

LAUDO TÉCNICO PARA TOMBAMENTO DE IMÓVEL
- Conjunto da Estação Ferroviária do Tatu-



IMÓVEIS:	CONJUNTO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DO TATU R. Valentim Batistella nº 100, 10, 30, 40, 50 e 60 - Bairro do Tatu, Limeira-SP. Inscr. Mun. Nº 3006.006.000, Nº 3006.001.000, Nº 3006.002.000, Nº 3006.003.000, Nº 3006.004.000, Nº 3006.005.000
ANOS CONSTRUÇÃO:	1875-1876
ÁREAS TERRENO:	3847 m ²
ÁREAS CONSTRUÍDAS:	1184,30 m ²
PROPRIETÁRIOS:	União Federal



Fonte: Manipulação de foto de Rodney Berto, 2009 (in <http://www.estacoesferroviarias.com.br/t/tatu.html> - acesso 23/10/2018)

PROF. RESP.:	ARQ. DR^a ALESSANDRA ARGENTON SCIOTA CAU A23.063-4 - RRT 7502625 (vinc. a 5076774)
COLABORAÇÃO:	Ana Paula Flauzino - Assessora do Setor de Projetos e Patrimônio Histórico
ÓRGÃO RESP.:	Depto. Projetos – Secr. Urbanismo - Prefeitura Municipal de Limeira/SP
DATA:	Elaboração: OUTUBRO/2020
PROCESSO:	55.469/2018



SUMÁRIO

OBJETIVO	3
CAPÍTULO 1 – SITUAÇÃO FÍSICA ATUAL	4
CAPÍTULO 2 – INFORMAÇÕES SOBRE A EXISTÊNCIA DE PROTEÇÃO.....	14
CAPÍTULO 3 – FONTES DA PESQUISA HISTÓRICA	15
CAPÍTULO 4 – SITUAÇÃO ORIGINAL	16
CAPÍTULO 5 – CONTEXTO HISTÓRICO E SOCIAL	22
CAPÍTULO 6 – SITUAÇÃO DO ENTORNO E ELABORAÇÃO DE DIRETRIZES DA ÁREA ENVOLTÓRIA	27
CAPÍTULO 7 – DIRETRIZES PARA RESTAURAÇÃO, REUTILIZAÇÃO E REQUALIFICAÇÃO	31
BIBLIOGRAFIA	33
ANEXOS	34

LAUDO TÉCNICO PARA TOMBAMENTO DE IMÓVEL - Conjunto da Estação Ferroviária do Tatu-



OBJETIVO

Descrever o imóvel indicado quanto as suas condições físicas, suas situações históricas e arquitetônicas e sua inserção e importância na cidade para subsidiar a decisão de tombamento do conjunto cultural com vistas a sua preservação, em face do que dispõe a Carta de Veneza, de maio de 1964, em que afirma a importância da preservação de obras monumentais:

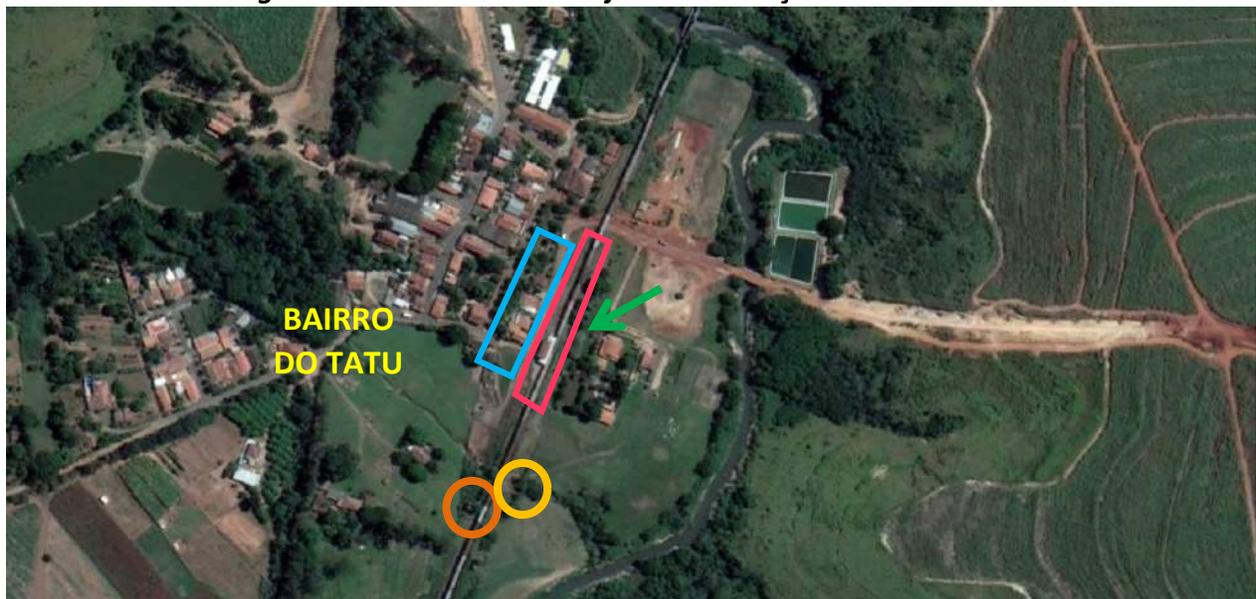
Portadoras de mensagem espiritual do passado, as obras monumentais de cada povo perduram no presente como testemunho vivo de suas tradições seculares. A humanidade, cada vez mais consciente da unidade de valores humanos, as considera patrimônio comum e, perante as gerações futuras, **se reconhece solidariamente responsável por preservá-las, impondo a si mesma o dever de transmiti-las na plenitude de sua autenticidade.** (grifos nossos)



CAPÍTULO 1 - SITUAÇÃO FÍSICA ATUAL

O conjunto da Estação Ferroviária do Tatu é composto pela própria Estação (contorno rosa), pelas 5 casas destinadas aos ferroviários (contorno azul), ora denominada Vila Ferroviária Tatu, além de uma Subestação de energia (contorno laranja) e de uma Cabine de controle de tráfego (contorno amarelo), num arranjo urbano indicado na Figura 1, além de 2 pequenas edificações destinadas a subestação distantes 150 e 200m aproximadamente da gare. Há ainda uma edificação de uso não identificado (seta verde)

Figura 1: Vista aérea do Conjunto da Estação Ferroviária do Tatu



Fonte: Google Earth, 2018.

Figura 2: Vista da Estação e Vila Ferroviária do Tatu



Fonte: Alessandra Argenton, 2018.



A Estação foi inaugurada em 1876 e foi fechada no ano de 1996, sendo restaurada entre os anos de 2010 e 2011.

Figura 3: Estação Ferroviária do Tatu em 2018



Fonte: Convivio Magazine, 2018.

Atualmente a estação encontra-se desocupada, sem nenhum uso pelo município ou pela União. A falta de uso fragiliza sua manutenção por facilitar a depredação.

Assim, sua situação física, decorrente do abandono e da falta de manutenção, caracteriza-se por muitos sinais de depredação, tais como vidros quebrados, pintura desgastada, pisos com muitas sujidades e vários pontos de assoalho quebrados, como se verá nas imagens das figuras 4 a 7.



