

OS REMANESCENTES DA SPR EM SANTOS E JUNDIAÍ. MEMÓRIA E DESCASO COM UM PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO DO PAÍS

Antonio Soukef Junior
Centro Universitário FIAM/FAAM
asoukef@gmail.com

RESUMO

Este artigo avalia a situação dos edifícios da São Paulo Railway em Santos e Jundiaí, procurando chamar a atenção para a relevância que seu acervo adquiriu como patrimônio industrial. Em ambas as cidades, sobreviveram exemplares significativos que se encontram ameaçados pelo desconhecimento de seus valores e por conta de ações que são executadas visando interesses especulativos em detrimento dos valores culturais e dos pressupostos teóricos que deveriam prevalecer. Na análise reconhecemos a complexidade dos problemas técnicos, críticos e interpretativos que a conservação desse patrimônio envolve e o distanciamento entre a teoria do restauro e a prática projetual e de planejamento urbano, questões que têm prejudicado a sua preservação. Torna-se, portanto, imprescindível saber por que se quer preservar esses conjuntos, examinando multidisciplinarmente, as particularidades compositivas, materiais e imateriais, de cada um dos artefatos remanescentes, pois somente a compreensão dessa singularidade garantirá o sucesso de uma intervenção sobre eles.

Palavras-chave: patrimônio, preservação, ferrovia.

INTRODUÇÃO

As estradas de ferro são implantadas em São Paulo a partir da segunda metade do século XIX devido às demandas de transporte exigidas pelo café, produto que havia se tornado a principal riqueza do país. O binômio café-ferrovia levou à estruturação do território paulista, transformou sua paisagem natural e construída e estabeleceu bases significativas para a sua industrialização.

A primeira ferrovia do estado foi The São Paulo Railway Company (SPR) que teve o mérito de vencer o obstáculo representado pela Serra do Mar, feito que lhe garantiu o monopólio do acesso ao porto de Santos. Como qualquer empresa que quisesse exportar café por sua linha seria sua tributária, seus dirigentes não viram a necessidade de ampliar a malha férrea, transferindo essa responsabilidade aos cafeicultores, principais interessados em levar os trilhos até as regiões produtoras.

Em 1868, surge a primeira ferrovia criada nesses moldes, a Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais¹. Sua linha começou a operar em 1872, ligando, inicialmente, Campinas a Jundiaí, onde se juntava aos trilhos da SPR. Posteriormente, estenderá sua via à região de Rio Claro, São Carlos e Araraquara, entre outras².

As demais ferrovias paulistas também serão implantadas seguindo esse modelo, conectando-se à SPR em Jundiaí, caso da Companhia Ituana (1871), ou em São Paulo, caso da Estrada de Ferro Rio São Paulo (1871) e da Estrada de Ferro Sorocabana (1872). Já a Companhia Mogiana de Vias Férreas e Fluviais (1875) ou a Estrada de Ferro Araraquara (1895) manterão suas sedes, respectivamente em, Campinas e Araraquara, mas por conta disso, tendo de se interconectar aos trilhos da Paulista para ter acesso a Santos.

No início do século XX, a configuração da malha ferroviária do estado, condicionada pela existência da São Paulo Railway, estará consolidada assumindo a forma *arboriforme*³, com ramos partindo do tronco principal e ramificações secundárias partindo desses ramos. Ao conformar o sistema ferroviário de São Paulo, a companhia inglesa tornar-se-á a ferrovia mais rentável do país tendo uma das linhas mais densas em termos de tráfego, considerando-se seus exíguos cento e trinta e nove quilômetros de extensão⁴.

O DESENVOLVIMENTO INICIAL DA SÃO PAULO RAILWAY

Por iniciativa de Irineu Evangelista de Souza, o barão de Mauá⁵, foram realizados estudos de viabilidade que confirmaram a exequibilidade de um empreendimento ligando Santos a Jundiaí, passando pela Serra do Mar por meio de um sistema de

¹ Entre 1868 e 1912, a Paulista explorou o transporte fluvial no rio Mogi-Guaçu. A partir de 1913, sua designação passou a ser Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Para maiores informações sobre a história da Companhia Paulista ver: Debes (1968) e Matos (1974).

² No que respeita ao estabelecimento e expansão das linhas ferroviárias em São Paulo e para bibliografia complementar sobre o tema, ver o clássico estudo de Pinto (1903) e Matos (1974).

³ Expressão consagrada por Matos (1974).

⁴ Para maiores informações sobre dados técnicos e estatísticos das ferrovias brasileiras no século XIX ver Câmara (1875).

⁵ O título de barão de Mauá foi dado a Irineu Evangelista de Souza, quando da inauguração da primeira ferrovia brasileira, ligando o porto de Estrela à localidade de Frágoso, junto à raiz da Serra de Petrópolis, em 30 de abril de 1854. Ver Caldeira (1995).

planos inclinados⁶. O empresário obteve o direito de explorar a linha férrea em 1856. Três anos depois, lançou em Londres a empresa The São Paulo (Brazilian) Railway Company⁷.

A inauguração da linha férrea ocorre em fevereiro de 1867, pouco mais de sete anos depois de iniciada a sua construção. O sucesso da empreitada é imediato, tanto no transporte de cargas, quanto no transporte de passageiros, o que garantirá à companhia resultados financeiros acima do esperado para este primeiro momento.

Mesmo com essa rentabilidade e a cômoda situação de monopolizar o acesso ferroviário até o litoral, na última década de século XIX a grande quantidade de café a ser exportado pôs em cheque a capacidade dos planos inclinados, cujo limite de transporte girava em torno de quatro mil toneladas por dia. Se esses números eram mais do que satisfatórios no início do funcionamento da linha, vinte anos depois da inauguração, com a expansão das plantações de café e a penetração das vias férreas por todo o interior do estado, tornam-se insuficientes, a exigir uma solução imediata.

Embora a São Paulo Railway ainda atendesse a demanda, o sistema encontrava-se próximo ao esgotamento. Se ocorresse algum imprevisto que interrompesse os serviços instalava-se o caos entre aqueles que dependiam da empresa, ou seja, quase todos os exportadores paulistas, que viam sua produção abarrotar os armazéns e depósitos ao longo do estado. Por conta disso, os cafeicultores, políticos que os representavam e boa parte da imprensa inicia uma ruidosa campanha pedindo a encampação da ferrovia⁸.

Em 1892, a SPR firma um novo contrato de concessão com o governo e inicia a construção de uma segunda linha efetuando também uma série de melhoramentos em

⁶ A transposição da Serra do Mar impôs numerosas dificuldades dado o desnível de 780 metros, a ser vencido em uma distância de aproximadamente oito quilômetros. Para ultrapassá-lo, o trecho foi dividido em quatro declives, cada um com comprimento de pouco mais de dois quilômetros e inclinação média de 9,75%. Um patamar com uma linha de 76,2 metros e inclinação de 1,3%, uma casa de força e uma máquina fixa a vapor para tracionar os cabos foram dispostos em cada um dos declives. Várias obras-de-arte como túneis, pontes e viadutos foram executadas. Para maiores detalhes do funcionamento desse sistema ver: Fox (1870) e Lavander Jr & Mendes (2003).

