

ARQUITETURA FERROVIÁRIA DO OESTE PAULISTA. TIPOLOGIA E TÉCNICAS CONSTRUTIVAS

Ana Lúcia Arantes da Silva

Mestranda do programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo
analucia.arantes@hotmail.com

Resumo:

O rico e significativo patrimônio ferroviário, hoje muito abandonado, constitui importante registro do desenvolvimento do estado de São Paulo, porém, em sua maioria, não têm recebido reconhecimento e os estudos para sua preservação, bem como as políticas públicas de defesa, não são suficientes.

Este trabalho pretende realizar uma reflexão sobre parte do patrimônio edificado remanescente da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, utilizando, como estudo de caso, as estações de Brotas, Torrinha, Jaú e Pederneiras – paragens do Tronco Oeste da Companhia – a fim de realizar uma análise comparativa visando à tipologia desta arquitetura, e entender em que medida pode-se considerar repetições no programa e estética destas edificações, assim como as técnicas construtivas empregadas, que apesar da linguagem formal classicizante das construções, representaram grande inovação e modernidade para época no que tange a utilização de peças pré-fabricadas de metal, novidades na utilização de alvenaria de tijolos e de materiais industrializados.

Palavras-chave: Arquitetura Ferroviária. Tipologia. Técnicas Construtivas.

Companhia Paulista de Estradas de Ferro: Breve Histórico.

A ferrovia apresentava-se, em meados do século XIX, como a melhor alternativa para a comunicação e o desenvolvimento do Brasil, tornando-se fundamental para a economia nacional e gerando grandes mudanças no sistema de transporte, ainda mais significativas no território paulista¹.

São Paulo prosperou e enriqueceu com o café que, juntamente com a ferrovia e a imigração europeia, tornou-se o grande propulsor da economia nacional a partir da segunda metade do século XIX.

A primeira linha férrea paulista, a São Paulo Railway – SPR, de capital inglês, foi inaugurada em 1867 para ligar o porto exportador de Santos à região produtora de café no interior, a cidade de Jundiaí, passando pela Capital. A SPR manteve o monopólio do transporte de mercadorias na Serra do Mar - cujas altas escarpas foram vencidas através da instalação de um complexo sistema de tração, o sistema funicular – que gerou lucros fabulosos para a Companhia até o final da concessão em 1946.

¹ BEM, Sueli Ferreira de. **Contribuições para estudos das estações ferroviárias paulistas.** FAU USP, 1998 / pp. 20.

Como a SPR não se interessou a estender suas linhas pelo interior, na direção da expansão das lavouras, fazendeiros de café e os políticos paulistas tomaram a frente dos negócios ferroviários em São Paulo ² e, com o apoio do presidente da Província, Joaquim Saldanha Marinho, fundaram em 1888, com capital paulista, a “Companhia Paulista de Estradas de Ferro de Jundiáí Campinas”, “(...) a primeira Companhia Brasileira que, em ponto tão elevado, abstrai de capitais estranhos, e se liberta do jugo comercial estrangeiro.” ³ O contrato com a Província é assinado, em 29 de maio de 1869 ⁴ e seu primeiro trecho, ligando a estação final da SPR em Jundiáí a Campinas, foi inaugurado em 1872.

“(...) nascia, assim, a Paulista sob signo das duas características básicas da segunda fase do desenvolvimento ferroviário do Brasil: garantia de juro e zona privilegiada. Mas era não só a primeira que se organizava em São Paulo, como a primeira com elementos exclusivamente provinciais. (...) Nascia vinculada ao café a primeira estrada tipicamente paulista.” ⁵

Porém, como foi característico das estradas de ferro paulistas, a extensão e o traçado das linhas da Paulista, bem como as bitolas respectivas, se impõem de forma desordenada, obedecendo preferencialmente aos interesses de políticos e fazendeiros das regiões com maior produção, conforme assinala Adolpho Pinto. ⁶ No ano de 1901 a Companhia Paulista já contava com 94 estações distribuídas em uma malha que chegava às cidades de Pirassununga e Barretos ⁷, aproximadamente a 340 quilômetros de Campinas. Um dos ramais mais importantes, o Ramal de Jaú, com bitola de 1,60 metros, ligava as cidades de Rio Claro e Itirapina, passando por Jaú, implantado entre 1886 e 1941. ⁸ O antigo Ramal de Jaú, a qual pertencia as estações das cidades de Itirapina, Brotas, Torrinha, Dois Córregos e Jaú, foi implantado pela Companhia Rio-Clarense e adquirido pela Companhia Paulista em 1892. Entre 1929 e 1931 a Companhia realiza uma retificação do traçado da via permanente entre as cidades de Campo Alegre e Dois Córregos, e dez anos mais tarde o ramal de Jaú é

² MATOS, Odilon Nogueira de. **Café e Ferrovias: A evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira.** São Paulo: Editora Alfa – Ômega, Editora Sociologia e Política, 1974. 2ª Ed / pp. 62.

