

Documentação e Preservação: a estação de Pederneiras.

Autora: ANA LÚCIA ARANTES DA SILVA*
Coautora: DIANA OLIVEIRA DOS SANTOS**

Palavras Chave: Arquitetura Ferroviária, Preservação, Patrimônio

1. A Estação de Pederneiras: Breve Histórico.



Figura 01: Localização do Município no Estado de São Paulo. Fonte: Rafael Lorenzeto de Abreu, 2006

A estrada de ferro foi um importante fator de desenvolvimento para a cidade de Pederneiras, assim como para os demais Municípios por quais passou.

Os trilhos chegam a Pederneiras em 1903, obra da Companhia Paulista de Estradas de Ferro¹, com o prolongamento do ramal de Agudos, que então saía de Dois Córregos (Relatório, 1904:02). Neste período assinava como Chefe de Linha o engenheiro Alberto de Mendonça Moreira.

A princípio, a estação era constituída apenas de duas plataformas abrigadas sob

* FAU/USP, Mestre em História e Fundamentos da Arquitetura e Urbanismo.

** UNIFESP, Mestranda em História da Arte.

¹ A Companhia Paulista de Estradas de Ferro (CP) foi uma das mais importantes companhias ferroviárias do país e única formada e desenvolvida apenas com capital nacional.

MEMÓRIA E ACERVOS DOCUMENTAIS. O ARQUIVO COMO ESPAÇO PRODUTOR DE CONHECIMENTO

De 26 a 28 de julho de 2016 – Unicamp, Campinas – SP

2

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 dos trilhos, muito semelhante aos postos telegráficos intermediários construídos posteriormente no ramal de Jaú, e atendia prioritariamente ao transporte de carga.

Com as propostas de modificações para atender a novas funções, em 1911, as estações que não se prestavam a estas adaptações tiveram projetos para a reconstrução de seus edifícios, caso de Pederneiras (Relatório, 1912:12).

O novo edifício foi concluído e inaugurado em 1º de outubro de 1913, uma “*construção moderna e uma das mais elegantes da Companhia*” (PÉREZ, 1918:220), com o mesmo engenheiro responsável.

Em 1924, foi construída a casa do chefe (Relatório, 1925:165) e em 1929 (Relatório, 1930:126) foi realizada uma remodelação completa de sua esplanada, incluindo linhas para um armazém regulador², novo pátio de tração, construção de bebedouro para gado em viagem e a construção de um novo armazém³ junto à estação.

Em 1941, após as obras de melhoramento e retificação do traçado, completa-se o tronco oeste da Paulista, e Pederneiras, décima sexta parada desta linha a partir de Itirapina, passa a ser estação ponta do ramal de Agudos em direção a Piratininga (Relatório, 1941).

O novo edifício ocupa uma posição relevantemente destacada no conjunto da cidade, assentada em um ponto alto, a cerca de um quilômetro da área central, com uma pequena praça à frente, com acesso por uma rua que se liga diretamente ao centro da cidade.

² Não existem resquícios deste armazém na cidade e não se pode localizar informações sobre a sua construção, porém foi encontrado no acervo do Museu da Companhia em Jundiá o projeto deste armazém, de 15 de outubro de 1926, do Escritório Técnico de Linha, assinado por Carlos de Oliveira, conforme figuras 367 a 369.

³ Pode-se dizer que, com grande probabilidade, este é o armazém que permanece no local.

MEMÓRIA E ACERVOS DOCUMENTAIS. O ARQUIVO COMO ESPAÇO PRODUTOR DE CONHECIMENTO

De 26 a 28 de julho de 2016 – Unicamp, Campinas – SP

3



Figura 02: Estação de 1913. Foto: Secretaria da Cultura do Município de Pederneiras.



Figura 03, Figura 04 e Figura 05: Trechos do projeto para o armazém regulador de Pederneiras de 15 de outubro de 1926, assinado por Carlos de Oliveira. Acervo do Museu da Companhia Paulista em Jundiaí – Foto: Ana Lúcia Arantes da Silva, 2013.

A cidade apresentava, nos anos áureos da ferrovia, um verdadeiro complexo que, além do edifício da estação e sanitário masculino, reformados pela prefeitura, contava com reservatório para fornecimento de água para as locomotivas a vapor e para o consumo da estação, hoje inexistente, uma casa para o chefe contígua à estação, demolida pela prefeitura, em 2010, sem qualquer justificativa, para dar lugar a uma praça e armazém com ramal ferroviário para cargas próximo à estação, também reformado entre os anos de 2011 e 2012.

Contava, ainda, com um armazém regulador e embarcadouro de animais, também

MEMÓRIA E ACERVOS DOCUMENTAIS. O ARQUIVO COMO ESPAÇO PRODUTOR DE CONHECIMENTO

De 26 a 28 de julho de 2016 – Unicamp, Campinas – SP

4

inexistentes, habitações para funcionários a oeste da estação, de ambos os lados da linha, hoje ocupadas irregularmente, sofrendo diversos remendos a gosto dos moradores, bem como um depósito para locomotivas e girador ao final do pátio, onde hoje é possível encontrar apenas resquícios e, por fim, uma subestação de energia, depósito de ferramentas e residências para os engenheiros por ela responsáveis, construída posteriormente, na ocasião da eletrificação, hoje abandonada, com todos os seus equipamentos e ferramentas, e suas residências ocupadas, de modo irregular, tal como as casas da colônia.