⁷ Por uma série de manobras financeiras, a empresa acabou nas mãos dos investidores britânicos sendo Mauá retirado do negócio. Maiores informações em Souza (1942), Besouchet (1944) e Caldeira (1995).

⁸ De acordo com o contrato de concessão, a cada trinta anos decorridos do início das operações da linha, o Estado poderia efetuar uma inspeção na SPR e se ficasse comprovado que ela não prestava bons serviços, poderia pedir sua encampação. Sobre esses tema e bibliografia complementar ver Soukef Jr. (2010).

seus edifícios e equipamentos. Conceitualmente, o projeto da nova via férrea, denominada Serra Nova, não apresentava maiores novidades em relação ao primitivo sistema. Há a inclusão de mais um patamar, totalizando cinco, e a diminuição da inclinação média para 8% com o aperfeiçoamento da tecnologia empregada. Há também um aumento no número de obras-de-arte, com a execução de dezesseis viadutos, treze túneis e taludes de grandes dimensões, alguns deles com mais de cinquenta metros de altura⁹.

A SÃO PAULO RAILWAY NO SÉCULO XX

Com a eclosão da Primeira Guerra Mundial, as condições econômicas do país, se deterioraram, havendo dificuldades para se importar produtos, o que gera uma escassez que se refletirá no desempenho das empresas ferroviárias de modo geral e, da SPR em particular, dada a sua responsabilidade como detentora do acesso ao porto. Esse momento é marcado pela redução da eficiência do tráfego, principalmente pela falta de renovação de material rodante e pela queda dos preços dos produtos agrícolas, devido à diferença de cotação entre a moeda brasileira e a libra inglesa¹⁰.

Essa situação adversa não se alterou mesmo depois de terminado o conflito, pois fatores estruturais da economia intervêm cada vez mais na situação das empresas estrangeiras sediadas no Brasil. No caso das ferrovias, verificamos a pressão por parte de grupos oligárquicos para que o Estado assumisse ou aumentasse sua participação na administração das companhias férreas, como forma de estabelecer uma política tarifária que atendesse as expectativas e interesses do setor produtivo.

Quanto mais próxima a data em que seria possível a encampação da SPR¹¹, mais o discurso contra a ferrovia se radicalizava. Os investimentos que o governo de São

⁹ Sobre os melhoramentos efetuados pela SPR ver, entre outros: Pinto (1903), Madeley (1925), Kühn (1998), Lavander Jr & Mendes (2003), Cyrino (2004), e Soukef Jr. (2010)

¹⁰ O carvão é um dos produtos que mais sofrerá majoração de preços, dada a dificuldade para sua importação, o que acarretará grandes dificuldades para as ferrovias. A SPR usava o carvão do tipo Cardiff, importado do País de Gales. Com a interrupção do fornecimento, foi forçada a usar lenha que, por não alcançar o mesmo poder calorífico obtido com o produto importado, diminuía o desempenho das locomotivas. Ver Graham (1973) e Saes (1981).

¹¹ Lembrando que, em 1927 completar-se-iam trinta anos da última inspeção feita pelo governo federal e que, caso a empresa não estivesse cumprindo com as determinações assumidas no contrato de concessão, o Estado poderia pedir sua encampação, o que naquele momento era desejado pelos empresários e a classe política de São Paulo.

Paulo fazia no setor, destacando-se a construção da linha Mayrink-Santos¹², e as vantagens e benefícios que a nacionalização das empresas ferroviárias traria ao estado e ao país, eram os principais argumentos utilizados. O temor de que o resgate da linha se efetivasse, faz cair significativamente o valor das ações da SPR¹³.

Com a grave crise de transporte que ocorre no porto de Santos entre 1924 e 1925, quando há um grande congestionamento de vagões e cargas nos armazéns e uma prolongada retenção de navios aguardando para atracar, os protestos contra a atuação da SPR tornam-se mais eloquentes. Esse conflito, além de movimentar a direção dos monopólios portuário e ferroviário, que se acusavam mutuamente, envolveu especialistas que emitiam suas opiniões por meio de relatórios técnicos, boletins de entidades de classe, discursos políticos, etc., oferecendo as mais diversas alternativas e soluções para se evitar o colapso dos transportes¹⁴.

As conclusões a respeito das causas da crise, do então denominado *Magno Problema*, decaíram na impossibilidade da linha Santos-Jundiaí conseguir escoar a produção agrícola com a rapidez e agilidade necessárias, por conta do funil que os planos inclinados representavam. Assim, a encampação da São Paulo Railway voltou a ser solicitada.

Além dos argumentos usuais, os avanços tecnológicos apresentados pela indústria ferroviária que, desde o início do século XX, oferecia máquinas com capacidade de tração muito superior ao material utilizado pela SPR, eram dados como exemplo de que o fim do monopólio no acesso ao porto permitiria a construção de vias de simples aderência mais eficientes.

Apesar de alguns temores, a SPR, não acreditava realmente que perderia a linha na data da inspeção, pois o custo da nacionalização da empresa era tão alto¹⁵ que seria

¹² Sobre a linha Mayrink-Santos, iniciativa da Estrada de Ferro Sorocabana, ver: Matos (1974) e Soukef Jr. (2001).

¹³ Depois de 1920, as ações da SPR caem dois terços pelo temor dos investidores que previam a encampação da empresa a partir de 1927. Maiores informações em: Topik (1987). p. 121.

¹⁴ O prestigioso Clube de Engenharia e técnicos renomados, como os engenheiros Calixto de Paula Souza e Francisco de Monlevade, são alguns dos profissionais que apresentaram propostas alternativas para melhorar o acesso ao porto de Santos. Ver Soukef (2010).

¹⁵ O resgate da SPR deveria ser calculado pela média de rendimento líquido se este não fosse inferior a 7%. Pelo movimento financeiro da empresa na época, este valor alcançaria a cifra de trinta mil contos de réis, além dos gastos de quatrocentos e sessenta mil contos pelo capital da empresa. Fora isso, seriam necessários outros duzentos mil contos para a remodelação da linha. Somados esses valores, a opção da encampação mostrava-se inviável, considerando-se o tempo que faltava para o término da concessão. Além disso, conforme já mencionado, o

quase inviável sua efetivação, considerando-se que, o contrato de concessão terminaria em definitivo, em 1946, ou seja, dali a menos de vinte anos.

De todo o modo, a possibilidade de encampação faz com que a ferrovia não efetue novas aquisições de material rodante até ver definida sua situação. Somente na década de 1930, renovará sua frota com a compra de unidades diesel-elétricas para serem usados no trecho Santos-São Paulo¹⁶.