Fig. 4: Vidros quebrados



Fonte: Nivaldo Venture, 2018.

Estruturalmente a construção parece estar em bom estado, sem trincas que indiquem seu comprometimento. Quanto à conservação, o prédio apresenta alguns problemas, como infiltração que já marcaram o revestimento (Fig. 5), pintura descascando e a estrutura da gare está quebrada em alguns pontos, com tinta descascando.

Fig. 5: Patologias de revestimento





Fonte: Alessandra Argenton e Nivaldo Venture, 2018.

Os pisos da estação estão em bom estado, devido a restauração, sendo mantida uma boa parte do que era original, e outras partes de concreto. O piso da plataforma apresenta problemas, como pontas levantadas e trincas.

Fig. 6: Pisos danificados



Fonte: Alessandra Argenton e Nivaldo Venture (PH/DEPRO/SEURB), 2018.

A cobertura metálica da plataforma sobre estrutura metálica apresenta-se com vários pontos de desgaste, com oxidações pontuais, e rufos e calhas completamente deformados,



quando não destruídos. Em 2019, teve parte de sua água para a linha férrea cortada para possibilitar a passagens de trens do sistema *double stack* (2 containers).

Fig. 7: Patologias da Gare



Fonte: Nivaldo Venture, 2018.

Fig. 8: Localização da Subestação e da Cabine de Controle



Fonte: Google Street View, 2018.



Localizadas proximamente à Estação do Tatu, estão a Subestação de Energia, que configuraram o local como ponto estratégico para a Paulista, e a Cabine de Controle de tráfego (fig. 8) . Ambas estão em ruínas, remanescendo as paredes, sem portas, janelas ou cobertura. A primeira é de alvenaria com acabamento do tipo massa raspada (fig. 9); a segunda, em alvenaria de tijolos aparentes (fig. 10).

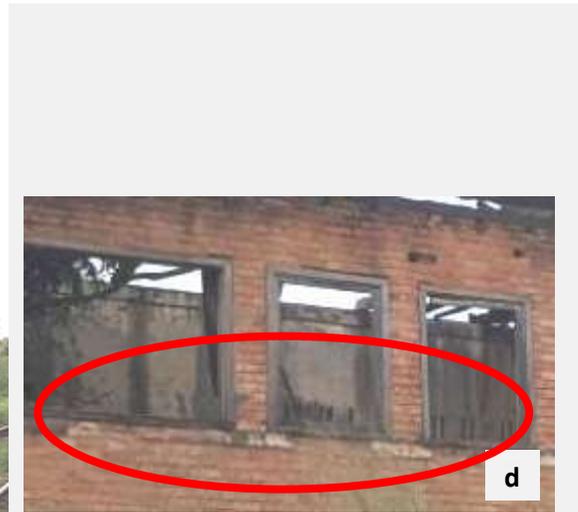
Fig. 9: Subestação de energia



Fontes: Alessandra Argenton e Nivaldo Venture, 2018.

Fig. 10: Mosaico de imagens da Cabine de Controle





Fontes: a. Convivio Magazine (acesso 2018); b. Alessandra Argenton, 2018; c-d. Nivaldo Venture, 2018.

Na Cabine de Controle em detalhe na Figura 10d, pode-se verificar o equipamento de manobras remanescente aparecendo na parte inferior das janelas.

A linha férrea está em uso, porém notam-se em suas margens próximas à Estação a presença de vagões abandonados (fig. 11) e restos de dormentes velhos (fig. 10c).

Fig. 11: Vagões abandonados



Fonte: Flogao, 2018.



Há ainda uma edificação em alvenaria também de tijolos à vista, encimada por uma espécie de platibanda em ferro com desenhos geométricos em alto relevo (fig. 12), sem que se tenha conseguido identificar sua função para a Estação.

Fig. 12: Anexo de uso não identificado



Fontes: Alessandra Argenton, 2018.

Quanto à Vila Ferroviária, composta por 5 casas da, verificou-se que, externamente a grande maioria está bem deteriorada, tendo algumas sofrido alterações em janelas e portas, além de diversas ampliações (fig. 13 e 14).

Internamente não foi possível vistoriá-las.



Fig. 13: Mosaico das Casas da Vila Ferroviária - vista frontal





Fonte: Nivaldo Venture e Alessandra Argenton, 2018.

Fig. 14: Mosaico das Casas da Vila Ferroviária - vista dos fundos



Fonte: Nivaldo Venture e Alessandra Argenton, 2018.



CAPÍTULO 2 - INFORMAÇÕES SOBRE A EXISTÊNCIA DE PROTEÇÃO

A Estação Ferroviária de Limeira foi indicado pelo CONDEPHALI - Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico e Arquitetônico de Limeira para preservação como Patrimônio através da Resolução 14/2018, que gerou o processo administrativo PML nº 55469/19 (tendo havido indicação prévia de interesse histórico registrada no processo administrativo PML 25.740/2007).

Além disso, não há registro de tombamento em nível federal ou estadual.



CAPÍTULO 3 - FONTES DA PESQUISA HISTÓRICA

Para realização deste trabalho foram consultados: o Memorial de Restauro feito pela Arquiteta Juliana Binotti e o Arquivo da Secretaria de Urbanismo/PML, além da bibliografia referenciada ao longo do texto e listada ao final.



CAPÍTULO 4 - SITUAÇÃO ORIGINAL DO CONJUNTO

Construída no mesmo ano em que a estação ferroviária de Limeira, 1876, a Estação Ferroviária do Tatu ainda possui suas características originais, especialmente arquitetônicas. Apesar do seu estilo ser diferente do adotado na Estação Ferroviária de Limeira, ela possui a mesma relação de construção: alvenaria para a edificação e estrutura metálica para a cobertura da plataforma (gare), conforme Fig. 12.

Figura 15: Estação Ferroviária do Tatu em 1996

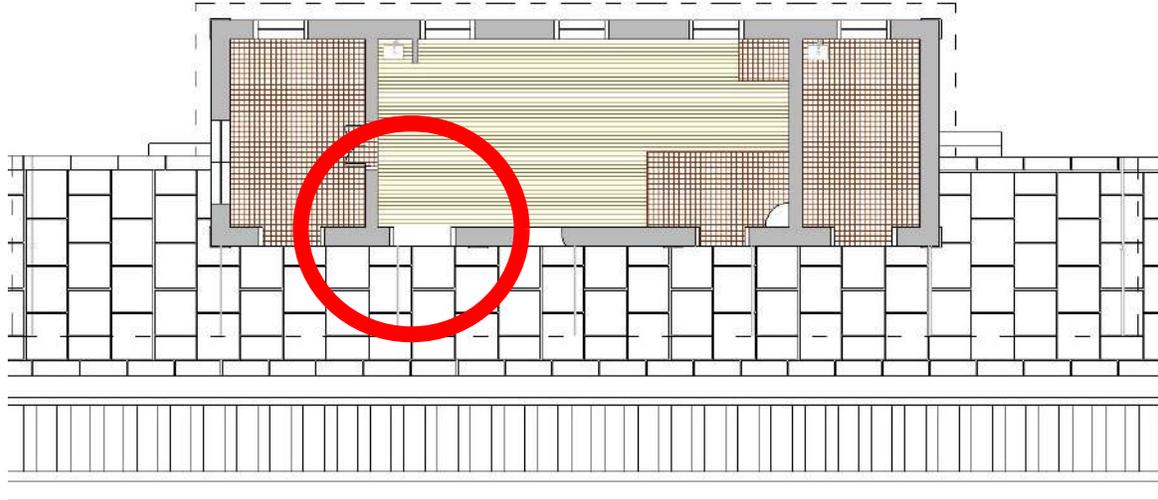


Fonte: www.estacoesferroviarias.com.br/t/fotos/tatu96-2.jpg

Originalmente dividida em três ambientes, sendo o maior, a bilheteria, à esquerda a sala da chefia e à direita a sala de espera. Ressalve-se que a planta produzida pela Arq. Juliana Binotti como original (fig. 16) indicou uma porta ao lado do guiche da bilheteria, inexistente nos registros fotográficos juntados neste Laudo.



