidades generalizadas, vidros quebrados e pichações na base. Para impedir a entrada pela esquadria, há grade internamente instalada.	
DETALHES ARQUITETÔNICOS				
ALVENARIA				
IM.				
Nº	03			
FONTE	Acervo da autora, 19 jan. 2018		Acervo da autora, 14 jun. 2021	
USO	Depósito de material rodante e maquinário			
VISTA	Externa			
OBS.	Vegetação crescente no pilar, especialmente nas proximidades dos condutores quebrados.			
IM.				
Nº	04	05	06	
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021			
USO	Depósito de material rodante e maquinário			
VISTA	Externa			
OBS.	Pichações recentes concentradas nesta fachada principalmente por se tratar de área visualmente obstruída por material rodante depositado em frente.			Reparos realizados na alvenaria em argamassa de cimento.

ESTRUTURA METÁLICA					
Nº	IMAGEM	FONTE	USO	VISTA	OBS.
07		Acervo da autora, 26 abr. 2018	Depósito de material rodante e maquinário	Interna	Pilares e tesouras metálicas altamente oxidadas e com desprendimento da pintura.

COBERTURA				
IM.				
Nº	08		09	10
FONTE	Brasil Arquitetura, 05 ago. 2015	Acervo da autora, 02 jun. 2021		
USO	Depósito de material rodante e maquinário			
VISTA	Interna			
OBS.	Ao longo dos anos, a área foi perdendo parte das telhas, permitindo que as intempéries afetassem seriamente a estrutura metálica e as peças, materiais e maquinário ferroviários ali depositados.			
PISOS, REVESTIMENTOS E DIVISÓRIAS				
IM.				
Nº	03			
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001			Acervo da autora, 02 jun. 2021
USO	Depósito de material rodante e maquinário			

VISTA	Interna			
OBS.	Ao longo dos anos, o piso de cimento queimado foi acumulando sujidades e pontos de infiltração devido aos danos na cobertura. Há fissuras em algumas áreas.			Ao fundo, parede divisória construída entre os Conjuntos 06 e 09. Apresenta intensa sujidade, pichações e pontos de infiltração próximos à cobertura.
VÃOS E ESQUADRIAS				
IM.				
Nº	04	05		03
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021			
USO	Depósito de material rodante e maquinário			
VISTA	Externa			
OBS.	Aberturas originais em arco pleno da Phoenix Bridge & Co., coroados por tijolos a cutelo contornados por tijolos na diagonal, apresentando ponta triangular que se projeta e que, por sua vez, é contornada por uma fiada de perpianhos. Apresentam a maior parte dos vidros quebrados, oxidação das esquadrias e reparos internos feitos com gradis que visam impedir a entrada de pessoas não autorizadas.			
REMANESCENTES FERROVIÁRIOS				
PEÇAS E MAQUINÁRIO				
IM.				
Nº	11	12	11	13
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 14 jun. 2021		
USO	Depósito de material rodante e maquinário			
VISTA	Interna			
OBS.	Peças e maquinário devidamente organizados e classificados. Veem-se placas indicativas em cada item. À esquerda, volume de madeira que abrigou Escritório em 1978.	Acúmulo de móveis tampando o acesso ao antigo Escritório (1978). Notar que o volume está quebrado e inutilizado.	Algumas das peças permanecem no mesmo local desde 2001. Outras foram gradativamente ocupando o espaço. Não se verificam mais as placas indicativas, a limpeza e a organização.	Balança da Toledo, modelo sem molas.
IM.				
Nº	13		08	14
FONTE	Acervo da autora, 14 jun. 2021			
USO	Depósito de material rodante e maquinário			
VISTA	Interna			
OBS.	Relógio solar com os dizeres “não conto senão as horas tranquilas” em latim. Apesar da peça lateral faltante, resta uma tabela de cálculo das horas válidas de trabalho.		Peças e maquinários dispostos aleatoriamente e sem manutenção.	Guindaste Krane-Kar com lança giratória da Companhia Nacional de Guindastes. O modelo esteve em circulação entre 1961 e 1980.

IM.				
Nº	15	16	17	18
FONTE	Acervo da autora, 14 jun. 2021			
USO	Depósito de material rodante e maquinário			
VISTA	Interna			
OBS.	Máquinas-ferramentas com selo da Companhia Paulista e das Officinas de Jundiaí.			Máquina-ferramenta da austríaca Vulkan provavelmente produzida em meados dos anos 1920.
IM.				
Nº	19	20	21	22
FONTE	Acervo da autora, 14 jun. 2021			
USO	Depósito de material rodante e maquinário			
VISTA	Interna			
OBS.	Maquinário desativado acumulado das empresas ferroviárias absorvidas pela FEPASA.			Balanças da Thewico.
MATERIAL RODANTE				
IM.				
Nº	23			24
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001		Acervo da autora, 18 fev. 2021	Acervo da autora, 16 fev. 2016
USO	Depósito de material rodante e maquinário			
VISTA	Interna			
OBS.	Detalhes da entrada do antigo carro dormitório da Locomotiva nº 1. Observar o logo da companhia na porta de entrada, atualmente desprovida de vidro. A escada de entrada sofreu oxidação e corrosão, enquanto que a madeira apresenta pichações e sinais de depredação.			Embora a madeira esteja deteriorada, os detalhes dos vidros fixos permanecem intactos em coloração e materialidade.
IM.				
Nº	25		26	
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 19 out. 2001	Acervo da autora, 16 fev. 2016	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 16 fev. 2016
USO	Depósito de material rodante e maquinário			
VISTA	Interna			
OBS.	Diferença entre o exemplar antes e depois da deterioração. Veem-se pichações, desgaste generalizado, oxidação e corrosão das partes metálicas, depredação e ausência de vidros.		Internamente, o carro acumula intensa sujidade. Devido à exposição às intempéries, a cobertura apresenta danos e desprendimento de peças. Diversamente da madeira externa, aquela interna ao carro se encontra ainda bem preservada e envernizada, sem danos ou desgastes visíveis.	

IM.				
Nº	27			28
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001		Acervo da autora, 16 fev. 2016	
USO	Depósito de material rodante e maquinário			
VISTA	Interna			
OBS.	Novamente, ressalta-se a qualidade da madeira e a sobrevivência de suas estruturas internas, incluindo aquelas voltadas à finalidade do carro, como no caso das beliches. Verificam-se maiores danos aos estrados das camas e às venezianas, alvos de depredação. Há grande quantidade de roupas acumuladas no interior dos antigos dormitórios, indicando atividade humana recorrente.			Sanitário localizado nos fundos do carro. Embora não tenham sido efetuados registros, esta autora constatou o furto do vaso sanitário e danos ao piso em uma visita realizada ao carro em julho de 2018.
IM.				
Nº	29	02	25	30
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 19 out. 2001	Acervo da autora, 16 fev. 2016		Acervo da autora, 02 jun. 2021
USO	Depósito de material rodante e maquinário			
VISTA	Interna			
OBS.	Locomotiva nº 1, atualmente integrante do Conjunto 03. Em 2001, o exemplar apresentava grave oxidação e corrosão de variadas estruturas, situação que vem se agravando desde então. Em 2016, pouco tempo antes de sua remoção para o atual local de armazenamento, foram registradas nas imagens acima novas pichações e furto de peças.			Locomotiva elétrica da General Electric, modelo C-C nº 6356, conhecida como "Vanderleia". As C-C foram as primeiras locomotivas elétricas fabricadas no Brasil pela referida empresa, atendendo a uma bitola de 1,60 m e, sobretudo, ao trecho entre Jundiaí e Araraquara para transporte de carga e de passageiros. Hoje, se encontra com pichações, deteriorada, apresentando corrosão e oxidação, desprovida de vidros e alvo de furtos.
IM.				
Nº	01		31	32
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 19 out. 2001	Acervo da autora, 02 jun. 2021		Acervo da autora, 26 abr. 2018
USO	Depósito de material rodante e maquinário			
VISTA	Externa			
OBS.	Locomotivas diesel-elétricas da Lokomotivbau Elektrotechnische Werke (LEW), empresa alemã, modelo B+B, n°7763 (à esquerda) e 7769 (no centro), conhecidas como "alemãzinhas". Importadas em 1968 pela Companhia Paulista, foram utilizadas principalmente para manobras e serviços de carga. Hoje, se encontram com pichações, deterioradas, apresentando corrosão e oxidação, desprovida de vidros e alvo de furtos. Em comparação à imagem de 2001, observa-se que muito da pintura anterior se perdeu. À direita, imagem interna do vagão, com muitas peças faltantes e presença interna de vegetação.			

IM.				
Nº	33		34	35
FONTE	Acervo da autora, 26 abr. 2018		Acervo da autora, 02 jun. 2021	Acervo da autora, 26 abr. 2018
USO	Depósito de material rodante e maquinário			
VISTA	Externa			
OBS.	Vista da cabine do manobrista. Embora a maioria das peças e fiações tenha sido furtada, é possível compreender as funções do ambiente.		Locomotivas elétricas da General Electric modelo GE 2-C+C-2 (apelidadas de “V8” ou “escandalosas”). Atuaram em serviços mistos. Ambas registram intensa oxidação e corrosão e furto de peças.	

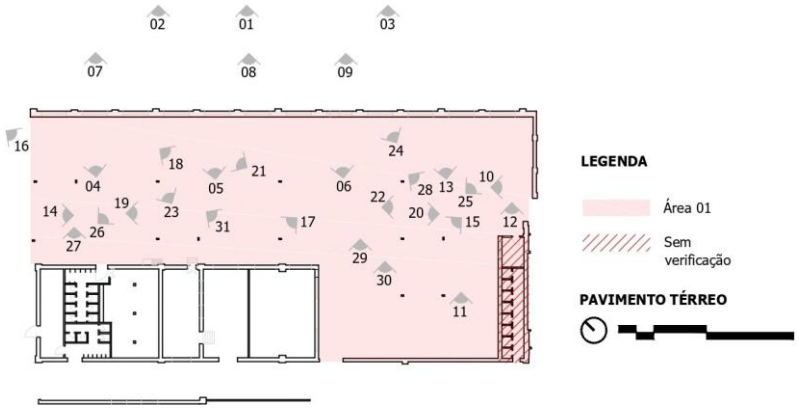
APÊNDICE H – Conjunto 7

- **Localização:** seção sul;
- **Categoria:** depósito de material rodante e maquinário;
- **Quantidade de áreas:** 2;
- **Planta de situação:**

NATUREZA DO BEM	LEGENDA
[ ] Construção única [ ] Ambiente **[x] Conjunto de ambientes**	Conjunto 7



ÁREA 1



CRONOLOGIA DE USOS						
ANO	1890	1932-1936	1953	1964	1978	ATUAL
USO	Ajustagem	Torneiros	Aplainadores e Torneiros	Torneiros	Ferramentaria e Escritório	Depósito de material rodante e maquinário
OBS.	Com base nas plantas consultadas					Galpões vazios

ASPECTOS ARQUITETÔNICOS			
ELEMENTO	CARACTERÍSTICAS	ESTADO DE CONSERVAÇÃO	OBSERVAÇÕES
COBERTURA	*Shed* ou dente de serra com telhas cerâmicas apoiadas em tesouras e pilares metálicos	Muitas telhas apresentam vãos entre as peças que permitem a entrada da água das chuvas. A estrutura metálica apresenta descascamento da pintura e oxidação intensa. O madeiramento está cedendo em vários pontos do galpão	Há previsão de implantação de telhas termoacústicas pelo Plano Diretor
FORRO	Inexistente	-	-
ESTRUTURA	Alvenaria de tijolos de barro não vitrificados e argamassa de cal e areia	Tijolos apresentam perda de superfície em pontos em que houve choque, sobretudo na faixa decorativa abaixo das aberturas. Há sujidade generalizada, especialmente nos tijolos salientes, e pichações. Áreas com infiltrações apresentam vegetação em crescimento	A confirmação da presença de crosta negra na sujidade depende de avaliação em laboratório

ORNAMENTAÇÃO	*Shed* com topo escalonado e arrematado e pilastras que ditam o ritmo vertical das fachadas. O ritmo horizontal é marcado por friso de tijolos salientes na diagonal, paralelos e perpendiculares ao pano	Acúmulo de sujidades e manchas escurecidas que se assemelham à crosta negra. Pingadeiras apresentam partes faltantes de tijolos	A confirmação da presença de crosta negra depende de avaliação em laboratório
EMBASAMENTO	Base de pedras irregularmente desbastadas	A superfície externa apresenta sujidade generalizada, presença de vegetação e pichações	Empregado somente no conjunto original
CALHAS, CONDUTORES E INSTALAÇÕES	Tubulação em PVC, condutores metálicos e instalações elétricas	Condutores estão quebrados e apresentam intensa oxidação. Alvenaria próxima dos condutores apresenta infiltração, vegetação em crescimento e manchas escurecidas que se assemelham à crosta negra	A confirmação da presença de crosta negra na sujidade depende de avaliação em laboratório
VÃOS E ESQUADRIAS	Exemplares retangulares com verga argamassada. Internamente, há vãos em arco e aberturas circulares	Esquadrias oxidadas e grande quantidade de vidros quebrados	Os antigos vãos de passagem em arco estão vedados
ACABAMENTO	Tijolos aparentes na fachada externa e paredes internamente pintadas principalmente em branco e cinza	Desprendimento da pintura em vários pontos dos galpões	-
PISOS, REVESTIMENTOS E DIVISÓRIAS	Parquetes e bloquetes	Desgastado, quebrado e com infiltração e vegetação. Há muitas partes faltantes	Os danos na cobertura agravam diariamente a situação da área. O Plano Diretor aprovado prevê a substituição do piso por exemplar de concreto de alta resistência
RAMPAS E ESCADAS	Inexistente	-	-

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO

FACHADAS				
LINHA FÉRREA				
IM.				
Nº	01			02
FONTE	Rossi Film, 1929	Acervo de Sousa (2003), 2001		Brasil Arquitetura, 05 ago. 2015
USO	Torneiros (1932-1936)	Depósito de material rodante e maquinário		
VISTA	Externa			
OBS.	Em comparação entre as vistas, notam-se a substituição das aberturas originais em arco pleno por exemplares retangulares com verga argamassada, deterioração das esquadrias, quantidade de vidros quebrados e acúmulo de sujidades. Notar, na primeira imagem, a construção da Subestação, em sua conformação final na segunda fotografia.			
IM.				
Nº	03	04	05	06
FONTE	Brasil Arquitetura, 05 ago. 2015	Acervo da autora, 02 jun. 2021		
USO	Depósito de material rodante e maquinário			
VISTA	Externa	Interna		
OBS.	Presença intensa de vegetação cobrindo a fachada voltada à linha	Internamente, as fachadas apresentam muita sujidade acumulada, presença crescente de vegetação, pontos de infiltração, desprendimento da pintura e instalações elétricas desativadas.		

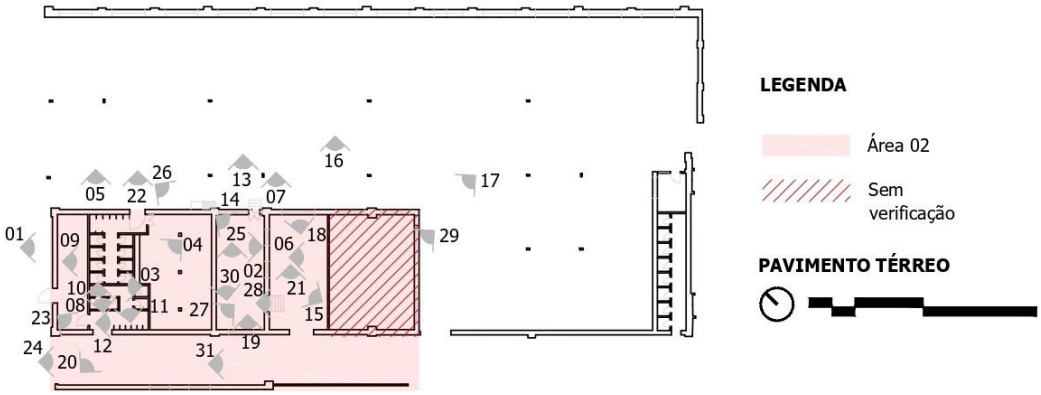
	férrea.			
IM.				
Nº	07	01	08	09
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021			
USO	Depósito de material rodante e maquinário			
VISTA	Externa			
OBS.	Observam-se sujidades acumuladas, pichações recentes, crescimento de vegetação, vidros quebrados e manchas escurecidas que se assemelham visualmente a uma crosta negra, especialmente nos tijolos salientes.			
DETALHES ARQUITETÔNICOS				
ALVENARIA				
IM.				
Nº	10	11	12	13
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001		Acervo da autora, 14 jun. 2021	
USO	Ajustagem (1890), Torneiros (1932-1936), Aplainadores (1953), Torneiros (1964) e Ferramentaria (1978)		Sanitários e ponto final da tubulação da Máquina a Vapor	Ajustagem (1890), Torneiros (1932-1936), Aplainadores (1953), Torneiros (1964) e Ferramentaria (1978)
VISTA	Interna			
OBS.	Alvenaria com pontos de infiltração e desprendimento da pintura.	Antigas aberturas em arco vedadas com tijolos.	Alvenaria acumula intensa sujidade, pontos de infiltração, desprendimento do revestimento e vegetação.	Tijolo cuja origem não pôde ser precisada exposto às intempéries.
ESTRUTURA METÁLICA				
IM.				
Nº	14	15	16	17
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001		Acervo da autora, 02 jun. 2021	
USO	Ajustagem (1890), Torneiros (1932-1964) e Ferramentaria (1978)			
VISTA	Interna			
OBS.	Ao longo dos anos, observa-se a oxidação crescente da estrutura metálica, alvo de corrosão devido à exposição às intempéries.			
COBERTURA				
IM.				
Nº	18	19	20	
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001	Brasil Arquitetura, 05 ago. 2015		Acervo da autora, 14 jun. 2021
USO	Ajustagem (1890), Torneiros (1932-1936), Aplainadores e Torneiros (1953), Torneiros (1964) e Ferramentaria (1978)			
VISTA	Interna			
OBS.	Observar a degradação da cobertura ao longo dos anos, com queda de telhas, desgaste e infiltração do madeiramento e aparecimento de vãos que permitem a entrada de águas pluviais.			