Existe, também, a ponte sobre o rio Tietê, fazendo a ligação de Jaú a Pederneiras, fruto de uma substituição de uma ponte construída em 1939 (Relatório, 1940:304), devido a construção das barragens da represa para a usina hidroelétrica de Bariri – atual Álvaro de Souza Linha – iniciada em 1959 e inaugurada em 1969, que resultou no aumento do volume de água do rio, deixando a antiga ponte parcialmente submersa.



Figura 06 e Figura 07: Remanescentes do complexo de Pederneiras ao lado da estação e da subestação de energia. Fonte: Google Earth.

MEMÓRIA E ACERVOS DOCUMENTAIS. O ARQUIVO COMO ESPAÇO PRODUTOR DE CONHECIMENTO

De 26 a 28 de julho de 2016 – Unicamp, Campinas – SP

5



Figura 08: Da esquerda para direita: Fachada da estação após reforma; Armazém, após reforma; Sanitário masculino; Anexo construído junto a plataforma para copa e sanitário; Casa da antiga colônia; Ruínas do girador; Subestação de energia; Subestação - vista interna dos motores geradores; Gare; Fotos: Ana Lúcia Arantes da Silva, 2013. Ponte de 1939 sobre o Rio Tietê. Foto: Secretaria de Cultura do Município de Jaú; Ponte atual e ruínas da ponte de 1939. Fotos: Ana Lúcia Arantes da Silva, 2014.

A reforma do edifício de passageiros, realizada entre os anos de 2007 e 2008, promoveu diversas intervenções e modificações sem critério, que descaracterizaram, em muitos aspectos, o edifício de modo a comprometer sua integridade e eliminando registros importantes dessa arquitetura. Ainda, foi realizada a construção de um anexo para copa e sanitários, junto a plataforma, plagiando o mesmo tipo de ornamentação da fachada da estação, criando para aqueles que não puderam conhecê-la na íntegra, um falso histórico.

Todas estas intervenções descaracterizadoras, dada a importância da questão, serão apresentadas e ilustradas em um momento posterior, após o estudo de sua composição original. Estas modificações, durante a reforma, dificultaram o processo de identificar a originalidade dos materiais utilizados, porém, esta análise foi elaborada baseando-se na repetição de elementos em edifícios similares - fruto de um trabalho mais profundo sobre a arquitetura ferroviária desta região (SILVA, 2014), análise de iconografia e informações contidas no relatório de obras para recuperação da estação, realizado pela empresa

PLANART.⁴

2. Documentação.

Exemplar bastante significativo de uma rica fase agrária, tanto por sua produção cafeeira, como por se tratar de ponta de ramal, a estação de Pederneiras possui características e programa diferenciados, inerentes às estações de grande porte, projetadas e edificadas pela Companhia neste trecho.

Um edifício imponente e ornamentado com linguagem classicizante, possui formato retangular, com seu maior lado paralelo aos trilhos, construído em alvenaria de tijolos revestido com argamassa caiada, com porão alto para ventilação que a eleva aproximadamente 2,10 metros do nível da rua, com gateiras fechadas com grades de ferro em serralheria artística. O acesso é realizado por escadaria de alvenaria revestida com um sólido guarda-corpo também em alvenaria.

A entrada é situada ao centro da edificação, permitindo o acesso direto à plataforma, e é protegida por marquise com estrutura metálica, com coroamento retangular decorado com diversos adornos em baixo relevo e detalhes de azulejaria.

Uma característica, própria às estações de grande porte, diz respeito a tripartição da composição da fachada e prolongamento, a frente e em altura, do corpo principal central da edificação, bem como as passagens laterais, com cobertura metálica, de acesso, do lado esquerdo, a plataforma e para a sala das bagagens e, do lado direito, para o bar, também presente apenas nesta tipologia. Esta cobertura é acostada, de um lado, à edificação, e do outro apoiada em pilares metálicos de seção “H”, com duas águas e telhas de zinco onduladas, cumeeira perpendicular aos trilhos e sustentada por tesouras e treliças metálicas. O acesso a esta passagem, do lado esquerdo, é realizado por escada, também de cimento e alvenaria.

A gare, nas grandes estações, também possui aspectos diferenciados e específicos deste tipo – possuem maior proporção e cobrem não apenas a plataforma, mas também os trilhos. É sustentada por tesouras metálicas que se apoiam, de um lado a pilastras na fachada

⁴ PLANART – Planejamento e Arquitetura Ltda. *Relatório técnico para as obras de recuperação da estação de Pederneiras – volumes um e dois*. Coordenação de Nestor Goulard Reis Filho. São Paulo, 1978.

MEMÓRIA E ACERVOS DOCUMENTAIS. O ARQUIVO COMO ESPAÇO PRODUTOR DE CONHECIMENTO

De 26 a 28 de julho de 2016 – Unicamp, Campinas – SP

7

posterior do edifício e do outro em pilares de ferro com perfil “H”. Esta cobertura, também de chapas de zinco onduladas, possui duas águas, cumeeira paralela aos trilhos com um lanternim e prolonga-se pouco além do bloco principal, em ambos os lados. Neste ramal, esta é uma das únicas estações que possui plataforma dupla.

