

# TIPOLOGIAS ARQUITETÔNICAS NAS ESTAÇÕES DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA

João Márcio Dias de Souza

Universidade de São Paulo

[joaomarcio@usp.br](mailto:joaomarcio@usp.br)

## Resumo

A Estrada de Ferro Sorocabana, foi uma das principais companhias a cruzar o interior do estado de São Paulo, transportando passageiros, café, algodão e artigos produzidos nas tecelagens de Sorocaba. O presente artigo retrata a evolução dos programas das estações, desde o seu surgimento na Inglaterra até a sua transposição para a arquitetura das primeiras estações da Sorocabana. A partir da análise dos programas, pode-se entender o processo de criação dos edifícios tipos e os critérios de escolha da Companhia para sua utilização. A definição e compreensão desse repertório leva a uma classificação específica dessa estrada de ferro, o que fornece um panorama do período em que o transporte ferroviário atingiu seu auge no país.

**Palavras-Chave:** Sorocabana – Programa - Ferrovia

## O Surgimento do Programa Inglês

A estação ferroviária é um elemento relativamente novo nas cidades, sua arquitetura surge com o advento da cidade industrial nos anos 30 do século XIX. Os antecedentes do transporte ferroviário estão no uso de carris que transportavam minério sobre trilhos de madeira nas minas da Alemanha em 1535<sup>1</sup>, durante o século dezessete esse sistema se espalha pela Europa. No século dezoito acontece a troca dos trilhos de madeira, por trilhos de ferro. O primeiro trilho de ferro fundido foi feito em Coalbrookdale em 1767, nesta época os carris eram tracionados por cavalos. A primeira companhia ferroviária pública de transporte de carga entrou em operação em 1803 fazendo o trajeto Croydon-Wandsworth, ainda com carris puxados por cavalos.<sup>2</sup>

O transporte ferroviário passou por um período de crescimento nas décadas seguintes com a substituição dos cavalos pelas locomotivas a vapor. Em 1825 a locomotiva Locomotion faz o trajeto de 43 quilômetros entre Stockton – Darlington transportando mercadorias e ocasionalmente pessoas. Somente em 1830 as empresas se estruturam para criar a ferrovia tal como a conhecemos hoje – um meio de transporte de cargas e pessoas, sobre trilhos tracionadas por uma máquina. O trajeto ia de Manchester a Liverpool e possuía 55 quilômetros de extensão, a velocidade da

---

<sup>1</sup> PEVSNER, Nikolaus. **A history of building types**. London, Thames and Hudson, 1997.

<sup>2</sup> Ibid., 226.

locomotiva Rocket poderia variar entre 24 e 48km/h. Todos os dias cerca de 1000 passageiros faziam o trajeto<sup>3</sup>.

Em pouco tempo esse novo sistema de transporte assumiria importante papel no processo industrial inglês, em 1845 o país contava com 3.220 quilômetros de trilhos e até o final dos anos 1850 chegaria a marca de 9.660 quilômetros – da mesma forma a ferrovia se populariza em diversos países ela surge nos EUA ainda em 1830, Bélgica e Alemanha em 1835, Rússia em 1838, na Itália e Holanda em 1839.<sup>4</sup> É natural que nos primeiros anos a mão de obra e o conhecimento técnico inglês seja amplamente utilizados, exemplo disso é a Alemanha, que em sua primeira linha utilizava locomotivas inglesas e um condutor inglês que tinha seus vencimentos maiores que o administrador da linha tamanha era a valorização desse profissional.

É a partir de 1830 que podemos pensar no nascimento da arquitetura ferroviária nas cidades industriais, a primeira estação ferroviária foi a estação de Manchester, um edifício simples com dois pavimentos, sua fachada era tripartida e contava com algumas janelas. No outro lado da linha, em Liverpool, foi construída a estação King Cross, um edifício de dois pavimentos orientado paralelamente aos trilhos que eram abrigados com uma cobertura de madeira (fig. 01) . Essa foi uma configuração muito utilizada nos primeiros anos.



**Figura 01.** Liverpool - Crown Station, 1830. Fonte: PEVSNER, Nikolaus - *A history of building types*. London Thames and Hudson, 1997.

---

<sup>3</sup> Idem.

<sup>4</sup> BENEVOLO, Leonardo. **História da Arquitetura Moderna**. São Paulo, Perspectiva, 2001.