IM.				
Nº	21	22	13	14
FONTE	Acervo da autora, 14 jun. 2021	Acervo da autora, 02 jun. 2021	Acervo da autora, 14 jun. 2021	
USO	Ajustagem (1890), Torneiros (1932-1936), Aplainadores e Torneiros (1953), Torneiros (1964) e Ferramentaria (1978)			
VISTA	Interna			
OBS.	Vãos abertos na cobertura após o madeiramento ter cedido.		Telha francesa da Arnaud Etienne et Cíe., empresa de Marselha responsável pela fabricação de parte das telhas originais do complexo.	Telha do tipo capa-canal paulista com acabamento curvo da Cerâmica Santa Gertrudes Ltda., certamente implantada no galpão após 1989, data de fundação da empresa.
PISOS, REVESTIMENTOS E DIVISÓRIAS				
IM.				
Nº	19		23	24
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 02 jul. 2018		Acervo da autora, 14 jun. 2021
USO	Ajustagem (1890), Torneiros (1932-1964) e Ferramentaria (1978)			Escritório (1978)
VISTA	Interna			
OBS.	Piso de parquetes altamente danificado, acumulando sujidades e apresentando peças faltantes.		Alto índice de vegetação cobrindo os pisos originais, especialmente em áreas com infiltração.	Piso elevado remanescente do Escritório de 1978, também realizado em parquetes.
VÃOS E ESQUADRIAS				
IM.				
Nº	11	19	25	10
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001		Acervo da autora, 14 jun. 2021	
USO	Ajustagem (1890), Torneiros (1932-1936), Aplainadores e Torneiros (1953), Torneiros (1964) e Ferramentaria (1978)			
VISTA	Interna			
OBS.	Aberturas circulares que realizam troca de ar entre os Conjuntos 07 e 09.	Vãos em arco para passagem de material rodante fechados por tijolos e por placas metálicas. Observar como a ausência das telhas levou à intensa degradação da parede, tomada por vegetação e musgo. No vão à esquerda, há uma porta de abrir comum para passagem de pessoas.		
IM.				
Nº	26		06	05
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001	Brasil Arquitetura, 05 ago. 2015	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 14 jun. 2021
USO	Ajustagem (1890), Torneiros (1932-1964) e Ferramentaria (1978)			
VISTA	Interna			
OBS.	Observam-se o aumento da quantidade de vidros quebrados e a deterioração das esquadrias.		Porta metálica com duas folhas de abrir implantada sob abertura retangular.	Grande quantidade de vidros quebrados. Esquadrias muito oxidadas e com desprendimento da pintura.

ELEMENTOS INTERNOS				
ITENS ARMAZENADOS				
IM.				
Nº	27	28	22	29
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001		Acervo da autora, 02 jul. 2018	Acervo da autora, 14 jun. 2021
USO	Ajustagem (1890), Torneiros (1932-1936), Aplainadores e Torneiros (1953), Torneiros (1964) e Ferramentaria (1978)			
VISTA	Interna			
OBS.	Materiais de construção acumulados no interior dos galpões.		Truques armazenados sem catalogação ou cuidado em galpão destelhado. Apresentam intensa oxidação pelo contato direto com intempéries	Mobiliário e peças ferroviárias quebradas acumulados sem catalogação e limpeza.
REMANESCENTES FERROVIÁRIOS				
PEÇAS E MAQUINÁRIO				
IM.				
Nº	20	27		
FONTE	Magazine Brazil Ferrocarril nº 20, ago. 1911	Acervo da autora, 02 jun. 2021		Acervo da autora, 14 jun. 2021
USO	Torneiros (1932-1936)	Depósito de material rodante e maquinário		
VISTA	Interna			
OBS.	À esquerda, disposição das máquinas de tornos. Ao fundo, vista da seção de Reparos de Locomotivas a Vapor.	Máquina-ferramenta da George Richards & Co. Ltd., fabricada em Broadheath, Manchester, após 1885. Apresenta oxidação e peças faltantes, mas parte da coloração precedente se mantém.	Rebaixadoras de mica altamente oxidadas e com peças faltantes e quebradas.	
IM.				
Nº	30	25	31	28
FONTE	Acervo da autora, 14 jun. 2021			
USO	Depósito de material rodante e maquinário			Sanitários e ponto final da tubulação da Máquina a Vapor
VISTA	Interna			
OBS.	Máquina de modelagem da Selson Engineering Co. altamente oxidadada e com peças ausentes.	Máquina-ferramenta da Landis Machine Co., empresa especializada exemplares de rosqueamento. Apresenta pouco da coloração precedente, estando muito oxidada.	Tubulação da Máquina a Vapor e seu respectivo ponto final. Apresenta oxidação e corrosão.	

MATERIAL RODANTE					
Nº	IMAGEM	FONTE	USO	VISTA	OBS.
01		Acervo de Sousa (2003), 2001	Depósito de material rodante e maquinário	Externa	Locomotiva elétrica da General Electric modelo GE 2-C+C-2 (apelidada de "V8" ou "escandalosa"). Intensa degradação e oxidação. Farol e portas quebradas com peças faltantes.

ÁREA 2

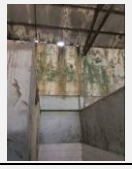


CRONOLOGIA DE USOS							
ANO	1890	1932	1936	1953	1964	1978	ATUAL
USO	Ferramen-teiros, Caldeiraria e Máquina a Vapor e acesso à Subestação	Solda Elétrica, Máquina a Vapor e acesso à Subestação e Ferramentas e Sanitários	Solda Elétrica, Máquina a Vapor e acesso à Subestação e Ferramentas	Solda Elétrica, Compressor e acesso à Subestação e Quarto de Ferramentas	Afiação de Ferramentas, Conversor de 60 para 40 Ciclos, Máquina a Vapor e acesso à Subestação e Sanitários	Depósito de Materiais, Conversor de Ciclos, Compressor e acesso à Subestação e Vestiários	Dep. de material rodante e maquinário
OBS.	Com base nas plantas consultadas						Galpões vazios

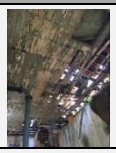
ASPECTOS ARQUITETÔNICOS			
ELEMENTO	CARACTERÍSTICAS	ESTADO DE CONSERVAÇÃO	OBSERVAÇÕES
COBERTURA	Sobre os Vestiários (1978), há cobertura de duas águas com lanternim e telhas de fibrocimento translúcidas e opacas apoiadas em tesouras e pilares metálicos. Sobre a Subestação (1932-1978), há cobertura de laje inclinada com domos de iluminação. O restante dos galpões integra coberturas maiores de *shed* ou dente de serra com telhas cerâmicas apoiadas em tesouras e pilares metálicos	Muitas telhas apresentam vãos entre as peças que permitem a entrada da água das chuvas. A estrutura metálica apresenta descascamento da pintura e oxidação intensa. A laje inclinada apresenta partes faltantes e sujidade nas peças translúcidas	Há previsão de implantação de telhas termoacústicas pelo Plano Diretor
FORRO	Madeira e laje de concreto apoiada sobre vigas metálicas	O forro de madeira apresenta grave infiltração e peças faltantes. O forro de laje, correspondente ao piso da Subestação (1932-1978), apresenta graves infiltrações	-
ESTRUTURA	Alvenaria de tijolos de barro não vitrificados e argamassa de cal e areia	Tijolos apresentam perda de superfície em pontos em que houve choque. Há sujidade generalizada, especialmente nos tijolos salientes, e pichações. Áreas com infiltrações apresentam vegetação em crescimento	A confirmação da presença de crosta negra na sujidade depende de avaliação em laboratório
ORNAMENTAÇÃO	Inexistente	-	Áreas internas

EMBASAMENTO	Em alguns pontos, base de pedras irregularmente desbastadas; em outros, base de tijolos externamente cimentada	Apresenta sujidade generalizada	-
CALHAS, CONDUTORES E INSTALAÇÕES	Tubulação em PVC, condutores metálicos e instalações elétricas	Condutores estão quebrados e apresentam intensa oxidação. Alvenaria próxima dos condutores apresenta infiltração, vegetação em crescimento e manchas escurecidas que se assemelham à crosta negra	A confirmação da presença de crosta negra na sujidade depende de avaliação em laboratório
VÃOS E ESQUADRIAS	Exemplares retangulares e vãos em arco	Esquadrias oxidadas e grande quantidade de vidros quebrados	-
ACABAMENTO	Paredes pintadas principalmente em branco e cinza	Desprendimento da pintura em vários pontos dos galpões	-
PISOS, REVESTIMENTOS E DIVISÓRIAS	Piso cerâmico vermelho, cimento polido e parquetes	Exemplares desgastados, quebrados, acumulando sujidades e com infiltração. Há muitas partes faltantes	-
RAMPAS E ESCADAS	Exemplares metálicos e de tijolos externamente cimentados	Apresentam perda de superfície, desgaste, sujidades acumuladas e corrosão das peças metálicas	A escada metálica de acesso à Subestação (1932-1978), em caracol, apresenta o material ricamente trabalhado

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO

DETALHES ARQUITETÔNICOS				
ALVENARIA				
IM.				
Nº	01	02		03
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021			
USO	Ferramenteiros (1890), Ferramentas e Sanitários (1932), Ferramentas (1936), Quarto de Ferramentas (1953), Sanitários (1964) e Vestiários (1978)	Máquina a Vapor e acesso à Subestação (1890-1936), Compressor e acesso à Subestação (1953), Máquina a Vapor e acesso à Subestação (1964) e Compressor e acesso à Subestação (1978)		Ferramenteiros (1890), Ferramentas e Sanitários (1932), Ferramentas (1936), Quarto de Ferramentas (1953), Sanitários (1964) e Vestiários (1978)
VISTA	Interna			
OBS.	Pontos de intensa infiltração, desprendimento do revestimento e eventuais pichações. Observar o grave crescimento de vegetação e de musgo.			
IM.				
Nº	04	05	06	07
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 02 jun. 2021		
USO	Ferramenteiros (1890), Ferramentas e Sanitários (1932), Ferramentas (1936), Quarto de Ferramentas (1953), Sanitários (1964) e Vestiários (1978)		Caldeiraria (1890), Solda Elétrica (1932-1953), Conversor de 60 para 40 Ciclos (1964) e Conversor de Ciclos (1978)	Máquina a Vapor e acesso à Subestação (1890-1936), Compressor e acesso à Subestação (1953), Máquina a Vapor e acesso à Subestação (1964) e Compressor e acesso à Subestação (1978)
VISTA	Interna			
OBS.	Paredes construídas para dividir ambientes dos sanitários, sem alcançar a cobertura.	Pichações recentes na alvenaria. Trata-se de área muito invadida pela linha férrea.		Desprendimento da pintura e exposição dos tijolos à erosão.

COBERTURA				
IM.				
Nº	08	09	06	
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 14 jun. 2021	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 02 jun. 2021
USO	Ferramenteiros (1890), Ferramentas e Sanitários (1932), Ferramentas (1936), Quarto de Ferramentas (1953), Sanitários (1964) e Vestiários (1978)		Caldeiraria (1890), Solda Elétrica (1932-1953), Conversor de 60 para 40 Ciclos (1964) e Conversor de Ciclos (1978)	
VISTA	Interna			
OBS.	Cobertura de duas águas com lanternim realizada em galpão que originalmente era composto por *shed*.		Vãos entre as telhas visíveis pela entrada fragmentada de luz natural no ambiente, permitindo que as águas pluviais também adentrem o espaço.	
PISOS, REVESTIMENTOS E DIVISÓRIAS				
IM.				
Nº	10	09	11	12
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021	Acervo da autora, 14 jun. 2021		
USO	Ferramenteiros (1890), Ferramentas e Sanitários (1932), Ferramentas (1936), Quarto de Ferramentas (1953), Sanitários (1964) e Vestiários (1978)			
VISTA	Interna			
OBS.	Revestimentos cerâmicos parietais e de piso acumulam muita sujidade. Com o furto do vaso sanitário, restam no piso as cicatrizes da sua antiga instalação.	Lavatório comum acumula sujidades e apresenta sinais de depredação.	Revestimentos cerâmicos parietais apresentam pichações.	Divisórias de mictórios realizadas em granilite, como em outros ambientes anteriormente explorados. Notar abertura no piso que atuava como um ralo comum aos mictórios.
VÃOS E ESQUADRIAS				
IM.				
Nº	13		14	15
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 02 jun. 2021	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 02 jul. 2018
USO	Máquina a Vapor e acesso à Subestação (1890-1936), Compressor e acesso à Subestação (1953), Máquina a Vapor e acesso à Subestação (1964) e Compressor e acesso à Subestação (1978)			
VISTA	Interna			
OBS.	Porta metálica com vidros fixos que, com o tempo, passou a apresentar oxidação e vidros quebrados.		Aberturas em arco apresentam desprendimento da pintura e sujidade.	
IM.				
Nº	16	17	18	19
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 02 jun. 2021		
USO	Caldeiraria (1890), Solda Elétrica (1932-1953), Conversor de 60 para 40 Ciclos (1964) e Conversor de Ciclos (1978)	Caldeiraria (1890), Solda Elétrica (1932-1953), Afiação de Ferramentas (1964) e Depósito de Materiais (1978)	Caldeiraria (1890), Solda Elétrica (1932-1953), Conversor de 60 para 40 Ciclos (1964) e Conversor de Ciclos (1978)	Máquina a Vapor e acesso à Subestação (1890-1936), Compressor e acesso à Subestação (1953), Máquina a Vapor e acesso à Subestação (1964) e

				Compressor e acesso à Subestação (1978)
VISTA	Interna			
OBS.	Aberturas retangulares com vidros fixos e móveis altamente oxidadas, com vidros quebrados e pichações.			
IM.				
Nº	20	21	22	23
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 02 jun. 2021		Acervo da autora, 14 jun. 2021
USO	Ferramenteiros (1890), Ferramentas e Sanitários (1932), Ferramentas (1936), Quarto de Ferramentas (1953), Sanitários (1964) e Vestiários (1978)	Caldeiraria (1890), Solda Elétrica (1932-1953), Conversor de 60 para 40 Ciclos (1964) e Conversor de Ciclos (1978)	Ferramenteiros (1890), Ferramentas e Sanitários (1932), Ferramentas (1936), Quarto de Ferramentas (1953), Sanitários (1964) e Vestiários (1978)	
VISTA	Interna			
OBS.	Abertura de madeira desprovida de folhas que dá acesso aos mictórios e às cabines sanitárias.	Abertura metálica com folha de abrir oxidada.	Abertura de madeira desprovida de folhas que dá acesso ao lavatório e às cabines sanitárias.	Porta de madeira de duas folhas de abrir que dá acesso aos mictórios e às cabines sanitárias. Apresenta pichações e sujidades.
FORRO				
IM.				
Nº	24		25	
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001		Acervo da autora, 14 jun. 2021	
USO	Depósito de material rodante e maquinário		Máquina a Vapor e acesso à Subestação (1890-1936), Compressor e acesso à Subestação (1953), Máquina a Vapor e acesso à Subestação (1964) e Compressor e acesso à Subestação (1978)	
VISTA	Interna			
OBS.	Forro de laje de concreto apresenta pontos de infiltração e oxidação das vigas metálicas.		Forro de madeira apresenta desprendimento da pintura, tábuas soltas e faltantes e pontos de grave infiltração.	
RAMPAS E ESCADAS				
IM.				
Nº	26	27	28	07
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 02 jun. 2021		Acervo da autora, 14 jun. 2021
USO	Máquina a Vapor e acesso à Subestação (1890-1936), Compressor e acesso à Subestação (1953), Máquina a Vapor e acesso à Subestação (1964) e Compressor e acesso à Subestação (1978)			
VISTA	Interna			
OBS.	Escada metálica com guarda-corpo metálico em processo de oxidação.	Escada caracol metálica com guarda-corpo metálico. Observar o trabalho primoroso do metal. O guarda-corpo apresenta intenso desgaste e perda de superfície.	Degraus de tijolos externamente cimentados. Acumulam sujidades generalizadas e apresentam perda de superfície e pichações.	