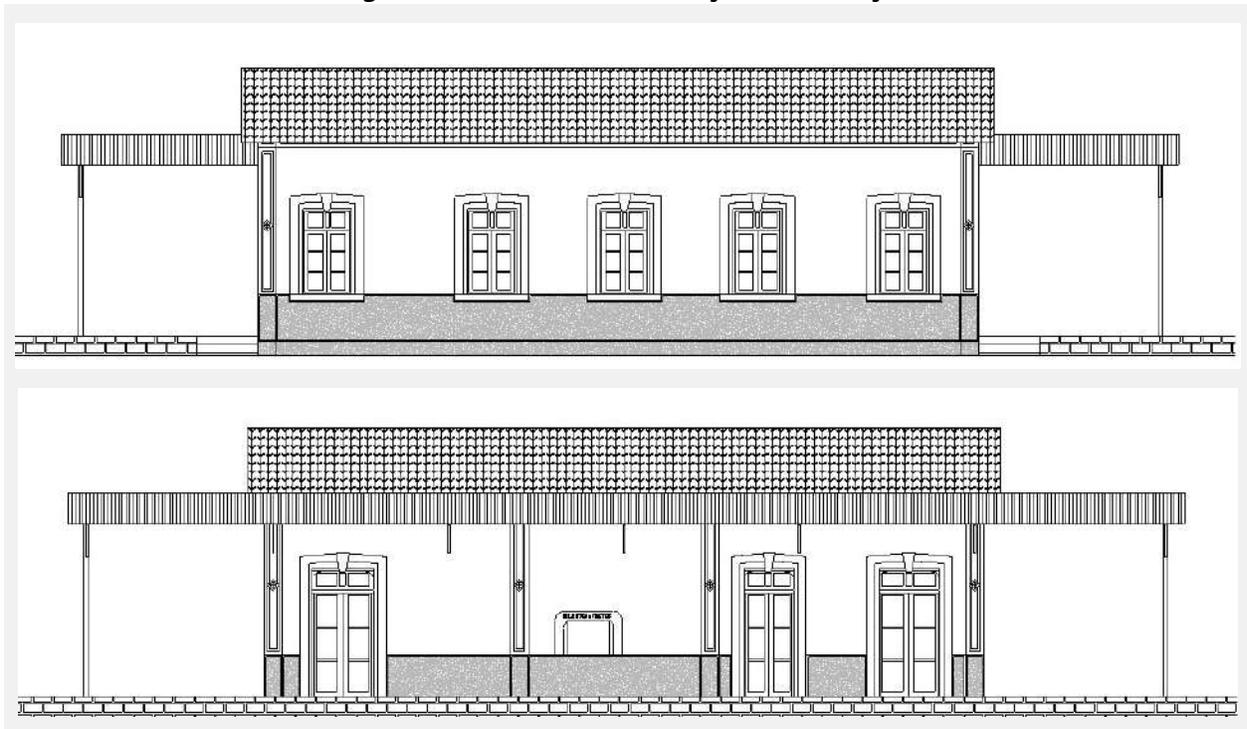
Figura 16: Planta original

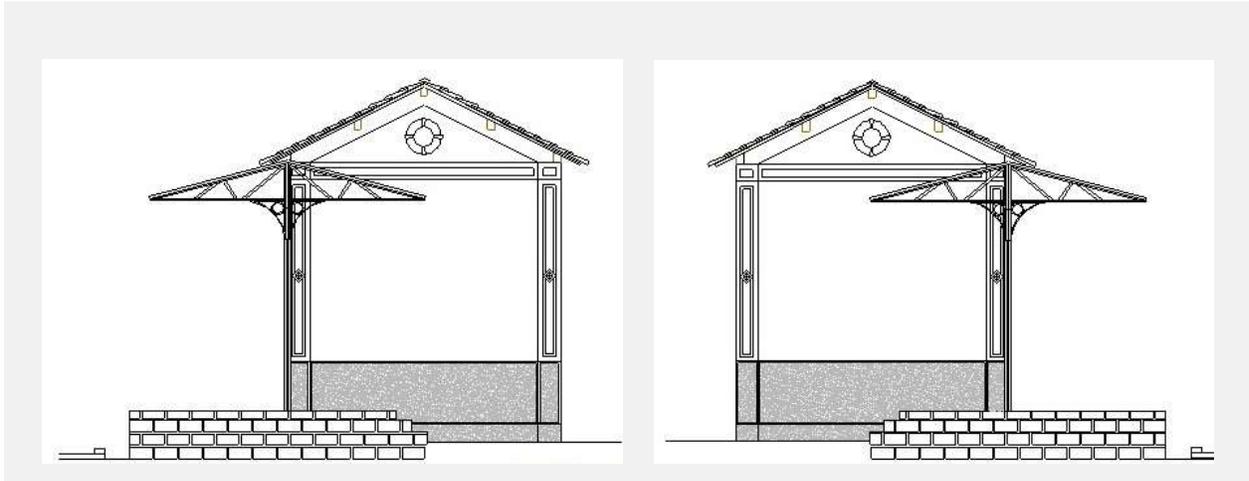


Fonte: Projeto de Restauro/Juliana Binotti-PML, 2008.

Suas janelas são amplas, retangulares e aparecem apenas na fachada externa; elas são envoltas por moldura em alvenaria ressaltada com uma espécie de 'chave' (típica dos arcos) encimando cada uma delas, o mesmo acontecendo nas portas.

Figura 17: Mosaico de Elevações da Estação





Projeto de Restauro/Juliana Binotti-PML, 2008.

Seu telhado é de duas águas em telha cerâmica, e apresenta frontões laterais envolvidos por cornija, onde se nota a presença de um óculo que possui o mesmo detalhe existente nas portas e janelas. Em suas fachadas, existem desenhos de pilastras e detalhes em alto relevo.

Figura 18: Mosaico de detalhes da Estação



Fonte: Alessandra Argenton, 2018.

O edifício fica acima do nível do solo, onde é possível ver dois respiros de porão, que serviam para afastar a construção do solo com também para elevar a edificação e plataforma de embarque/desembarque ao nível do vagão. O acesso para a plataforma acontece lateralmente



por uma escada, característica que não acontece na estação de Limeira. Outro item que a diferença é a gare, que também encontra-se engastada na alvenaria, porém tem a função de cobertura para a plataforma. No seu interior há a presença de ladrilhos hidráulicos e piso de madeira.