³ DEBES, Célio. **A Caminho do Oeste.** São Paulo. 1968 / pp. 152.

⁴ MATOS, **op. cit.**, 1974/ pp. 62.

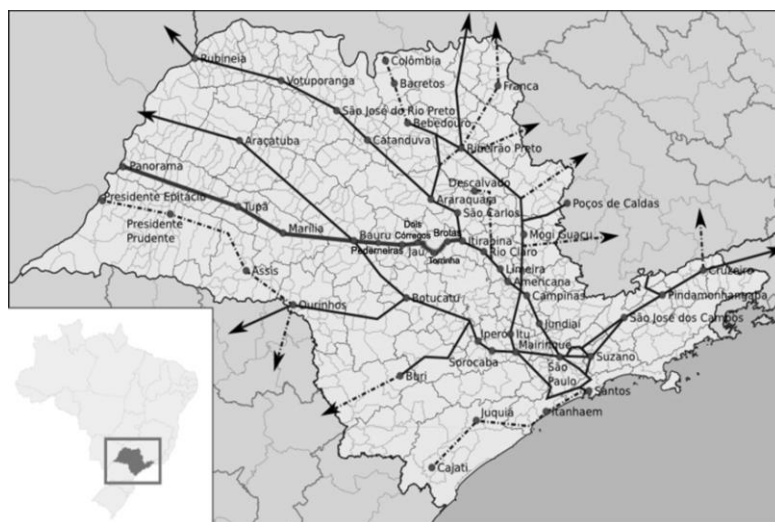
⁵ MATOS, **op. cit.**, 1974 / pp. 64.

⁶ MATOS, **op. cit.**, 1974 / pp. 65.

⁷ BEM, **op. cit.**, 1998 / pp. 72

⁸ BEM, **op. cit.**, 1998 / pp. 78

totalmente reformulado, com o aumento da bitola, eletrificação da linha e conexão com o Ramal de Agudos, formando assim o Tronco Oeste



Mapa do Tronco Oeste da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Fonte: http://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Mapa_Tronco_Oeste_Companhia_Paulista.png

Pederneiras, a 16ª parada na sequência desse ramal, a partir de Itirapina, passa a ser ponta de linha do Ramal de Agudos lançado em 1899, com bitola de 1,00 metros, na direção da cidade de Piratininga, para depois atingir Bauru.

A mudança da política nacional de transportes nos anos 1950, que privilegiou o transporte rodoviário em detrimento do ferroviário, também em São Paulo levou ao abandono paulatino e depois à decadência das ferrovias. A partir dos anos 1960, o Tronco Oeste da Paulista, assim como todo o patrimônio da Companhia, entra em processo de deterioração. A Companhia é estatizada, em 1971 quando é incorporada pela Ferrovias Paulista SA - FEPASA, sendo extinta em 1998, quando seu patrimônio passa para a Rede Ferroviária Federal SA, por sua vez extinta em 2007; em nenhuma destas etapas, o patrimônio de interesse cultural das ferrovias paulistas mereceu atenção e cuidados visando à preservação de seus valores, o que estimulou o desenvolvimento desta pesquisa.

Arquitetura Ferroviária: a técnica construtiva.

Com a análise comparativa que segue entre as estações escolhidas para estudo de caso pretende-se compreender as técnicas construtivas empregadas nessas

edificações, buscando entender em que medida se pode considerar repetições no programa e estética dessas edificações a fim de encontrar a forma base que define um tipo:

Estudo de Caso 01 – A Estação de Brotas:

Brotas teve três estações, a primeira inaugurada em 1885, no ramal de Jaú inicialmente construído e pertencente à Rio-Clarense, localizada a cerca de onze quilômetros do núcleo urbano existente; essa estação já não existe mais. Em 1890, cedendo à pressão do governo do Estado, a então Companhia Rio Claro Railway modificou o traçado da linha que vai passar por Brotas pelo seu ponto mais alto, aumentando o traçado do ramal em quatro quilômetros; uma segunda estação foi construída e hoje, bastante descaracterizada, abriga uma escola.

A estação mais íntegra de Brotas foi construída em 1929, pela Companhia Paulista, no limite da zona urbana. Em local com forte declive e cercado por taludes. A localização é definida pela retificação da linha no trecho de Itirapina-Jaú. Para facilitar o acesso de passageiros a Cia. Paulista construiu uma rua pavimentada de paralelepípedos que ligava a malha urbana até o acesso da estação.