Com o crescimento das linhas de transporte, novos tipos de estações surgiram. Do modelo<sup>5</sup> inicial proposto em King Cross, um edifício implantado paralelo a linha com as linhas abrigadas, surge a estação de Cambridge que adiciona ao modelo inicial um novo edifício do outro lado da linha conectado pela cobertura. Um terceiro e importante tipo de estação surge nos extremos das linhas, a estação terminal. No modelo de estação terminal criado por Tite, para a estação Nine Elms em Londres, a edificação é implantada perpendicularmente aos trilhos e conta com uma parte central e duas alas laterais. A parte central das estações em U abrigava o vestíbulo, bilheteria e dava acesso as plataformas de embarque e desembarque de passageiros. Nas alas estavam localizados os serviços de bagagem e, às vezes, o desembarque de passageiros.

Os três modelos criados inicialmente eram classificados devido ao seu posicionamento nas linhas; os dois primeiros são utilizados geralmente em estações que ficam ao longo da linha, sendo denominadas estações de passagem, enquanto que o terceiro modelo era comumente utilizado por estações que se localizavam nos extremos das linhas, denominadas dessa forma de estação terminal.<sup>6</sup> Pode existir o caso de uma estação de passagem ser implantada como uma estação terminal, isso acontece quando a estação é feita em um ponto em que as composições chegam a estação e devem retroceder para alcançar a continuação da linha.

Ao longo da segunda metade do século XIX surgem os tratados belgas e franceses sobre as ferrovias, a abordagem difere de um para outro, seus assuntos podem tratar desde o histórico e organização financeira das companhias ferroviárias; traçado e disposição das vias férreas; exploração das estradas de ferro; disposição e composição das gares; oficinas e outras instalações de apoio; material de estação e material rodante<sup>7</sup>.

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

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

---

<sup>5</sup> PEVSNER em sua obra *A history of building types* propõe a divisão dessa primeiras estações em três modelos iniciais.

<sup>6</sup> KÜHL, Beatriz M. **Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo**. São Paulo, Ateliê Editorial, 1998.

<sup>7</sup> FRANCISO, Rita de Cássia. *As oficinas da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro: Arquitetura de um complexo produtivo*. 2007. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo/USP, São Paulo.

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

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

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

5º Nas grandes linhas, sempre parte da estação destinada aos serviços de passageiros, edifícios de para o serviço de mercadorias expressas, chamadas expedição.<sup>8</sup>

Sobre as estações de passagem:

*“Os edifícios das salas de espera deve sempre conter, além das salas de espera, um vestíbulo, um guichê para a distribuição de passagens, uma sala para o depósito de bagagens ou mercadorias expedidas de forma expressa: Uma sala para bagagens ou mercadorias endereçadas à posta restante; Um escritório para o chefe da estação; Um escritório para o subchefe; Um gabinete para o encarregado da vigilância; Um alojamento para o chefe da estação e mesmo se possível, para o subchefe; Sanitários e urinóis para os passageiros devem situar-se em uma pequena edificação separada e no próprio interior do edifício; O sinaleiro, um gabinete para a preparação dos escalfadores e o escritório dos funcionários da Ferrovia ficam localizados ora no edifício das salas de espera, ora em uma edificação separada. Anexa, às vezes, uma sala para os carteiros.”<sup>9</sup>*

## **A Sorocabana**

No Brasil a ferrovia começa a dar seus primeiros passos em 1835, com a resolução da Assembleia Geral Legislativa n. 101 de 31 de outubro daquele ano, promulgada pelo Regente do Império Padre Diogo Antônio Feijó, que autorizava as construções de estradas de ferro ligando as capitais da Bahia, Minas Gerais e Rio Grande do Sul com a cidade do Rio de Janeiro<sup>10</sup>. Apesar dos esforços do Regente Feijó em enviar a Inglaterra o Visconde de Barbacena para organizar em Londres uma companhia férrea, o desafio se mostrou muito grande para as possibilidades do país naquele momento.

Após diversas tentativas fracassadas, a primeira estrada de ferro no país surge após a lei geral n° 641 em 1852, que autorizava o Governo a conceder a uma ou mais companhias a construção total ou parcial de um caminho de ferro. A lei oferecia privilégios tais como o direito desapropriação de terrenos, uso de madeiras e outros materiais que fossem encontrados nos terrenos nacionais e isenção de direitos de importação sobre os trilhos, máquinas e mais objetos destinados a construção da

---

<sup>8</sup> PERDONNET, 1855-1856 apud KÜHL, 1998, p. 139.