Figura 19: Levantamento cadastral da Prefeitura - década de 1960

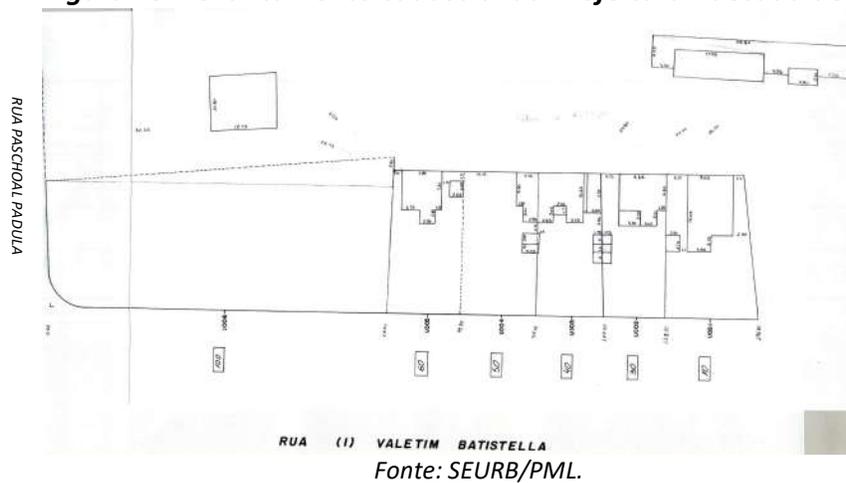
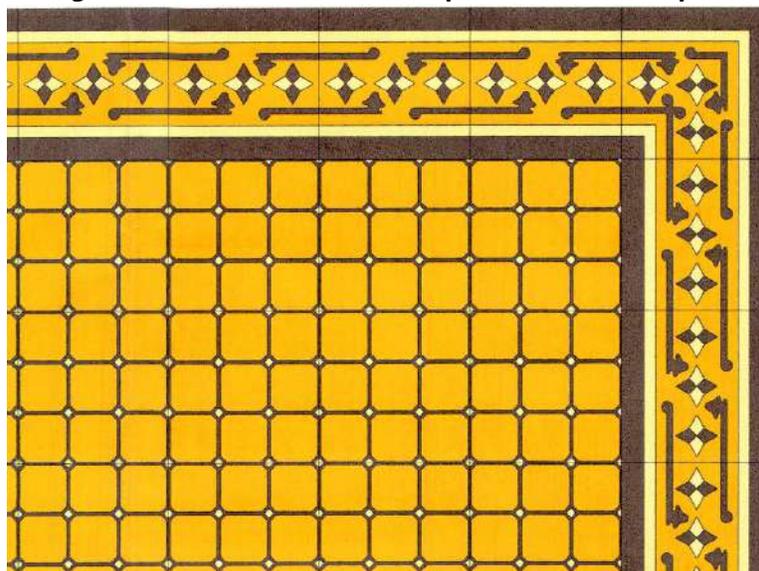


Fig. 20: Ladrilho hidráulico no piso da Sala de Espera



Fonte: Projeto de Restauro/Juliana Binotti-PML, 2008.



Fig. 21: Ladrilho hidráulico em parte do piso da Bilheteria



Fonte: Projeto de Restauro/Juliana Binotti-PML, 2008.

Fig. 22: Vista do conjunto em 2008



Fonte: Juliana Binotti, 2008



Na figura 22 percebemos a proximidade entre a ferrovia e essas casas, o que era um fato comum, já que o principal motivo para construção das mesmas era servir como morada à aqueles trabalham para a ferrovia.

Por volta de 2008, as casas mantinham-se em sua quase totalidade com as características originais, inclusive na pintura externa e janelas altas e estreitas, típicas do final do século XIX.

Fig. 23: Casa principal da Vila Ferroviária em 2008



Fonte: Juliana Binotti, 2008

O telhado da gare é leve, apoiado em 2 pilares metálicos delgados, do tipo inglês, sustentando 2 mãos francesas (fig. 24).

Fig. 24: Pilar metálico da gare



Fonte: Juliana Binotti, 2008.



CAPÍTULO 5 - CONTEXTO HISTÓRICO E SOCIAL, COM LEVANTAMENTO DE FONTES PRIMÁRIAS

De acordo com Moraes (2002), desde a sua colonização o estado de São Paulo sofria com a dificuldade de transpor a Serra do Mar, impedindo suas possíveis relações econômicas com o exterior. Isso se devia pelo tipo de expansão paulista, baseada no pastoreio e na captura de índios, características que valia para área do planalto, explorando pouco a orla marítima. Nos primeiros séculos como colônia a ocupação da região foi reduzida, porque as formas de comunicação com outros lugares do país eram escassas.

A província de São Paulo voltou a exercer influência no chamado “Ciclo Paulista do Açúcar”, que tornou-se um investidor, trazendo capital e mão de obra. Graças a ele começaram a surgir novos centros urbanos, além de alterações nos meios de transporte e comunicação. A melhora no escoamento para o porto de Santos só começou nos anos de 1791 e 1792, e o caminho apenas tornou-se carroçável no início do século XIX (MORAIS, 2002).

Em meados do século XIX, o Brasil começou a exportar café, e o transformou como principal fonte de renda, sendo responsável por 70% do total de café produzido no mundo. Como divisor de águas, o café mudou toda a sociedade da época, e houve a necessidade de solucionar as barreiras que impediam o desenvolvimento dessa cultura. Foi então que iniciou-se a ascensão das ferrovias em nosso país (MORAIS, 2002).

Sobre o papel das ferrovias sob a mudança no território Paulista, Moraes (2002) argumenta que:

Analisando o histórico da implantação e expansão das ferrovias em São Paulo, podemos perceber que o processo de povoamento do estado, assim como seu desenvolvimento, só foram possíveis graças ao transporte ferroviário, que seguia as plantações de café ou ia desbravando as matas para que as linhas adentrassem pelo interior do território paulista (MORAES, 2002).

A possibilidade de transpor distâncias em um curto espaço de tempo abrilhantou os olhos dos fazendeiros daquela época. A ferrovia foi uma das invenções mais importantes da era industrial e trouxe consigo mudanças na maneira de produzir, no comércio e na sociedade. Seu início foi na Inglaterra, por volta de 1770. No Brasil ela só começou a ser incentivada em 1835, ano em que já estava extremamente desenvolvida na Europa (MORAIS, 2002).



Pinto (1903, p. 27, apud MORAIS, 2002) separa a implantação da ferrovia em duas fases, a primeira não deu certo, devido a pouca população existente e o receio de investir em uma colônia recentemente liberta. Já na segunda fase o governo complementa suas propostas de concessões, o que aumenta o incentivo para que o capital estrangeiro seja aplicado em São Paulo, a principal mudança foi a garantia de juros do capital aplicado na construção da ferrovia, sendo este de 5%, podendo chegar a 7% no Rio de Janeiro.

A autora Segnini (1982, p.16, apud MORAIS, 2002) divide a história da Companhia Paulista de Estradas de Ferro em três fases do ponto de vista do relacionamento entre a ferrovia e seus funcionários. A primeira é marcada pela mudança de mão de obra, da escrava para a imigrante, que aconteceu antes mesmo da abolição, porque era necessário mão de obra especializada para trabalhar com esse novo meio de transporte. Em vinte anos o número de trabalhadores dobrou, passando de 515 para 1312 no ano de 1890.