Apesar dessas tentativas de inovação, a partir dessa década, percebemos que a ferrovia já apresenta sinais claros de declínio. O discurso nacionalista e centralizador do governo Vargas, que dá início à primeira fase de industrialização do país, e a Segunda Grande Guerra que impõe, novamente, dificuldades à importação de carvão e material rodante, marcam a fase final da SPR.

A diversificação da economia que ocorre nesse período mostra que o país já apresentava outro quadro econômico e social. São Paulo deixa de ser um estado predominantemente agrícola passando a concentrar a maior parte das indústrias do país e, a partir de 1940, a maior população urbana.

Nesse novo contexto, percebemos que o modal ferroviário paulista, por ter sido feito e mantido para servir especialmente ao escoamento do café, perde, paulatinamente, sua primazia para o transporte rodoviário. A inauguração da Via Anchieta no final da década de 1940 e os avanços na construção da rodovia São Paulo-Campinas, ao impor uma alternativa à linha férrea, durante tanto tempo, o tronco principal do sistema de circulação do estado, são exemplos emblemáticos da mudança de paradigma no setor viário¹⁷.

Com a implantação da indústria de base e de consumo duráveis, a partir da década de 1950, a rede ferroviária nacional, como um todo, mostrar-se-á inadequada para suprir o fluxo interno de bens intermediários que demandava a integração de diferentes regiões e cidades não beneficiadas pelas linhas férreas.

governo de São Paulo empenhava-se na construção da linha Mayrink-Santos, que ao romper o monopólio do acesso ao litoral, seria uma alternativa eficaz à SPR. Maiores informações em Lavander Jr & Mendes (2003).

¹⁶ Conhecidos como Cometa, essas composições possuíam serviço de bordo e paravam apenas nas estações de maior movimento. Por serem carros pequenos, não precisavam ser separados na operação da serra o que tornava a viagem mais rápida.

¹⁷ O predomínio das rodovias sobre as ferrovias a partir da década de 1920 é analisado por Reis (1995).

Em 1946 a SPR é nacionalizada, noventa anos depois da assinatura do contrato que permitiu o seu funcionamento. Chegava ao fim, um dos mais combatidos monopólios estrangeiros a atuar no país.

As críticas e as pressões sofridas por conta dos problemas operacionais que apresentava, em grande parte devido às limitações dos planos inclinados e pelos altos fretes cobrados das demais ferrovias, de certo modo, exemplifica a ação econômica da Grã-Bretanha sobre o Brasil, ao longo do Segundo Império e Primeira República em que, pelo domínio de capitais, tecnologia e exploração intensiva dos recursos nacionais, era retirado sempre muito mais do que se investia.

Contudo, se não houve uma completa transferência tecnológica, ocorrerá progressos significativos em atividades econômicas favorecidas pela sua presença.

Naturalmente, ao aplicar recursos no Brasil, a São Paulo Railway não trabalhava numa perspectiva altruística de ajudar no desenvolvimento do país. Funcionando sob os parâmetros do liberalismo clássico, seu objetivo primordial era a obtenção de lucros, preferencialmente altos e sem maiores riscos, aproveitando-se, como os demais empreendimentos ferroviários, estrangeiros ou não, da legislação imperial sobre o assunto, organizada de tal modo que os dividendos do setor eram garantidos pelo Estado, não importando a eficiência ou a lucratividade das vias¹⁸.

Pela importância assumida pelo café, sua atuação será de grande valor para São Paulo e para o país que, nessa conjuntura, poderá criar uma imagem de modernidade e progresso técnico, pois são inegáveis as contribuições, avanços e influências culturais trazidas por ela, representadas, principalmente, por suas obras-de-arte e pelo seu patrimônio arquitetônico, espalhado ao longo de sua linha.

Passados tantos anos, infelizmente, boa parte da antiga via permanente da São Paulo Railway está em mau estado, assim como a maioria de suas estações, armazéns, oficinas, depósitos, vilas, etc., por terem sido alvo de modificações descaracterizadoras, ou pelo descaso ou abandono, correndo, portanto, risco de desaparecimento. É o caso dos imóveis remanescentes nos pátios ferroviários de Santos e Jundiaí.

¹⁸ Ver Topik (1987).

OS EDIFÍCIOS FERROVIÁRIOS DE SANTOS

A Estação Ferroviária

Santos foi o marco zero da linha da SPR. Sua estação, à época da inauguração, era a única das edificações da ferrovia a receber um tratamento arquitetônico especial, muito superior as demais. No nosso entender, as razões dessa opção são de ordem econômica, uma vez que a empresa acreditava que os *negócios do café*¹⁹ estariam concentrados na cidade portuária e não em São Paulo²⁰.

Esta edificação ocupou a área onde antes se encontrava o convento da Ordem Primeira de Santo Antonio, demolido para dar lugar a ela²¹. Com dois pavimentos e três corpos, tinha formato retangular, sendo a parte central recuada em relação às laterais, que por sua vez, eram arrematadas com um frontão cada. Possuía caixilharia em madeira e cobertura em telha colonial paulista. Foi disposta perpendicularmente à linha férrea.

Quando foram iniciadas as obras de duplicação da via, foi prevista a remodelação integral da estação, com a ampliação da área construída em direção ao novo cais, surgido com a privatização do porto²². O projeto para sua remodelação previu uma edificação retangular, de dois andares com os corpos da ala central e das extremidades avançados em relação ao restante da fachada. Estes receberam um coroamento, revestido com chapas metálicas onde se inserem lucarnas e águas-furtadas, formando um conjunto de inspiração eclética. A ala central, mais alta que as demais, recebeu um relógio. Um pórtico metálico projeta-se sobre o largo defronte, avançando até os dois corpos da extremidade. A cobertura das novas plataformas era composta por gomos de três águas sustentados por colunas e consoles de ferro fundido. Em 1962, toda essa área foi demolida em razão das alterações efetuadas na linha. Uma nova cobertura, em concreto, a substituiu.

¹⁹ Expressão utilizada por Martins (2001).

²⁰ Para mais informações sobre esse tema ver: Soukef Jr. (2010).

²¹ O Conjunto Franciscano de Santos, localizado no bairro do Valongo, junto ao chamado Porto do Bispo foi comprado pela SPR, para ser o ponto inicial da ferrovia. A intenção era demolir todo o conjunto. Todavia, por pressão da Ordem Terceira e da população, a Igreja de Santo Antonio e a parte conventual da Ordem Terceira foram poupadas, com o adro mantendo sua importância como local de encontro. Maiores detalhes em Marx (1984).

²² Quando a Companhia Docas de Santos, empresa formada por Graffée & Guinle, iniciou as obras de remodelação do porto monopolizando o uso de toda a frente d'água, houve muita tensão com os donos dos trapiches, com a Alfândega e ainda com a SPR, que foi obrigada a demolir sua ponte ferroviária em 1882 e realizar profundas alterações em seu pátio. Para descrição pormenorizada do assunto e bibliografia complementar ver: Soukef Jr. (2010).