ELEMENTOS INTERNOS					
ITENS ARMAZENADOS					
Nº	**IMAGEM**	**FONTE**	**USO**	**VISTA**	**OBS.**
29		Acervo da autora, 02 jun. 2021	Caldeiraria (1890), Solda Elétrica (1932-1953), Afiação de Ferramentas (1964) e Depósito de Materiais (1978)	Interna	Não foi possível adentrar o ambiente devido à quantidade de itens armazenados em seu interior, bloqueando a porta. Observa-se que tais itens estão desprovidos de catalogação, organização e limpeza.

PEÇAS E MAQUINÁRIO				
IM.				
Nº	25	30	02	
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 02 jun. 2021		
USO	Máquina a Vapor e acesso à Subestação (1890-1936), Compressor e acesso à Subestação (1953), Máquina a Vapor e acesso à Subestação (1964) e Compressor e acesso à Subestação (1978)			
VISTA	Interna			
OBS.	Máquina a Vapor da estadunidense Mason Regulator Company, especializada na produção de máquinas industriais movidas a vapor e atuante entre 1845 e 1944. Veem-se as tubulações que dela partiam e um tambor similar ao anteriormente explorado no Conjunto 06. O maquinário apresenta intensa oxidação e corrosão das peças, bem como pichações e marcas de depredação.			
IM.				
Nº	25	19		31
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021			Acervo de Sousa (2003), 2001
USO	Máquina a Vapor e acesso à Subestação (1890-1936), Compressor e acesso à Subestação (1953), Máquina a Vapor e acesso à Subestação (1964) e Compressor e acesso à Subestação (1978)			Subestação (1932-1978)
VISTA	Interna			
OBS.	Tubulação proveniente da Máquina a Vapor.	Maquinário elétrico desativado ligado à Subestação (1932-1978).		Vista interna da Subestação e de seus equipamentos elétricos. Devido à deterioração atual do ambiente e do piso de madeira que dá acesso ao mesmo (ver imagem de nº 25), não foi possível atualizar a vista de Sousa (2003).

MATERIAL RODANTE					
Nº	**IMAGEM**	**FONTE**	**USO**	**VISTA**	**OBS.**
24		Acervo de Sousa (2003), 2001	Depósito de material rodante e maquinário	Interna	Locomotiva elétrica da General Electric, modelo C-C nº 6356, conhecida como "Vanderleia". As C-C foram as primeiras locomotivas elétricas fabricadas no Brasil pela referida empresa, atendendo a uma bitola de 1,60 m e, sobretudo, ao trecho entre Jundiaí e Araraquara para transporte de carga e de passageiros. Hoje, se encontra com pichações, deteriorada, apresentando corrosão e oxidação, desprovida de vidros e alvo de furtos.

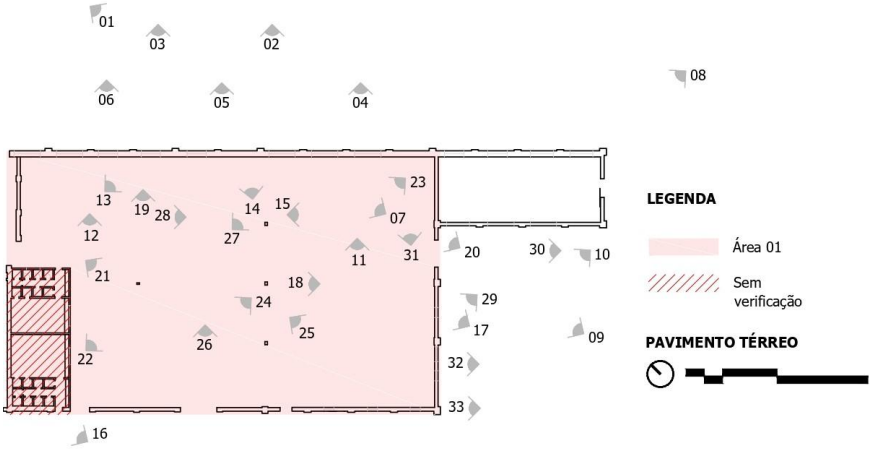
APÊNDICE I – Conjunto 8

- **Localização:** seção sul;
- **Categoria:** equipamentos da UGMT;
- **Quantidade de áreas:** 2;
- **Planta de situação:**

NATUREZA DO BEM	LEGENDA
[ ] Construção única [ ] Ambiente **[x] Conjunto de ambientes**	Conjunto 8



ÁREA 1

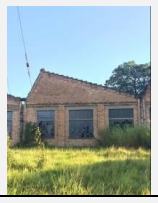


CRONOLOGIA DE USOS			
ANO	1890-1964	1978	ATUAL
USO	Ferraria	Fundição, Vestiários, Escritório e Fornos	UGMT
OBS.	Com base nas plantas consultadas		Galpões ocupados por veículos sem uso

ASPECTOS ARQUITETÔNICOS			
ELEMENTO	CARACTERÍSTICAS	ESTADO DE CONSERVAÇÃO	OBSERVAÇÕES
COBERTURA	*Shed* ou dente de serra com telhas de fibrocimento opacas e translúcidas apoiadas em tesouras e pilares metálicos	Muitas telhas apresentam vãos entre as peças que permitem a entrada da água das chuvas. Há galpões destelhados. A estrutura metálica apresenta descascamento da pintura e oxidação intensa. O madeiramento está cedendo em vários pontos	Há previsão de implantação de telhas termoacústicas pelo Plano Diretor
FORRO	Inexistente	-	-
ESTRUTURA	Alvenaria de tijolos de barro não vitrificados e argamassa de cal e areia	Tijolos apresentam perda de superfície em pontos em que houve choque, sobretudo na faixa decorativa abaixo das aberturas. Há sujidade generalizada, especialmente nos tijolos salientes, e pichações. Áreas com infiltrações apresentam vegetação em crescimento	A confirmação da presença de crosta negra na sujidade depende de avaliação em laboratório

ORNAMENTAÇÃO	*Shed* com topo escalonado e arrematado e pilastras que ditam o ritmo vertical das fachadas. O ritmo horizontal é marcado por friso de tijolos salientes na diagonal, paralelos e perpendiculares ao pano	Acúmulo de sujidades e manchas escurecidas que se assemelham à crosta negra. Pingadeiras apresentam partes faltantes de tijolos	A confirmação da presença de crosta negra depende de avaliação em laboratório
EMBASAMENTO	Base de pedras irregularmente desbastadas	A superfície externa apresenta sujidade generalizada, presença de vegetação e pichações	Empregado somente no conjunto original
CALHAS, CONDUTORES E INSTALAÇÕES	Tubulação em PVC, condutores metálicos e instalações elétricas	Condutores estão quebrados e apresentam intensa oxidação. Alvenaria próxima dos condutores apresenta infiltração, vegetação em crescimento e manchas escurecidas que se assemelham à crosta negra	A confirmação da presença de crosta negra na sujidade depende de avaliação em laboratório
VÃOS E ESQUADRIAS	Exemplares retangulares com verga argamassada. Internamente, há vãos e janelas em arco	Esquadrias oxidadas e grande quantidade de vidros quebrados	Os antigos vãos de passagem em arco estão vedados
ACABAMENTO	Tijolos aparentes na fachada externa e paredes internamente pintadas principalmente em branco	Desprendimento da pintura em vários pontos dos galpões	-
PISOS, REVESTIMENTOS E DIVISÓRIAS	Cimento polido	Desgastado, quebrado e com infiltração e vegetação	Os danos na cobertura agravam diariamente a situação da área. O Plano Diretor aprovado prevê a substituição do piso por exemplar de concreto de alta resistência
RAMPAS E ESCADAS	Inexistente	-	-

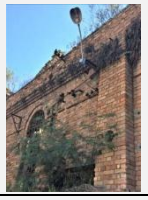
LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO

FACHADAS				
LINHA FÉRREA				
IM.				
Nº	01		02	03
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001		Brasil Arquitetura, 05 ago. 2015	
USO	Institucional		UGMT	
VISTA	Externa			
OBS.	Ao longo do tempo, notam-se a crescente oxidação das esquadrias, a quantidade de vidros quebrados, o acúmulo de sujidades e a perda de superfícies – especialmente no arremate do *shed* em que se localiza a chaminé de um dos fornos, danificado em relação aos volumes vizinhos e às imagens de 2001.			
IM.				
Nº	04	05	06	07
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021			
USO	UGMT			
VISTA	Externa			Interna
OBS.	O crescimento externo da vegetação interfere na visualização das fachadas, que possuem aberturas oxidadas, com vidros quebrados e sujidades acumuladas. Veem-se instalações elétricas desativadas no interior dos galpões destelhados e, externamente, são facilmente discerníveis partes faltantes ou que foram alvo de reparos e ampliações devido às cicatrizes na alvenaria.			

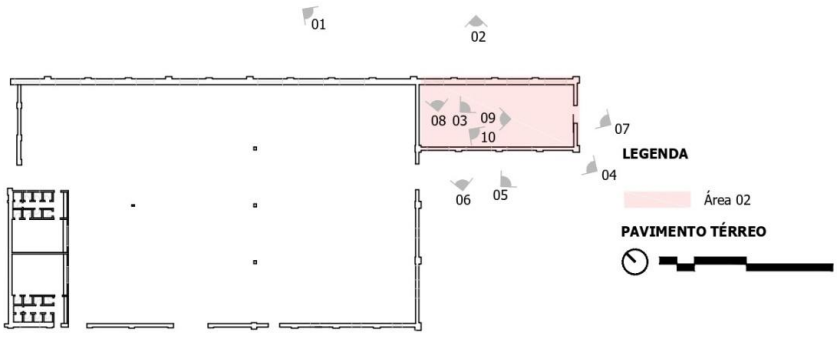
LATERAL (SUDESTE)				
IM.				
Nº	08	09		10
FONTE	Álbum Illustrado da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, 1918. Coleção de Antonio Soukef Jr.	Acervo de Sousa (2003), 2001	Brasil Arquitetura, 05 ago. 2015	Acervo da autora, 02 jun. 2021
USO	Ferraria (1890-1964)	Institucional	UGMT	
VISTA	Externa			
OBS.	Vista do volume ainda desprovido da área 02, que será anexada a ele posteriormente.	Em comparação à imagem anterior, notar a deterioração da cobertura, o acúmulo de vegetação na fachada e as alterações em algumas das aberturas originais.		

DETALHES ARQUITETÔNICOS				
ALVENARIA				
IM.				
Nº	11		12	13
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001			
USO	Institucional			
VISTA	Interna			
OBS.	Pinturas parciais registradas por Sousa (2003). Observar os pontos de infiltração perto da cobertura e o desgaste e desprendimento da pintura.			Infiltrações graves próximas da cobertura. Notar a extensa mancha escurecida à direita da imagem.
IM.				
Nº	14	15	16	17
FONTE	Elizeu Marcos Franco, 20 maio 2019		Acervo da autora, 02 jun. 2021	
USO	UGMT			
VISTA	Interna			Externa
OBS.	Chaminé de forno remanescente executada em alvenaria. Apresenta indícios de depredação, partes faltantes, pichações e pontos de infiltração.	Alvenaria com séria infiltração, presença de vegetação, pichações e desprendimento da pintura.	Sanitário executado em arco de passagem. Notar a diferença entre a alvenaria da entrada e aquela correspondente ao corpo do volume.	Fachada tomada por umidade e vegetação, situação agravada pela promoção de uma horta na base da parede.
ESTRUTURA METÁLICA				
IM.				
Nº	18	19	20	12
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001			Elizeu Marcos Franco, 20

				maio 2019
USO	Institucional			UGMT
VISTA	Interna		Externa	Interna
OBS.	Estrutura interna de pilares e tesouras metálicos já se encontrava oxidada em 2001, apresentando resquícios da pintura anterior.		Mão francesa externa oxidada em que se apoia tubulação de PVC.	Remanescente de chaminé metálica atrelada a pilar do mesmo material. Ambos encontram-se altamente oxidados e expostos à corrosão.
COBERTURA				
IM.				
Nº	21	07	11	22
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001			Brasil Arquitetura, 05 ago. 2015
USO	Institucional			UGMT
VISTA	Interna			
OBS.	Degradação da cobertura, já com danos nas telhas em 2001 e pontos de infiltração na alvenaria próxima a ela. Em 2015, os galpões estavam majoritariamente destelhados, expondo estrutura e piso à ação constante das intempéries.			
IM.				
Nº	23	22	24	25
FONTE	Brasil Arquitetura, 05 ago. 2015	Elizeu Marcos Franco, 20 maio 2019		
USO	UGMT			
VISTA	Interna			
OBS.	Estado de degradação da cobertura ao longo dos anos seguintes. Notar desgaste no madeiramento, mais áreas destelhadas, maior presença de vegetação e ampla oxidação dos elementos metálicos da cobertura.			
VÃOS E ESQUADRIAS				
IM.				
Nº	26	27	28	29
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001			
USO	Institucional			
VISTA	Interna			Externa
OBS.	Abertura em arco preservada entre os Conjuntos 08 e 09.	Esquadrias retangulares altamente oxidadas e com grande quantidade de vidros quebrados já em 2001.	Arcos de passagem entre os Conjuntos 07 e 08. Observar porta de abrir implantada no arco à direita, que foi vedado.	Contraste entre abertura em arco pleno original e abertura retangular desprovida de peitoril, realizada fora do padrão da companhia.
IM.				
Nº	30	20	30	31
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001		Acervo da autora, 02 jun. 2021	
USO	Institucional		UGMT	

VISTA	Externa			Interna
OBS.	Passagem em arco atualmente desprovida da antiga porta de madeira de abrir com duas folhas. Implantou-se, em seu lugar, portão metálico.			Antiga abertura em arco original vedada com tijolos.
IM.				
Nº	29	32	05	04
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021			
USO	UGMT			
VISTA	Externa			
OBS.	Abertura retangular desprovida de peitoril, realizada fora do padrão da companhia. Observar, também, horta da UGMT na base da fachada.	Abertura em arco pleno desprovida de esquadria e vidros, possibilitando a entrada de pessoas não autorizadas e de águas pluviais.	Antigas aberturas em arco pleno vedadas com tijolos de coloração e dimensões diversas dos originais, deixando marcas na alvenaria.	
CALHAS, CONDUTORES E INSTALAÇÕES				
IM.				
Nº	25	33	29	20
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 02 jun. 2021		
USO	Institucional	UGMT		
VISTA	Interna	Externa		
OBS.	Calhas quebradas na cobertura causando infiltrações graves na alvenaria e ocasionando presença de vegetação.	Instalações elétricas ativas e desativadas na fachada.		Tubulação quebrada causando infiltração na alvenaria e ocasionando a presença de vegetação.

ÁREA 2



CRONOLOGIA DE USOS						
ANO	1890	1932-1936	1953	1964	1978	ATUAL
USO	Área inexistente	Caldeiras e Compressores	Caldeira e Compressores	Sala de Compressores	Compressores	UGMT
OBS.	Com base nas plantas consultadas					Seção de serigrafia

ASPECTOS ARQUITETÔNICOS			
ELEMENTO	**CARACTERÍSTICAS**	**ESTADO DE CONSERVAÇÃO**	**OBSERVAÇÕES**
COBERTURA	Duas águas com telhas de fibrocimento opacas apoiadas em tesouras e pilares metálicos	Muitas telhas apresentam vãos entre as peças que permitem a entrada da água das chuvas. A estrutura metálica apresenta descascamento da pintura e oxidação intensa. O madeiramento está cedendo em vários pontos do galpão	Há previsão de implantação de telhas termoacústicas pelo Plano Diretor
FORRO	PVC	Apresenta poucas peças soltas	-
ESTRUTURA	Alvenaria de tijolos de barro não vitrificados e argamassa de cal e areia	Tijolos apresentam perda de superfície em pontos em que houve choque, sobretudo na faixa decorativa abaixo das aberturas. Há sujidade generalizada, especialmente nos tijolos salientes, e pichações. Áreas com infiltrações apresentam vegetação em crescimento	A confirmação da presença de crosta negra na sujidade depende de avaliação em laboratório
ORNAMENTAÇÃO	Platibanda marcada por friso de tijolos salientes na diagonal, paralelos e perpendiculares ao pano, e pilastras que ditam o ritmo vertical das fachadas	Acúmulo de sujidades e manchas escurecidas que se assemelham à crosta negra. Pingadeiras apresentam partes faltantes de tijolos	A confirmação da presença de crosta negra depende de avaliação em laboratório
EMBASAMENTO	Base de pedras irregularmente desbastadas externamente pintadas de branco	A superfície externa apresenta sujidade generalizada, presença de vegetação e pichações	Empregado somente no conjunto original
CALHAS, CONDUTORES E INSTALAÇÕES	Tubulação em PVC, condutores metálicos, instalações elétricas e mãos francesas	Condutores estão quebrados e apresentam intensa oxidação. Alvenaria próxima dos condutores apresenta infiltração, vegetação em crescimento e manchas escurecidas que se assemelham à crosta negra	A confirmação da presença de crosta negra na sujidade depende de avaliação em laboratório
VÃOS E ESQUADRIAS	Exemplares retangulares com verga argamassada	Esquadrias oxidadas e grande quantidade de vidros quebrados	Implantados em substituição aos modelos em arco originais
ACABAMENTO	Tijolos aparentes na fachada externa e paredes internamente pintadas principalmente em amarelo	Desprendimento da pintura em vários pontos	-
PISOS, REVESTIMENTOS E DIVISÓRIAS	Cimento polido	Desgastado	O Plano Diretor aprovado prevê a substituição do piso por exemplar de concreto de alta resistência
RAMPAS E ESCADAS	Exemplar metálico engastado na fachada voltada à colina histórica	Alta oxidação dos degraus. Base da escada tomada por vegetação	-

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO

FACHADAS				
LINHA FÉRREA				
IM.				
Nº	01		02	03
FONTE	Rossi Film, 1929	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 02 jun. 2021	
USO	Caldeiras e Compressores (1932-1936)	Institucional	UGMT	
VISTA	Externa			
OBS.	A fachada teve as aberturas originais em arco pleno substituídas por exemplares retangulares com verga argamassada. Notar que, na primeira imagem, há três		Fachada apresenta intensa sujidade e pichações recentes.	Internamente, notam-se reparos nas janelas para tampar vidros quebrados.

	janelas em arco e uma passagem na alvenaria; desta forma, o volume não foi ampliado, somente se completou a passagem com tijolos, formando nova parede entre os pilares que possibilitou quatro janelas.			Observar estrutura metálica remanescente, similar à de ponte rolante.
COLINA HISTÓRICA				
IM.				
Nº	04	05	06	04
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 02 jun. 2021		
USO	Institucional	UGMT		
VISTA	Externa			
OBS.	Fachada com sujidades, manchas escurecidas que se assemelham visualmente à crosta negra e esquadrias oxidadas com vidros quebrados. Notar escada metálica de acesso à caixa d'água, engastada na alvenaria como no anteriormente explorado Corpo de Bombeiros. Há vegetação tomando parte da escada, bastante oxidada, enquanto que a própria estrutura de concreto da caixa d'água possui elementos faltantes.		Fachada com muita umidade devido à intensa presença de vegetação na alvenaria e no embasamento.	