<sup>9</sup> Ibid. p. 140.

<sup>10</sup> PINTO, Adolpho A. **História da Viação Pública de São Paulo**. São Paulo, Typographia e Papelaria Vanorden, 1903. P. 22

estrada, era concedido a companhia o privilégio de zona na extensão de cinco léguas nos dois lados da linha e na mesma direção desta. Ainda garantia juros de até 5% do capital empregado na construção<sup>11</sup>. Os incentivos dados pela lei de 1852 deram garantia maiores aos investidores que enfim deram início as companhias de estrada de ferro. A primeira delas foi a Companhia de Estrada de Ferro Dom Pedro II, criada em 1855, que partia da cidade do Rio de Janeiro se dividiria no ponto em que chegasse entre a Serra do Mar e o Rio Paraíba, em dois ramais, um se dirigindo ao Porto Novo de Cunha na divisa do Rio de Janeiro com Minas Gerais e outro a Cachoeira na Província de São Paulo, posteriormente a Companhia de Estrada de Ferro Dom Pedro II se tornou a Central do Brasil.

As estradas de ferro se proliferaram através dos incentivos da lei de 1852, vale ressaltar que esses incentivos ao longo dos anos sofreram variações. Nesse período foram fundadas a São Paulo Railway Company (1867), Companhia Paulista de Estradas de Ferro (1868), Companhia Ituana (1870), Companhia Sorocabana (1870) e Companhia Mogiana (1872), que em sua maioria foram criadas para transportar café<sup>12</sup>.

O estudo de caso da evolução dos programas e tipologias de estações é feito através do patrimônio da Companhia Sorocabana de Estrada de Ferro que tem sua origem no ciclo do algodão e na indústria têxtil que teve seu início em 1852 com a instalação dos primeiros fusos e teares em um local então conhecido como Chácara Amarela. Nos primeiros anos a produção era modesta, pouco mais de 8 quilos por dia de fio grosso era fiado, mas durante a Guerra de Secessão nos Estados Unidos (1861/1865), as indústrias têxteis da Inglaterra ficaram sem algodão, que era cultivado nos estados do sul dos EUA. Em 1862, inicia-se a produção de algodão, em Campo Largo de Sorocaba, e desde o começo se obtém ótimas colheitas o que ocasiona a disseminação dessa cultura em toda a região, não apenas grandes fazendeiros utilizando mão-de-obra escrava cultivaram algodão; todas as pessoas que podiam comprar sementes e ferramentas, plantaram-no, ainda que em menor escala para seu sustento (BONADIO; FRIOLI, 2004, p.133). A grande produção regional de algodão destinada ao mercado externo foi de início, como todas as demais mercadorias, levada ao porto de Santos em lombo de muares, organizados em tropas arreadas. Mais tarde, com a inauguração da estrada de ferro, as tropas dirigiam-se até as estações de Jundiaí ou São Paulo.

---

<sup>11</sup> PINTO. Op. Cit. P. 28.

<sup>12</sup> KÜHL. Op. Cit. P. 131-132.

No ano de 1870, em Itu, cafeicultores se reuniam-se para criar uma ligação férrea com Jundiaí. Fazendeiros e empresários sorocabanos a fim de somar esforços, propõem aos produtores da cidade vizinha a formação de uma única empresa. No entanto, não se chega a um acordo sobre o percurso a ser realizado pela estrada e dessa maneira foram criadas duas ferrovias distintas operando na mesma região, a Companhia Ituana e a Companhia Sorocabana. Além dos fazendeiros e empresários do ramo têxtil, a Sorocabana ainda contava com o apoio do estado, que via com bons olhos a ligação entre a Imperial Fábrica de Ferro São João de Ipanema em Iperó e São Paulo.

Apesar dos incentivos proporcionados pelas leis, as duas ferrovias encontraram dificuldades; a Sorocabana conseguiu se estabelecer devido à persistência de Luis Matheus Maylasky, um imigrante húngaro que chegou a Sorocaba no apogeu do cultivo e tratamento do algodão herbáceo, tornando-se sócio da fábrica de descaroçar de Roberto Dias Batista. Maylaski chefiou a comitiva de fazendeiros e empresários sorocabanos, quando estes negociavam em Itu uma união de forças com os cafeicultores, e no momento de implantação da ferrovia é ele quem busca sócios e empréstimos no exterior.