O telhado, com telhas de barro tipo Marselha, é protegido por platibanda bastante ornamentada em seu corpo prolongado. Durante as pesquisas sobre esta estação encontrou-se, no álbum comemorativo do cinquentenário da C.P., realizado por Filémon Pérez, a afirmação sobre o fornecimento de telhas e tijolos de barro para a Companhia, realizado pela Cerâmica Borsetto, em Pederneiras, às margens do rio Tietê (PÉREZ, 1918:223 e 266).



Figura 1: Prolongamento do corpo central e porão alto com gaterias para ventilação; Cobertura Lateral. Fotos: Ana Lúcia Arantes da Silva, 2012.

Em seu corpo prolongado, a entrada principal central leva ao vestíbulo com os guichês da bilheteria – bagagem, frete e telegramas – que faz o acesso direto à plataforma. A partir dele, à direita de quem olha de frente para a estação, distribui-se a sala de espera, reservado e toalete para senhoras, bar e cozinha com quarto anexo. À esquerda estão a bilheteria, sala de chefe e sala para despacho de bagagens.

Nesta estação, observa-se a quebra de simetria proporcionada pela cozinha e escada que lhe dá acesso externamente, e, não apenas em sua volumetria, mas também pelo uso de caixilhos diversos dos demais.

Causa estranheza, após análise de outros casos, conhecendo o padrão e esmero apresentado pela Companhia em suas edificações, esta assimetria, bem como a construção desta escada à frente de uma gateria da fachada, o tipo de paginação de azulejos da cozinha, o tipo de cobertura deste ambiente, que se diferencia do restante da construção utilizando laje a

MEMÓRIA E ACERVOS DOCUMENTAIS. O ARQUIVO COMO ESPAÇO PRODUTOR DE CONHECIMENTO

De 26 a 28 de julho de 2016 – Unicamp, Campinas – SP

8

telhas de barro, e a configuração do reservado e toalete para senhoras.

Observando estas questões, há grande possibilidade de que a construção desta cozinha e as modificações a ela relacionada tratam-se de intervenções em momento posterior à data de sua construção, para atender a novas necessidades ou demanda, conforme comparação realizada nas figuras 10 e 11, todavia, não foi possível encontrar documentação a respeito.

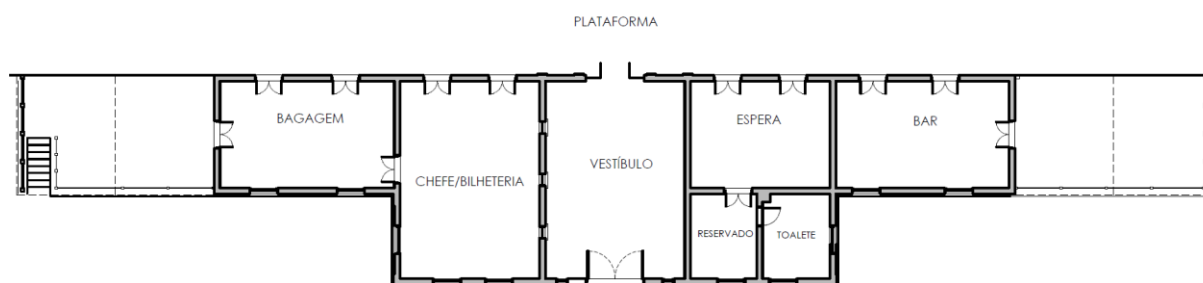


Figura 2: Provável planta original da estação de Pederneiras. Desenho: Ana Lúcia Arantes da Silva, 2014.

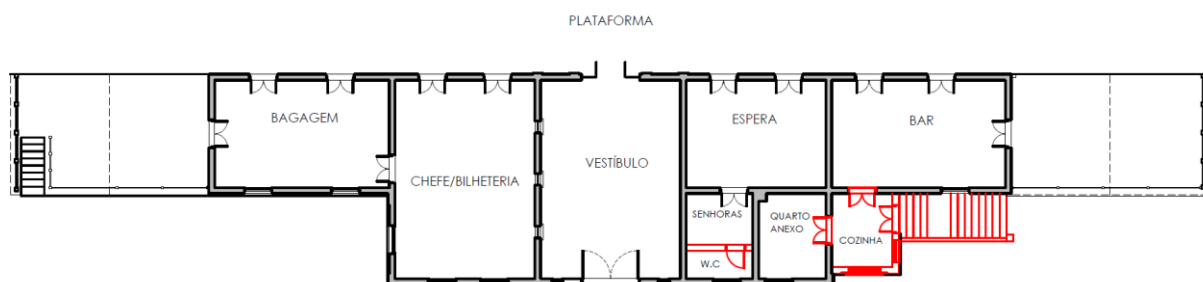


Figura 3: Prováveis intervenções realizadas na estação. Desenho: Ana Lúcia Arantes da Silva, 2014.

Para proceder às comparações, utilizou-se como base, além de material iconográfico, um relatório solicitado pela FEPASA no ano de 1978 e elaborado pela empresa Planejamento e Arquitetura Ltda. - PLANART, para a realização de obras nestas edificações. Estes relatórios estão disponíveis no acervo da Companhia Paulista, em Jundiaí, e com cópia na biblioteca da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo - FAU/USP, com informações de uma época em que ainda não haviam grandes modificações, facilitando o estudo destas estações que hoje, em muitos casos, encontram-se tão descaracterizadas.