Nestor Goulart Reis Filho, em relatório técnico sobre as obras de recuperação da estação de Brotas chama a atenção para o conjunto de casas construídas pela Companhia Paulista na parte superior de um talude, saindo da plataforma da estação: *“A “colônia” de ferroviários conta com moradias térreas, simples e dispostas em fila. Formam um conjunto harmonioso com a estação, localizando-se na área superior do talude ligada por uma escada que sai da plataforma.”*⁹ Esta colônia encontra-se hoje irregularmente ocupada e em péssimo estado de conservação, assim como a própria Estação, que é utilizada como depósito e garagem da Prefeitura. As outras edificações - o pátio de manobras que está desativado e é utilizado apenas para estacionamento de vagões, a cabine de controle de tráfego, o armazém de cargas – também estão mal conservadas e em desuso, fazendo parte do espólio da extinta Rede Ferroviária Federal, hoje de responsabilidade do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN.

⁹ REIS FILHO, Nestor Goulard. Relatório Técnico sobre as obras de recuperação de Brotas, 1978.

A estação de Brotas da Companhia Paulista foi definitivamente desativada a partir dos anos 1980, passando a ser utilizada exclusivamente para o transporte de cargas. Hoje, este trecho possui concessão para a empresa América Latina Logística (ALL).

A estação de 1929 possui edifício com planta retangular e simétrica. É constituída por um acesso principal com duas salas de cada lado. A direita encontra-se a bilheteria e sala do chefe, e a esquerda a espera e sala para bagagens. A edificação foi construída com alvenaria de tijolos revestida com argamassa e possui apenas um pavimento. Seu maior lado está paralelo aos trilhos e a entrada principal encontra-se no centro da fachada, protegida por cobertura de estrutura de ferro bastante ornamentada e levando a uma sala que leva diretamente a plataforma de embarque.

Em um dos lados menores do retângulo existe um acesso para a plataforma protegido por pequena cobertura de estrutura e telhas metálicas fixadas nas fachadas da estação. Esta cobertura segue para a proteção da plataforma, porém os trilhos ficam descobertos – características das estações menores.

A fachada principal é composta por um jogo de três janelas em madeira de cada lado da porta de acesso principal e é bastante ornamentada com linguagem classicizante. O telhado de quatro águas com telhas de barro é protegido por platibanda também ornamentada. A fachada voltada para a plataforma possui cinco portas de acesso e revestimento de azulejo a meia parede, mesmo revestimento das fachadas externas laterais. Dos trilhos é possível observar o telhado, pois a platibanda tem menores proporções e riqueza de detalhes.

Internamente, os revestimentos de piso alternam-se em ladrilhos hidráulicos, nas salas que possuíam maior fluxo de pessoas, e de assoalhos de madeira nas salas mais reservadas. Já as paredes possuem pintura e azulejo a meia parede.



Estação de Brotas - Fachada. Fonte: Arquivo Pessoal

Estudo de Caso 02 – A Estação de Torrinha:

A primeira estação ferroviária de Torrinha foi inaugurada em 1886 com o nome de estação Santa Maria, pertencente à Companhia Rio-Clarense. Devido a transtornos políticos gerados pela existência de um Distrito de Santa Maria da Serra e de um Distrito Policial da Estação de Santa Maria, no ano de 1894 a estação da Companhia Paulista, que adquiriu as estações da Cia. Rio-Clarense, passa a ser chamada de estação de Torrinha.

A estação de Torrinha é uma das poucas estações do ramal de Jaú, da Cia. Rio-Clarense, que manteve a localização por ocasião da retificação das linhas operada em 1929. Mas o antigo edifício construído pela antiga companhia foi substituído por uma nova estação, com feições características das estações da Companhia Paulista construídas no período. Esteticamente, o edifício é muito parecido com o do município de Brotas, inclusive por sua localização na parte mais baixa da cidade, sendo, dessa maneira, cercada por taludes. O acesso a esta estação é realizado por uma grande escadaria localizada em frente à entrada principal e lateralmente existe uma rua que dá acesso para veículos.

O edifício está inserido no limite da malha urbana. Hoje é ocupado pela Secretaria de Turismo de Torrinha além de reservar espaço para escola de música para crianças junto a um projeto social desenvolvido pelo município.

Assim como a estação de Brotas – e a maioria das estações construídas pela Cia. Paulista neste período, esta edificação também é de alvenaria de tijolos com um pavimento e apresenta planta simetria, com formato retangular, a mesma posição em relação aos trilhos e composição de fachada – caixilhos, telhado de quatro águas, platibanda, revestimentos e ornamentação.