Entre 2005 e 2006, a estação, agora de propriedade da prefeitura municipal, passou por uma remodelação que eliminou essa segunda plataforma de embarque, embora ela estivesse em bom estado de conservação²³. Em seu lugar foi construída, uma área para eventos que, pela falta de predicados arquitetônicos, não estabeleceu um diálogo respeitoso com o entorno.

Não se tratou, portanto, da inserção de uma nova estratificação, uma vez que esse novo prédio muito contribuiu para a destruição da ambiência, sob os pontos de vista físico e figurativo²⁴. Além disso, a má execução do projeto, que resultou em problemas de conservação graves, e a falta de estudos sobre a viabilidade de se ter no local um equipamento para essa finalidade, condenou o espaço a uma obsolescência antecipada.

OS ARMAZÉNS DE IMPORTAÇÃO, DE EXPORTAÇÃO E DE CARGAS

O Pátio Ferroviário de Santos, em seus cento e quarenta e cinco anos de existência, teve seu perfil alterado várias vezes, acompanhando as modificações das logísticas portuária e de transportes²⁵. Infelizmente, a ausência de projetos e de documentação indicando a ocasião e quais foram as modificações operadas, desde o tempo em que ela era administrada pela SPR, passando pelo período em que esteve sob o controle da Rede Ferroviária Federal²⁶ e, a partir dos anos 1998, sob concessão da MRS-Logística, impede que compreendamos, de modo preciso, a evolução e as transformações pelas quais passou esse espaço industrial.

Ao longo de nossa pesquisa de pós-doutorado²⁷, conseguimos localizar algumas plantas produzidas pela SPR e fotografias que abrangem o período inaugural da linha,

²³ Os trilhos também foram retirados o que impede a chegada dos trens caso se queira, no futuro, reativar a linha férrea.

²⁴ Para uma discussão detalhada do tema ver: Carbonara (1997).

²⁵ Para se adaptar a nova configuração do porto, após as obras efetuadas pela Cia. Docas no final do século XIX, a SPR demoliu o primitivo armazém de cargas, e o substituiu por outro de maior proporção. Também foram substituídos o depósito de locomotivas, o girador e a balança para pesar vagões. Novos desvios foram feitos de modo a se adaptar à nova conformação do pátio. Soukef Jr. (2010).

²⁶ Em 1946, depois da encampação da SPR, o governo federal passou a gerir a empresa que recebeu o nome de Estrada de Ferro de Santos a Jundiaí. Em 1957, essa ferrovia, juntamente com outras vinte e uma, passou a fazer parte da recém-criada Rede Ferroviária Federal - RFFSA. Para maiores informações ver: Soukef Jr. (2005).

²⁷ Realizado com bolsa da FAPESP entre 2008 e 2010.

o início do século XX e as décadas de 1960 e 1970. Tudo indica que o registro mais antigo foi feito pelo fotógrafo Militão Augusto de Azevedo e mostra o Pátio de Santos por volta de 1865 com sua (presumível) configuração inicial²⁸. Pela disposição dos equipamentos e pelo estudo dos desenhos, nenhum deles sobreviveu até a década de 1890²⁹.



1. Vista aérea do pátio ferroviário de Santos em 1962. No centro da foto, vemos o Armazém de Importação, demolido parcialmente em 2011. À esquerda, a antiga plataforma de embarque demolido em 1962. Coleção: Paulo Monteiro

Esse material, somado às nossas análises, permitiu ao menos, entender as transformações operadas nos três únicos imóveis da SPR que no período de desenvolvimento de nossa pesquisa ainda se encontravam íntegros: o Armazém de Importação³⁰, situado na parte posterior do Conjunto Franciscano do Valongo; o Armazém de Exportação³¹, localizado a cerca de trezentos metros do seu congêneres;

²⁸ O fotógrafo Militão Augusto de Azevedo documentou a construção de toda a linha da SPR em sua fase final de construção por volta de 1865.

²⁹ As planta mais antigas que tivemos acesso datam dessa década e mostram uma implantação diferente daquela que a foto de Militão sugere. As modificações se deram, muito possivelmente, em função da retificação operada na frente d'água, a partir do início dos trabalhos efetuados pela Cia. Docas, o que levou à perda de parte da área originalmente utilizada pela SPR.

³⁰ Designado nas plantas encontradas como Armazém de Mercadorias.

³¹ Este imóvel só aparece em uma das cinco plantas do pátio de Santos encontradas, justamente na mais recente, cuja confecção é posterior a 1893 (enquanto que as demais são

e o Armazém de Cargas, atual sede da Guarda Municipal de Santos, situado ao lado da demolida, plataforma de embarque. Desses três exemplares, tivemos acesso somente ao antigo Armazém de Importação, que se encontrava sem uso³². Lamentavelmente, esta edificação, por se localizar na área adquirida pela Petrobras, foi demolida parcialmente em 2011 para dar lugar a um conjunto de prédios administrativos³³.



2. Vista do Armazém de Importação. Somente um módulo dele foi mantido pela Petrobrás. Foto: Eduardo Albarello, junho de 2009. Coleção: Antonio Soukef Junior.

Internamente, esse armazém apresentava três corpos distintos: dois laterais e um central rebaixado, onde os vagões estacionavam. O conjunto era estruturado em alvenaria de tijolos aparentes, com tesouras metálicas sustentando a cobertura tripla, de duas águas cada, que acompanhava cada um dos corpos. Sobre cada cumeeira, foi disposto um lanternim para ajudar na iluminação. Quarenta e seis colunas

de 1889), o que pode indicar que ele tenha sido o último dos armazéns a ser construído. Indicado com a função que sempre teve: Armazém de Exportação.

³² O antigo Armazém de Cargas só pôde ser fotografado externamente. Já a empresa que administra o antigo Armazém de Exportação não autorizou nosso acesso às instalações.

³³ Depois da privatização da Rede Ferroviária Federal, em todo o país, várias áreas não operacionais foram adquiridas pelos municípios. Foi o que ocorreu em Santos, cuja prefeitura, após uma longa negociação, comprou a estação e a área do pátio onde se localizava o antigo Armazém de Importação. Esta, por sua vez, foi repassada à Petrobras, que constrói hoje no local um complexo administrativo.

metálicas, afastadas cerca de três metros uma da outra, formavam uma fileira de cada lado das laterais, junto à plataforma, sustentando as treliças que, nas extremidades, se apoiavam ou na alvenaria de tijolos ou em engastes metálicos³⁴.



3. Interior do antigo Armazém de Importação. Apesar de estar sem uso há bastante tempo, encontrava-se em bom estado de conservação. Notar a belíssima estrutura metálica de sustentação. Foto: Eduardo Albarello, junho de 2009. Coleção: Antonio Soukef Junior.

De modo geral, seu estado de conservação era satisfatório com exceção do fechamento lateral dos lanternins e da fachada posterior, que havia perdido parte da cobertura. Por conta do novo uso, este imóvel teve boa parte de sua extensão demolida, tendo sido mantido somente o trecho que se encontra próximo do conjunto Franciscano, que por ser tombado, tem seu entorno protegido.