Dentre os trabalhos em ferro, encontramos, a partir de análise de fotos e com informações do relatório de obras, quatro modelos de portões e três de gradis de ferro, em sua

MEMÓRIA E ACERVOS DOCUMENTAIS. O ARQUIVO COMO ESPAÇO PRODUTOR DE CONHECIMENTO

De 26 a 28 de julho de 2016 – Unicamp, Campinas – SP

9

maioria inexistentes, por extravio ou por terem sido removidos durante as reformas.

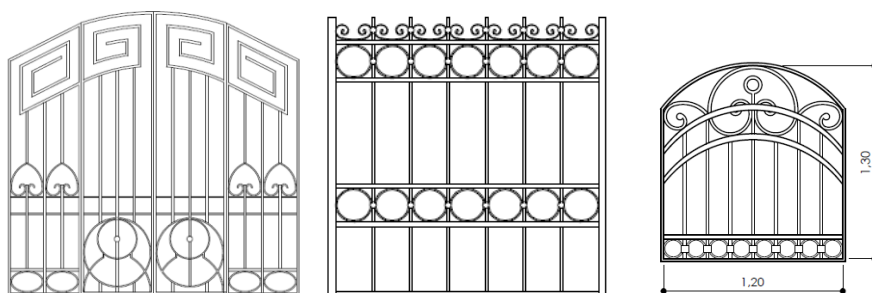


Figura 12: Portões de ferro e gateira. Desenho: Ana Lúcia Arantes da Silva, 2014.

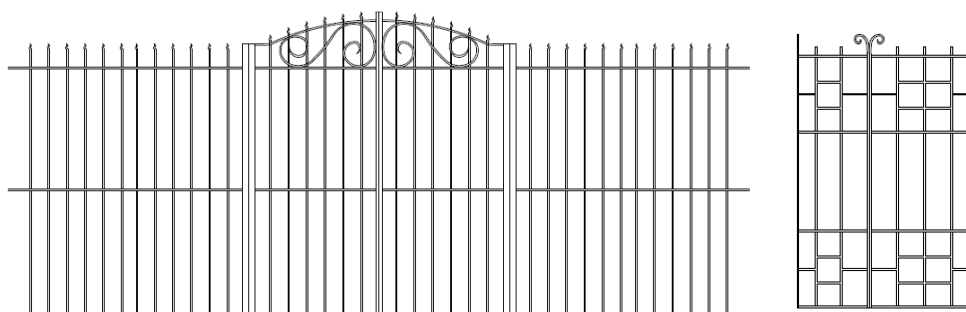


Figura 13: Portões de ferro e gradil. Desenho: Ana Lúcia Arantes da Silva, 2014.

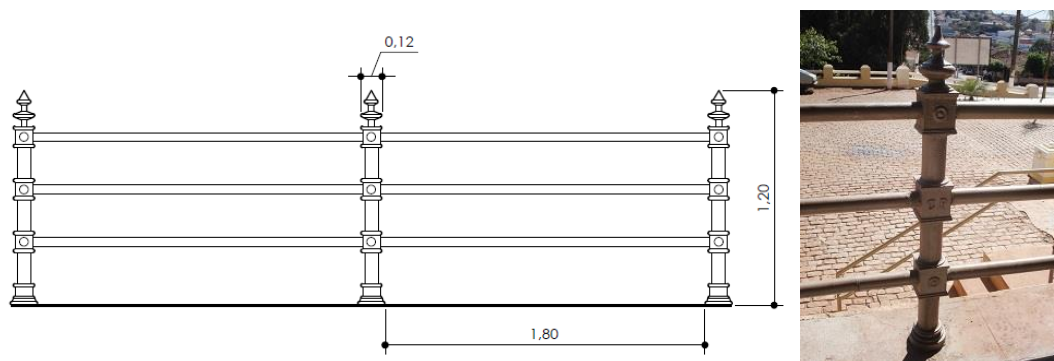


Figura 13: Gradil. Desenho e Foto: Ana Lúcia Arantes da Silva, 2014.

A fachada principal é revestida, externamente, com argamassa lisa e pintura original à base de cal, porém, durante a reforma, optou-se por tinta não apenas com gritante diferenciação cromática, mas inapropriada ao tipo de argamassa causando patologias como eflorescências.

As pilastras possuem acabamento de argamassa com frisos, e os ornatos, também de argamassa, são evidenciados pelo uso de cores distintas na pintura. São, em sua maioria, frisos em alto e baixo relevo, folhas de acanto, coroamentos com motivos geométricos e

MEMÓRIA E ACERVOS DOCUMENTAIS. O ARQUIVO COMO ESPAÇO PRODUTOR DE CONHECIMENTO

De 26 a 28 de julho de 2016 – Unicamp, Campinas – SP

10

molduras de portas e janelas.

As fachadas laterais e da plataforma são revestidas com azulejo marrom com barra de arremate vitrificada em alto relevo a 1,50 metros do chão e massa lisa acima. Na fachada da plataforma, o acesso ao vestíbulo é bastante ornamentado, com o nome da estação em alto relevo pintado acima.