A partir da ala central, que também possui a entrada protegida por cobertura metálica e dá acesso à plataforma, encontram-se duas salas de cada lado. À esquerda estão localizadas a bilheteria e sala de chefe, à direita estão à espera, bagagens e o bar.

Do menor lado do retângulo, junto ao bar, existe a mesma cobertura metálica vista em Brotas, porém, após atingir a plataforma, esta se prolonga além do edifício da estação até encontrar um edifício destinado aos sanitários masculinos.

Internamente, os revestimentos de piso também se alternam em ladrilhos hidráulicos, nas salas que possuíam maior fluxo de pessoas, e de assoalhos de madeira nas salas mais reservadas. As paredes possuem pintura e azulejo a meia parede. Nesta estação foi encontrada uma pia de louça da fábrica americana Twyford's Bathrooms.



Estação de Torrinha – Fachada. Fonte: Arquivo Pessoal

Estudo de Caso 03 – A Estação de Jaú

No final do século XIX Jaú é um dos principais centros produtores de café do Estado de São Paulo e do país, sendo conhecido como “Capital da Terra Roxa”. De acordo com o relatório estatístico da Companhia Paulista “Jahu foi o município que liderou os embarques de café, para o Porto de Santos, no litoral paulista, desde 1895, gerando para a companhia ferroviária maior receita de carga, dentre os principais municípios produtores”.

A primeira estação de Jaú, ponta de linha do ramal de Jaú, é construída pela Estrada de Ferro Rio-Clarense em 1887, que chega à cidade em busca da produção de café crescente da região. No ano seguinte a Companhia passa a ser administrada pela Rio-Claro Railway, até ser adquirida pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro em 1892.

Em 1907 segundo dados da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, o município de Jaú, é o mais rico e maior produtor de café da zona servida pela Paulista, e a estação ocupando o primeiro lugar em movimento dentre todas as estações da Companhia, colocando a cidade como o maior centro produtor e exportador de café do país.

Em 1910, o prédio original é substituído por outro novo, no mesmo local, semelhante à estação construída em Piracicaba que seria inaugurada em 1922. Em junho de 1939, a estação foi ligada à antiga estação de Jaú-Dourado, inaugurada em 1913 pela Estrada de Ferro do Dourado, permitindo que os passageiros e cargas das duas ferrovias pudessem fazer a baldeação diretamente nas estações. A estação de Jaú permaneceu como ponta do ramal até sua desativação, em novembro de 1941, com a retificação do ramal de Jaú, quando a cidade passa a fazer parte do tronco oeste, e uma nova estação é inaugurada, em outro ponto da cidade, com o estilo arquitetônico tradicionalmente usado pela Cia. Paulista.

Após a construção da nova estação, servindo a um novo traçado, o antigo edifício ficou desativado de 1940 a 1957, quando passou a ser utilizado apenas como estação terminal do ramal de Jaú-Dourado, com a demolição da velha estação da Douradense, nesse mesmo ano, pela Cia. Paulista que havia adquirido a Estrada de Ferro do Dourado desde 1949.

No período compreendido entre 1941 e 1957, quando Jaú mantinha as três estações, “Jaú – Nova”, “Jaú – Velha” já desativada, e Jaú-Dourado, foi estabelecida uma ligação entre elas para facilitar a movimentação de trens entre uma estação e outra. A linha métrica passava pela estação de Jaú-Dourado, daí seguia para Jaú – Velha, cerca de 500 metros à frente, e a partir daí, aproveitando um pequeno pedaço da antiga linha métrica do extinto ramal de Jaú, seguia pela atual Avenida Zezinho Magalhães, passando por dois armazéns ferroviários que existem até hoje, e, logo que passava à frente da casa do Conde de Pinhal, desviava-se para a esquerda (por uma "alça" construída em 1941 para esse fim) e alcançava a estação nova, a cerca de 500 metros naquela direção.

Em 1973, nove anos depois da desativação do ramal de Jaú-Dourado em 1964, foi a vez da “Jaú - velha” desaparecer, tendo sua demolição justificada pelo “progresso”. Em seu lugar foi construída a estação rodoviária da cidade, com o projeto assinado por Vilanova Artigas. A última estação, construída pela Paulista devido à retificação do traçado, existe até hoje e foi se deteriorando a partir do final da década de 1980, tendo sido reformada por iniciativa da população para abrigar uma escola de música.

Por sua importância para a Companhia, no que tange a alta produção de café, a estação de Jaú apresenta algumas diferenças em relação às estações anteriormente estudadas.