Embora não tenhamos tido acesso à proposta desenvolvida pela Petrobras, pelas perspectivas ilustrativas apresentadas em reportagens publicadas na época do lançamento do projeto³⁵ podemos perceber foram totalmente desconsideradas as preexistências e a integridade dos estratos anteriores, o que poderia ter ocorrido, caso

³⁴ Para uma análise detalhada ver Kühl (1998).

³⁵ Porto de Santos será mais turístico. In: *O Estado de São Paulo*, sexta-feira, 29 de maio de 2009. p. C12; Apresentado projeto da sede da Petrobras no Valongo. In: *Diário Oficial de Santos*, ano XXI, sexta-feira, 24 de julho de 2009, nº 4968. p. 48; Petrobras lança projeto da sede do Valongo. In: *A Tribuna*. Sexta-feira, 24 de julho de 2009. p. C4.

fossem realizados estudos que levassem em consideração a preservação dos remanescentes ferroviários.

Sabemos que, questões como o encontro antigo-novo, a intervenção em áreas urbanas de interesse cultural e outros assuntos afins, apresentam desafios teóricos e operativos inerentes à complexidade das estruturas urbanas culturalmente significativas ainda mais quando nestas estão presentes o patrimônio específico da industrialização modalidade que apresenta especificidades compositivas que tornam difícil sua compreensão, bem como a interpretação dos conceitos e princípios teóricos, o que resulta, geralmente, na proposição de projetos equivocados, onde os termos monumento, valor e até mesmo restauro são empregados de forma errônea³⁶.

Muitas das intervenções realizadas em áreas que envolvem a restauração de bens industriais infelizmente priorizam os aspectos funcional e econômico, alegando como justificativa a possibilidade de recuperar áreas degradadas, ou incrementar a atividade turística, etc. questões que, naturalmente, devem ser trabalhadas, mas nunca como sendo o objetivo final.

Os desafios no campo da preservação urbana são agravados quando temos de um lado as forças do mercado imobiliário pressionando a ocupação de áreas de acordo com seus interesses, desconhecendo, de maneira cômoda, as prioridades de uma intervenção criteriosa e de outro, a interpretação falha dos princípios da preservação por parte dos profissionais que desenvolvem os projetos³⁷.

No caso do antigo Pátio Ferroviário de Santos, o que percebemos é o descaso com o valor cultural das estruturas abandonadas, especificamente, do Armazém de Importação, mantido apenas parcialmente, como um artefato que acrescentará valor econômico ao empreendimento transmitindo uma equivocada ideia de preocupação com a história do local.

Lamentavelmente, a maior parte dos trabalhos dessa natureza incorre no erro de considerar o edifício antigo ineficaz e por isso impossibilitado de fazer parte da vida contemporânea. Assim, quando é necessário, por questões de *marketing* ou relações públicas, são feitas propostas que conservam uma chaminé ou a parcela de um edifício industrial, como é o caso em Santos, como recurso de incorporar ao projeto a

³⁶ Essas e outras questões afins são discutidas de forma aprofundada, entre outros, por Ruffinoni (2009) e Kühl (2010).

³⁷ Kühl (2010).

ideia de preocupação com a manutenção da memória, quando na verdade as prioridades da intervenção são de outra natureza³⁸.

Segundo Rufinoni, tal postura evidencia o desconhecimento das particularidades responsáveis pela configuração do conjunto industrial e do próprio processo de restauro, como se as novas construções a serem inseridas em um patrimônio urbano pudessem ser projetadas sem levar em conta as preexistências, consideradas obstáculos a serem eliminadas ou transformadas a partir de projetos de *reciclagem*, nos quais a aparência de *antigo* é explorada para acrescentar curiosidade ao novo empreendimento, sem maiores preocupações conceituais com relação à importância documental, formal ou memorial desses conjuntos arquitetônicos³⁹.

No caso em análise, como agravante, temos além da descontextualização do artefato original, a anulação do sentido das conexões e relações estabelecidas entre as antigas estruturas ferroviárias e portuárias, razão inicial da ocupação de toda a região, hoje *protegida*.

Em julho de 2010, o CONDEPHAAT tombou a Estação de Santos, e os antigos Armazéns de Importação e de Cargas. Lamentavelmente, o Conselho Deliberativo do Órgão, não acatou o parecer de seu Grupo Técnico e retirou o Armazém de Importação da área tombada, o que permitiu sua mutilação.

Entretanto, mesmo considerando a demolição parcial do Armazém de Importação, os artefatos remanescentes da antiga área ferroviária de Santos ainda devem ser objeto de atenção uma vez que são testemunhos das transformações produzida pelo café e pela ferrovia que teve na cidade seu marco inicial e que, juntamente com a estrutura portuária montada a partir de sua chegada, formam um complexo de grande interesse histórico, arquitetônico, social, cultural, etc., abrangendo uma grande variedade de tipos a ocupar uma imensa superfície na região central, hoje ociosa, que necessita projetos estratégicos de requalificação urbana e territorial.

Contudo, para que estes projetos sejam bem sucedidos, devem ter como base os princípios oferecidos pela teoria do restauro disciplina que possui os instrumentos necessários para indicar os melhores meios para intervenção nos bens de interesse. Sem eles, há o risco de ocorrerem substituições não fundamentadas e a inserção de

³⁸ Ver Rufinoni (2009) e Kühl (2010). Para uma discussão sobre metodologias de intervenção de restauro na escala urbana ver Cerverlati (1976).

³⁹ Rufinoni (2009) p. 225.

novos elementos que, por melhor e mais criteriosos que sejam, levarão à alteração irremediável da composição e do equilíbrio do conjunto⁴⁰.

Como afirma Kühl, os instrumentos teóricos do restauro permanecem essenciais e são adequados para intervir no preexistente, respeitando e valorizando seus elementos caracterizadores, isto é, oferecem os meios para preservar de forma eficiente, sem congelar, sem embalsamar, sem apartar e, sobretudo, sem deturpar⁴¹.

Não se trata de conservar de forma acrítica todo o conjunto existente, tal qual ele se encontra, ao contrário, deve ser feita uma identificação conscienciosa dos elementos caracterizadores que devem ser preservados e de que forma efetuar as intervenções e modificações indispensáveis para que esses valores sejam mantidos⁴².

É claro que inovações podem ocorrer, mas somente depois de serem feitas análises capazes de determinar quais as ações conservativas e não-conservativas precisam ser efetuadas e, sob quais condições.

As iniciativas municipais em prol da preservação da área central de Santos, que englobam os conjuntos ferroviário e portuário, representam um avanço em termos de atenção ao patrimônio cultural que, pelo seu significado histórico e social, pertence à cidade, ao estado e ao país. Contudo, para obterem sucesso, reiteramos, devem estar pautadas pela atenção aos preceitos relativos à teoria do restauro. Se estes continuarem a não ser respeitados, e substituições aleatórias como as que mutilaram o Armazém de Importação voltarem a ocorrer, esse importante complexo industrial se descaracterizará de forma irreversível.