O piso da plataforma possui dois tipos de revestimentos. A área abaixo da gare apresenta placas de cimento com juntas de dilatação a cada 1,00 metro, assentadas a 45° e a parte restante possui lajotas pré-moldadas de cimento, aplicadas com juntas desencontradas e blocos de arremate junto ao leito dos trilhos, como nas demais estações.

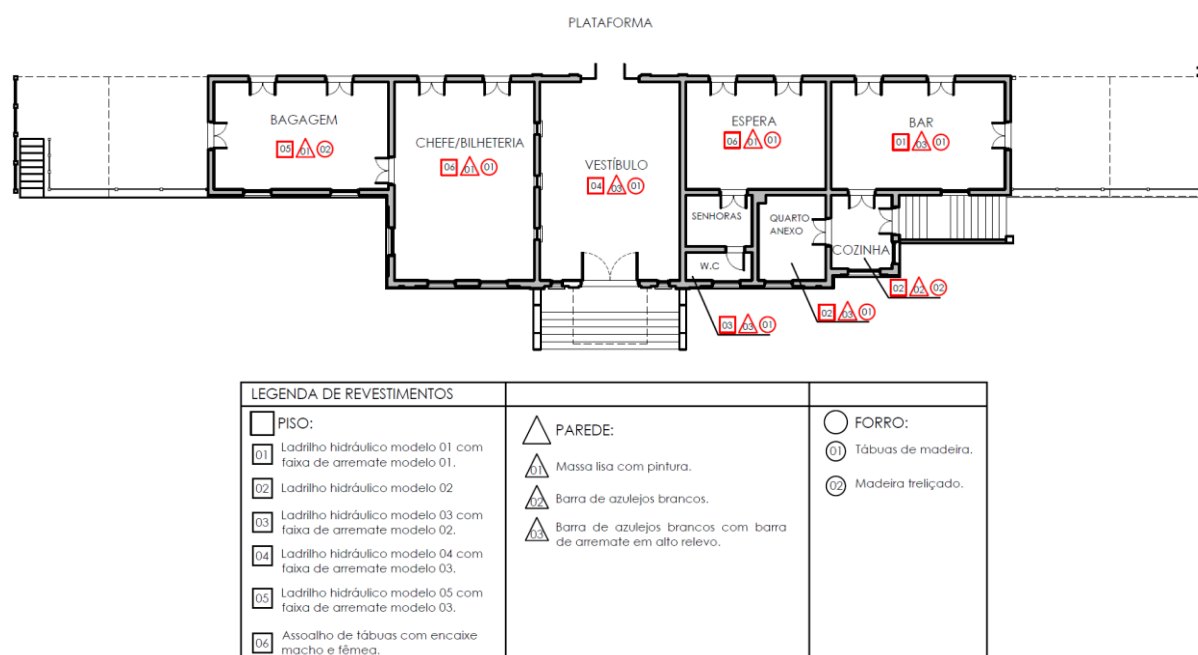


Figura 14: Planta da estação com especificação de materiais. Desenho: Ana Lúcia Arantes da Silva, 2014.

Internamente, os revestimentos possuem soluções congêneres e diretamente associadas com o uso - materiais mais resistentes e de fácil limpeza em áreas de acesso ao público ou que possa entrar em contato com água, como ladrilhos hidráulicos e azulejos, e materiais mais confortáveis, porém mais suscetíveis a desgastes nas áreas mais reservadas, como a parte administrativa.

MEMÓRIA E ACERVOS DOCUMENTAIS. O ARQUIVO COMO ESPAÇO PRODUTOR DE CONHECIMENTO

De 26 a 28 de julho de 2016 – Unicamp, Campinas – SP

A reforma realizada modificou diversos materiais originais, dificultando a análise dos ambientes, portanto, em um primeiro momento, foi realizado um levantamento através de fotos anteriores à intervenção e do relatório de obras (PLANART, 1978) de modo a especificar seus materiais originais. Em um momento posterior, com a análise das intervenções, realizar-se-á um processo comparativo com a situação atual encontrada no local através de visita de campo, evidenciando as modificações e substituições realizadas.

Originalmente, encontrava-se paredes revestidas com azulejos brancos, assentados à 45°, a meia parede, com a última fileira com meio azulejo preto e barra de arremate a uma altura de 1,50 metros, no saguão, reservado e toailete feminino, sanitário masculino, bar e quarto anexo à cozinha. Nas fotos do quarto, não foi possível verificar a existência da barra de arremate.

A cozinha possuía azulejos brancos com junta desconstruída à 2,00 metros do chão. Este tipo de revestimento foi encontrado apenas neste caso, o que pode ser mais um elemento para confirmar a possível intervenção posterior.

As paredes revestidas com massa lisa e pintura eram utilizadas na sala de espera, bilheteria, sala do chefe da estação e sala de bagagens.

Ladrilhos hidráulicos suportados por abobadilhas, com modelos diferentes em cada ambiente, eram utilizados no saguão, bar, cozinha e quarto anexo, toailete e reservado para senhoras, sanitário masculino, e apenas neste caso, também encontrados na sala de bagagem ao invés do cimento queimado.

Os demais ambientes – espera, bilheteria e sala do chefe – possuíam assoalho de madeira com barrotes. Estas estruturas de suporte ficaram visíveis devido à abertura de uma escada de acesso ao espaço do porão de ventilação.