A segunda fase aconteceu quando os trabalhadores começaram a se organizar, fazendo com que a companhia criasse uma nova forma de administração, na qual houve a criação de diversas entidades, como a Sociedade Beneficente dos Empregados da Companhia Paulista, que tinha como intuito prestar serviços aos trabalhadores, e era mantida por uma contribuição mensal dos mesmos. Foi nessa fase que as casas e vilas operárias começaram a ser construídas (SEGNINI, 1982, apud MORAIS, 2002).

A terceira fase da relação ferrovia e ferroviário se dá com a mudança no sistema de produção, o chamado sistema taylorista, que separava os trabalhos em várias áreas. Outro fato importante é que o sistema ferroviário começava a ser trocado pelo sistema rodoviário, e isso influenciou essa fase em diversos aspectos. Um deles foi que a escola de aprendizes já não supria mais a demanda da Cia Paulista, que teve que se unir com mais quatro empresas para criar uma outra escola, o Centro Ferroviário de Ensino e Seleção Profissional. O fim dessa última fase ocorre quando o Estado toma posse da companhia (SEGNINI, 1982, apud MORAIS, 2002).

A necessidade de construir vilas operárias surgiu no início do século XX, porque o valor de uma casa, para alugar, vinha sofrendo vários aumentos e a instabilidade fazia com que os operários reivindicassem reajustes nos salários. Perante isso a Companhia preferiu construir as vilas para eles, cobrando um valor do salário mensal. Porém em meados do século XX o motivo



das construções mudou, pois agora era preciso ter funcionários próximos aos entroncamentos das ferrovias, sempre preparados para alguma emergência (MÜLLER, 2006).

Outro fato interessante, segundo Segnini (1982, p.16, apud MORAIS, 2002) é o planejamento das vilas, que era feito de acordo com a função dos trabalhadores, cada quarteirão possuía uma mão de obra específica para facilitar a procura das mesmas em casos de extrema necessidade. As fachadas principais eram voltadas para pátios ou para os trilhos, e a localização dos mesmos variava pelo grau de importância, as casas mais próximas dos trilhos geralmente eram de quem fazia a manutenção nas linhas férreas. As casas muitas vezes eram geminadas, procurando racionalizar ao máximo os espaços que se desenvolviam dentro dela, e o banheiro dificilmente fazia parte do corpo da construção, geralmente ele era representado como fossas localizadas ao fundo do terreno, e que serviam a duas residências. A manutenção e fiscalização da casa era feita pela companhia, desde o plantio de alguma planta até a troca de telhado. (MORAIS, 2002).

O texto a seguir foi integralmente extraído do Memorial de Restauo da Estação (Scariato, 2008), em razão de seus abalizados argumentos que falam um pouco sobre a história desse conjunto.

A Estação Ferroviária de Tatu faz parte da antiga Companhia Paulista de Estradas de Ferro – conhecida como Paulista. A Paulista abriu seu primeiro trecho Jundiaí-Campinas em 1872. Em 1876 foi prolongada até Rio Claro, passando, neste novo trecho, pela cidade de Limeira.

A Estação de Tatu foi inaugurada neste ano de 1876, sendo um ponto estratégico da Paulista, a partir da eletrificação da linha em 1920, onde fora construída, próxima à ela, uma pequena subestação elétrica. Em 1971, a FEPASA passou a controlar a linha e permaneceu até 1998 quando foi extinta.

Em seu entorno ainda encontramos vestígios da antiga subestação, algumas casas de ferroviários e ainda armazéns da antiga ferrovia, que hoje servem de moradia a pessoas menos favorecidas.

O bairro do Tatu, onde está localizada a estação, é formado por um pequeno aglomerado de casas, comércio e pequenas indústrias, que ainda mantém um aspecto de distrito de interior.



Vale ressaltar também o histórico da linha apresentado por Ralph Mennucci Giesbrecht (2020) na página <https://www.estacoesferroviarias.com.br/t/tatu.html> abaixo e em seguida a imagem da linha da Cia. Paulista (fig. 25).

A linha-tronco da Cia. Paulista foi aberta com seu primeiro trecho, Jundiaí-Campinas, em 1872. A partir daí, foi prolongada até Rio Claro, em 1876, e depois continuou com a aquisição da E. F. Rio-Clarense, em 1892. Prosseguiu por sua linha, depois de expandi-la para bitola larga, até São Carlos (1922) e Rincão (1928). Com a compra da seção leste da São Paulo-Goiaz (1927), expandiu a bitola larga por suas linhas, atravessando o rio Mogi-Guaçu até Passagem, e cruzando-o de volta até Bebedouro (1929), chegando finalmente a Colômbia, no rio Grande (1930), onde estacionou. Em 1971, a FEPASA passou a controlar a linha . Trens de passageiros trafegaram pela linha até março de 2001, nos últimos anos apenas no trecho Campinas-Araraquara.

Fig. 25: Tronco ferroviário da Cia. Paulista



http://www.pell.portland.or.us/~efbrazil/cpef_map_1961.html

LAUDO TÉCNICO PARA TOMBAMENTO DE IMÓVEL - Conjunto da Estação Ferroviária do Tatu-



E ainda salientar a importância da eletrificação iniciada na década de 1920, com o pioneirismo do Engenheiro Francisco de Monlevade (que ora denomina a rua da Vila ferroviária do Conjunto do Centro de Limeira), como o destaca Gorni (s/data)

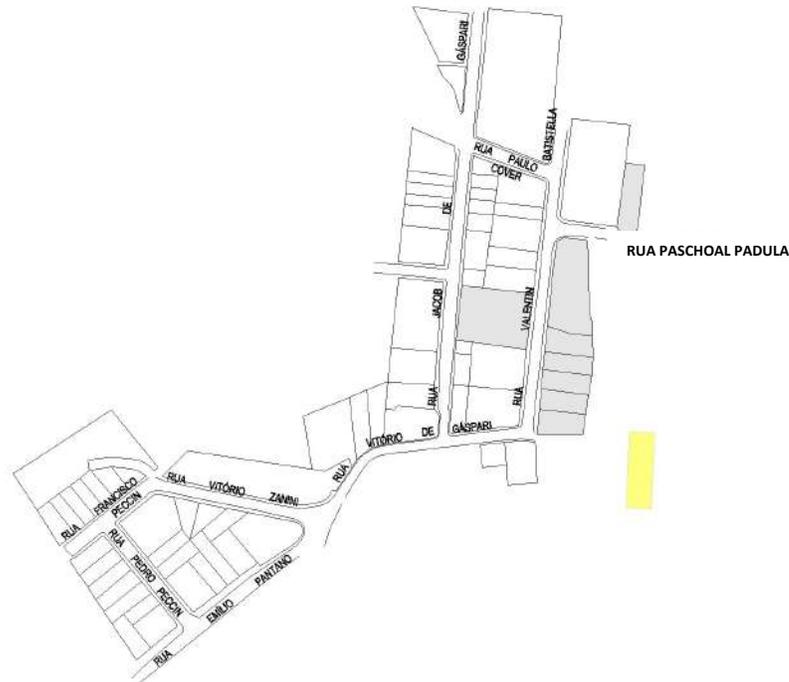
A Companhia Paulista foi a primeira ferrovia brasileira de primeira linha que eletrificou suas linhas, ainda na década de 1920, num brilhante trabalho do igualmente lendário engenheiro Francisco de Monlevade (Figura 1.1), que soube selecionar e dimensionar um sistema que prestou bons serviços por mais de 75 anos -um recorde que demorará a ser quebrado, se é que um dia virá a ser. No Brasil de hoje isso parece corriqueiro, mas é necessário observar que os estudos para a eletrificação da C.P. se iniciaram em 1916, num país periférico, agrário e sem praticamente nenhuma tradição técnica. A implantação de um sistema sofisticado como esse não incluía apenas a compra e instalação de equipamentos caros e sofisticados para a época, como também implicou no treinamento de maquinistas e empregados pela própria companhia. Não haviam escolas, faculdades e universidades que pudessem lidar com o tema no Brasil. E mesmo os técnicos da General Electric e da Westinghouse que aqui vieram acompanhar a implantação do novo sistema de tração puderam aprender bastante com a experiência da Paulista com esta nova tecnologia