O edifício destinado aos passageiros ainda possui formato retangular com seu maior lado paralelo aos trilhos e também é de alvenaria de tijolos. É simétrico, com a entrada situada no centro da edificação, protegida por marquise com estrutura metálica e coroamento circular, levando a um vestíbulo com acesso direto a plataforma, porém a entrada e nível térreo do edifício encontram-se elevados em relação ao nível da rua.

O corpo principal da edificação prolonga-se em altura e para frente com uma sala de cada lado da entrada principal. Nas duas laterais deste corpo que se destaca distribuem-se duas salas. A direita encontra-se bilheteria, escritório e bar – com acesso para fora pela lateral e a esquerda situa-se a sala de espera com acesso a toalete feminina e sala para bagagens – com acesso para fora pela lateral. As coberturas são protegidas por platibanda e a ornamentação da fachada mantém seus elementos de linguagem clássica.

Em cada um dos lados menores da edificação há um acesso coberto para as plataformas, encostados à edificação. Esses acessos possuem cobertura de duas águas (com cumeeira perpendicular aos trilhos) sustentada por estrutura metálica.

A gare de cobertura sustentada por tesouras metálicas que apoiam-se de um lado à fachada posterior do edifício e do outro em pilares metálicos de perfil H. Esta cobertura, de chapas de metal, possui duas águas paralelas aos trilhos e apresenta um lanternim. Esta cobertura prolonga-se além da edificação e no final da plataforma encontra-se uma edícula separada destinada ao toailete masculino.

A fachada externa lateral e da plataforma possui revestimento de granilite a meia parede. A caixilharia é de madeira e guarda-corpos e portões de ferro, geralmente bem trabalhados e com as iniciais da Companhia.

Em seu interior encontram-se assoalhos de madeira em alguns cômodos e ladrilhos hidráulicos apoiados em abobadilhas nos demais. As paredes aparecem ora com azulejo a meia parede, ora com pintura.



Estação de Jaú – Fachada. Fonte: Arquivo Pessoal

Estudo de Caso 04 – A Estação de Pederneiras:

A estrada de ferro foi um importante fator de desenvolvimento para a cidade de Pederneiras cuja economia, na época, girava em torno das olarias. Em 1904, após o término de uma ponte metálica da estrada de ferro sobre o rio Tiete, começa a

funcionar a primeira indústria cerâmica da cidade, de propriedade de Alberto Borsetto, produzindo telhas "tipo Marselha," transportadas pela ferrovia.¹⁰

A princípio a estação era constituída apenas de duas plataformas abrigadas sob cobertura de estrutura de ferro - elevada anos mais tarde para abrigar a instalação dos condutores e o pantógrafo das locomotivas elétricas - e um pequeno edifício localizado no lado superior externo dos trilhos, atendendo prioritariamente ao transporte de carga. O novo edifício da estação foi concluído e inaugurado em 1º de outubro de 1913, *“uma c construção moderna e uma das mais elegantes da Companhia”*, segundo Mario Pinto Serva.

Edifício imponente, construído em linguagem classicizante contava com um programa original constituído de duas plataformas para embarque e desembarque de passageiros, saguão com bilheteria, sala de espera, sala do chefe da estação, sanitários, sala de comunicação (telégrafo e correio) e bar. O conjunto de construções ferroviárias de Pederneiras incluía ainda um "virador" para locomotivas a vapor, reservatório construído na plataforma destinado a fornecer água para as locomotivas a vapor e para o consumo da estação, residência do chefe da estação anexo, armazém com ramal ferroviário para cargas e depósito de mercadorias, principalmente o café.

Estação de passagem, com o edifício destinado aos passageiros de alvenaria de tijolos revestida de argamassa com dois pavimentos - térreo e porão alto - e formato retangular com seu lado maior paralelo aos trilhos. Possui um único corpo dividido em duas alas simétricas em relação à entrada principal, marcada por uma marquise de ferro coberta por vidro e possui um coroamento retangular. Ainda na fachada, podem-se observar ornamentos aparentemente em gesso e telhado de quatro águas protegido por platibanda também ornamentada.

Em ambos os lados menores há passagens para a plataforma, cobertas por estrutura metálica de duas águas (com cumeeira perpendicular aos trilhos). A que se localiza a esquerda dá acesso à sala que se destinava às bagagens (fechada com vidros após a reforma de 2008) e a outra para o bar.

A Gare encosta-se à edificação e é mais longa que ela. Sua cobertura, de duas águas e com um lanternim, é sustentada por tesouras metálicas apoiadas a pilares metálicos de perfil H.

¹⁰ Prefeitura do Município de Pederneiras – visita em 16/11/2009.

As fachadas laterais e a voltada para a plataforma apresentam azulejos a meia parede e pintura, que observando fotos anteriores à reforma evidencia a enorme diferença das cores utilizadas, diferença esta também observada na fachada principal.