OS EDIFÍCIOS FERROVIÁRIOS DE JUNDIAÍ

Os imóveis da SPR em Jundiaí, quase todos ainda existentes, marcam a chegada da ferrovia no interior da província, no ponto onde a maior parte das mercadorias produzidas nas localidades mais longínquas, seria escoada para Santos. São, portanto, exemplares representativos do início de uma nova fase econômica para São Paulo e para o país. Além da estação ferroviária, fazem parte do conjunto

⁴⁰ Kühl (2010). p. 149.

⁴¹ Idem. p. 145.

⁴² Idem. p. 151.

remanescente um depósito de carros e locomotivas, um galpão de manutenção, um virador, uma casa de turmeiros e um grupo de moradias.

A Estação de Jundiaí, embora localizada no término da linha da São Paulo Railway, apresentava características de uma estação intermediária, pois, inicialmente, a empresa tencionava ampliar seus trilhos até Rio Claro. Com as mudanças de plano, a Companhia Paulista assumiu o trecho a partir de Jundiaí e a estação da localidade passou a ser ponto de conexão entre as duas companhias férreas.

Da sua primeira versão restam poucos indícios, dada a sua posterior transformação e a perda da maior parte dos arquivos documentais da empresa britânica. Podemos contar apenas com o registro do fotógrafo Militão Augusto de Azevedo que, como citado, fotografou a via férrea por volta de 1865.

Nessas imagens verificamos que a estação possuía o aspecto rústico, típico da primeira fase de operação da SPR. De forma retangular, em alvenaria de tijolos, possuía telhado em duas águas. A cobertura da plataforma apoiava-se, de um lado na própria edificação, e, do outro, em pilares que parecem ser também de alvenaria de tijolos. O conjunto contava ainda com uma oficina de locomotivas e um armazém.

Durante as obras de remodelação da empresa no final do século XIX, a estação se aproximou do padrão utilizado nas demais edificações da SPR recebendo uma nova plataforma do lado oposto ao existente e uma passarela metálica coberta para ligá-las.



4. Vista da Estação de Jundiaí a partir da passarela. Foto: Antonio Soukef Junior, junho de 2010.

A Estação de Jundiaí situa-se lateralmente às vias férreas, contudo, por sua situação especial, possui característica e equipamentos de uma estação terminal como, por exemplo, salas de espera, dependências para guarda de bagagens e encomendas, restaurante e escritórios. Todo o prédio era coberto com telhas cerâmicas. Na parte externa, voltada para a cidade, foi colocado um pórtico de acesso em L, sustentado por colunas, consoles e vigas metálicas que se prolonga por toda a extensão longitudinal da edificação e ainda em uma de suas laterais.

A estação não recebeu uma torre para a instalação de um relógio, tal como ocorreu nas estações da Luz e de Paranapiacaba. Todavia, nas plataformas, foram instalados relógios de procedência britânica.

Ao longo do século XX, várias modificações foram efetuadas no edifício, para adaptá-lo às mudanças operacionais, algumas perceptíveis visualmente, outras a demandar uma análise mais apurada para serem compreendidas. A principal alteração foi a substituição das marquises existentes em ambas as plataformas por uma estrutura em

quatro águas suportada por pilares⁴³. Secco chama a atenção para o fato desses pilares serem diferentes dos existentes na entrada da estação, onde a marquise original foi mantida. Segundo ele, nas plataformas os pilares teriam sido trocados, sendo reaproveitados apenas os consoles sobre o capitel⁴⁴.

Embora a estação mantenha, de modo geral, sua integridade, encontra-se bastante deteriorada. Muitas das salas estão fechadas ou são utilizadas de forma precária. Os principais problemas observados são o ataque de cupins em forros e esquadrias (nas plataformas e dependências internas), corrosão das peças metálicas, fiação exposta em vários pontos, desgaste acentuado da alvenaria de tijolos e infiltrações nas coberturas do prédio principal e na marquise.

A escada de acesso à passarela metálica teve seu primeiro lance de degraus alterado, abrindo-se na direção da rua e não mais na direção da plataforma principal. Esta mudança pode ter ocorrido quando foi trocada a cobertura das marquises, já que uma das colunas que a sustentam, situa-se exatamente no local onde ficava o acesso original da escada.

Outro ponto que chama a atenção é que a Estação de Jundiaí, ao contrário das demais estações da SPR, não apresenta muitos detalhes ornamentais, a não ser nas peças metálicas. Não há, por exemplo, barrados nas paredes e as molduras das portas e janelas são simples, tanto nas plataformas quanto nos ambientes internos.

Secco observou que a ampliação dessa estação começou antes mesmo das obras da duplicação da linha, uma vez que, os arcos de acesso ao hall principal, possuem uma inscrição com a data 1887 impressa. Outro ponto que corrobora essa hipótese é a diferença na trama e assentamento dos tijolos, o que indica que o edifício foi construído em etapas ou sofreu alterações em diferentes períodos⁴⁵.

Próximo à plataforma principal, localiza-se uma edificação que foi usada como depósito ou garagem para carros e locomotivas. O prédio encontra-se em condições precárias, tendo sido alvo de invasão. Apesar disso, sua volumetria está preservada, assim como suas principais características tipológicas.

⁴³ Esta substituição, muito provavelmente, ocorreu quando da eletrificação da linha na década de 1950, o que exigiu a reconfiguração do sistema férreo para a introdução dos suportes para a sustentação da rede aérea.

⁴⁴ Uma análise detalhada das estações intermediárias da São Paulo Railway pode ser vista em Secco (2008). Ver também Kühl (1998) e Cyrino (2004).

⁴⁵ Secco (2008) p.18.

Na sequência, seguindo pelo pátio no sentido São Paulo, temos um virador para locomotivas que, pela ausência dos trilhos que lhe davam acesso, parece estar deslocado, fragmentado, como uma peça solta de uma engrenagem. Apesar do abandono, sua estrutura encontra-se íntegra.

Já o Galpão de Manutenção, talvez seja a edificação da SPR que sobreviveu em melhores condições, embora também apresente problemas de conservação, especialmente nas alvenarias de tijolos aparentes, alvo de pichações e vandalismo. Trata-se de uma construção típica da fase da duplicação da linha.

Chamam a atenção suas largas esquadrias ocupando quase inteiramente o vão entre os pilares e a bela trama de tijolos. Sua cobertura, hoje de telhas de fibrocimento, é suportada por uma estrutura metálica. A edificação é utilizada pela concessionária MRS-Logística que divide o pátio ferroviário com a CPTM.



5. Antiga Oficina de Carros e Vagões da SPR em Jundiaí, hoje utilizada pela MRS Logística, concessionária dos serviços ferroviários. Foto: Antonio Soukef Junior, junho de 2010.