CAPÍTULO 6 - SITUAÇÃO DO ENTORNO

Localizada no bairro do Tatu (fig. 26), a Estação encontra-se num lugar muito importante para a reconstrução da história da nossa cidade, por ter sido o começo de povoação.

Fig. 26: Bairro do Tatu



O bairro mantém algumas características do seu início, como seu arruamento, algumas construções (fig. 27), como um bairro em meio ao rural, inclusive com uma importante construção religiosa para sua comunidade, a Igreja de Santa Terezinha.

Fig. 27: Mosaico de imagens do entorno da Estação e Bairro Tatu



LAUDO TÉCNICO PARA TOMBAMENTO DE IMÓVEL - Conjunto da Estação Ferroviária do Tatu-



LAUDO TÉCNICO PARA TOMBAMENTO DE IMÓVEL - Conjunto da Estação Ferroviária do Tatu-



Fonte: Alessandra Argenton, 2018.; Ralph Giesbrecht, in <https://ralphgiesbrecht.tumblr.com/post/68194001989/casar%C3%A3o-em-tatu>, 2013, ; Nivaldo Venture, 2018.



Saliente-se ainda a existência da Fazenda Tatu, de cana de açúcar e posteriormente de café que promoveu o início do povoamento da então ainda insipiente Limeira, cujos remanescentes - casarão, vila dos colonos, chaminé e casa de pedra com seu terreiro de café (fig. 28 e29) estão vivos na memória da comunidade e da cidade.

Fig. 28: Entorno rural mais amplo: Fazenda Tatu



Fig. 28: Casarão da Fazenda Tatu



Fonte: Carlos Lemos (Casa paulista), 1970;

https://www.tripadvisor.com.br/ShowUserReviews-g303617-d9806749-r407177390-Casarao_da_Fazenda_Tatu-Limeira_State_of_Sao_Paulo.html#REVIEWS



CAPÍTULO 7 - DIRETRIZES PARA RESTAURAÇÃO, REUTILIZAÇÃO, REQUALIFICAÇÃO E USOS

Manter uma edificação de interesse histórico como bem cultural requer primeiramente o reconhecimento de sua importância pela sociedade, o que já se percebe pelos reconhecimento social do Conjunto. Entretanto, há que se salientar que esse reconhecimento precisa ser ampliado tanto em número de pessoas como na qualidade da informação, além de se conscientizar a sociedade, qualificando-a como zeladora do patrimônio cultural.

A Carta de Veneza, de maio de 1964, afirma a importância da preservação de obras monumentais:

Portadoras de mensagem espiritual do passado, as obras monumentais de cada povo perduram no presente como testemunho vivo de suas tradições seculares. A humanidade, cada vez mais consciente da unidade de valores humanos, as considera patrimônio comum e, perante as gerações futuras, **se reconhece solidariamente responsável por preservá-las, impondo a si mesma o dever de transmiti-las na plenitude de sua autenticidade.** (grifos nossos)

Em face do exposto neste Laudo e da conceituação do que seja o monumento histórico na Carta de Veneza, em seu artigo 1º, entendido como "... a criação arquitetônica isolada, bem como o sítio urbano ou rural que dá testemunho de uma civilização particular, de uma evolução significativa ou de um acontecimento histórico", não se restringindo apenas a grandes criações como também obras modestas que tenham significação cultural,

E ainda considerando-se a importância fundamental para o desenvolvimento econômico, urbano e social que teve a ferrovia para a cidade e em especial o Conjunto da Estação Ferroviária do Tatu,

RECOMENDA-SE, de acordo com art. 4º da Resolução Condephali nº01/2014, o **Tombamento desse Conjunto como Bem Cultural de Natureza Material, na seguinte conformidade:**



1. **Estação Ferroviária, inclusive cobertura da plataforma de embarque:** **Tombamento Total, Nível de proteção 1 (P1)**, no qual o patrimônio deverá ser protegido e preservado em sua totalidade;
2. **Vila Ferroviária:** **Tombamento Parcial, Nível de proteção 2 (P2)** no qual o patrimônio deverá ser protegido em sua volumetria, fachadas, aberturas externas e telhado, exceto as alterações introduzidas pelos moradores;
3. **Subestação:** **Tombamento Parcial, Nível de proteção 2 (P2)** no qual o patrimônio deverá ser protegido em sua volumetria, fachadas, aberturas externas e telhado;
4. **Cabine de controle:** **Tombamento total, Nível de proteção 1 (P1)** no qual o patrimônio deverá ser protegido e preservado em sua totalidade, inclusive com equipamentos internos;
5. **Anexo de uso não definido:** **Tombamento Parcial, Nível de proteção 2 (P2)** no qual o patrimônio deverá ser protegido em sua volumetria, fachadas, aberturas externas e telhado
6. Que, para **qualquer alteração para reforma, ampliação, demolição e/ou restauro, haja prévia aprovação** junto ao Setor de Patrimônio Histórico do Departamento de Projetos, da Secretaria de Urbanismo/PML, bem como junto ao Condephali, sem prejuízo dos demais setores envolvidos, **MEDIANTE a prévia elaboração de Projeto Completo para Restauro e Reforma e garantindo a observância do** princípio da distinguibilidade bem como das demais recomendações das Cartas Patrimoniais.

Limeira, 16 de outubro de 2020.

Dra. Alessandra Argenton Sciota
Arquiteta e Urbanista | CAU A23.063-4



BIBLIOGRAFIA

MORAIS, Marcelo de. **Arquitetura e as relações urbanas nos núcleos habitacionais ferroviários**. Dissertação de Mestrado, Universidade de São Paulo, Escola de Engenharia de São Carlos, 2002.

GORNI, Antonio Augusto. A eletrificação nas ferrovias brasileiras.
http://www.gorni.eng.br/Gorni_ElectroBras_2003.pdf

MÜLLER, Christine. **Vila ferroviária Ponte Preta - Campinas, SP passado e futuro**. 2006. 128 p. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) - Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas, 2006.