Originalmente, todos os ambientes possuíam o mesmo tipo de forro de madeira, com exceção da cozinha e sala para bagagens, que possuíam forro treliçado de madeira.

Desde sua desativação, na década de 80, a estação de Pederneiras permaneceu por muito tempo à mercê do abandono até a iniciativa de reforma, com isto, diversos registros desapareceram, entre eles, a maioria de suas janelas e portas, que foram substituídas por

MEMÓRIA E ACERVOS DOCUMENTAIS. O ARQUIVO COMO ESPAÇO PRODUTOR DE CONHECIMENTO

De 26 a 28 de julho de 2016 – Unicamp, Campinas – SP

12

modelos novos ao gosto dos projetistas na ocasião da intervenção municipal.

Foram levantadas informações baseadas em imagens e nos relatórios de 1978, onde ainda constam informações sobre os modelos autênticos.

Foram levantados seis modelos de portas antigas de madeira, três de janelas com caixilhos de madeira, duas janelas fixas de ferro, um modelo com elementos vazados de cimento e um guichê

Todas as portas e janelas desta estação foram substituídas por um único modelo, com exceção do sanitário masculino, eliminando elementos como escuros e desenhos de bandeiras e almofadas.



Figura 15: Modelos de porta e janelas padrão utilizados na reforma. Fotos: Ana Lúcia Arantes da Silva, 2012.

Figura 16: Estação ainda com caixilhos originais. Foto: UR3, 1986 / capa.

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

Dentre algumas das intervenções podemos observar, a reabertura de algumas envasaduras do porão, que se encontravam fechadas por tijolos, com a colocação de novos caixilhos, transformando gateiras em janelas, sem qualquer tentativa de identificar a intervenção.

MEMÓRIA E ACERVOS DOCUMENTAIS. O ARQUIVO COMO ESPAÇO PRODUTOR DE CONHECIMENTO

De 26 a 28 de julho de 2016 – Unicamp, Campinas – SP

Ainda na fachada, partes originais foram destruídas, sem possibilidade de retorno, como a escada de acesso lateral, característica das estações de grande porte, para acomodar uma rampa de acesso para portadores de necessidades especiais, sem qualquer preocupação com o desenho ou o impacto que causaria na composição da fachada.

Na lateral direita, onde a escadaria de acesso a cozinha foi completamente reformulada para criar um patamar de acesso a uma porta instalada, substituindo uma janela original. Esta substituição, sem justificativa aparente, além de interferir em sua feição original, necessitou de ações extremamente agressivas, cortando a alvenaria e retirando ornamentação do antigo peitoril, além de cobrir por completo uma gateira original. Além disso, o corrimão desta escada foi retirado e substituído.

Internamente também é possível observar diversas modificações, a iniciar pela substituição dos materiais de acabamento, como azulejos, ladrilhos, assoalhos e pintura. Dentre as mais evidentes, podemos citar as paredes do bar, cozinha e quarto anexo, com a retirada das peças originais e detalhes como rodapé e barras de arremate, e a colocação de azulejos brancos, assentados com junta simples a 2,00 metros do chão. Ainda no bar, o balcão original, também revestido com azulejos, recebeu um tampo de granito e o acréscimo de uma parte com tijolos de vidro.

Os ladrilhos, de todos os ambientes, foram retirados e substituídos por um único padrão, sem preocupar-se com os modelos originais. No quarto anexo à cozinha utilizaram cerâmicas padrão 0,40 x 0,40 metros.

Na barra de azulejos externa, na lateral do bar, preencheu-se uma parte considerável com ladrilhos hidráulicos, sem qualquer razão aparente, já que em fotos anteriores à reforma, a faixa apresenta-se sem falhas.

Nas paredes com pintura, além da divergência cromática, foram acrescentados frisos em alto relevo de gesso próximo ao forro, também fazendo parecer que se trata de peça original, além da remoção dos azulejos do reservado e toalete de senhoras, transformados em sala única.

Todos os ambientes tiveram seu assoalho refeito, mudando padrão, distribuição das régua e coloração da madeira, assim como os forros, anteriormente de madeira, substituídos,

MEMÓRIA E ACERVOS DOCUMENTAIS. O ARQUIVO COMO ESPAÇO PRODUTOR DE CONHECIMENTO

De 26 a 28 de julho de 2016 – Unicamp, Campinas – SP

14

em sua grande maioria, por placas de gesso, além de serem rebaixados. No vestíbulo e no bar, foram refeitos o forro de madeira, mas com modelo diferente e molduras de gesso.

Ainda internamente, a estação passou por mutilações como a abertura de uma porta entre o saguão principal e a sala do chefe, e a abertura de escadas – na bilheteria e sala de espera – para a utilização do porão, antes inutilizado. Estas aberturas se deram de maneira agressiva e irreversível, sem contar os riscos para a saúde do edifício, oferecidos pela utilização de um espaço, projetado para ventilação e evitar a umidade por capilaridade, fechando-o e impermeabilizando-o com a colocação de piso. Todavia, este acesso permitiu observar as técnicas utilizadas para estruturar os assoalhos de madeira e os ladrilhos hidráulicos.

O edifício para sanitário masculino também teve todos seus revestimentos internos alterados pelo mesmo padrão de azulejos adotados nos demais ambientes, e piso com cerâmicas, como no quarto anexo à cozinha.