A Casa de Turmeiros era a moradia utilizada pela equipe encarregada da conservação da linha férrea. A SPR costumava ter este tipo de construção nos pontos onde a manutenção era mais frequente.

Em Jundiaí havia uma logo na entrada do pátio. Toda em madeira lembra muito a tipologia das residências existentes em Paranapiacaba. De forma quadrada, é ladeada por um terraço em três faces. Possui um telhado em quatro águas, coberto com telhas metálicas que se prolonga sobre a varanda. Funciona ainda como moradia, tendo sido subdividida e sofrido acréscimos na fachada posterior.

Ao sul da estação, localiza-se um agrupamento de casas, construído para servir de moradia aos ferroviários. Edificadas em madeira, sob uma base de pedra e alvenaria de tijolos, também apresentam a mesma tipologia encontrada em Paranapiacaba. Geminadas, sua localização, em cota mais alta que o pátio, permitia a visualização de todo o complexo ferroviário, lembrando que, à época da sua execução, elas estavam inseridas nele⁴⁶. De modo geral, encontram-se em mau estado de conservação. Algumas apresentam anexos na fachada posterior. Em quatro residências foram criadas garagens, em madeira, para a guarda de automóveis.



6. Conjunto de casas utilizadas pelos antigos ferroviários da SPR em Jundiaí. Foto: Antonio Soukef Junior, junho de 2010.

⁴⁶ O trecho do pátio onde elas se localizavam foi seccionado na década de 1980 para a abertura da Avenida União dos Ferroviários.

Diante do exposto, podemos constatar que o patrimônio ferroviário de Jundiaí formado pelos remanescentes da SPR é de fundamental importância para a compreensão do período de construção da primeira linha férrea implantada em São Paulo na qual a cidade teve papel destacado, uma vez que foi escolhida por sua localização estratégica.

Juntamente com Oficinas da Companhia Paulista, formam um complexo industrial de excepcional importância histórica e cultural que mostra a magnitude da estrutura montada para permitir o embarque para Santos das mercadorias produzidas em todo o interior da província e que fizeram da cidade um importante entroncamento ferroviário, que atraiu diversas indústrias e muito contribuiu para o desenvolvimento econômico do estado de São Paulo e para a inserção do país no capitalismo internacional. São, portanto, testemunhos únicos, portadores de valores documentais, estéticos, memoriais e simbólicos de interesse coletivo.

Em julho de 2010, o CONDEPHAAT tombou toda a estrutura ferroviária de Jundiaí, considerando as Oficinas da Paulista, as estações de Jundiaí Paulista⁴⁷, e da SPR, os armazéns, as casas ferroviárias e os equipamentos existentes no seu pátio como artefatos indissociáveis, devendo por isso ser preservados na sua integridade.

CONCLUSÃO

Os edifícios remanescentes da São Paulo Railway em Santos e Jundiaí formam, cada um em seu respectivo sítio, um conjunto orgânico, cuja conformação é resultado direto de suas presenças e da interação com os estratos anteriores, ou com aqueles que se constituíram posteriormente.

Em Santos, a ferrovia ocupou uma área onde, desde o século XVI, a atividade portuária estava presente. Sua chegada em 1865, ao vencer o obstáculo representado pela Serra do Mar, dinamizará de forma profunda as relações comerciais da província. Ela também produzirá alterações no espaço onde suas edificações são implantadas, a

⁴⁷ A Companhia Paulista abriu uma estação em 1898, aproveitando-se de uma construção existente localizada próxima às suas oficinas, a fim de separar o embarque e o desembarque dos passageiros de seus trens que ocorria na estação da SPR. Contudo, a experiência não foi bem sucedida e, nove anos depois, a estação foi fechada, voltando os usuários a utilizar as dependências do edifício da companhia inglesa. A estação de Jundiaí Paulista foi mantida apenas para utilização em casos excepcionais. Ver Soukef Jr. (2010).

começar pela estação, que ocupará parte do conjunto franciscano, que perde seu claustro para acomodá-la. Juntamente com o porto, que também se modernizará a partir do final do século XIX, definirá a paisagem de todo o centro da cidade.

No outro extremo da linha, em Jundiaí, a implantação da ferrovia em uma área de fundo de vale, afastada do centro histórico, modificará a direção do crescimento do núcleo urbano, interferindo no perfil econômico que a cidade assumirá no século XX.

Hoje, ao analisar o patrimônio desses complexos, sob o ponto de vista histórico, estético e simbólico, procurando evidenciar suas qualidades e sua presença nos respectivos contextos urbanos, verificamos que tanto, em Santos, quanto em Jundiaí, esses artefatos encontram-se ameaçados pelo desconhecimento dos seus valores, enquanto bens industriais, e mesmo por meio de ações que, aparentemente, têm por objetivo sua recuperação e atualização, mas que são executadas sem considerar os pressupostos teóricos, ou recorrendo a eles de maneira equivocada, apelando para soluções que, ao contemplar, prioritariamente, interesses políticos, econômicos e especulativos imediatistas, em detrimento dos valores culturais, levam à sua fragmentação e descaracterização.

Torna-se então imprescindível aprofundar o debate sobre como tratar estes e outros conjuntos industriais de interesse cultural, conciliando a teoria com a prática, no nosso entender, o único modo de preservar as especificidades únicas e irreproduzíveis que cada um deles possui. Somente a compreensão dessa singularidade poderá garantir o sucesso de qualquer intervenção conservativa.

Sabemos que essas particularidades prejudicam a análise do patrimônio industrial, em função da escala das áreas ocupadas por eles, pela complexidade das relações espaciais estabelecidas com os antigos sistemas de produção e pela dificuldade de adaptá-los a novos usos que respeitem sua configuração e, ao mesmo tempo, permitam sua reintegração ao tecido urbano contemporâneo.

Tais questões são extremamente complexas e exigem um esforço conceitual que envolve a participação de profissionais de várias áreas do conhecimento e levantam uma série de problemas técnicos, críticos e interpretativos. Mas é somente por meio do enfrentamento dessas questões que será possível atuar sobre o patrimônio de forma ética e pertinente.

A proteção atribuída pelo Estado, por meio do tombamento, é um reconhecimento da importância desses conjuntos, mas, por si só, não é suficiente para garantir a sobrevivência e a integridade de ambos, como a demolição do Armazém de Importação em Santos mostrou. É preciso avançar mais. Talvez seja necessário criar novos instrumentos urbanísticos e conciliá-los com métodos de planejamento urbano e territorial, aproximando-os interdisciplinarmente da teoria do restauro.

É necessário também rever a forma como os projetos arquitetônicos lidam com as preexistências, pois, o que temos visto, de modo geral, e em algumas propostas para Santos, em particular, são intervenções que desrespeitam os estratos anteriores, pela inserção de novas estruturas em uma escala que anula as características essenciais dos bens, impedindo sua preservação adequada.