Em julho de 1871, a Sorocabana é formalmente constituída e Maylaski eleito seu presidente, cargo que exerce até 1880, quando devido à crise no setor algodoeiro e sua política de se endividar para crescer, não surte o efeito esperado. O governo imperial a fim de fiscalizar melhor a administração da empresa, transfere sua administração para a capital do país e promove a substituição no comando. Assume o controle um dos homens mais influentes e ricos do Império, o banqueiro Francisco de Paula Mayrink.

A era Mayrink é marcada por crises e grandes feitos, as linhas saltam de cento e sessenta e dois quilômetros de trilhos implantados para seiscentos e trinta e seis em apenas onze anos (SOUKEF, 2001, p.33). Em 1892, a Sorocabana encampa a Ituana, encerrando a concorrência dentro de uma mesma região e, sobretudo, é na gestão de Mayrink que a empresa obtém do governo da província, a concessão para a construção de um ramal para o litoral, fora da zona de privilégio da São Paulo Railway. Em 1893, Mayrink se afasta da empresa, desencadeando um processo de crises e déficits financeiros que levam os interventores sugerirem a venda imediata da empresa. Em 1904 é levada a leilão sendo adquirida pelo próprio governo federal, que a transfere para o estado. Os três anos seguintes, serão anos de intensa atividade. A empresa expande sua área de abrangência às barrancas dos rios Pardos e

Paranapanema, e em seu percurso nascem diversas cidades. Posteriormente esta região ficou conhecida como Alta Sorocabana.

Nesse período que a Sorocabana constrói um dos marcos da arquitetura brasileira, a Estação Mayrink. Projeto do arquiteto Victor Dubugras, francês com formação profissional em Buenos Aires e radicado no Brasil a partir de 1890. Dubugras na estação de Mairinque<sup>13</sup>, foge dos padrões ecléticos da época e cria uma forma monolítica em concreto armado, estrutura com trilhos (fundações, pilares e vigas) e metal expandido (paredes, lajes, abóbodas), além de empregar coberturas atirantadas sobre as plataformas. O edifício em relevância se insere como um dos precursores da arquitetura moderna brasileira.

Em 1907, a Sorocabana é arrendada para um grupo franco-americano, como parte de um processo de criação de um grande complexo de transporte ligando as regiões sul e sudeste. Fundada em 1906 a Brazil Railway Company controlava as seguintes empresas: Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande, Estrada do Paraná, Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina e Compagnie Auxiliaire dês Chemins de Fer Du Brésil. Através da aquisição de um grande número de ações, o investidor americano Percival Farquhar, passa a intervir também na administração das companhias Paulista, Mogiana e Vitória a Minas. A Brazil Railway Company enfrenta sérios problemas; durante a Primeira Guerra Mundial seus recursos se tornam escassos e finalmente em 1919, a Sorocabana retorna ao estado, em definitivo, passando a se chamar Estrada de Ferro Sorocabana.

Nos vinte anos seguintes a empresa encontra prosperidade e uma relativa calma que se encerra com o início da Segunda Guerra Mundial. Nesse período, a Sorocabana construiu novas estações em diversas cidades do interior, concluiu a ligação Mairinque-Santos e terminaram as obras da estação Júlio Prestes, projeto do arquiteto Cristiano Stockler das Neves<sup>14</sup>.

---

<sup>13</sup> A grafia da estação Mayrink é escrita de acordo com o nome do banqueiro Francisco de Paula Mayrink, enquanto que a grafia Mairinque se refere a cidade do Estado de São Paulo.

<sup>14</sup> Formado em 1911 pela Universidade da Pennsylvania, Cristiano das Neves foi responsável pelo projeto da Estação Inicial da Estrada de Ferro Central do Brasil aprovado em 1922 pelo Presidente da República Epitácio Pessoa, neste mesmo ano foi convidado pelo Governador do Estado de São Paulo Arthur Bernardes a projetar a nova Estação da Sorocabana em São Paulo.

## Os Programas Nacionais

A implantação das primeiras ferrovias foi possível devido a presença dos profissionais estrangeiros, em sua maioria ingleses, responsáveis pela elaboração dos projetos. A execução das obras ficava a cargo de engenheiros brasileiros que com o passar dos anos se tornaram responsáveis pelos projetos da ferrovia.