A caixilharia é de madeira e os portões e guarda-corpos em ferro, bastante trabalhados e normalmente com as iniciais da Companhia.

A estação passou por muitas modificações durante a reforma realizada em 2008, o que dificulta afirmar com segurança quais os materiais usados internamente, bem como em seu exterior, porém, serão observadas algumas de suas técnicas construtivas baseando-se na repetição em todos os edifícios estudados.

Em seu interior observam-se paredes pintadas por completo e com revestimento de azulejos a meia parede, bem como pisos com assoalhos de madeira e ladrilhos hidráulicos. Durante a reforma abriu-se uma escada na sala ao lado esquerdo do hall de entrada para utilizar o porão, o que permitiu observar a estrutura de madeira que apoia o assoalho e as abobadilhas que sustentam os ladrilhos



Estação de Pederneiras – Fachada. Fonte: Arquivo Pessoal

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

Arquitetura Ferroviária: o tipo

De acordo com Argan, o nascimento de um tipo é condicionado ao fato de já existir uma série de edifícios que têm entre si uma evidente analogia formal e funcional, portanto, no processo de comparação dessas edificações conservam-se todos e apenas os elementos que comparecem em todas as unidades da série, reduzindo um conjunto de variantes a uma forma-base comum¹¹.

Partindo deste conceito de tipologia arquitetônica, é possível observar algumas características nos edifícios ferroviários da companhia estudada que podem caracterizar a formação de um tipo, seja por sua organização, função ou ornamentação.

Quatremère de Quincy estabelece uma diferenciação entre “tipo” e “modelo”, sendo o tipo a forma básica comum da arquitetura, com a qual qualquer pessoa pode conceber obras que não se assemelharão entre si, enquanto o modelo é algo que deve ser repetido tal como é. As estações escolhidas não se caracterizam como modelo, pois não são copiadas perfeitamente, portanto, serão analisadas suas semelhanças e diferenças para que seja possível entender sua forma básica e de que maneira configura-se sua tipologia.

Reiterando esta ideia Argan afirma que um tipo jamais é formulado a priori, é sempre deduzido de uma série de exemplares. Esta formação é resultado de uma comparação, quase uma sobreposição de uma série de exemplares¹², e com a análise dos estudos de caso pretende-se chegar a estas formas-base.

O princípio básico dos edifícios de passageiros era de separar o quanto fosse possível os movimentos de embarque, desembarque, bagagens, mercadorias, funcionários, entre outros.

As estações eram classificadas basicamente em dois tipos: as estações terminais e as de passagem. As edificações escolhidas encaixam-se no segundo tipo, possuindo planta retangular com o maior lado paralelo aos trilhos, são de alvenaria de tijolos revestida com argamassa com a entrada no centro do edifício coberta por marquise metálica. O tamanho deste bloco principal varia com a sua importância para a

¹¹ ARGAN, Giulio Carlo. **Projeto e destino**. São Paulo: Editora Ática. 2001 / pp. 66.

¹² ARGAN, *op. cit.*, 2001 / pp. 66.

Companhia, porém a técnica construtiva é sempre a mesma, como foi observado anteriormente nos analisados.

Nas quatro estações analisadas - Brotas, Torrinha, Jaú e Pederneiras - foi possível perceber que a organização das plantas possui configuração muito similar – simétricas, com o corpo principal central destinado à bilheteria e ao embarque com acesso direto à plataforma e a outras duas salas laterais para bagagens e espera ou para funções administrativas. As laterais permitem acesso direto à plataforma, sendo das estações de maior porte cobertos por estruturas metálicas de duas águas com a cumeeira perpendicular aos trilhos e as de menor porte, apenas um dos lados com cobertura metálica simples engastada à fachada.

Os edifícios de Jaú, uma das cidades que mais prosperou com o café e possuía ligação com a Companhia Douradense, e de Pederneiras, que após a retificação do traçado da companhia tornou-se ponta do Ramal de Agudos, eram mais importantes para Paulista com edifícios maiores e com mais ornamentação – com tendências classicizantes – mas seguiam o princípio da simetria, porém o corpo principal é ligeiramente prolongado a frente.

As gares também recebem tratamentos diferenciados de acordo com o porte e importância da estação. Em Jaú e Pederneiras possuem coberturas sustentadas por tesouras metálicas apoiadas em pilares metálicos com perfil “H”. A cobertura de duas águas apresenta um lanternim e é de chapas metálicas corrugadas. Já nas estações de Brotas e Torrinhas, existe apenas uma cobertura na plataforma, engastada à parede, porém também em estrutura metálica.