ENTRADA PRINCIPAL					
Nº	**IMAGEM**	**FONTE**	**USO**	**VISTA**	**OBS.**
07		Acervo da autora, 02 jun. 2021	UGMT	Externa	Alvenaria apresenta partes faltantes, vãos referentes a tubulações retiradas, pontos de infiltração e manchas escurecidas.

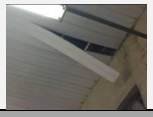
DETALHES ARQUITETÔNICOS

ALVENARIA					
Nº	**IMAGEM**	**FONTE**	**USO**	**VISTA**	**OBS.**
07		Acervo da autora, 02 jun. 2021	UGMT	Externa	Manchas na alvenaria devido à antiga tubulação posteriormente retirada. Notar reparos em argamassa de cimento e sujidade generalizada.

ESTRUTURA METÁLICA					
Nº	**IMAGEM**	**FONTE**	**USO**	**VISTA**	**OBS.**
08		Acervo da autora, 02 jun. 2021	UGMT	Interna	Estrutura metálica bastante oxidada que se assemelha àquelas vistas em pontes rolantes. Possui a base pintada de branco.

COBERTURA					
Nº	**IMAGEM**	**FONTE**	**USO**	**VISTA**	**OBS.**
07		Acervo da autora, 02 jun. 2021	UGMT	Externa	Cobertura externa de duas águas com telhas faltantes, infiltração e danos no madeiramento e oxidação das peças metálicas.

VÃOS E ESQUADRIAS					
Nº	**IMAGEM**	**FONTE**	**USO**	**VISTA**	**OBS.**
09		Acervo da autora, 02 jun. 2021	UGMT	Interna	Antiga abertura em arco pleno vedada, apresentando desprendimento da pintura.

FORRO					
Nº	IMAGEM	FONTE	USO	VISTA	OBS.
10		Acervo da autora, 02 jun. 2021	UGMT	Interna	O forro de PVC apresenta algumas peças faltantes ou em processo de queda, denotando ausência de manutenção.
CALHAS, CONDUTORES E INSTALAÇÕES					
Nº	IMAGEM	FONTE	USO	VISTA	OBS.
07		Acervo da autora, 02 jun. 2021	UGMT	Externa	Luminária externa implantada na entrada principal. Demais instalações elétricas externas aparentam estar desativadas.

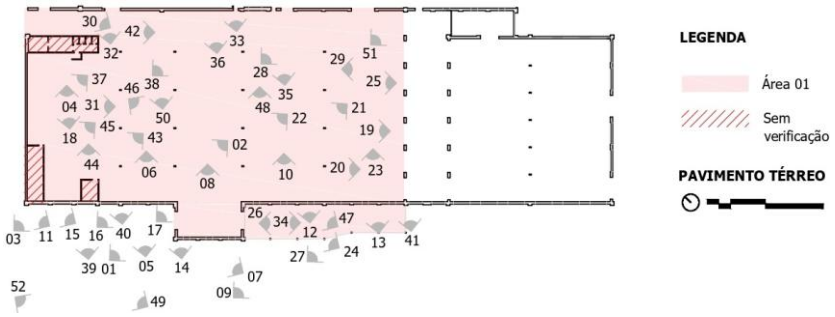
APÊNDICE J – Conjunto 9

- **Localização:** seção sul;
- **Categoria:** equipamentos da UGMT;
- **Quantidade de áreas:** 2;
- **Planta de situação:**

NATUREZA DO BEM	LEGENDA
[ ] Construção única [ ] Ambiente **[x] Conjunto de ambientes**	Conjunto 9



ÁREA 1



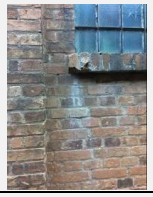
CRONOLOGIA DE USOS					
ANO	1890	1932-1953	1964	1978	ATUAL
USO	Vão de Carretão, *Tenders* e Caldeiraria	Caldeiraria	Caldeiraria, Barracão e Conservação de Máquinas-Ferramentas	Conservação de Máquinas Elétricas, Almoxarifados, Ponte Rolante e Escritórios	UGMT
OBS.	Com base nas plantas consultadas				

ASPECTOS ARQUITETÔNICOS			
ELEMENTO	CARACTERÍSTICAS	ESTADO DE CONSERVAÇÃO	OBSERVAÇÕES
COBERTURA	*Shed* ou dente de serra com telhas de cerâmicas apoiadas em tesouras e pilares metálicos na maioria dos galpões. No falso *shed*, há cobertura de duas águas com telhas cerâmicas apoiadas em tesouras e pilares metálicos. Externamente, no Barracão (1964), a cobertura é de telhas de fibrocimento opacas apoiadas em tesouras de madeira e pilares metálicos	As telhas foram recentemente trocadas e há poucos vãos entre as peças. A estrutura metálica apresenta descascamento da pintura e oxidação intensa. O madeiramento está cedendo na área externa	Há previsão de implantação de telhas termoacústicas pelo Plano Diretor
FORRO	Inexistente	-	-
ESTRUTURA	Alvenaria de tijolos de barro não vitrificados e argamassa de cal e areia	Tijolos apresentam perda de superfície em pontos em que houve choque, sobretudo na faixa decorativa abaixo das aberturas. Há sujidade generalizada, especialmente nos tijolos salientes, e pichações. Áreas com infiltrações apresentam vegetação em crescimento	A confirmação da presença de crosta negra na sujidade depende de avaliação em laboratório

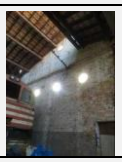
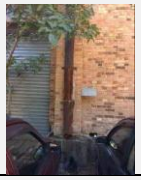
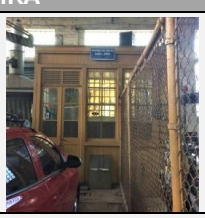
ORNAMENTAÇÃO	*Shed* com topo escalonado e arrematado e pilastras que ditam o ritmo vertical das fachadas. O ritmo horizontal é marcado por friso de tijolos salientes na diagonal, paralelos e perpendiculares ao pano	Acúmulo de sujidades e manchas escurecidas que se assemelham à crosta negra. Pingadeiras apresentam partes faltantes de tijolos	A confirmação da presença de crosta negra depende de avaliação em laboratório
EMBASAMENTO	Base de pedras irregularmente desbastadas	A superfície externa apresenta sujidade generalizada, presença de vegetação e pichações	Empregado somente no conjunto original
CALHAS, CONDUTORES E INSTALAÇÕES	Tubulação em PVC, condutores metálicos e instalações elétricas	Condutores estão quebrados e apresentam intensa oxidação. Alvenaria próxima dos condutores apresenta infiltração, vegetação em crescimento e manchas escurecidas que se assemelham à crosta negra	A confirmação da presença de crosta negra na sujidade depende de avaliação em laboratório
VÃOS E ESQUADRIAS	Exemplares retangulares com verga argamassada no falso *shed* e modelos em arco pleno originais nos demais galpões. Há vãos de passagem também em arco e fechados por porta metálica de enrolar e aberturas internas retangulares e circulares	Esquadrias externas oxidadas e grande quantidade de vidros quebrados. Esquadrias internas são mais recentes	A janela localizada acima da porta metálica de enrolar foi atravessada por tubulação de maquinário
ACABAMENTO	Tijolos aparentes na fachada externa e paredes internamente pintadas principalmente em branco, cinza e amarelo	Desprendimento da pintura em vários pontos dos galpões	-
PISOS, REVESTIMENTOS E DIVISÓRIAS	Cimento polido e parquetes de madeiras	Desgastados, quebrados, com infiltração e vegetação crescente e com peças faltantes	O Plano Diretor aprovado prevê a substituição do piso por exemplar de concreto de alta resistência
RAMPAS E ESCADAS	Inexistente	-	-
OUTROS: VALA DE MANUTENÇÃO	Bloco cimentício	Apresenta sujidades, pontos de infiltração e de crescimento de vegetação	Reparo realizado em vala preexistente pela Prefeitura de Jundiaí com fins de estabilização do vão

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO

FACHADAS				
COLINA HISTÓRICA				
IM.				
Nº	01			02
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 19 out. 2001	Regina Kalman, 2009	Acervo da autora, 02 jun. 2021	Acervo de Sousa (2003), 2001
USO	Institucional		UGMT	
VISTA	Externa			Interna
OBS.	Corpo saliente de vão de carretão que serviu como passagem de material rodante. Observar, ao longo dos anos, a retirada de barreiras e a deterioração da estrutura, acumulando sujidades e vegetação.			
IM.				
Nº	03	04	05	06
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021			
USO	UGMT			

VISTA	Externa	Interna	Externa	Interna
OBS.	Fachada do falso *shed* com sujidades acumuladas, manchas escurecidas nos tijolos salientes que se assemelham visualmente à crosta negra, esquadrias oxidadas, vidros quebrados e presença de vegetação na face externa devido à proximidade do vagão estacionado, que impede a penetração dos raios de sol e gera acúmulo de umidade.		Fachada com sujidades acumuladas, manchas escurecidas nos tijolos salientes que se assemelham visualmente à crosta negra, esquadrias oxidadas e vidros quebrados.	
IM.				
N°	07	08	09	10
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021			
USO	UGMT			
VISTA	Externa	Interna	Externa	Interna
OBS.	Fachada com sujidades acumuladas, manchas escurecidas nos tijolos salientes que se assemelham visualmente à crosta negra, esquadrias oxidadas, vidros quebrados, presença de vegetação e umidade e manchas internas decorrentes da oxidação das tesouras metálicas.		Fachada externamente pichada, com sujidades acumuladas, manchas escurecidas nos tijolos salientes que se assemelham visualmente à crosta negra, esquadrias oxidadas e vidros quebrados.	
DETALHES ARQUITETÔNICOS				
ALVENARIA				
IM.				
N°	11	12	13	14
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021			
USO	UGMT			
VISTA	Externa			
OBS.	Remanescentes de pichações em diversos pontos da fachada.			Vão aberto na alvenaria.
IM.				
N°	15	16	17	18
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021			
USO	UGMT			
VISTA	Externa			Interna
OBS.	Gotejamento da argamassa utilizada na faixa decorativa na alvenaria logo abaixo.		Crescimento de árvore de pequeno porte no topo da alvenaria.	Marca do *shed* correspondente ao Conjunto 07, interrompido neste galpão pela cobertura de duas águas do falso *shed*.
ESTRUTURA METÁLICA				
IM.				
N°	19		20	21
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001		Acervo da autora, 02 jun. 2021	

USO	Institucional		UGMT	
VISTA	Interna			
OBS.	Vigas e pilares metálicos com pintura específica que sobreviveu à passagem do tempo e às intempéries.			
IM.				
Nº	22	23	24	
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 02 jun. 2021		
USO	Institucional	UGMT		
VISTA	Interna		Externa	
OBS.	Estrutura metálica levemente oxidada na época.	Tesoura metálica oxidada e com descascamento da pintura.	Pilares metálicos provenientes da R. & J. Dempster Ltd., empresa de Manchester, Inglaterra, estabelecida em 1884. Apresentam intensa oxidação e corrosão, mas ainda é possível ler o nome da empresa nas inscrições.	
COBERTURA				
IM.				
Nº	04	25	26	24
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 02 jun. 2021		
USO	Institucional	UGMT		
VISTA	Interna		Externa	
OBS.	Cobertura do falso *shed* antes da reposição de telhas, apresentando vãos que permitiam a entrada de luz natural e de águas pluviais.	Cobertura substituída pela Prefeitura de Jundiaí, apresentando bom estado de conservação e boa vedação por parte das telhas.	Cobertura do Barracão (1964), apresentando desgaste das tesouras de madeira e das telhas de fibrocimento.	
PISOS, REVESTIMENTOS E DIVISÓRIAS				
IM.				
Nº	25	27	28	29
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021			
USO	UGMT			
VISTA	Interna	Externa	Interna	
OBS.	Piso de parquetes com peças faltantes, infiltração e acúmulo de sujidades.	Piso externo com partes faltantes, pontos de infiltração e crescimento de vegetação.	Piso de parquetes com peças faltantes, infiltração e acúmulo de sujidades.	Piso de parquetes que sofreu obturação por cimento polido.
VÃOS E ESQUADRIAS				
IM.				
Nº	30	31	32	33
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 02 jun. 2021		
USO	Institucional	UGMT		
VISTA	Interna			

OBS.	Aberturas metálicas retangulares que permitem, no primeiro caso, troca de ar entre os ambientes e, no segundo, permeabilidade visual.		Portas metálicas de acesso ao Conjunto 07, bastante deterioradas e acumulando sujidades generalizadas.	
IM.				
Nº	07	34	35	36
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021			
USO	UGMT			
VISTA	Externa		Interna	
OBS.	Abertura em arco original coroada com o assentamento dos tijolos a cutelo conformando o arco, contornados em seu perímetro externo por tijolos assentados na diagonal e conformando uma ponta triangular que se projeta e que, por sua vez, é contornada por uma fiada de perpianhos.	Arco de passagem ferroviária com acúmulo de sujidades, resquícios de pichações e manchas escurecidas.	Arco de passagem interrompido por volume do Conjunto 07.	Aberturas circulares que permitem troca de ar e iluminação natural.
CALHAS, CONDUTORES E INSTALAÇÕES				
IM.				
Nº	33	37	38	39
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 02 jun. 2021		
USO	Institucional	UGMT		
VISTA	Interna			Externa
OBS.	Calha altamente oxidada na cobertura causando infiltrações na alvenaria.	Instalações elétricas e de iluminação ativas e desativadas.		
IM.				
Nº	17	40	13	41
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021			
USO	UGMT			
VISTA	Externa			
OBS.	Condutores metálicos altamente oxidados e quebrados que geram grave infiltração na alvenaria próxima e o consequente aparecimento de vegetação e de musgo.			
ANÁLISE DE AMBIENTES				
VOLUMES EM MADEIRA				
IM.				
Nº	42	43	44	45
FONTE	Rossi Film, 1929	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 02 jun. 2021	Acervo de Sousa (2003), 2001

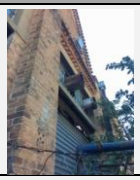
USO	Relógio de ponto	Institucional	UGMT	Institucional
VISTA	Interna			
OBS.	Vistas de volume edificado em madeira cujo primeiro registro apontava seu papel como relógio de ponto. Posteriormente realocado, o volume passou a servir como Escritório em 1978, preservando sua volumetria. Hoje, dotado de outra pintura, apresenta alguns vidros quebrados, acumula sujidades e permanece fechado, sem uso.			Volume que abrigou o Almoxarifado em 1978. Embora remanesça, encontra-se atualmente sem acesso, escondido atrás de pilhas de itens armazenados, motivo pelo qual não foi possível atualizar a imagem.
ITENS ARMAZENADOS				
IM.				
Nº	18	35	46	35
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001			Acervo da autora, 02 jun. 2021
USO	Institucional			UGMT
VISTA	Interna			
OBS.	Peças ferroviárias, máquinas-ferramentas e mobiliário dispostos sem catalogação e limpeza nos galpões em 2001.			Itens de uso da UGMT armazenados de forma igualmente desorganizada.

REMANESCENTES FERROVIÁRIOS

VALA DE MANUTENÇÃO

Nº	IMAGEM	FONTE	USO	VISTA	OBS.
47		Acervo da autora, 02 jun. 2021	UGMT	Externa	Vala de manutenção estabilizada pela Prefeitura de Jundiaí por meio de intervenção em blocos cimentícios ou de concreto. A intervenção suprimiu os degraus de acesso existentes, importantes para a compreensão do espaço.