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

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

Além de ressaltar a importância da ferrovia como elemento de integração nacional e desenvolvimento do país, as diretrizes recomendam a escolha por uma arquitetura simples, modesta, elegante e apropriada, alguns autores<sup>15</sup> traçam um comparativo entre as estações europeias, que tinham como partido arquitetônico tornar a arquitetura também um elemento de representação das inovações da época, com edifícios em diferentes estilos dotados de toda espécie de arte, e as estações norte americanas que possuíam o estilo prático e eficiente, que apenas investiam grandes somas nos edifícios quando os lucros fossem vantajosos.

As diretrizes nacionais para a construção de edificações ferroviárias ilustram o processo histórico das companhias de estrada de ferro no país, pois resumem o dia a dia das dificuldades financeiras que algumas delas passaram em alguns períodos e o papel dos engenheiros na construção das ferrovias, que determinavam suas escolhas relativas aos programas e arquitetura das estações tendo em mente os lucros da empresa. Esse fator foi determinante na produção da arquitetura ferroviária no último quartel do século XIX e meados do XX. As escolhas feitas pelos engenheiros desse período davam prioridade a funcionalidade dos edifícios, os interesses das ferrovias

---

<sup>15</sup> PICANÇO 1892, apud FRANCISCO, 2007. P 34.



ditavam que espécie de equipamento ferroviário iria ser instalado em determinado local, as construções poderiam variar de um simples abrigo utilizado em paradas breves, às estações de pequeno, médio e grande porte.

O crescimento da rede ferroviária, principalmente pelo interior do Estado de São Paulo, se deu através de estações de passagem cujos tipos eram determinados de acordo com o tamanho e a importância da localidade. As companhias dividiam as estações em “classes”. Em um primeiro momento eram repartidas em três classes: as de primeira, em que todas as composições paravam; as de segunda e terceira, nas quais algumas composições se detinham. Com a evolução do sistema ferroviário as companhias chegaram a determinar uma subdivisão das estações em até seis “classes”<sup>16</sup>.

Os programas das estações de passagem poderiam variar desde pequenas paradas, pequenos abrigos inicialmente de madeira que serviam apenas para embarque e desembarque de passageiros; estações de pequeno porte que tinham como programa básico saguão e bilheteria, área de manipulação de bagagens, sala de espera de senhoras e sanitário reservado, sala de comunicações, sala do chefe da estação e plataforma coberta para a espera do trem; até estações de porte médio, que ficavam em pontos estratégicos da linha. Nesses locais eram feitas pausas prolongadas devido aos cuidados exigidos pelas máquinas e pelo alto fluxo de mercadorias e passageiros. O programa de uma estação de médio porte era composto por um saguão com recepção e salas de espera, sanitário, bilheteria, salas de comunicações, correios e chefe da estação, além de plataformas de embarque e desembarque – uma alinhada ao prédio administrativo e uma, ou mais junto a outro trecho dos trilhos. Essas estações possuíam ainda mais infraestrutura, caixa d’água, desvio de linhas, armazém para depósito de volumes e poderia haver, em alguns casos, um restaurante.<sup>17</sup>

As estações terminais se localizam nos pontos extremos da linha e possuíam um programa mais complexo do que as estações de passagem, contudo existiam estações ao longo da linha que por se situarem em localidades estratégicas poderia ter um programa tão complexo quanto o programa de uma estação terminal, exemplo desse fato é a Estação Sorocaba da Companhia Sorocabana que apesar de ser uma estação de passagem possuía toda a infraestrutura de uma estação terminal. O programa de uma estação terminal oferecia todas as funcionalidades de uma estação

---

<sup>16</sup> KÜHL. Op. Cit. P. 139.

<sup>17</sup> BEM, Sueli Ferreira de, Contribuição para Estudos das Estações Ferroviárias Paulistas. 1998. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo/USP, São Paulo.

de médio porte contando com um acréscimo nas áreas físicas e dependências. A arquitetura das estações terminais é mais refinada, existe uma preocupação com a estética do edifício, de modo a simbolizar o progresso do período.

Ao longo da linha ainda existiam pontos destacados, como o posto telegráfico (PT), posto de visualização (PS), posto telefônico (PF), além das já mencionadas paradas.<sup>18</sup>

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

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

- *estação de fazenda*
- *estação de cidade do interior, com pequeno e médio porte*
- *estação de centro urbano desenvolvido ou de localidade com potencial de polarização*
- *estação de capital”*

O estudo do patrimônio construído da Companhia Sorocabana, revela que na implantação da ferrovia desenvolveram-se diversos tipos<sup>19</sup> de estações que foram replicados ao longo das linhas. Essa divisão entre estações de fazenda, estação de cidade do interior, estação de centro urbano desenvolvido ou de localidade com potencial de polarização, estação de capital, nos ajuda a entender a lógica de escolha desses tipos, embora possam existir exceções.