Argan afirma que um tipo jamais é formulado *a priori*, é sempre deduzido de uma série de exemplares. Esta formação é resultado de uma comparação, quase uma sobreposição de uma série de exemplares ¹³, e com a análise dos estudos de caso foi possível chegar aos seguintes elementos base que se repetem: organização de planta, simetria de planta e fachada, entrada com acesso direto à plataforma e acesso lateral independente, platibanda cobrindo os telhados, corpo principal destacado pela ornamentação e marquise, linguagem clássica de ornamentação.

¹³ ARGAN, *op. cit.*, 2001 / pp. 66.



Formas tipo – planta e fachadas. Fonte: Arquivo Pessoal

Referências Bibliográficas:

Livros:

ARGAN, Giulio Carlo. **Sobre a tipologia em Arquitetura.** in NESBITT, Kate (org). **Uma nova agenda para a arquitetura.** São Paulo: Cosac Naify, 2006 / pp. 267-273.

_____. **Sobre o conceito de tipologia arquitetônica.** in ARGAN, Giulio Carlo. **Projeto e destino.** São Paulo: Editora Ática, 2001 / pp. 65-70.

BRUNO, Ernani Silva. **História e tradições de São Paulo: A metrópole do café (1872-1918), São Paulo de agora (1918-1954).** Rio de Janeiro: José Olympio, 1954.

CHOAY, Françoise. **Alegoria do Patrimônio.** São Paulo: Estação Liberdade, 2001.

CLARO, Waldo. **Jaú – A semente e a Terra: Comércio de Jahu.** Jaú, 1998.

COSTA, Cacilda da. **O sonho e a Técnica: a Arquitetura do Ferro no Brasil.** São Paulo: EDUSP, 1994.

DEBES, Célio. **A Caminho do Oeste: História da Companhia Paulista de Estradas de Ferro**. 1ª Parte: 1832 – 1869. São Paulo, 1968.

FREITAS, Antonio A. de Paula. **A engenharia, viação, obras públicas, construções em geral**. Rio de Janeiro, 1902.

GIOMETTI, Analúcia Bueno dos Reis. **Município de Torrinha: Ocupação Territorial e Desenvolvimento Socioeconômico do Século XVIII ao XX**. Torrinha, 1999.

LEVORATO, Adão Valdemir. **O Jahu – Encontros, Cantos e Encantos: A Cidade em Cores**. São Paulo: Dom Bosco, 2003.

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

_____ **Preservação da Arquitetura Industrial em São Paulo: Questões teóricas**. São Paulo: FAPESP/Relatório Científico nº 2002/13712-7, 2005.

_____ **Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: Problemas Teóricos de Restauro**. São Paulo: Ateliê Editorial, 2009.

_____ **Patrimônio. Algumas questões relativas ao patrimônio industrial e à sua preservação**. Revista eletrônica do IPHAN.

_____ **História e Ética na Conservação e na Restauração de Monumentos Históricos**. Revista CPC-USP. São Paulo, nº01.

LEMOS, Carlos. **O que é Patrimônio Histórico**. São Paulo: Ed. Brasiliense, 2000.

_____ **Casa Paulista: história das moradias anteriores ao ecletismo trazido pelo café**. São Paulo: EDUSP, 1999.

_____ **Alvenaria Burguesa**. São Paulo: Nobel, 1925.

MATOS, Odilon Nogueira de. **Café e Ferrovias: A evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira**. São Paulo: Editora Alfa-Ômega, Editora Sociologia e Política, 1974.

MILLIET, Sérgio. **Roteiro do café e outros ensaios**. São Paulo: Depto. de Cultura, 1939.

MONTANER, Joseph Maria. **“Tipo e Estrutura. Ecloração e crise do conceito de tipologia arquitetônica.” in idem (org). A Modernidade Superada: arquitetura, arte e pensamento no século XX**. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2001 / pp. 107-129.

PÉREZ, Filemón. **Álbum Ilustrado da Companhia Paulista de Estradas de Ferro**. São Paulo, 1918.

PEVSNER, Nikolaus. **A History of Building Types**. Londres: Thames and Hudson, 1987.

PINTO, Adolpho Augusto. **História da Viação Pública de São Paulo**. São Paulo: Governo do Estado, Coleção Paulística, vol.11, 1977; 2ª ed.

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

STRÖHER, Ronaldo de Azambuja. **Quatremère de Quincy e Jean-Nicolas-Louis Durand – Algumas considerações sobre a interpretação do conceito de Tipo em Arquitetura**. in STRÖHER, Eneida Ripol (org). **O Tipo na Arquitetura: da teoria ao projeto**. Rio Grande do Sul: UNISINOS, 2001 / pp. 9-24.