PEÇAS E MAQUINÁRIO

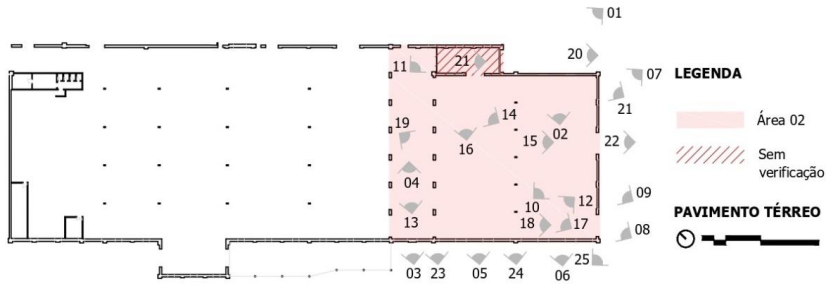
IM.				
Nº	48	43	16	49
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 02 jun. 2021		
USO	Institucional	UGMT		
VISTA	Interna		Externa	
OBS.	Veem-se diversas máquinas-ferramentas dispostas sem catalogação e limpeza no galpão.	Maquinário do qual se tem registro desde, pelo menos, 2001, instalado em antiga porta metálica de enrolar. Sua tubulação atravessa a janela sobre a porta, interferindo diretamente na materialidade. A tubulação exposta se encontra oxidada e os vidros estão irregularmente quebrados, indicando que não houve retirada da esquadria.		Alavanca para mudança de direção dos trilhos. Está altamente oxidada e exposta à corrosão e às intempéries.

MATERIAL RODANTE

IM.				
Nº	46	50	51	52

FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 02 jun. 2021		
USO	Institucional	UGMT		
VISTA	Interna			Externa
OBS.	Locomotiva diesel-elétrica da Lokomotivbau Elektrotechnische Werke (LEW), empresa alemã, modelo B+B, conhecida como “alemãzinha”. Importada em 1968 pela Companhia Paulista, foi utilizada principalmente para manobra e serviço de carga.	Locomotiva elétrica da General Electric, modelo C-C nº 6353, conhecida como “Vanderleia”. As C-C foram as primeiras locomotivas elétricas fabricadas no Brasil pela referida empresa, atendendo a uma bitola de 1,60 m e, sobretudo, ao trecho entre Jundiaí e Araraquara para transporte de carga e de passageiros. Hoje, se encontra com pichações, deteriorada, apresentando corrosão e oxidação, desprovida de vidros e alvo de furtos.	Locomotiva elétrica modelo GE 2-D+D-2, conhecida como “russa” ou “*little Joe*”. Está sem os truques e parte da carroceria e apresenta intensa oxidação e depredação.	Locomotiva diesel-elétrica EMD B-B GP18, nº 7013, adquirida pela Estrada de Ferro Araraquara entre 1959 e 1963 e posteriormente absorvida pela FEPASA. Apresenta intensa depredação e oxidação, indícios de furtos, amassados na lataria e ausência de peças.

ÁREA 2

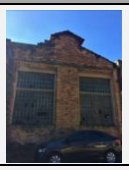


CRONOLOGIA DE USOS						
ANO	1890	1932-1936	1953	1964	1978	ATUAL
USO	Fundição de Ferro e Bronze	Fundição	Caldeiraria	Ferramentas, Funilaria e Caldeiraria de Cobre e Caldeiraria	Caldeiraria e Armazém	UGMT
OBS.	Com base nas plantas consultadas					

ASPECTOS ARQUITETÔNICOS			
ELEMENTO	CARACTERÍSTICAS	ESTADO DE CONSERVAÇÃO	OBSERVAÇÕES
COBERTURA	*Shed* ou dente de serra com telhas de cerâmicas apoiadas em tesouras e pilares metálicos na maioria dos galpões. Há, também, cobertura de duas águas encimada por lanternim com telhas cerâmicas apoiadas em tesouras e pilares metálicos	As telhas foram recentemente trocadas e há poucos vãos entre as peças. A estrutura metálica apresenta descascamento da pintura e oxidação intensa	Há previsão de implantação de telhas termoacústicas pelo Plano Diretor
FORRO	Inexistente	-	-
ESTRUTURA	Alvenaria de tijolos de barro não vitrificados e argamassa de cal e areia	Tijolos apresentam perda de superfície em pontos em que houve choque, sobretudo na faixa decorativa abaixo das aberturas. Há sujidade generalizada, especialmente nos tijolos salientes, e pichações. Áreas com infiltrações apresentam vegetação em crescimento	A confirmação da presença de crosta negra na sujidade depende de avaliação em laboratório
ORNAMENTAÇÃO	*Shed* com topo escalonado e arrematado e pilastras que ditam o ritmo vertical das fachadas. O ritmo horizontal é marcado por friso de tijolos salientes na diagonal, paralelos e perpendiculares ao pano	Acúmulo de sujidades e manchas escurecidas que se assemelham à crosta negra. Pingadeiras apresentam partes faltantes de tijolos	A confirmação da presença de crosta negra depende de avaliação em laboratório

EMBASAMENTO	Base de pedras irregularmente desbastadas	A superfície externa apresenta sujidade generalizada, presença de vegetação e pichações	Empregado somente no conjunto original
CALHAS, CONDUTORES E INSTALAÇÕES	Tubulação em PVC, condutores metálicos e instalações elétricas e de cunho festivo	Condutores estão quebrados e apresentam intensa oxidação. Alvenaria próxima dos condutores apresenta infiltração, vegetação em crescimento e manchas escurecidas que se assemelham à crosta negra	A confirmação da presença de crosta negra na sujidade depende de avaliação em laboratório
VÃOS E ESQUADRIAS	Exemplares retangulares com verga argamassada. Internamente, há vãos de passagem em arco parcialmente vedados	Esquadrias oxidadas e grande quantidade de vidros quebrados	Vãos internos que foram fechados com painéis em 2001 estão atualmente abertos
ACABAMENTO	Tijolos aparentes na fachada externa e paredes internamente pintadas principalmente em branco, amarelo e cinza	Desprendimento da pintura em vários pontos dos galpões	-
PISOS, REVESTIMENTOS E DIVISÓRIAS	Cimento polido, parquetes de madeira e bloquetes de pedra	Desgastados, acumulando sujidades e vegetação. Há grande quantidade de obturações realizadas em cimento polido	O Plano Diretor aprovado prevê a substituição do piso por exemplar de concreto de alta resistência
RAMPAS E ESCADAS	Inexistente	-	-

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO

FACHADAS				
LINHA FÉRREA				
IM.				
Nº	01			02
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021			
USO	Institucional		UGMT	
VISTA	Externa			Interna
OBS.	Ao longo do tempo, notam-se a crescente oxidação das esquadrias, a quantidade de vidros quebrados, o acúmulo de sujidades e a perda de superfícies – especialmente no *shed* e na faixa decorativa sob as aberturas.			Fachada com sujidades acumuladas, desprendimento da pintura, esquadrias oxidadas e vidros quebrados.
COLINA HISTÓRICA				
IM.				
Nº	03	04	05	06
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021			
USO	UGMT			
VISTA	Externa	Interna	Externa	
OBS.	Fachada com vidros quebrados, sujidades acumuladas, manchas escurecidas e perda de superfície próximo à cobertura.		Fachadas com sujidades acumuladas, manchas escurecidas nos tijolos salientes, esquadrias oxidadas e vidros quebrados.	

ENTRADA PRINCIPAL (SUDESTE)				
IM.				
Nº	07	08	09	10
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 02 jun. 2021		
USO	Institucional	UGMT		
VISTA	Externa			Interna
OBS.	Ao longo do tempo, notam-se a crescente oxidação das esquadrias, a quantidade de vidros quebrados, o acúmulo de sujidades e manchas escurecidas nos tijolos salientes e a perda de superfícies na faixa decorativa sob as aberturas.			
DETALHES ARQUITETÔNICOS				
ALVENARIA				
IM.				
Nº	11	07	03	12
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001		Acervo da autora, 02 jun. 2021	
USO	Institucional		UGMT	
VISTA	Interna	Externa		Interna
OBS.	Vão vedado por alvenaria de tijolos cerâmicos de dimensões diversas dos originais.	Pilar com detalhe na alvenaria e pontos de perda de superfície.	Alvenaria próxima da cobertura com perda de superfície e manchas escurecidas que se assemelham visualmente à crosta negra.	Notar a quantidade de sujidade nas esquadrias e na alvenaria.
ESTRUTURA METÁLICA				
IM.				
Nº	13	14	15	16
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001			Acervo da autora, 02 jun. 2021
USO	Institucional			UGMT
VISTA	Interna			
OBS.	Estruturas metálicas com pintura preservada, pouco oxidadas.			
COBERTURA				
IM.				
Nº	04	13	04	17
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001	Brasil Arquitetura, 05 ago. 2015	Acervo da autora, 02 jun. 2021	
USO	Institucional		UGMT	
VISTA	Interna			
OBS.	Cobertura de duas águas com lanternim recentemente reparada pela Prefeitura de Jundiaí. Passou por troca de telhas.			Cobertura em *shed* reparada pela Prefeitura de Jundiaí. Passou por troca de telhas.

PISOS, REVESTIMENTOS E DIVISÓRIAS				
IM.				
Nº	17	18	15	19
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 02 jun. 2021		
USO	Institucional	UGMT		
VISTA	Interna			
OBS.	Piso de bloquetes de pedra apresenta sujidades acumuladas e pontos de infiltração.		Obturações em cimento polido em áreas em que o piso estava danificado ou apresentava peças faltantes.	
VÃOS E ESQUADRIAS				
IM.				
Nº	20	01	16	
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 02 jun. 2021	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 02 jun. 2021
USO	Institucional	UGMT	Institucional	UGMT
VISTA	Externa		Interna	
OBS.	Antigo vão descoberto posteriormente fechado com paredes e cobertura. A vegetação foi retirada, mas o local ainda apresenta muita umidade e pontos de infiltração.		Vão de passagem preenchido por tijolos em 2001, atualmente aberto de forma parcial.	
IM.				
Nº	13	17	21	22
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 02 jun. 2021		
USO	Institucional	UGMT		
VISTA	Interna		Externa	
OBS.	Vãos de passagem fechados por painéis em 2001, posteriormente retirados. Observar, na alvenaria, as marcas da fixação dos painéis.		Abertura retangular com verga argamassada e vidros quebrados.	Abertura sem folha de porta. Notar o desgaste da alvenaria.
CALHAS, CONDUTORES E INSTALAÇÕES				
IM.				
Nº	23	24	05	25
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021			
USO	UGMT			
VISTA	Externa			
OBS.	Condutores metálicos altamente oxidados e quebrados, gerando pontos de infiltração e crescimento de vegetação na alvenaria.		Instalação elétrica desativada e oxidada.	Resquícios de instalações metálicas festivas.

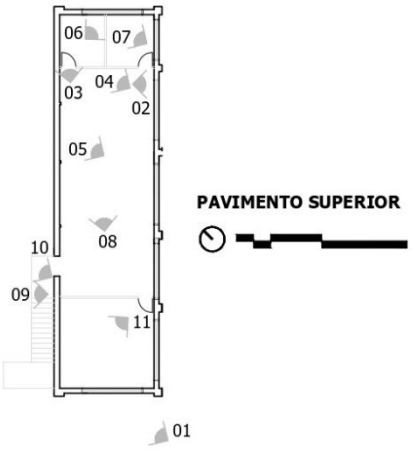
ANÁLISE DE AMBIENTES					
ITENS ARMAZENADOS					
Nº	IMAGEM	FONTE	USO	VISTA	OBS.
13		Acervo da autora, 02 jun. 2021	UGMT	Interna	Placas de sinalização de trânsito armazenadas em local fechado da UGMT.

APÊNDICE K – Conjunto 10

- **Localização:** seção norte;
- **Categoria:** FATEC-Jundiaí;
- **Quantidade de áreas:** 1;
- **Planta de situação:**

NATUREZA DO BEM	LEGENDA
[ ] Construção única **[x] Ambiente** [ ] Conjunto de ambientes	Conjunto 10





CRONOLOGIA DE USOS			
ANO	1890-1932	1936	ATUAL
USO	Área inexistente	Salas de Aula	FATEC-Jundiaí
OBS.	Com base nas plantas consultadas. As plantas correspondentes ao período entre 1953 e 1978 não foram encontradas, mas sabe-se que o ambiente abrigou a área administrativa da Escola Ferroviária		

ASPECTOS ARQUITETÔNICOS			
ELEMENTO	CARACTERÍSTICAS	ESTADO DE CONSERVAÇÃO	OBSERVAÇÕES
COBERTURA	-	-	Ver Área 01, Conjunto 02
FORRO	Isopor	Apresenta peças com indícios de troca recente	-
ESTRUTURA	-	-	Ver Área 01, Conjunto 02
ORNAMENTAÇÃO	-	-	Ver Área 01, Conjunto 02
EMBASAMENTO	-	-	Ver Área 01, Conjunto 02
CALHAS, CONDUTORES E INSTALAÇÕES	-	-	Ver Área 01, Conjunto 02
VÃOS E ESQUADRIAS	Grandes panos envidraçados de janelas retangulares com verga argamassada pintada em branco que envolve a parte superior da abertura. Os caixilhos originais apresentam vidros fixos e, no centro, há duas janelas basculantes	Esquadrias oxidadas apresentam descascamento da pintura. Vidros apresentam sujidade generalizada, especialmente os fixos	-

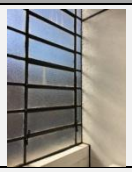
ACABAMENTO	Tijolos aparentes nas fachadas externas e paredes internamente revestidas e pintadas em amarelo e marrom	Acabamento interno apresenta indícios de constante manutenção	-
PISOS, REVESTIMENTOS E DIVISÓRIAS	Piso vinílico nos sanitários e assoalho de madeira dos demais ambientes. Divisórias internas executadas em PVC	Pisos são alvo de constante manutenção	Falavigna, Chaparim e Hirao (2015) afirmam que o piso original foi substituído pelos atuais
RAMPAS E ESCADAS	-	-	Ver Área 01, Conjunto 02

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO

FACHADAS					
COLINA HISTÓRICA					
Nº	IMAGEM	FONTE	USO	VISTA	OBS.
01		Acervo da autora, 02 jun. 2021	FATEC-Jundiaí	Externa	Intensa sujidade em tijolos salientes, especialmente no frontão, nos pilares e no friso, se assemelhando visualmente a uma crosta negra. Há perda de superfície de tijolos.

DETALHES ARQUITETÔNICOS					
ALVENARIA					
Nº	IMAGEM	FONTE	USO	VISTA	OBS.
02		Acervo da autora, 15 jun. 2021	FATEC-Jundiaí	Interna	Manchas na parede provenientes de infiltração na cobertura e no forro de isopor.

PISOS, REVESTIMENTOS E DIVISÓRIAS				
IM.				
Nº	03		04	05
FONTE	Acervo da autora, 15 jun. 2021			
USO	FATEC-Jundiaí			
VISTA	Interna			
OBS.	Divisórias executadas em PVC apresentam indícios de manutenção.	Piso vinílico apresenta poucos desgastes.	Piso de assoalho apresenta desgaste e manchas escuras causadas pela permanência de mobiliário.	

VÃOS E ESQUADRIAS		
IM.		
Nº	06	07
FONTE	Acervo da autora, 15 jun. 2021	
USO	FATEC-Jundiaí	
VISTA	Interna	
OBS.	Esquadria metálica com vidros fixos e móveis interrompida por divisória de PVC que separa os sanitários. Apresenta algumas sujidades e leve desprendimento de pintura na parte metálica.	

FORRO					
Nº	IMAGEM	FONTE	USO	VISTA	OBS.
08		Acervo da autora, 15 jun. 2021	FATEC-Jundiaí	Interna	Forro de isopor apresenta peças substituídas recentemente. Há poucos pontos de infiltração.

RAMPAS E ESCADAS		
IM.		
Nº	09	10
FONTE	Acervo da autora, 15 jun. 2021	
USO	FATEC-Jundiaí	
VISTA	Interna	
OBS.	Guarda-corpo de madeira apresenta desgastes pelo uso, mas é alvo de constantes manutenções.	
ANÁLISE DE AMBIENTES		
PRINCIPAIS AMBIENTES		
IM.		
Nº	08	11
FONTE	Acervo da autora, 15 jun. 2021	
USO	FATEC-Jundiaí	
VISTA	Interna	
OBS.	Áreas administrativas do pavimento superior. Apresentam indícios de constante manutenção devido ao uso dos ambientes.	