O repertório de estações da Sorocabana é composto por alguns tipos básicos, a partir deles houve uma evolução nos programas e conseqüentemente nas formas dos edifícios.

---

<sup>18</sup> BEM. Op. Cit. 328.

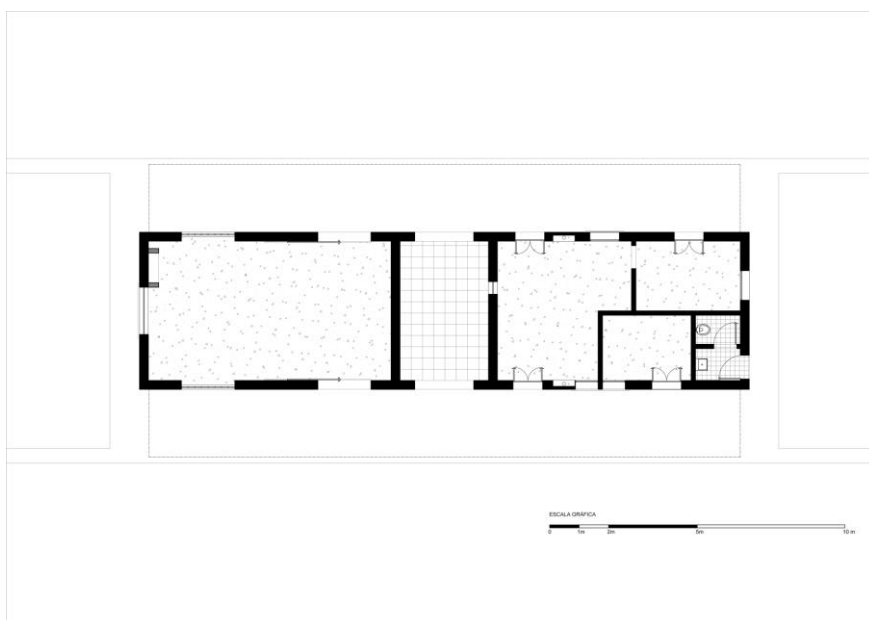
<sup>19</sup> Uma definição precisa de tipo é dada por Quatremère de Quincy no seu *Dicionário histórico*: *“A palavra ‘tipo’ não representa tanto a imagem de uma coisa a ser copiada ou imitada perfeitamente quanto a ideia de um elemento que deve ele mesmo servir de regra ao modelo[...] O modelo, entendido segundo a execução prática da arte, é um objeto que se deve repetir tal qual é; o tipo é, pelo contrário, um objeto segundo o qual qualquer pessoa pode conceber obras que não se assemelharão nada entre si. Tudo é preciso e dado no modelo; tudo é mais ou menos vago no tipo. Assim vemos que a imitação dos tipos nada tem que o sentimento e o espírito não possam reconhecer [...]”*

A noção de tipo utilizada no estudo é a ideia de Quincy, que o define como uma ideia geradora da forma, que possui infinitas possibilidades, da qual muitos edifícios dissimilares podem derivar. Distingue-se do modelo, objeto específico que pode ser copiado identicamente.

O exemplo é a estação Varnhagem (fig 02), localizada dentro da Fazenda Ipanema, sede da antiga Real Fábrica de Ferro São João de Ipanema, em Iperó. O prédio da estação foi construído em 1928 após a retificação daquele trecho da linha tronco, hoje se encontra abandonado e a linha ainda está em operação. O edifício é um exemplar do tipo básico adotado pela Sorocabana. Ao contrapor os programas das estações inglesas com os programas brasileiros, nota-se uma adaptação que buscava simplificar as edificações, de modo a concordar com o ideário funcional criado pelos engenheiros e para atender as necessidades financeiras das companhias. No caso da Varnhagem há uma síntese maior do programa, restando nele , apenas os requisitos básicos de uma estação de cidade do interior com pequeno e médio porte, o edifício é implantado paralelo a linha e é dividido em dois pequenos blocos separados por um vestíbulo, um dos blocos é dedicado a um depósito, enquanto o outro é destinado as funções administrativas da estação: bilheteria, administração, sala do chefe e apenas um sanitário para o público e funcionários (fig. 03). Este tipo também é um modelo, pois foi reproduzido em larga escala pela linha tronco da Sorocabana, próximo a ele, encontramos a estação George Oeterer (fig. 04), exemplar similar a Varnhagem.