Teses e Dissertações:

AGMELLI, Selma Cury. **Brotas: Nos Trilhos da História**. 2002. 40f. Monografia (Pós-Graduação) – Escola de Engenharia, Universidade de São Paulo, São Carlos.

BEM, Sueli Ferreira de. **Contribuição para estudos das estações ferroviárias paulistas**. 1998. 419f. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo.

RUFINONI, Manoela Rossinetti. **Preservação do patrimônio industrial na cidade de São Paulo: o bairro da Mooca**. São Paulo, 2004. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo.

SOUKEF, Junior. Antonio. **A ferrovia e a cidade: a experiência de Bauru**. 2005. 303f. Tese (Doutorado) – FAU/USP, São Paulo.

Periódicos:

ENCICLOPÉDIA DOS MUNICÍPIOS BRASILEIROS. São Paulo: IBGE, 1957.

GUIA CULTURAL DO ESTADO DE SÃO PAULO, São Paulo: Fundação Seade, 2001.

MUNICÍPIOS E DESTRITOS DO ESTADO DE SÃO PAULO. São Paulo: IGC, 1995.

REVISTA CPC – USP. São Paulo, nº:05. Novos usos e significados das vilas operárias da antiga fábrica Brasital. VALDERRAMA, Berna Bruit; OLIVEIRA, Melissa Ramos da Silva.

REVISTA CPC – USP. São Paulo, nº:1. História e Ética na Conservação e na Restauração de Monumentos Históricos. KÜHL, Beatriz Mugayar.

REVISTA ELETRÔNICA DO IPHAN. Artigo – Patrimônio. Algumas questões relativas ao patrimônio industrial e à sua preservação. KÜHL, Beatriz Mugayar.

REVISTA HISTÓRIA VIVA – Coleção Caminhos do trem. São Paulo: Editora Duetto, 2008/2009. Mensal. ISBN 978859953597; 978859953598; 978859953599; 978857902001; 978857902002; 978857902003.

REVISTA HORIZONTE GEOGRÁFICO. São Paulo, ano 11, nº: 57. Mensal. ISSN 0104-6365

Sites:

BIBLIOTECA IBGE - História dos Municípios Brasileiros. São Paulo. Disponível em:

<www.biblioteca.ibge.gov.br/dtbs_busca.php - 2k>. Acesso em: 30 set. 2010.

CARTA de Nizhny Tagil sobre o Patrimônio Industrial – The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH). Julho 2003. Disponível em:

<<http://www.mnactec.com/TICCIH/>>. Acesso em: 10 abr. 2010.

ESTAÇÕES ferroviárias do Brasil. São Paulo. Disponível em:

<<http://www.estacoesferroviarias.com.br>>. Acesso em: 25 mar. 2012

PREFEITURA Municipal de Brotas. Brotas, São Paulo. Disponível em:

<<http://www.brotas.sp.gov.br>>. Acesso em: 25 nov. 2011.

PREFEITURA Municipal de Dois Córregos. Dois Córregos, São Paulo. Disponível em:

<<http://www.doiscoregos.sp.gov.br>>. Acesso em: 14 ago. 2011.

PREFEITURA Municipal de Itirapina. Itirapina, São Paulo. Disponível em:

<<http://www.itirapina.sp.gov.br>>. Acesso em: 25 nov. 2011.

PREFEITURA Municipal de Jaú. Jaú, São Paulo. Disponível em:

<<http://www.jau.sp.gov.br>>. Acesso em: 14 ago. 2011.

PREFEITURA Municipal de Pederneiras. Pederneiras, São Paulo. Disponível em:

<<http://www.pederneiras.sp.gov.br>>. Acesso em: 18 out. 2011.

PREFEITURA Municipal de Torrinha. Torrinha, São Paulo. Disponível em:

<<http://www.torrinha.sp.gov.br>>. Acesso em: 25 nov. 2011.

Informações Orais:

Entrevista com o Sr. Rinaldo Toufik Razuk, da Secretária da Cultura de Pederneiras no dia 25 de Julho de 2008.

Entrevista com o Sra. Cátia Marmontel Voltolim, da Prefeitura Municipal de Dois Córregos no dia 22 de Janeiro de 2010.

Entrevista com o Sr. Ricardo Dal’Bó, da Secretária de Cultura e Turismo de Jaú no dia 25 de Janeiro de 2010.

Entrevista com o Sr. Daniel Oswaldo Demichellis e Sr. Eduardo Santini, da Secretária de Turismo de Itirapina, no dia 25 de Fevereiro de 2010.

Entrevista com o Sra. Selma Cury Agmelli, Sra. Aparecida Veridiana dos Santos e Sra. Clarissa Campos Quiararia, da Secretária de Turismo de Torrinha, no dia 25 de Fevereiro de 2010.