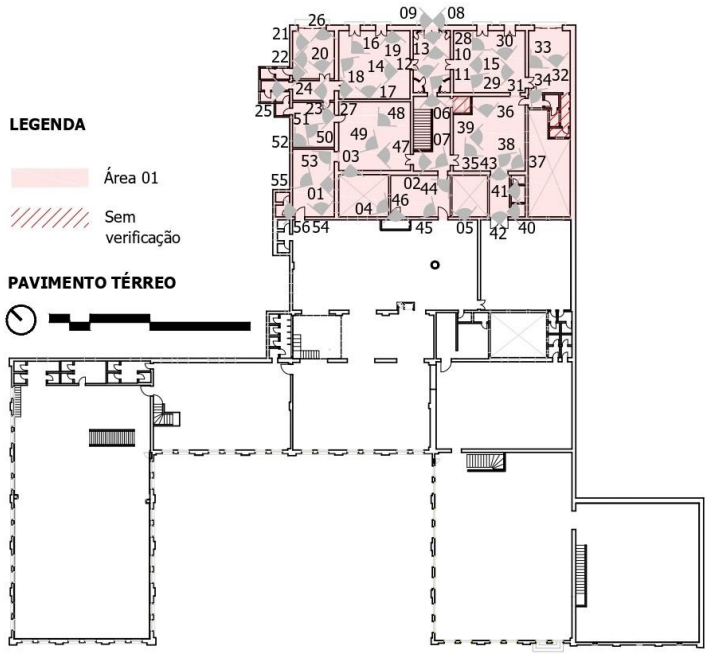
APÊNDICE L – Conjunto 11

- **Localização:** seção central ou administrativa;
- **Categoria:** equipamentos da UGC;
- **Quantidade de áreas:** 3;
- **Planta de situação:**

NATUREZA DO BEM	LEGENDA
[ ] Construção única [ ] Ambiente **[x] Conjunto de ambientes**	Conjunto 11



ÁREA 1



CRONOLOGIA DE USOS		
ANO	1890-1932	1936
USO	Inspetoria	Sala de Espera e Hall, Salão de Conferências, Terraço, Cabine do Inspetor, Inspetor Geral, Secretaria, Sanitários, Ajudante de Linha, Sala de Desenho, Escrituários da Inspetoria, Chefe da Contabilidade e Contadoria
OBS.	Com base nas plantas consultadas. As plantas correspondentes ao período entre 1953 e 1978 não foram encontradas, mas sabe-se que o espaço abrigou áreas administrativas. Atualmente, os ambientes se encontram desocupados	

ASPECTOS ARQUITETÔNICOS			
ELEMENTO	CARACTERÍSTICAS	ESTADO DE CONSERVAÇÃO	OBSERVAÇÕES
COBERTURA	Duas águas com telhas de fibrocimento opacas, telhas cerâmicas e telhas termoacústicas apoiadas em tesouras metálicas	Algumas telhas cerâmicas apresentam vãos entre as peças que permitem a entrada da água das chuvas	Houve substituição de telhas cerâmicas por exemplares termoacústicos recentemente

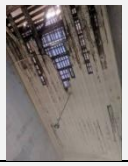
FORRO	Madeira e estuque	Forros apresentam infiltração, descascamento da pintura e a maioria das peças faltantes ou sob risco de queda	Trata-se de forro de estuque simplificado
ESTRUTURA	Alvenaria de tijolos de barro não vitrificados e argamassa de cal e areia	Tijolos apresentam perda de superfície em pontos em que houve choque, sobretudo na faixa decorativa abaixo das aberturas. Há sujidade generalizada, especialmente nos tijolos salientes	A confirmação da presença de crosta negra na sujidade depende de avaliação em laboratório
ORNAMENTAÇÃO	-	-	Ver Área 01, Conjunto 04
EMBASAMENTO	-	-	Ver Área 01, Conjunto 04
CALHAS, CONDUTORES E INSTALAÇÕES	-	-	Ver Área 01, Conjunto 04
VÃOS E ESQUADRIAS	No volume central, exemplares originais em arco pleno coroados por duas fiadas de tijolos a cutelo, sendo aquele pertencente ao balcão central o mais trabalhado, encimado por um arremate triangular do mesmo material. Nos antigos Terraços (1936), há portas de correr em vidro. Internamente, há janelas e portas tanto em arco quanto retangulares	Esquadrias apresentam desgaste, desprendimento da pintura, oxidação, no caso dos modelos metálicos, e grande quantidade de vidros quebrados	Há poucas portas no interior da área, tendo a maioria sido furtada
ACABAMENTO	Tijolos aparentes na fachada externa e paredes internamente pintadas de diversas cores, dependendo do ambiente	Desprendimento da pintura, pichações e pontos de infiltração	-
PISOS, REVESTIMENTOS E DIVISÓRIAS	Enquanto os demais ambientes possuem diversas camadas de revestimentos sobre os tijolos, incluindo camadas mais recentes de pintura, a sala do Chefe da Contabilidade (1936) apresenta revestimento em estuque e o Salão de Conferências (1936) apresenta revestimento em placas de madeira. Verificam-se pisos de assoalho de madeira e ladrilho hidráulico	Revestimentos parietais apresentam desprendimento da pintura. Pisos apresentam peças faltantes e infiltração, sobretudo no caso dos exemplares de madeira, e intensos desgaste, sujidades e falta de manutenção no caso dos demais tipos. Há áreas do assoalho com vãos no piso que impedem a passagem e permitem a visualização do pavimento térreo	-
RAMPAS E ESCADAS	Madeira	A escada apresenta sujidade generalizada e falta de manutenção, possuindo degraus afundados e desprendimento de superfícies e pintura. O guarda-corpo apresenta peças faltantes e risco de queda	-
OUTROS: SACADAS	Guarda-corpo em ferro trabalhado e piso de cerâmica vermelha	Oxidação e corrosão das peças metálicas e intensa sujidade no piso	A constante exposição dos materiais às intempéries piora a sua situação diariamente

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO

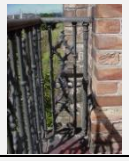
DETALHES ARQUITETÔNICOS					
COBERTURA					
Nº	**IMAGEM**	**FONTE**	**USO**	**VISTA**	**OBS.**
01		Acervo da autora, 02 jun. 2021	Contadoria (1936)	Interna	Cobertura recentemente substituída, porém, acumulando sujidades.

PISOS, REVESTIMENTOS E DIVISÓRIAS					
Nº	IMAGEM	FONTE	USO	VISTA	OBS.
02		Carolina Lima, 1º set. 2021	Desocupado	Interna	Piso de assoalho muito deteriorado, desgastado, com pontos de infiltração, sujidades acumuladas e vãos causados por peças faltantes.

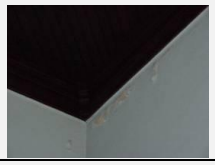
VÃOS E ESQUADRIAS				
IM.				
Nº	03	04		05
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 02 jun. 2021		Carolina Lima, 1º set. 2021
USO	Escrituários da Inspetoria (1936)	Chefe da Contabilidade (1936)		Contadoria (1936)
VISTA	Interna			
OBS.	Aberturas em arco mantidas. Notar, na época, a conservação dos vidros e a existência de persianas internas.	Aberturas em arco pleno cuja parte superior foi vedada com tijolos de barro. As esquadrias de madeira apresentam desprendimento da pintura branca e vidros quebrados.	Aberturas em arco pleno substituídas por modelos retangulares de maior dimensão e esquadria metálica. Notar que houve deslocamento do eixo das janelas. A parte superior dos vãos foi vedada com tijolos e externamente cimentada. Acima, há óculo fechado.	Abertura retangular com esquadria metálica inserida em antigo vão de arco segmentado. Há oxidação e vidros quebrados.

FORRO		
IM.		
Nº	06	07
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021	
USO	Desocupado	
VISTA	Interna	
OBS.	Forro de madeira muito deteriorado, com pontos de infiltração, tábuas soltas e peças danificadas. Com a troca da cobertura, os danos se estabilizaram, mas há sério risco de queda.	

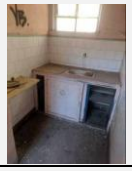
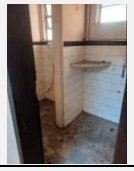
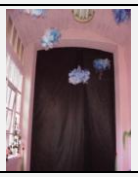
RAMPAS E ESCADAS					
Nº	IMAGEM	FONTE	USO	VISTA	OBS.
07		Carolina Lima, 1º set. 2021	Desocupado	Interna	Guarda-corpo em madeira ricamente trabalhado, apresentando desgaste e peças quebradas.

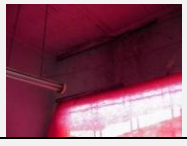
SACADAS				
IM.				
Nº	08			09
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001		Acervo da autora, 02 jun. 2021	
USO	Sala de Espera e Hall (1936)			
VISTA	Externa			
OBS.	Evolução da oxidação e da corrosão das grades de ferro das sacadas, que apresentam um pouco de azinhavre. Os pisos, realizados em cerâmica vermelha, estão igualmente mais degradados e desgastados devido à exposição direta às intempéries.			

ANÁLISE DE AMBIENTES				
SALA DE ESPERA E HALL (1936)				
IM.				
Nº	10		11	
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 02 jun. 2021	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 02 jun. 2021
USO	Sala de Espera e Hall (1936)			
VISTA	Interna			
OBS.	Contraste entre a entrada do ambiente em 2001, ainda com as portas, e atualmente, com pichações, elementos ausentes e desprendimento da pintura.		Relógio cuja manutenção se realizava na entrada do ambiente, posteriormente furtado.	Escada de acesso ao relógio localizado no frontão da fachada voltada à linha férrea. Observar a oxidação do exemplar e o desprendimento da pintura nas paredes.
IM.				
Nº	12	13		12
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021	Acervo de Sousa (2003), 2001		Carolina Lima, 1º set. 2021
USO	Sala de Espera e Hall (1936)			
VISTA	Interna			
OBS.	Forro com desprendimento de pintura, sujidade acumulada e pontos de infiltração.	Detalhes da porta de madeira da sacada principal. O exemplar já apresentava, em 2001, ausência de vidros e desgaste da madeira. Observar o trabalho estético dos elementos.		Vista atual do acesso à sacada. Observar a sujidade acumulada no piso desgastado, o desprendimento da pintura nas paredes e o acúmulo de mobiliário e telhas no ambiente.
IM.				
Nº	11	14	15	13
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001			
USO	Sala de Espera e Hall (1936)			
VISTA	Interna			
OBS.	Vistas da área de manutenção do relógio do frontão. Não foi possível verificar o estado atual do ambiente, mas, na época dos levantamentos de Sousa (2003), piso, tesouras e vigas apresentavam leve desgaste e acúmulo de sujidades, enquanto que o relógio, já desativado, contava com vidros ausentes e peças oxidadas.			
SALÃO DE CONFERÊNCIAS (1936)				
IM.				
Nº	16	17	18	17
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021	Carolina Lima, 1º set. 2021	Acervo da autora, 02 jun. 2021	
USO	Salão de Conferências (1936)			
VISTA	Interna			

OBS.	Ambiente parcialmente revestido em placas de madeira que apresentam leve desgaste. As portas de acesso às sacadas foram danificadas por furtos, depredações e intempéries, bem como o mobiliário acumulado na sala. Há sujidades e desprendimento de pintura nas paredes e tábuas acumuladas no piso, provenientes do forro degradado.			Antiga abertura em arco pleno que dava acesso ao Terraço (1936), fechada devido à ampliação da sala do Inspetor Geral (1936) e à consequente vedação do espaço aberto.
IM.				
Nº	14		12	19
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 02 jun. 2021	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 02 jun. 2021
USO	Salão de Conferências (1936)			
VISTA	Interna			
OBS.	Notar a diferença entre a situação do acesso à sala do Inspetor Geral (1936) em 2001 e atualmente, desprovida das folhas duplas e apresentando pontos de infiltração e desprendimento da pintura na parede.		Em 2001, o forro ainda se encontrava íntegro, com pouco desgaste, situação que não se manteve. Observar o desprendimento de muitas tábuas e o desgaste da madeira remanescente. Há de se mencionar, também, a estética do forro, mais trabalhado se comparado aos outros ambientes, denotando a importância do salão.	
INSPETOR GERAL (1936)				
IM.				
Nº	20			21
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 02 jun. 2021		
USO	Terraço (1936)			
VISTA	Interna			
OBS.	Área originalmente correspondente ao Terraço (1936) comum ao Inspetor Geral (1936) e ao Salão de Conferências (1936). Com a extensão da sala do inspetor, o Terraço (1936) foi absorvido pelo ambiente, deixando de ser um espaço aberto. Observam-se danos à porta de correr metálica, bem como a degradação geral do ambiente, cujo forro apresenta placas de madeira faltantes.		Pichações generalizadas, acúmulo de telhas e indícios de invasões constantes.	Abertura na alvenaria que permite a visualização do galpão vizinho. A abertura permite a exposição direta dos materiais às intempéries e facilita o vandalismo.
IM.				
Nº	22	23	24	25
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021			
USO	Terraço (1936)	Inspetor Geral (1936)	Cabine do Inspetor (1936)	Sanitários (1936)
VISTA	Interna			
OBS.	Mobiliários embutidos cujas portas foram furtadas. A madeira remanescente se encontra bastante preservada, apresentando pouco desgaste, mas muita sujidade acumulada.		Antiga Cabine do Inspetor (1936), transformada em sanitário após a década de 1930. O revestimento cerâmico apresenta sujidade e indícios de depredação.	Forro de madeira, piso de ladrilho hidráulico e revestimentos cerâmicos apresentam sujidades, perda de superfície e indícios de vandalismo.
IM.				

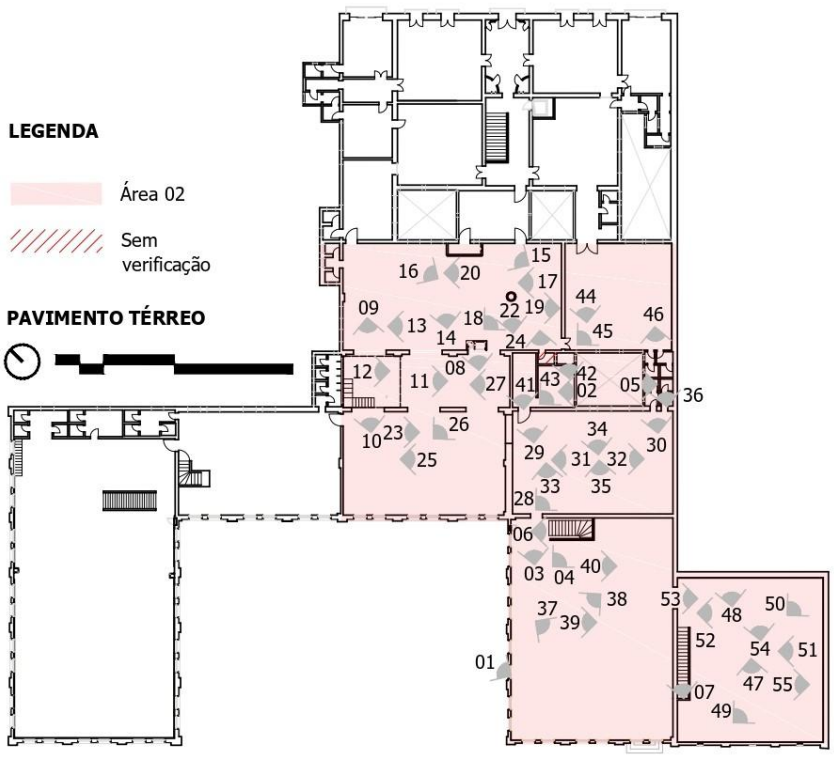
Nº	26	20	24	27
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 02 jun. 2021		
USO	Inspetor Geral (1936)			
VISTA	Interna			
OBS.	À esquerda, situação da entrada do ambiente em 2001, ainda com o piso íntegro, com as folhas da porta e com os móveis preenchidos por documentos. Ao centro e à direita, situação atual da entrada, com vãos no piso que impedem a circulação segura, acúmulo de tábuas caídas do forro e intensa sujidade.			Corredor de acesso ao Sanitário (1936), apresentando intenso desprendimento da pintura.
AJUDANTE DE LINHA (1936)				
IM.				
Nº	28	15	29	30
FONTE	Acervo da autora, 1º out. 2021	Carolina Lima, 1º set. 2021	Acervo da autora, 1º out. 2021	Acervo da autora, 02 jun. 2021
USO	Ajudante de Linha (1936)			
VISTA	Interna			
OBS.	O ambiente apresenta sérios danos causados por infiltrações, pela queda do forro e do madeiramento, pelo desgaste do piso de assoalho e pela ação humana. Verificam-se pichações e indícios recentes de invasão e depredação. As portas de acesso às sacadas encontram-se altamente danificadas e, embora tenham sido tomadas providências temporárias para mitigar a entrada de pessoas não autorizadas – ver placas instaladas em uma das portas –, a medida não se comprovou efetiva.			Forro de placas de madeira muito deteriorado. A maioria das placas se encontra no piso devido à queda constante. Os exemplares remanescentes, bem como o madeiramento, apresentam pontos de infiltração.
IM.				
Nº	29		31	15
FONTE	Acervo da autora, 1º out. 2021	Acervo de Sousa (2003), 2001		Acervo da autora, 02 jun. 2021
USO	Ajudante de Linha (1936)			
VISTA	Interna			
OBS.	Diferenças entre a mesma vista registrada por Sousa (2003) e pela presente autora. Em 2001, a porta de acesso à sala do Chefe da Linha (1936) se encontrava vedada por mobiliário e parcialmente tampada por pano de coloração amarela, enquanto que a porta de acesso à Sala de Desenho (1936) ainda possuía ambas as folhas.		Porta de entrada do ambiente, ainda detentora, em 2001, de ambas as folhas. A situação não se manteve.	Marcas deixadas pelo furto dos rodapés e da fiação da sala.
CHEFE DA LINHA (1936)				
IM.				
Nº	32	33	34	
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 02 jun. 2021		
USO	Chefe da Linha (1936)			
VISTA	Interna			
OBS.	Ambiente em que o forro de placas de madeira já apresentava danos causados pela infiltração em 2001, situação que se agravou e culminou no estado atual. Há outros pontos de infiltração provenientes da cobertura, que não teve as telhas cerâmicas substituídas por exemplares termoacústicos. Devido ao afundamento do piso de assoalho, não foi possível adentrar a sala além deste ponto, mas observa-se que a paginação do mesmo é mais trabalhada em comparação aos outros ambientes. No			Vista do acesso aos Sanitários (1936). Observar, além da sujidade e do vão que impede a circulação segura, a mesma