SCARIATO, Juliana Binotti Pereira. **Memorial Descritivo de Restauro**. Memorial do Restauro, 2008. (disp. DEPRO/SEURB)

SITES CONSULTADOS:

Google Earth

<http://conviviomagazine.com.br/cnvv/2017/09/12/o-bairro-de-tatu-limeira-sp/>

<http://www.estacoesferroviarias.com.br/t/tatu.html>

<https://www.flogao.com.br/ferroviapaulista/92101042>

http://www.gorni.eng.br/Gorni_ElectroBras_2003.pdf

<http://museusferroviarios.net.br/historia-e-tecnologia/estrutura-de-ferrovias/>



ANEXOS

LAUDO TÉCNICO PARA TOMBAMENTO DE IMÓVEL - Conjunto da Estação Ferroviária do Tatu-



ANEXO I - PLANTA ESTAÇÃO



**ANEXO II - DESCRIÇÃO SOBRE A ESTAÇÃO TATU
NO BLOG 'ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL'**

LAUDO TÉCNICO PARA TOMBAMENTO DE IMÓVEL - Conjunto da Estação Ferroviária do Tatu-



Tatu -- Estações Ferroviárias do Estado de São Paulo

<http://www.estacoesferroviarias.com.br/tatu.htm>



Home
Estações - S.Paulo
A B C D E
F G H I JK
L M N O P
Q R S T U
VXY [Mogiânia em MG](#)

Siga a linha:

[São Jerônimo](#)

Tatu

Itaipu



Tronco CP-1935

...
ESTIVE NO LOCAL: SIM
ESTIVE NA ESTAÇÃO: SIM
ÚLTIMA VEZ: 2011
...

Em outros estados:

[AL](#) [AP](#) [BA](#) [CE](#) [ES](#)

[GO](#) [MA](#) [MG](#) [MS](#) [MT](#)

[PA](#) [PB](#) [PE](#) [PI](#) [PR](#)

[RJ](#) [RN](#) [RO](#) [RS](#) [SE](#)

[SC](#) [SP](#)

[Sobre o autor](#)
[Links](#)

Cia. Paulista de Estradas de Ferro (1875-1971)
FEPASA (1971-1998)



TATU

Município de Limeira, SP ([veja o bairro](#))

Linha-tronco - km 93,794 (1958)

SP-0366

Altitude: 511,605 m

Inauguração: 30.06.1876

Uso atual: em pé; uso desconhecido
(2015)

com trilhos

Data de construção do prédio atual: n/d

HISTORICO DA LINHA: A linha-tronco da Cia. Paulista foi aberta com seu primeiro trecho, Jundiaí-Campinas, em 1872. A partir daí, foi prolongada até Rio Claro, em 1876, e depois continuou com a aquisição da E. F. Rio-Clarense, em 1892. Prosseguiu por sua linha, depois de expandi-la para bitola larga, até São Carlos (1922) e Rincão (1928). Com a compra da seção leste da São Paulo-Goiás (1927), expandiu a bitola larga por suas linhas, atravessando o rio Mogi-Guaçu até Passagem, e cruzando-o de volta até Bebedouro (1929), chegando finalmente a Colômbia, no rio Grande (1930), onde estacionou. Em 1971, a FEPASA passou a controlar a linha. Trens de passageiros trafegaram pela linha até março de 2001, nos últimos anos apenas no trecho Campinas-Araraquara.

A ESTAÇÃO: A estação de Tatu foi inaugurada em 1876, e tinha, após a eletrificação da linha em 1920, uma subestação perto dela, sendo portanto ponto estratégico para a Paulista.

Durante muitos anos, uma linha de bitola de 60 cm correu de Tatu até a pedreira ali existente, da CP, em boa parte do percurso paralelamente à linha principal. Decauvilles iam e vinham do lado oeste da linha, operando pelo sistema de caixas baldeáveis. No início dos anos 1970 ainda era possível se ver essa pequena ferrovia.

Em 03/07/1996, quando lá estive, a estação estava fechada. Em 30/09/2000, nova visita: a estação estava aberta, depredada, abandonada, pichada. Várias casas e armazéns estão servindo de moradia, algumas estão simplesmente fechadas.

Batista Batistella, morador da casa mais bonita da vila, é quem fala (09/2000): "Mudamos para cá em 1935, quando eu era moleque. Meu pai comprou a casa de um espanhol, que havia acabado de construí-la: aí, a mulher dele morreu, ele ficou desgostoso e foi embora. Meu pai era dono da fazenda aí na frente, depois vendeu. Ele morreu e eu fiquei morando aqui. Tatu era muito mais bonito, a ferrovia tinha vários armazéns que hoje estão fechados ou invadidos. As passagens de nível funcionavam com ferrolho automático, e fechavam ou abriam com a aproximação do trem. A área da estação e da linha eram cercadas com arame, era tudo bem cuidado. Às vezes, eu e meus amigos íamos brincar na estação, passando a cerca; aí, mexíamos em

LAUDO TÉCNICO PARA TOMBAMENTO DE IMÓVEL - Conjunto da Estação Ferroviária do Tatu-



alguma coisa, e à noite, vinha uma carta de reclamação do chefe da estação para os nossos pais. Aqui em Tatu existiam várias fábricas de facas e de canivetes; hoje, tem só uma ou duas. Outro dia, mudou-se para um armazém um sujeito que dizia que era da ferrovia, e começou a juntar tudo que era de ferro, tirar coisas da linha e dos vagões; ele levava tudo para a cidade para vender como ferro-velho. Aí veio a polícia e o pegou, levando-o preso. Esses vagões, que estão ali nos desvios, estão ainda cheios dessa sucata".

Outro relato é de Rodrigo Cabredo, em 1999: "Eu me lembro da minha primeira viagem de trem que eu fiz sozinho, quando eu inocentemente comprei uma passagem de acordo com o dinheiro que eu tinha que, pelos meus cálculos, dava para ir até Tatu, e eu nem sabia como era ali. Então, peguei o trem das 8:05 que saía da Luz e quando cheguei em Tatu fiquei desolado porque não era uma cidade e sim uma vila ferroviária, então fiquei quietinho no trem e só desci em Limeira. Ah, que saudades das intermináveis conversas com os ferroviários velhinhos que me contavam as velhas e boas histórias da Paulista, quanta coisa foi vivida... A mobilização para se preservar um trecho da ferrovia era evidente".

Um relato mais recente, de Júlio Cezar de Paiva, em 15/10/2000: "Enquanto fotografava a estação, um grupo de 5 crianças ficou à minha volta perguntando tudo. Perguntei sobre se já havia passado algum trem hoje e eles afirmaram que por volta das 9h30 passou um com destino a Limeira e que por volta das 11h30 passaria outro com destino a Campinas. Não deu outra. As 11h50 lá vem 03 Dash-9 apitando adoidado, que belo apito, puxando 80 vagões de alumínio. Fotografei velhos vagões de carga e serviço na beira da linha. A cabine de controle da antiga CP ainda está lá com aquele montão de alavancas. Não deu para subir no piso superior porque não há piso, ruiu. Segundo a molecada, os trens de passageiros passam por Tatu e para se pegar o trem e só levantar a mão que o trem para. Que nem ônibus. Segundo um dos moleques, o pai dele afugentou um bando de vagabundos que morava na estação na base do revólver. Um dos vagabundos até urinou nas calças (imagino) e nunca mais voltaram. Dá até para acreditar, pois encontrei no interior da estação, além das costumeiras fezes, uma panela cheia de arroz e outra com feijão semi prontas. A gota d'água, foi o fogo que eles estavam fazendo com parte das janelas da estação. Radical mas deu uma sobrevida a estação".