Além disso, o acesso lateral para a antiga sala de bagagens foi fechado com vidro, seu antigo piso de placas de cimento foi substituído por cerâmicas, além da construção de uma pequena rampa de acesso para a plataforma e um anexo para copa e sanitários com a mesma linguagem e ornamentação da fachada da estação.



MEMÓRIA E ACERVOS DOCUMENTAIS. O ARQUIVO COMO ESPAÇO PRODUTOR DE CONHECIMENTO

De 26 a 28 de julho de 2016 – Unicamp, Campinas – SP

15

Figura 17: *Materiais e intervenções – Da direita para esquerda: Fachada da plataforma. Foto: Ana Lúcia Arantes da Silva, 2012; Diferença na pintura; Abertura de envasaduras e refazimentos; Intervenções – janela transformada em porta, modificação da escada e gateira, substituição do corrimão. Fotos: Vinicius Ascêncio, 2008; Ana Lúcia Arantes da Silva, 2012; Adaptação de rampa; Bar – revestimentos antes e depois da reforma. Notar alteração no padrão de piso e azulejos. Fotos: Secretaria da Cultura do Município de Pederneiras, sem data; Ana Lúcia Arantes da Silva, 2010;*

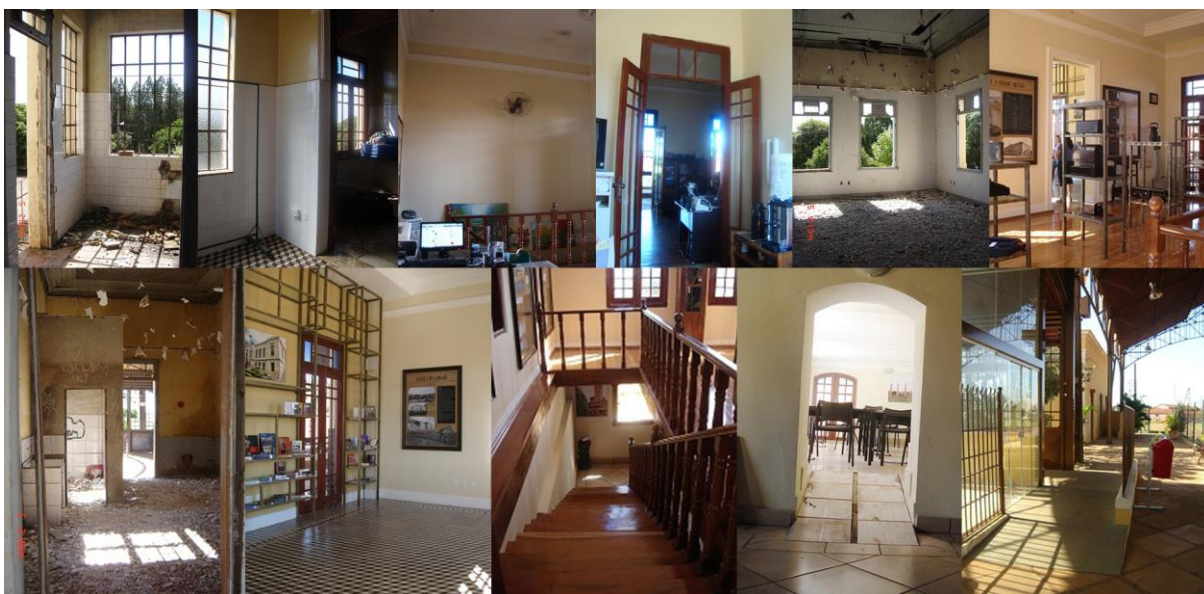


Figura 18: *Materiais e intervenções – Da direita para esquerda: Cozinha; Sala de espera e reservado à senhoras; Bilheteria e sala do chefe; Sala de Bagagens; Porão de ventilação; Adaptação de rampa na plataforma. Fotos: Secretaria da Cultura do Município de Pederneiras, sem data; Ana Lúcia Arantes da Silva, 2012;*

MEMÓRIA E ACERVOS DOCUMENTAIS. O ARQUIVO COMO ESPAÇO PRODUTOR DE CONHECIMENTO

De 26 a 28 de julho de 2016 – Unicamp, Campinas – SP

16



Figura 19: Materiais e intervenções – Da direita para esquerda: Vestíbulo de acesso à plataforma; Alteração de revestimentos e fechamento com vidro e troca de piso da cobertura lateral de acesso à sala de bagagens. Fotos: Secretaria da Cultura do Município de Pederneiras, sem data; Ana Lúcia Arantes da Silva, 2012;

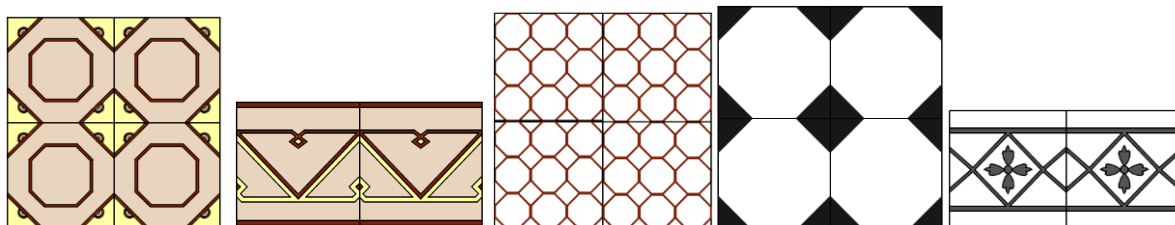


Figura 19: Ladrilhos hidráulicos utilizados originalmente no bar – centro e faixa de arremate; Cozinha e quarto anexo; Reservado e toailete de senhoras, respectivamente. Desenho: Ana Lúcia Arantes da Silva, 2014.