	centro da segunda imagem, observa-se um elemento metálico apoiado nas tesouras de madeira que não tem relação com o ambiente nem com o uso mapeado.			paginação trabalhada.
SALA DE DESENHO (1936)				
IM.				
Nº	35		36	35
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 02 jun. 2021	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 02 jun. 2021
USO	Sala de Desenho (1936)			
VISTA	Interna			
OBS.	Comparação entre o ambiente em 2001 e atualmente, com as esquadrias oxidadas, vidros quebrados, desprendimento da pintura e do revestimento e ausência de forro e das folhas das portas.		À direita, situação do forro em 2001, com desgaste da madeira, desprendimento da pintura e grave infiltração. À esquerda, situação atual do ambiente, desprovido de forro e da maior parte do madeiramento.	
IM.				
Nº	37			35
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001		Acervo da autora, 02 jun. 2021	
USO	Sala de Desenho (1936)			
VISTA	Interna			
OBS.	Vista interna do poço de elevador e da entrada do ambiente a partir da escada. Em 2001, embora a maioria dos elementos ainda remanescesse, observam-se algumas fissuras no revestimento. Atualmente, esta mesma parede apresenta intenso desprendimento da pintura e acúmulo de telhas de fibrocimento opacas retiradas da cobertura.			Grave desprendimento do revestimento em parede com infiltração proveniente da cobertura e das aberturas deixadas pela retirada do madeiramento.
IM.				
Nº	38	39	40	41
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021			
USO	Sala de Desenho (1936)			
VISTA	Interna			
OBS.	Eixos vertical e horizontal de numeração existentes em duas das paredes do ambiente. Executados em metal, os números seguem um intervalo de um metro, transformando as próprias paredes em uma malha.		Sanitários (1936) e copa não registrada na referida planta. O piso de ladrilho hidráulico e o revestimento cerâmico apresentam intensa sujidade e perda de superfície. Mobiliários e louças remanescentes sofreram furtos e vandalismo. Verificam-se pichações nas paredes e indícios de invasão recente.	
IM.				
Nº	35	42	43	
FONTE	Acervo da autora, 1º out. 2021	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 02 jun. 2021	
USO	Sala de Desenho (1936)			
VISTA	Interna			
OBS.	Acúmulo de madeiramento e telhas cerâmicas quebradas no centro da sala.	Diferenças entre corredor em 2001, ainda ocupado, e atualmente, apresentando desprendimento da pintura, oxidação das esquadrias, vidros quebrados, acúmulo de entulho e sujidades e danos provenientes de vandalismo na porta de acesso ao Escritório da Linha (1936).		

CHEFE DA CONTABILIDADE (1936)				
IM.				
Nº	44	45		46
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021			
USO	Chefe da Contabilidade (1936)			
VISTA	Interna			
OBS.	O ambiente acumula entulho, telhas quebradas e mobiliário sem uso. À esquerda da imagem vê-se um cofre embutido que, apesar da oxidação, da depredação e do desprendimento da pintura, permite a compreensão da dinâmica do espaço. Observar, nas paredes, o revestimento em estuque próprio da década de 1930 e que denota novo período estético para a companhia.	Telhas cerâmicas provenientes da Cerâmica San Remo, de Tambaú (SP). Considerando que esta empresa foi aberta em 2001, sabe-se que a reposição de telhas foi realizada já sob a administração da Prefeitura de Jundiaí.	Forro em estuque inserido no mesmo contexto do revestimento parietal. Observar o desprendimento da pintura e grave ponto de infiltração que levou à queda de parte da estrutura.	Sanitário (1936) realizado como anexo da sala com paredes que não atingem o forro. Apresenta indícios de furto e depredação de louças. Parte do revestimento cerâmico parietal está se desprendendo.
ESCRITUÁRIOS DA INSPETORIA (1936)				
IM.				
Nº	47	48		49
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001		Acervo da autora, 02 jun. 2021	
USO	Escrituários da Inspetoria (1936)			
VISTA	Interna			
OBS.	Ainda íntegro e ocupado em 2001, o ambiente se mostra majoritariamente tomado por entulho, mobiliário quebrado e peças do forro e do madeiramento. Esquadrias e luminárias estão oxidadas e vidros se encontram quebrados.			
SECRETARIA (1936)				
IM.				
Nº	50		51	52
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 02 jun. 2021	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 02 jun. 2021
USO	Secretaria (1936)			
VISTA	Interna			
OBS.	O ambiente apresenta intensa degradação desde 2001, com amplo desprendimento da pintura, poucas tábuas do forro restantes e muitos vidros quebrados. Há telhas cerâmicas armazenadas devido à substituição da cobertura.		Observam-se a degradação da pintura da parede e o furto da porta do cofre localizado entre o acesso aos Escrituários da Inspetoria (1936) e o móvel embutido, que apresenta, por sua vez, pouco desgaste. Na imagem à direita, vê-se um segundo cofre à esquerda do mesmo acesso, ainda dotado de porta.	
IM.				
Nº	50		51	50
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 02 jun. 2021		

USO	Secretaria (1936)			
VISTA	Interna			
OBS.	Detalhe de área do ambiente atualmente desprovida de forro. Com a retirada dos panos instalados nas janelas em 2001 também foi possível observar o avanço da oxidação das esquadrias.		Acesso aos Escrituários da Inspetoria (1936) bloqueado por mobiliário de grande porte. A porta de madeira foi alvo de vandalismo.	Sanitários (1936) com ampla sujidade e acúmulo de entulho. Observa-se que houve furto das louças.
CONTADORIA (1936)				
IM.				
Nº	53	54	55	56
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021			
USO	Contadoria (1936)			
VISTA	Interna			
OBS.	O ambiente apresenta desprendimento da pintura, poucas tábuas do forro restantes e muitos vidros quebrados. Há telhas cerâmicas armazenadas devido à substituição da cobertura e risco iminente de queda da luminária remanescente. Observar as diferentes aberturas da sala; enquanto que, à esquerda, houve vedação dos vãos em arco pleno e substituição das antigas janelas por um único exemplar retangular de esquadria metálica, à direita há dois exemplares de esquadrias de madeira que também substituíram seus predecessores sem, contudo, que houvesse vedação completa do vão. Próximo a estas janelas há uma faixa em revestimento cerâmico que indica a existência prévia de pequena pia para higienização.			Sanitários (1936) com ampla sujidade e acúmulo de entulho. Observa-se que houve furto e depredação das louças.

ÁREA 2

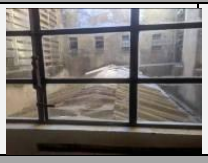
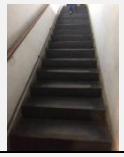


CRONOLOGIA DE USOS			
ANO	1890-1932	1936	ATUAL
USO	Inspetoria	Sanitários, Contadoria, Contínuos, Escritório da Linha e Auxiliar da Contabilidade	DPH-Jundiaí e Museu da Companhia Paulista
OBS.	Com base nas plantas consultadas. As plantas correspondentes ao período entre 1953 e 1978 não foram encontradas, mas sabe-se que o espaço abrigou áreas administrativas		

ASPECTOS ARQUITETÔNICOS			
ELEMENTO	CARACTERÍSTICAS	ESTADO DE CONSERVAÇÃO	OBSERVAÇÕES
COBERTURA	-	-	Ver Área 01, Conjunto 05
FORRO	Madeira, PVC e estuque	Forros de madeira apresentam infiltração, descascamento da pintura e a maioria das peças faltantes ou sob risco de queda	Os forros de estuque foram, recentemente, alvo de manutenção por parte da Prefeitura de Jundiaí
ESTRUTURA	Alvenaria de tijolos de barro não vitrificados e argamassa de cal e areia	Tijolos apresentam perda de superfície em pontos em que houve choque, sobretudo na faixa decorativa abaixo das aberturas. Há sujidade generalizada, especialmente nos tijolos salientes. Verifica-se presença de eflorescência perto de condutores	A confirmação da presença de crosta negra na sujidade depende de avaliação em laboratório
ORNAMENTAÇÃO	-	-	Ver Área 01, Conjunto 05
EMBASAMENTO	-	-	Ver Área 01, Conjunto 05
CALHAS, CONDUTORES E INSTALAÇÕES	-	-	Ver Área 01, Conjunto 05
VÃOS E ESQUADRIAS	-	-	Ver Área 01, Conjunto 05
ACABAMENTO	Tijolos aparentes na fachada externa e paredes internamente pintadas de diversas cores, dependendo do ambiente	Desprendimento da pintura, pichações e pontos de infiltração	-
PISOS, REVESTIMENTOS E DIVISÓRIAS	Verificam-se pisos de assoalho de madeira e de ladrilho hidráulico	Revestimentos parietais apresentam desprendimento da pintura. Pisos apresentam peças faltantes e infiltração, sobretudo no caso dos exemplares de madeira, e intensos desgaste, sujidades e falta de manutenção no caso dos demais tipos. Há áreas do assoalho com vãos no piso que impedem a passagem e permitem a visualização do pavimento térreo	O assoalho de madeira do Auxiliar da Contabilidade (1936) foi recentemente substituído pela Prefeitura de Jundiaí
RAMPAS E ESCADAS	Exemplares em madeira e em granilite	Degraus em granilite apresentam desgaste da superfície e da pintura realizada em tinta preta. Escada em madeira apresenta desgaste	-
OUTROS: ELEVADORES	Madeira e metal	Apresenta oxidação, falta de manutenção e ausência de peças	O exemplar voltava-se ao transporte de materiais entre os pavimentos, estando conectado ao Arquivo da Contadoria (1953-1964)
OUTROS: MEZANINOS	Madeira	Desprendimento da pintura, intensa sujidade, ação de insetos xilófagos e ausência de peças	Arquivo construído em um dos arcos de passagem da Contadoria (1936). O mobiliário apresenta bom aproveitamento do espaço e configuração única em todo o conjunto, bem como mezanino amplo e bem iluminado. Segundo sinalização da FEPASA, o mezanino abrigou almanaques ferroviários

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO

FACHADAS					
COLINA HISTÓRICA					
Nº	IMAGEM	FONTE	USO	VISTA	OBS.
01		Acervo da autora, 25 jan. 2018	Desocupado	Externa	A fachada acumula sujidades e manchas escurecidas nos tijolos salientes e apresenta diversos vidros quebrados. Observar a diferença entre a coloração dos tijolos da área 02, de um tom avermelhado mais

					claro, e da área 03, à esquerda da imagem, mais escuros, indicando períodos de construção diferentes.
DETALHES ARQUITETÔNICOS					
COBERTURA					
02		Acervo da autora, 02 jun. 2021	Auxiliar da Contabilidade (1936)	Interna	Cobertura danificada, com telhas quebradas e alguns exemplares afundados. Vãos entre as telhas facilitam a entrada de águas pluviais.
VÃOS E ESQUADRIAS					
IM.					
Nº	03		04		
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021				
USO	DPH-Jundiaí				
VISTA	Interna				
OBS.	Estruturas remanescentes da época em que o ambiente abrigava a Contadoria (1936) e contava com grandes arcos de passagem, atualmente vedados para atuarem como uma parede divisória. Abriu-se, contudo, porta de abrir em madeira para retomar a conexão entre os ambientes.				
CALHAS, CONDUTORES E INSTALAÇÕES					
IM.					
Nº	05				
FONTE	Prefeitura de Jundiaí, 2017		Prefeitura de Jundiaí, 2021		
USO	Sanitários da Contadoria (1936)				
VISTA	Interna				
OBS.	Registro dos reparos e substituições realizados em caixa d'água pela Prefeitura de Jundiaí. Observar os ajustes na estrutura e a retirada de tubulações soltas. À esquerda das imagens, nota-se que óculo da Contadoria (1936) foi vedado nesta mesma intervenção institucional.				
RAMPAS E ESCADAS					
IM.					
Nº	06		07		
FONTE	Acervo da autora, 14 jun. 2021		Acervo da autora, 02 jun. 2021		
USO	DPH-Jundiaí		Museu da Companhia Paulista		
VISTA	Interna				
OBS.	Escada em madeira com guarda-corpo e corrimão do mesmo material. Apresenta desgaste decorrente do uso.		Escada em granilite com corrimão em madeira e degraus pintados em preto. A pintura está se desprendendo em alguns pontos e os elementos em geral apresentam desgaste.		
ELEMENTOS INTERNOS					
ELEVADORES					
08		Acervo da autora, 02 jun. 2021	Contadoria (1936)	Interna	Elevador metálico que se comunica diretamente com o pavimento térreo. Apresenta oxidação e ausência de algumas peças. À esquerda, há mobiliário em madeira que integra o corpo do elevador, igualmente deteriorado.

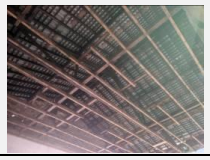
MEZANINOS				
IM.				
Nº	09	10	11	12
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021		Carolina Lima, 1º set. 2021	Acervo de Sousa (2003), 2001
USO	Contadoria (1936)			
VISTA	Interna			
OBS.	Vista lateral do mezanino. Observa-se que a estrutura em madeira está diretamente engastada no arco. Verificam-se algumas tábuas soltas no centro do mezanino.	Arco de passagem fechado pela lateral do mezanino. Ao fundo, vê-se a escada de acesso e, à frente, mobiliário que abrigou almanaques na época da FEPASA.	Vista frontal do mezanino. Observar a escada de acesso e o guarda-corpo em madeira com vidros quebrados.	Aberturas metálicas com vidros fixos e móveis realizadas fora do padrão da companhia. Se localizam acima de um corpo anexo de sanitários da área 03.

ANÁLISE DE AMBIENTES

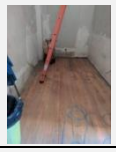
CONTADORIA (1936)

IM.				
Nº	13	14	15	16
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001	Carolina Lima, 1º set. 2021	Acervo da autora, 02 jun. 2021	
USO	Contadoria (1936)			
VISTA	Interna			
OBS.	Vista do ambiente em 2001, tomado por mobiliários acumulados sem catalogação ou organização. O forro se apresentava bastante íntegro, embora com sujidades.	Vista do sanitário da sala do Chefe da Contabilidade (1936), localizado na área 01, mas projetado dentro da Contadoria (1936). O acesso à referida sala está parcialmente vedado por móvel de grandes proporções, como se vê em ambas as imagens. Há telhas de fibrocimento retiradas da cobertura e armazenadas no espaço, bem como peças desprendidas do forro e entulho em geral. De acordo com a indicação da época da FEPASA, o local abrigou os acervos da Mogiana e da Estrada de Ferro Araraquara.		Vista de área que abrigou, em 1936, arco de acesso à Contadoria (1936) da área 01 – atualmente fechado, mas ainda visível na matéria - e sanitário de conformação igual ao das imagens de nº 14 e 15. Na época da FEPASA, abrigou o acervo da ferrovia São Paulo-Minas.
IM.				
Nº	17	18	19	20
FONTE	Acervo de Sousa (2003), 2001	Acervo da autora, 02 jun. 2021		Carolina Lima, 1º set. 2021
USO	Contadoria (1936)			
VISTA	Interna			
OBS.	Nota-se que em 2001 o forro já apresentava indícios de provável queda, estando marcado por fissuras na alvenaria e cicatrizes na área correspondente à viga metálica. No centro, nas imagens atuais, vê-se com clareza a referida viga metálica, apoiada tanto em pilar visível ao fundo da imagem de nº 19, concebido com a estrutura do edifício, quanto em coluna de datação posterior inspirada na ordem dórica e no contexto das novas decorações em estuque. Observam-se a queda das tábuas do forro, cujas peças quebradas foram registradas na imagem de nº 20.			
IM.				
Nº	18	21	22	18
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021		Carolina Lima, 1º set.	Acervo de Sousa (2003),

			2021	2001
USO	Contadoria (1936)			
VISTA	Interna			
OBS.	Vistas da coluna com 0,61 metros de diâmetro, base de aproximadamente 0,90 metros de diâmetro e formas simplificadas. Notar desprendimento do revestimento e craquelamento da pintura próxima da base, na qual se acumulam sujidades e manchas escurecidas.		Corte na base da coluna que evidencia a estrutura de gesso envolvendo perfil metálico.	Quebra no padrão do piso que coincide com corte na base da coluna, evidenciando possível parede ou divisória não registrada em planta.
IM.				
Nº	17	23	24	25
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021		Carolina Lima, 1º set. 2021	Acervo de Sousa (2003), 2001
USO	Contadoria (1936)			
VISTA	Interna			
OBS.	Indicações da FEPASA em áreas que abrigaram os acervos da Companhia Paulista, Estrada de Ferro Araraquara e Estrada de Ferro Sorocabana. Observar, sobre a porta de madeira da imagem central, antigo arco pleno vedado. Na imagem à direita, vê-se antiga passagem de acesso ao Auxiliar da Contabilidade (1936) cimentada. No geral, notar danos próximos ao forro, pontos de infiltração e desprendimento da pintura.			Passagem retangular realizada fora do padrão do ambiente igualmente cimentada.
IM.				
Nº	26	27	28	
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021		Prefeitura de Jundiaí, 17 fev. 2021	Acervo da autora, 02 jun. 2021
USO	Contadoria (1936)			
VISTA	Interna			
OBS.	Cofre embutido existente entre os arcos de passagem.	Antiga passagem em arco pleno para o corredor de acesso ao Auxiliar da Contabilidade (1936), cuja vedação é visível na matéria. Há, também, indícios de que outra passagem mais recente foi aberta no mesmo local, tendo sido cimentada sem o mesmo cuidado de sua predecessora.	Ambiente antes das reformas promovidas pela Prefeitura de Jundiaí. Observar sujidades e pontos de infiltração nas paredes, estado do piso, peças soltas no forro e, à direita, vista dos antigos arcos de passagem entre as Contadorias (1936), vedados pela própria Companhia Paulista com alvenaria de tijolos aparente após a implantação da escada interna.	Vista do ambiente durante a reforma. Notam-se a retirada dos trilhos das persianas, do forro de madeira e dos bens móveis ali acumulados. Foi promovida nova pintura nas paredes e o assoalho foi lixado para a retirada das camadas de sujidade e polimento acumuladas em sua superfície. Não se confirmou se os danos verificados nas paredes na imagem anterior foram sanados antes da nova pintura.
IM.				
Nº	29	30	31	32
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021			
USO	Contadoria (1936)			
VISTA	Interna			
OBS.	Cicatrizes na matéria indicando a presença de antigos arcos plenos posteriormente vedados e revestidos.		Processo de raspagem das camadas existentes de pintura e novo revestimento dos mobiliários que foram mantidos na sala.	