Em 2015, a estação continuava mais morta do que nunca, mas em pé e recentemente restaurada. Não sei se estava sendo usada para alguma coisa.

[CLIQUE AQUI PARA VISUALIZAR A ESTAÇÃO VISTA DO SATELITE](#) (gentileza Antonio Carlos Mussio)

LAUDO TÉCNICO PARA TOMBAMENTO DE IMÓVEL

- Conjunto da Estação Ferroviária do Tatu-



Tatu -- Estações Ferroviárias do Estado de São Paulo

<http://www.estacoesferroviarias.com.br/tatu.html>

COM O CORREIO
Voltam novamente os habitantes de Tatu a queixar-se da falta que lhes está fazendo um agente do correio. A agencia local acha-se vaga ha bastante tempo e, apesar dos varios pedidos e reclamações endereçadas ao sr. administrador dos Correios, parece que a solução do caso não será rapida. Na situação em que estão, os moradores de Tatu são obrigados a pagar uma pessoa que vá a Limeira buscar a correspondencia destinada aquella localidade. Ora, isso, sobre ser dispendioso, é bastante difficil, porque poucas pessoas se encontram dispostas a fazer tal serviço. E isto, entretanto, poderia ser facilmente remediado. Bastaria que o sr. administrador dos Correios se lembrasse de nomear alguém para occupar o posto vago, o que, aliás, não lhe ha de dar mais trabalho que o de assignar uma nomeação.

1927

AO LADO: Problemas com o correio no bairro (O Estado de S. Paulo, 28/12/1927).

LAUDO TÉCNICO PARA TOMBAMENTO DE IMÓVEL

- Conjunto da Estação Ferroviária do Tatu-



Tatu -- Estações Ferroviárias do Estado de São Paulo

<http://www.estacoesferroviarias.com.br/t/tatu.html>



ACIMA: Trem de passageiros da FEPASA em Tatu, c. 1975 (Foto Roque Batista).

(Fontes: Ralph M. Giesbrecht, pesquisa local; Roque Batista; Antonio Carlos Musso; Nilo Cesar de Paiva; Rodney Berto; Douglas Leão Kierche de Camargo; Rodrigo Cabredo; Batista Batista; Antonio A. Gorni; Wanderley Zago; Jefferson Conti; Filemon Peres; O Estado de S. Paulo, 1927; Cia. Paulista; Relatórios anuais, 1872-1969; Mapas - acervo R. M. Giesbrecht)



A estação em 1918. Foto Filemon Peres



A estação de Tatu em 1993. Foto Wanderley Zago



A estação em 3/7/1996. Foto Ralph M. Giesbrecht



LAUDO TÉCNICO PARA TOMBAMENTO DE IMÓVEL - Conjunto da Estação Ferroviária do Tatu-



Tatu -- Estações Ferroviárias do Estado de São Paulo

<http://www.estacoesferroviarias.com.br/tatu.html>

A estação em 3/7/1996.
Foto Ralph M. Giesbrecht



Tatu, abandonada e deprecada, vista da linha, em out/2000. Foto Julio Cezar de Paiva



Ao fundo, a caixa d'água e a estação, em 03/2005. Foto Ralph M. Giesbrecht

A estação, já fechada, em 3/7/1996. Foto Ralph M. Giesbrecht



A estação de Tatu, em 03/2005. Foto Ralph M. Giesbrecht



Estação de Tatu em 02/2009. Foto Rodney Berto

Plataforma de Tatu, em outubro de 2000. Foto Julio Cezar de Paiva



A estação de Tatu, em 03/2005. Foto Ralph M. Giesbrecht

Atualização: 29.09.2017

Página elaborada por **Ralph Mennucci Giesbrecht**.

LAUDO TÉCNICO PARA TOMBAMENTO DE IMÓVEL - Conjunto da Estação Ferroviária do Tatu-



ANEXO III - RRT: REGISTRO DE RESPONSABILIDADE TÉCNICA

LAUDO TÉCNICO PARA TOMBAMENTO DE IMÓVEL
- Conjunto da Estação Ferroviária do Tatu-



CAU/BR Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Brasil

Registro de Responsabilidade Técnica - RRT

RRT SIMPLES
Nº 0000007502625
INICIAL
INDIVIDUAL



1. RESPONSÁVEL TÉCNICO

Nome: ALESSANDRA ARGENTON SCIOTA
Registro Nacional: A23063-4 Título do Profissional: Arquiteto e Urbanista

2. DADOS DO CONTRATO

Contratante: MUNICIPIO DE LIMEIRA
Documento de identificação: 45132495000140
Contrato: Valor Contrato/Honorários: R\$ 0,00
Tipo de Contratante: Órgão Público
Celebrado em: 03/10/2018 Data de Início: 03/10/2018 Previsão de término: 19/12/2018

Após a conclusão das atividades técnicas o profissional deverá proceder a baixa deste RRT

3. DADOS DA OBRA/SERVIÇO

Endereço: RUA VALENTIM BATISTELLA Nº: 100
Complemento: inclui casas n. 10,30,40,50 e 60
Bairro: TATU UF: SP CEP: 13489004 Cidade: LIMEIRA
Coordenadas Geográficas: Latitude: 0 Longitude: 0

4. ATIVIDADE TÉCNICA

Grupo de Atividade: 5 - ATIVIDADES ESPECIAIS EM ARQUITETURA E URBANISMO
Subgrupo de Atividade: 5.7 - LAUDO TÉCNICO
Quantidade: 586,20 Unidade: m²

Declaro, sob as penas da Lei, que na(s) atividade(s) registrada(s) neste RRT não se exige a observância das regras de acessibilidade previstas nas normas técnicas de acessibilidade da ABNT, na legislação específica e no Decreto Federal nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004.

5. DESCRIÇÃO

LAUDO TÉCNICO PARA TOMBAMENTO DE IMÓVEL DE INTERESSE HISTÓRICO - ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DO BAIRRO DO TATU E CASAS DA VILA FERROVIÁRIA, RUA VALENTIM BATISTELLA, 100, LIMEIRA/SP. INCLUI LEVANTAMENTO TIPOLOGICO, HISTÓRICO E SOCIAL. ESTE RRT VINCULA-SE AO RRT 5076774 (cargo e função)

6. VALOR

Valor do RRT: R\$ 91,50 Pago em: 24/10/2018
Total Pago: R\$ 91,50

7. ASSINATURAS

Declaro serem verdadeiras as informações acima.

Limeira, 24 de outubro de 2018
Local Dia Mês Ano

MUNICIPIO DE LIMEIRA
Documento de identificação: 45132495000140

ALESSANDRA ARGENTON SCIOTA
CPF: 137.668.978-29

Matias Razzo
Arquiteto e Urbanista

A autenticidade deste RRT pode ser verificada em: <http://siccau.caubr.gov.br/app/View/sight/externo?form=Servicos>, com a chave: Z1B1z1 Impresso em: 12/11/2018 às 15:11:46 por: , ip: 179.125.173.194