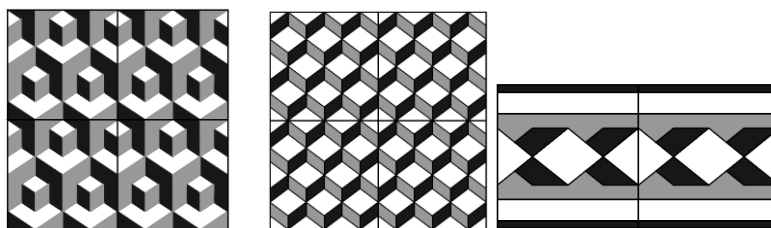


Figura 20: Ladrilhos hidráulicos utilizados originalmente na sala de despacho de bagagens Ladrilho e faixa utilizados no vestíbulo – modelo escolhido como padrão para reforma. Desenho: Ana Lúcia Arantes da Silva, 2014.

A intervenção realizada em Pederneiras não levou em consideração os aspectos particulares do edifício e não apresentou qualquer respeito ao material, com uma busca de embelezamento e renovação, mostrando como obras de recuperação de edifícios de interesse histórico realizadas sem estudos sistemáticos para o reconhecimento da edificação, que

MEMÓRIA E ACERVOS DOCUMENTAIS. O ARQUIVO COMO ESPAÇO PRODUTOR DE CONHECIMENTO

De 26 a 28 de julho de 2016 – Unicamp, Campinas – SP

17

permita um projeto adequado de restauro, podem descaracterizá-las por completo, de maneira irreversível, e, dessa forma, perdendo registros importantes dessa arquitetura e maneira de construir.

Referências Bibliográficas

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

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.

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.

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.

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

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

SEGURADO, João Emilio dos Santos. *Alvenaria e cantaria*. Lisboa: Bertrand, 19-?.

SILVA, Ana Lúcia Arantes da. *A Arquitetura da Companhia Paulista de Estradas de Ferro: a tipologia de Remanescentes do seu Tronco Oeste*. São Paulo, 2014. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo.

Periódicos:

FEPASA – Relatório de Unidades Regionais / UR3. São Paulo, 1986.

PLANART – PLANEJAMENTO E ARQUITETURA Ltda. Relatório técnico para obras de recuperação da estação de Pederneiras – Volume 01 e 02. Coordenação de Nestor Goulard Reis Filho. São Paulo, 1978.

RELATÓRIO nº 55 da Diretoria da Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais para a sessão de assembléa Geral em 30 de junho de 1904. São Paulo: Typographia e Papelaria de Vanorden & CIA., 1904.

RELATÓRIO nº 63 da Diretoria da Companhia Paulista de Estradas de Ferro para a sessão de assembléa Geral em 30 de junho de 1912. São Paulo: Casa Vanorden, 1912.

MEMÓRIA E ACERVOS DOCUMENTAIS. O ARQUIVO COMO ESPAÇO PRODUTOR DE CONHECIMENTO

De 26 a 28 de julho de 2016 – Unicamp, Campinas – SP

18

RELATÓRIO n° 76 da Diretoria da Companhia Paulista de Estradas de Ferro para a sessão de assembléa Geral em 30 de junho de 1925. São Paulo: Casa Vanorden, 1925.

RELATÓRIO n° 80 da Diretoria da Companhia Paulista de Estradas de Ferro para a sessão de assembléa Geral em 25 de junho de 1929. São Paulo: Casa Vanorden, 1929.

RELATÓRIO n° 81 da Diretoria da Companhia Paulista de Estradas de Ferro para a sessão de assembléa Geral em 12 de junho de 1930. São Paulo: Casa Vanorden, 1930.

RELATÓRIO n° 91 da Diretoria da Companhia Paulista de Estradas de Ferro para a sessão de assembléa Geral em 3 de junho de 1940. São Paulo: Casa Vanorden, 1940.

RELATÓRIO n° 92 da Diretoria da Companhia Paulista de Estradas de Ferro para a sessão de assembléa Geral em 28 de abril de 1941. São Paulo: Casa Vanorden, 1941.

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

Instituições:

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU/USP). Biblioteca.

Museu da Companhia Paulista. Jundiaí / São Paulo. Biblioteca.

Secretaria da Cultura do Município de Pederneiras / São Paulo.

Sites:

ESTAÇÕES ferroviárias do Brasil. São Paulo. Disponível em:

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

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

<<http://www.pederneiras.sp.gov.br>>. Acesso em: out. 2011; jun. 2012; jan. 2013; mai. 2016.

Informações Orais:

Entrevista com o Sr. Rinaldo Toufik Razuk e Ana Carolina, da Secretária da Cultura de Pederneiras em dia Julho de 2008, Julho de 2012 e Maio de 2015.