Embora hoje seja cada vez maior o distanciamento entre a teoria do restauro e a prática projetual e de planejamento urbano, todos pensados de forma isolada, devemos insistir na busca do diálogo entre arquitetura, urbanismo e restauro. Caso contrário, cada vez mais, as intervenções em grandes áreas urbanas e complexos industriais serão pautadas unicamente por interesses políticos, financeiros e midiáticos, vistos como o objetivo final da intervenção.

Ainda é possível preservar a paisagem industrial de Santos e Jundiaí, desde que suas especificidades sejam conhecidas. Saber por que se quer preservar esses conjuntos. Para isso, é fundamental examinar, de maneira aprofundada e multidisciplinar, as particularidades compositivas, materiais e imateriais, de cada um desses artefatos, apreendendo seus elementos estruturadores.

Só então, de posse desses dados e mantendo a atuação conjunta, intervir de forma propositiva, adequando as exigências de preservação do patrimônio e de desenvolvimento urbano e territorial de forma a se obter soluções baseadas em projetos respeitosos que garantam a permanência desse patrimônio e sua transmissão ao futuro com suas estratificações preservadas⁴⁸.

⁴⁸ Para o aprofundamento dessas questões ver Carbonara (1997) e Choay (2001).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANDRIEUX, Jean-Yves. *Le Patrimoine Industriel, (Que sais-je?)*, Paris, PUF, 1992.

BESOUCHET, Lidia. *O pensamento vivo de Mauá*. São Paulo, Livraria Martins, 1944.

BONELLI, Renato. *Architettura e restauro*. Venezia, Neri Pozza Editore, 1959.

BRANDI, Cesare. *Teoria da Restauração*. Cotia, Ateliê Editorial, 2004.

CALDEIRA, Jorge. *Mauá: empresário do Império*. São Paulo, Cia. das Letras, 1995.

CÂMARA, José Ewbank. *Caminhos de ferro de São Paulo: Dados técnicos e estatísticos*. Rio de Janeiro, Leuzinger & Filhos, 1875.

CARBONARA, G. *Avvicinamento al Restauro. Teoria, Storia, Monumenti*. Napoli, Liguori, 1997.

CERVERLLATI, Pier Luigi. *Metodologie di Intervento per la Salvaguarda dei Centri Storici*. Milano, Mondadori, 1976.

CHOAY, Françoise. *A alegoria do patrimônio*. São Paulo, Editora da UNESP, 2001.

COSSONS, Neil. *The BP Book of Industrial Archaeology*. London, David & Charles, 1978.

CYRINO, Fábio. *Café, Ferro e Argila. A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Ltd. através da análise de sua arquitetura*. São Paulo, Landmark, 2004.

DEBES, Célio. *A caminho do Oeste (história da Companhia Paulista de Estradas de Ferro) 1ª Parte*. São Paulo, Gráfica Bentivegna Editora, 1968.

FOX, Daniel Makinson. *Description of the line and works of the São Paulo Railway in the Empire of Brazil*. In: *Minutes of proceedings of the Institution of Civil Engineers with abstracts of the discussions*. Vol. XXX. Session 1869-70 - Part II. London, ICE, 1870.

GRAHAM, Richard. *Grã-Bretanha e o início da modernização do Brasil: 1850-1914*. São Paulo, Brasiliense, 1973.

HERNÁNDEZ MARTÍNEZ, Ascensión. *La clonación arquitectónica*. Madrid, Siruela, 2007.

HUDSON, Kenneth. *Industrial Archaeology: a new introduction*. London, Baker, 1976.

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

_____. *Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: problemas teóricos de restauro*. São Paulo, Ateliê Editorial, 2009.

LANGENBUCH, Juergen Richard. *A estruturação da grande São Paulo: estudo de geografia urbana*. Rio de Janeiro, IBGE, 1971.

LANNA, Ana Lucia. *Ferrovias, Cidades, Trabalhadores: 1870-1920*. Livre-Docência. São Paulo, FAUUSP, 2002.

LAVANDER JR., Moysés. & MENDES, Paulo Augusto. *Memórias de uma inglesa: a história da concessão e construção da primeira ferrovia em solo paulista e suas conexões*. São Paulo, Clanel Artes Gráficas, 2003.

MADELEY, James C. Memória justificativa dos planos e orçamentos da duplicação da linha atual com novos planos inclinados. In: *A Crise no Porto de Santos*. São Paulo, Associação Comercial, 1925.

MARTINS, Ana Luiza. Aspectos Econômicos da presença britânica no Brasil. In: *Os Britânicos no Brasil*. São Paulo, Centro Brasileiro Britânico, 2001.

MARX, Murillo. *Seis conventos, seis cidades*. Tese de Doutorado. São Paulo, FAUUSP, 1984.

MATOS, Odilon Nogueira de. *Café e Ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. São Paulo, Alfa - Omega, 1974.

MENEGUELLO, Cristina. e RUBINO, Silvana. 2004. Patrimônio industrial: perspectivas e abordagens. In: *Anais eletrônicos do I Encontro em Patrimônio Industrial*. Campinas, 2004.

PANE, Roberto. *Attualità e Dialettica del Restauro*. [antologia a cura di Mauro Civita]. Chieti, Marino Solfanelli, 1987.

PINTO, Adolfo Augusto. *História da Viação Pública em São Paulo*. Coleção Paulística, volume II. São Paulo, Governo do Estado de São Paulo, 1977.

RAISTRICK, Arthur. *Industrial archaeology: an historical survey*. London, Eyre Methuen, 1972.

REIS, Nestor Goulart. *Memória do transporte rodoviário*. São Paulo, CPA, 1995.

RUFINONI, Manoela. Rossinetti. *Preservação e Restauro Urbano: Teoria e Prática de Intervenção em Sítios Industriais de Interesse Cultural*. Tese de Doutorado. São Paulo, FAUUSP, 2009.

SAES, Flávio de Azevedo Marques. *As ferrovias de São Paulo 1870-1940*. São Paulo, HUCITEC/INL-MEC, 1981.

SECCO, Gustavo Rodrigues. *São Paulo Railway: Estações de segunda e terceira classe*. Iniciação Científica. São Paulo, FAUMACKENZIE, 2008.

SOUKEF JR. Antonio. *Sorocabana, uma saga ferroviária*. São Paulo, Dialeto, 2001.

_____. *A ferrovia e a cidade: a experiência de Bauru*. Tese de Doutorado. São Paulo, FAUUSP, 2005.

_____. *A preservação dos conjuntos ferroviários da São Paulo Railway em Santos e Jundiaí*. Relatório de Pós-Doutorado. São Paulo, FAPESP/FAUUSP, 2010.

SOUZA, Irineu Evangelista de. *Exposição do Visconde de Mauá aos credores de Mauá & Cia. e ao público*. Rio de Janeiro, Zelio Valverde, 1942.

TOPIK, Steven. *A Presença do Estado na Economia Política do Brasil: 1889-1930*. Rio de Janeiro, Record, 1987.