**Figura 02.** Estação Varnhagem, 2012. Fonte do Autor.



**Figura 03.** Planta Varnhagem. Fonte Levantamento de Pesquisa do Autor.



**Figura 04.** Estação George Oeterer, 2012. Fonte do Autor.

A primeira<sup>20</sup> estação a pertencer a essa tipologia é a estação Rocha Pinto, em Piracicaba e sua construção data de 1899 – podemos considerá-la um projeto seminal de uma ideia, que encontra sua evolução na estação Santa Cruz do Rio Pardo de 1908 (fig. 05). Todos esses edifícios partem de uma estrutura de um galpão retangular, porém a estação Santa Cruz do Rio Pardo conta com uma alteração nesse

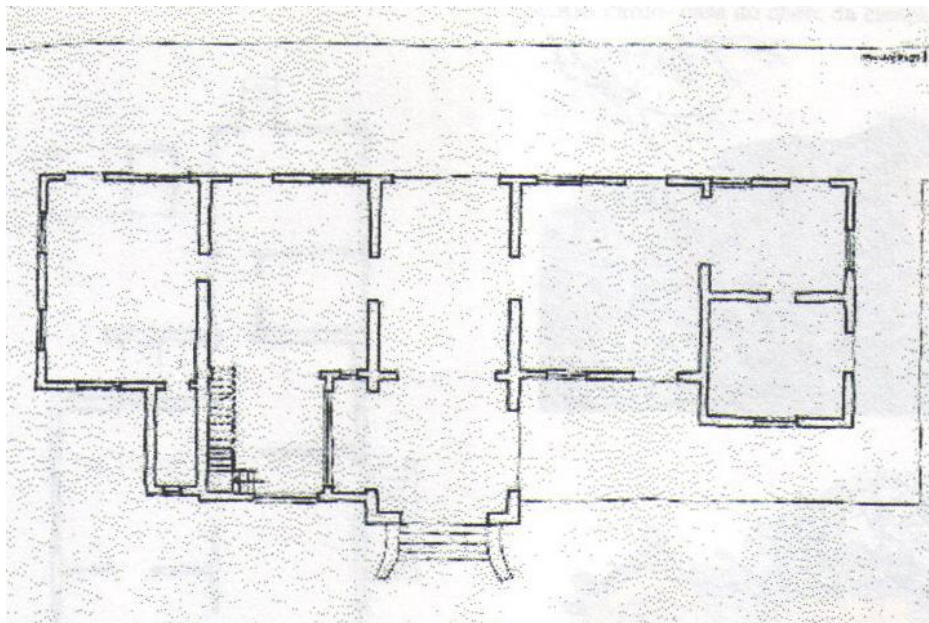
---

<sup>20</sup> A pesquisa está em andamento, novos exemplares anteriores a estação Rocha Pinto podem surgir.

esquema, pois na parte central do edifício existe um volume com dois pavimentos. No segundo piso estariam às funções administrativas, como a sala do chefe e analisando a edificação é nítida a conclusão que no exemplar de Santa Cruz do Rio Pardo houve um acréscimo em área seguindo o modelo inicial (fig. 06).



**Figura 05.** Estação Santa Cruz do Rio Pardo, 1998. Fonte: Adriano Martins - Becam Produções.



**Figura 06.** Croqui Planta da Estação Santa Cruz do Rio Pardo. Fonte: BEM, Sueli Ferreira de, *Contribuição para Estudos das Estações Ferroviárias Paulistas*. 1998. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo/USP, São Paulo.

A expansão da Sorocabana pelo interior do estado se deu através do desenvolvimento de diversos tipos, o caso abordado representa a primeira tipologia. Além das classificações funcionais e a de localidade pode-se pensar em uma própria para o repertório de edifícios da Companhia, levando em consideração cada um desses conjuntos utilizados. Existem os edifícios ligados a arquitetura neo-colonial, os ecléticos e por fim aqueles baseados no Art Deco. Este artigo deriva de uma pesquisa para uma dissertação de mestrado que tem como objetivo definir esses tipos e entender as escolhas feitas pela Sorocabana no seu uso, ainda existe muito chão a ser percorrido em busca das estações, mas a viagem se revela interessante a cada eco do apito do trem.