IM.				
Nº	33	28	34	35
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021			
USO	Contadoria (1936)			
VISTA	Interna			
OBS.	Durante a reforma, a Prefeitura de Jundiaí optou por revestir a alvenaria aparente e visível na imagem de nº 28, apagando importante documento histórico do momento em que o pavimento em questão recebeu o corpo da escada interna e, consequentemente, perdeu a conexão direta entre as Contadorias (1936) através dos arcos. A reforma tornou as camadas uniformes, sem respeitar como a matéria pré-existente se apresentava.	Vista do madeiramento parcialmente danificado e com peças faltantes.	Óculos quebrados e fechados em cada um dos frontões, visíveis devido à retirada do forro.	
IM.				
Nº	30		36	28
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021			Prefeitura de Jundiaí, 25 ago. 2021
USO	Contadoria (1936)			
VISTA	Interna			
OBS.	Sanitários (1936) com piso de cerâmica vermelha e revestimento parietal cerâmico. Observar as novas louças encomendadas pela Prefeitura e o desgaste do piso não polido.		Embora os forros dos Sanitários tenham sido mapeados por VEC Projetos & Gestão (2012) como em estuque, detentores do padrão decorativo da década de 1930, não se encontrou a mesma situação na visita *in loco*.	Vista da sala inaugurada após a reforma. Notar, ao fundo, mobiliário recuperado, cuja pintura esverdeada foi raspada para que nova pintura no padrão de cores dos móveis da Prefeitura fosse realizada. As janelas denotam pintura das esquadrias metálicas e troca dos vidros. Observar, também, troca do forro e nova iluminação. É importante ressaltar que, com as novas camadas de revestimento, cicatrizes que indicavam antigos arcos plenos correspondentes a aberturas da época da Paulista não estão mais visíveis. De acordo com a divulgação do Poder Público, o espaço há de sediar a nova sede da Fundação Casa da Cultura e Esportes.

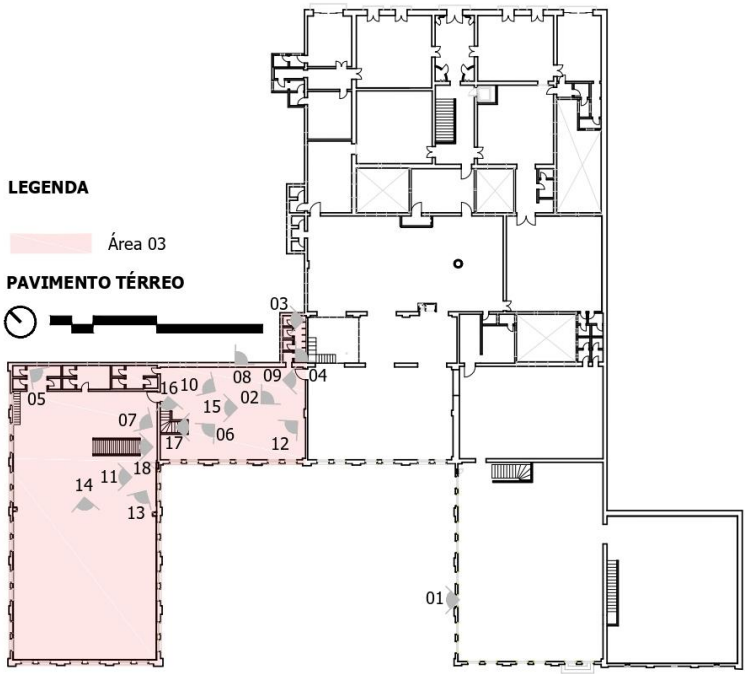
DPH-JUNDIAÍ				
IM.				
Nº	37	38	39	40
FONTE	Álbum Illustrado da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, 1918. Coleção de Antonio Soukef Jr..	Acervo da autora, 02 jun. 2021		
USO	Contadoria (1936) e DPH-Jundiaí			
VISTA	Interna			
OBS.	Contraste entre a Contadoria (1936) em 1918 – utilizada como um ambiente amplo, de planta livre, permitindo a visualização dos três pares de bíforas ao fundo – e o DPH-Jundiaí, que atualmente se utiliza de divisórias de PVC para compartimentar seus usos. Embora se trate de intervenção reversível, a comparação entre as imagens torna evidente como a distribuição atual das salas compromete e compreensão da totalidade deste espaço, concebido sem barreiras físicas e visuais.		Detalhe do forro de PVC interrompendo janela em arco pleno. Por não ter sido realizado na altura do forro de madeira, foi possível concentrar na própria estrutura temporária as instalações elétricas necessárias.	Observar a quebra de ritmo nas aberturas devido à estrutura em PVC. Vidros quebrados apresentam pequenos reparos com placas preenchendo o vão, como se vê à direita da imagem.

AUXILIAR DA CONTABILIDADE (1936)			
IM.			
Nº	41		12
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021		
USO	Auxiliar da Contabilidade (1936)		
VISTA	Interna		
OBS.	Vistas do antigo corredor que conectava as Contadorias (1936) e fornecia acesso ao Auxiliar da Contabilidade (1936). No contexto da reforma anteriormente analisada, este ambiente também foi alvo de retirada do forro de madeira, intervenção no piso, instalação de nova iluminação e reparos em argamassa de cimento.		Sanitário (1936) com piso de ladrilho hidráulico desgastado e acumulando sujidades e mãos francesas oxidadas em que se apoia louça sanitária.
IM.			
Nº	02		43
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021		
USO	Auxiliar da Contabilidade (1936)		
VISTA	Interna		
OBS.	Esquadria metálica oxidada com vidros turvos que acumulam sujidades generalizadas.	Indícios de tubulações e/ou instalações retiradas.	Forro de estuque que segue o padrão decorativo visto em outros exemplares da década de 1930. Apresenta um fundo de pintura precedente e novas camadas realizadas pela Prefeitura de Jundiaí.

ESCRITÓRIO DA LINHA (1936)				
IM.				
Nº	44	45	46	44
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021			
USO	Escritório da Linha (1936)			
VISTA	Interna			

OBS.	Ambiente deteriorado, acumulando umidade, pontos de infiltração, sujidade e entulho. O forro apresenta tanto tábuas quebradas no piso, cuja queda evidencia os danos no madeiramento, quanto áreas razoavelmente íntegras, mas com desgaste e desprendimento da pintura. Há diferentes modelos de esquadrias metálicas retangulares, todos oxidados e com alguns vidros quebrados.			
MUSEU DA COMPANHIA PAULISTA				
IM.				
Nº	47	48	47	49
FONTE	Acervo da autora, 24 fev. 2018			
USO	Museu da Companhia Paulista			
VISTA	Interna			
OBS.	Vistas do forro de madeira antes da sua retirada – apresentando tábuas quebradas e faltantes e pontos de infiltração cujo gotejamento se observa no topo do *shed* – e após, evidenciando madeiramento danificado, com acúmulo de sujidades e indícios de degradação.			
IM.				
Nº	50	51	52	53
FONTE	Acervo da autora, 24 fev. 2018		Acervo da autora, 02 jun. 2021	
USO	Museu da Companhia Paulista			
VISTA	Interna			
OBS.	Itens posteriormente retirados do ambiente, como mobiliário expositivo do museu e estantes de livros acumulados pela FEPASA, cujo peso prejudicava áreas do piso de assoalho já danificadas.		Detalhe do piso de assoalho desgastado.	Arco de passagem vedado por mobiliário. Ao fundo, na área correspondente à antiga Contadoria (1936), vê-se sala fechada por divisórias de PVC com prateleiras de livros contendo o acervo do Centro de Memória de Jundiaí.
IM.				
Nº	47	54	55	51
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021			
USO	Museu da Companhia Paulista			
VISTA	Interna			
OBS.	Vistas das paredes limítrofes do ambiente. Notar, em comparação às imagens de 2018, as marcas deixadas pela retirada das arandelas. Em alguns pontos das paredes, é possível também observar as manchas provenientes dos gotejamentos de infiltração da cobertura. Veem-se, igualmente, itens móveis armazenados sem catalogação ou limpeza e guarda-corpo metálico em torno do vão da escada. A última imagem permite visualizar antigas aberturas retangulares voltadas ao Conjunto 06, cuja vedação é visível na materialidade.			

ÁREA 3



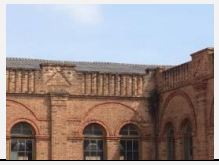
CRONOLOGIA DE USOS	
ANO	1890-1936
USO	Área inexistente
OBS.	Com base nas plantas consultadas. As plantas correspondentes ao período entre 1953 e 1978 não foram encontradas, mas sabe-se que o espaço abrigou áreas administrativas. Atualmente, os ambientes estão desocupados

ASPECTOS ARQUITETÔNICOS			
ELEMENTO	CARACTERÍSTICAS	ESTADO DE CONSERVAÇÃO	OBSERVAÇÕES
COBERTURA	Duas águas com telhas de fibrocimento opacas apoiadas em tesouras metálicas	Algumas telhas de fibrocimento estão danificadas, apresentando vãos entre as peças que permitem a entrada da água das chuvas	Houve substituição de telhas ao longo dos anos
FORRO	Madeira	Apresenta infiltração, descascamento da pintura e a maioria das peças faltantes ou sob risco de queda	-
ESTRUTURA	Alvenaria de tijolos de barro não vitrificados e argamassa de cal e areia	Tijolos apresentam perda de superfície em pontos em que houve choque, sobretudo na faixa decorativa abaixo das aberturas. Há sujidade generalizada, especialmente nos tijolos salientes. Verifica-se presença de eflorescência perto de condutores	A confirmação da presença de crosta negra na sujidade depende de avaliação em laboratório
ORNAMENTAÇÃO	Corpos de dois pavimentos com frontão triangular e platibanda, cobertura de duas águas e ritmo vertical marcado por pilastras com capitel simplificado	Acúmulo de sujidades e manchas escurecidas que se assemelham à crosta negra	A confirmação da presença de crosta negra depende de avaliação em laboratório
EMBASAMENTO	Pedra irregularmente desbastada	Apresenta sujidade generalizada e perda de superfície	-
CALHAS, CONDUTORES E INSTALAÇÕES	-	-	Ver Área 01, Conjunto 05
VÃOS E ESQUADRIAS	-	-	Ver Área 01, Conjunto 05
ACABAMENTO	Tijolos aparentes na fachada externa e paredes internamente pintadas de diversas cores, dependendo do ambiente	Desprendimento da pintura em vários pontos da área	-

PISOS, REVESTIMENTOS E DIVISÓRIAS	Verificam-se pisos de taco e de cerâmica vermelha. Nos mictórios, há divisórias em granilite	Piso de tacos possui poucas peças remanescentes e, assim como a cerâmica, acumula intensa sujidade e desgastes	-
RAMPAS E ESCADAS	Granilite	Verificam-se falta de manutenção e desprendimento de superfícies	-

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO

FACHADAS					
SUDESTE					
Nº	IMAGEM	FONTE	USO	VISTA	OBS.
01		Acervo da autora, 25 jan. 2018	Desocupado	Externa	Intensa sujidade em tijolos salientes, especialmente nos tijolos salientes, se assemelhando visualmente a uma crosta negra. Há perda de superfície de tijolos. Notar a coloração avermelhada da alvenaria que serve aos detalhes.

DETALHES ARQUITETÔNICOS				
ALVENARIA				
IM.				
Nº	01		02	03
FONTE	Acervo da autora, 25 jan. 2018		Acervo da autora, 02 jun. 2021	
USO	Desocupado			
VISTA	Externa		Interna	
OBS.	Observar a sujidade acumulada nos tijolos salientes, especialmente na platibanda decorada. É possível, também, notar o prolongamento do frontão de alvenaria e a coloração dos tijolos empregados nos arcos.		Alvenaria com pontos de infiltração, manchas que indicam presença de vegetação e descascamento da pintura.	Alvenaria com pontos de infiltração, presença de vegetação, altos índices de umidade e desprendimento da pintura e do revestimento cerâmico.
PISOS, REVESTIMENTOS E DIVISÓRIAS				
IM.				
Nº	04	05	06	07
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021			
USO	Desocupado			
VISTA	Interna			
OBS.	Revestimentos parietais cerâmicos apresentam sujidades e indícios de depredação. À esquerda, observar divisórias em granilite próprias da época, bem como piso de cerâmica vermelha muito desgastado e sujo. À direita, observam-se vestígios de uma antiga pia, já removida, que se localizava na área com revestimento cerâmico. A mesma imagem também mostra guarda-corpo em madeira e vidro isolando vão da escada para o pavimento térreo.			Piso de tacos com a maioria dos exemplares ausente ou quebrada. Há pontos com séria infiltração.
VÃOS E ESQUADRIAS				
IM.				
Nº	01	08	09	03
FONTE	Acervo da autora, 25 jan. 2018	Acervo da autora, 02 jun. 2021		

USO	Desocupado			
VISTA	Externa		Interna	
OBS.	Pares de janelas de arco pleno inscritas em um arco pleno maior, feito por marcação de tijolos salientes em duas fiadas, sendo a inferior assentada a cutelo e a superior como perpianho.	Janelas metálicas retangulares localizadas no sanitário. Acima, veem-se aberturas retangulares pertencentes ao mezanino da Contadoria (1936) da área 02.	Porta de madeira danificada e desprovida de vidro. O vão foi preenchido por placa de madeira para evitar entrada de pessoas não autorizadas.	Porta de madeira com indícios de vandalismo e sujidades acumuladas.
IM.				
Nº	10	11	12	13
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021			
USO	Desocupado			
VISTA	Interna			
OBS.	Aberturas em arco pleno conformando bíforas. Apresentam ausência de vidros e esquadrias quebradas e desgastadas. Em esquadrias mais danificadas, veem-se vedações em lona preta plástica. À direita, observa-se a presença de um cofre danificado, mas similar a outros existentes no pavimento.			
FORRO				
IM.				
Nº	14		07	
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021			
USO	Desocupado			
VISTA	Interna			
OBS.	Vistas do forro de madeira com partes faltantes e tábuas tanto caídas quanto a ponto de cair. Há pontos de infiltração e danos ao madeiramento.			
RAMPAS E ESCADAS				
IM.				
Nº	15	16	17	18
FONTE	Acervo da autora, 02 jun. 2021			
USO	Desocupado			
VISTA	Interna			
OBS.	Escada em leque executada em granilite que estabelece conexão com o pavimento térreo; de acordo com indicações da FEPASA, a escada dava acesso à área de CPI. A imagem de nº 17 mostra um pavimento intermediário, também executado em granilite, com guarda-corpo em alvenaria. Há intensa sujidade acumulada.			Escada em granilite com corrimão de metal e madeira. Apresenta desgaste e sujidades.

ELEMENTOS INTERNOS

MEZANINOS

Nº	IMAGEM	FONTE	USO	VISTA	OBS.
07		Acervo da autora, 02 jun. 2021	Desocupado	Interna	Mezanino com escada e guarda-corpo em madeira executado sobre volume de sanitários. Apresenta degraus afundados, peças faltantes no guarda-corpo e danos no piso devido aos vãos no forro e na cobertura.