## **Bibliografia**

ARGAN, Giulio Carlo. *Projeto e Destino*. São Paulo. Editora Ática, 2004.

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

CHOAY, Françoise. *A alegoria do patrimônio*. São Paulo. Editora UNESP, 2006.

\_\_\_\_\_. *A regra e o modelo*. São Paulo. Editora Perspectiva, 2010.

DUCHER, Robert. *Características dos Estilos*. São Paulo. Martins Fontes, 2001.

FABRIS, Annateresa (org.) *Eclétismo na Arquitetura Brasileira*, São Paulo, Nobel/EDUSP, 1987.

FRANCISCO, Rita de Cássia. *As oficinas da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro: arquitetura de um complexo produtivo*. 2007. 147p Dissertação (Mestrado - História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) - FAUUSP.

\_\_\_\_\_. *Inventário como ferramenta de preservação: a experiência da cidade de Campinas/SP*. Revista CPC (Centro de Preservação Cultural – USP). São Paulo, n.6, p. 119-141, maio 2008/out. 2008.

FUNARI, Pedro A.; DOMÍNGUEZ, Lourdes. *As cartas internacionais sobre o patrimônio*. IFCH – UNICAMP. Campinas, 2005.

GASPAR. Antônio Francisco - *Histórico do Início, Fundação, Construção e Inauguração da Estrada de Ferro Sorocabana 1870 - 1875*. São Paulo, Eugênio Cupolo, 1930.

GROETELAARS, Natalie J. *Um Estudo da Fotogrametria Digital na documentação de formas arquitetônicas e urbanas*. Dissertação (mestrado) – Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal da Bahia. Salvador, 2004.

IPAC-BA: *Inventário de Proteção do Acervo cultural da Bahia; monumentos do município de Salvador*. 3º Ed. Salvador, 1997.

JUNIOR, Antônio Soukef . *Sorocabana uma saga ferroviária*. São Paulo. Editora Dialeteo, 2001.

\_\_\_\_\_. Reabilitação do conjunto ferroviário de Mayrink. 1999. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo/USP, São Paulo.

KOCH, Wilfried. *Dicionário dos estilos arquitetônicos*. São Paulo. Martins Fontes, 2001.

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

LE GOFF, Jacques. *História e Memória*. Campinas. Editora da UNICAMP, 2003.

LIMA, Francisca Helena Barbosa. *A fotografia na preservação do patrimônio cultural: uma abordagem preliminar*. Rio de Janeiro, IPHAN/COPEDOC, 2008.

LIMA, Roberto Pastana T. *Modelos portugueses e arquitetura brasileira: catálogo e análise das formas arquiteturais paulistas e lusitanas no oitocentos*. 2001. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2001. Disponível em: <http://www.bibliotecadigital.unicamp.br/document/?code=vtls000235844&fd=y> . Acesso em 2012-04-03.

LUCKOW, Daniele B.. *Inventários do patrimônio cultural: evolução, definições e metodologia*. In:

MICHELON, Francisca Ferreira; FERREIRA, Maria Leticia Mazzucchi (Org). *Anais do IV Seminário Internacional em Memória e Patrimônio: Memória, Patrimônio e Tradição*. Pelotas. Ed. UFPel, 2010.

MENEGUELLO, Cristina. *Da ruína ao edifício: neogótico, reinterpretação do passado na Inglaterra vitoriana*. São Paulo. Annablume, 2008.

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

MOTTA, Lia; SILVA, Maria Beatriz de Rezende (Org.). *Inventários de Identificação: um programa de experiência brasileira*. Rio de Janeiro. IPHAN, 1998.

OLIVEIRA, Mario Mendonça de. *A documentação como ferramenta de preservação da memória. Brasília*. IPHAN/Programa Monumenta, 2008.

PEREIRA, Renata Baesso. *Arquitetura, imitação e tipo em Quatremère de Quincy*. 2008. Tese (Doutorado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008. Disponível em: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16133/tde-26012010-141411/>. Acesso em: 2012-04-02

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

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

RUSKIN, John. *A lâmpada da memória*. Cotia. Ateliê Editorial, 2008.

SEGAWA, Hugo. *Arquiteturas no Brasil 1900-1990*. São Paulo. Editora USP, 2002.

ZEVI, Bruno. *Saber ver a Arquitetura*. São Paulo. Martins Fontes, 1996.