

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



IMÓVEIS: **CONJUNTO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA - Centro - Limeira**
Estação Ferroviária e Antigo Armazém à Rua Cunha Bastos, 50 -
Inscr. Mun. Nº 1489.003.000;
Vila ferroviária à Rua Francisco Monlevade, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10,
11, 12, 13, 14 e 15
Inscr. Mun. Nº 0555.001.000, 0555.002.000, 0555.003.000, 0555.004.000,
0555.005.000, 0555.006.000, 0555.007.000, 0555.008.000, 0555.009.000,
0555.010.000, 0555.011.000, 0555.012.000, 0555.013.000, 0555.014.000 e
0555.015.000 (respectivamente)

ANOS CONSTRUÇÃO: 1875-1876

ÁREAS TERRENO: 5.169,51 m² (conf. Cadastro Municipal)

ÁREAS CONSTRUÍDA: 2.973,28 m² (conf. Cadastro Municipal)

PROPRIETÁRIO: **União Federal**



<https://www.flickr.com/photos/wferraz/35749656141>

PROF. RESP.:

ARQ. DR^a ALESSANDRA ARGENTON SCIOTA

CAU A23.063-4 - RRT 7502418 (vinc. a 5076774)

COLABORAÇÃO:

Ana Paula Flauzino - Estagiária de Arquitetura

ÓRGÃO RESP.:

Depto. Projetos – Secr. Urbanismo - Prefeitura Municipal de Limeira/SP

DATA:

Elaboração: OUT/2018

Revisão: OUT/2020 (completar endereço e substituir RRT por documento pago)



SUMÁRIO

OBJETIVO	3
CAPÍTULO 1 – SITUAÇÃO FÍSICA ATUAL	4
CAPÍTULO 2 – INFORMAÇÕES SOBRE A EXISTÊNCIA DE PROTEÇÃO.....	15
CAPÍTULO 3 – FONTES DA PESQUISA HISTÓRICA	16
CAPÍTULO 4 – SITUAÇÃO ORIGINAL	17
CAPÍTULO 5 – CONTEXTO HISTÓRICO E SOCIAL	24
CAPÍTULO 6 – SITUAÇÃO DO ENTORNO	31
CAPÍTULO 7 – DIRETRIZES PARA RESTAURAÇÃO, REUTILIZAÇÃO E REQUALIFICAÇÃO	32
BIBLIOGRAFIA	33
ANEXOS	34



OBJETIVO

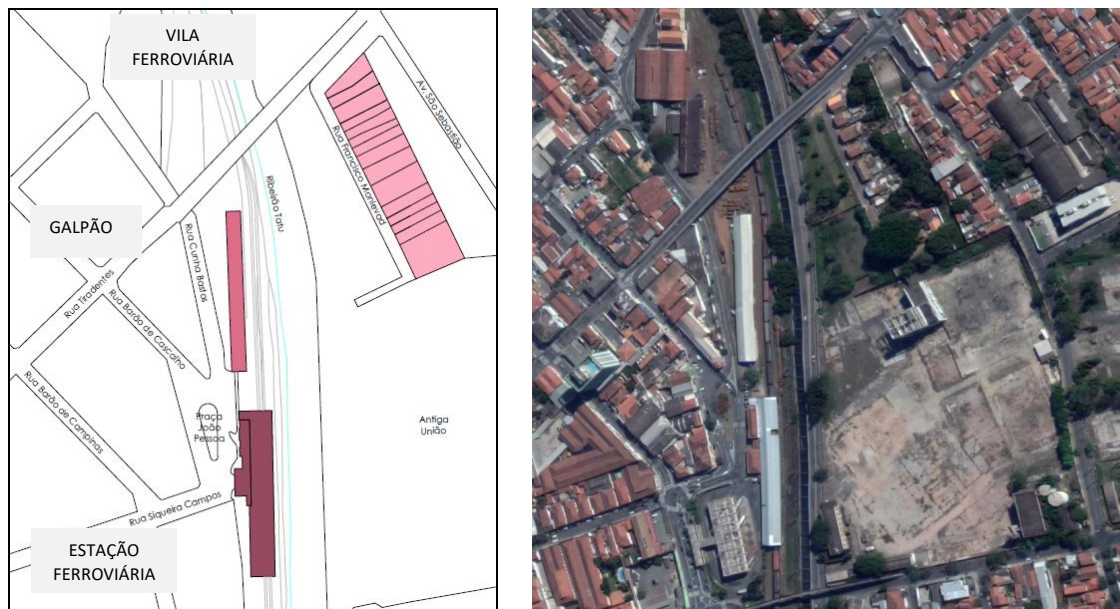
Descrever os imóveis que compõem o Conjunto da Estação Ferroviária quanto a suas condições físicas, sua situação histórica e arquitetônica e sua inserção e importância na cidade para subsidiar a decisão de tombamento do bem cultural com vistas a sua preservação.



CAPÍTULO 1 - SITUAÇÃO FÍSICA ATUAL

O conjunto da Estação ferroviária é composto pela própria Estação e sua Gare, pelo Galpão anexo (antigamente denominado Armazém) e pelas 15 casas destinadas aos ferroviários, denominada Vila Ferroviária, conforme indicado na Figura 1.

Fig. 1 - Localização dos imóveis do Conjunto da Estação Ferroviária



Fonte: Ana Paula Flauzino/PH/DEPRO/SEURB/PML e Google

A estação de Limeira foi inaugurada em 1876; por volta de 1912, passou por uma reforma que a ampliou bastante, mantendo-se, entretanto, a estrutura do prédio original. Foi uma das últimas estações a permanecer ativa como estação de passageiros, tendo fechado apenas próxima do fim desses trens, na época em que a Ferrobán passou a operá-los. No dia 16/4/2001, passou por ali o último trem de passageiros, no sentido de Campinas.

Foi restaurada em meados de maio e junho de 2008.



Fig. 2: Vista da Estação Ferroviária



Fonte: George Barros, 2018

Atualmente, a Estação encontra-se ocupada pelo Centro de Memória, setor da Secretaria da Cultura da cidade de Limeira. Nele há salas para a guarda de documentos, objetos, fotografias e pinturas importantes para a história dos limeirenses.

Fisicamente o estado da estação pode ser considerado como regular, sem problemas que comprometam a estrutura do prédio. O que interfere de maneira expressiva na sua conservação são as infiltrações, que acontecem em diversos pontos da estação, como nas salas de guarda, nas fachadas e nos banheiros. Algumas salas estão com problemas no forro, porém este não ocorre em grande escala.



Fig. 3: Pontos com problema de infiltração



Fonte: Ana Paula Flauzino/PH/DEPRO/SEURB/PML

Fig. 4: Detalhes de Forros



Fonte: Ana Paula Flauzino/PH/DEPRO/SEURB/PML

Outro ponto que aparece frequentemente na edificação é a pintura estufada e descascada, sendo esse último mais expressivo externamente. Algumas esquadrias também estão com esse problema, principalmente as de metal, onde é possível vê-las oxidando.



Fig. 5: Pontos com Pintura Descascando



Fonte: Ana Paula Flauzino/PH/DEPRO/SEURB/PML

A situação física dos banheiros é a que chama mais atenção, não existem mais as cubas em alguns deles, há a presença de vãos no teto, falta de vidros em algumas janelas, azulejos quebrados e, como já dito, problemas com infiltração.

Fig 6: Problemas nos Banheiros



Fonte: Ana Paula Flauzino/PH/DEPRO/SEURB/PML



A escada que dá acesso ao segundo pavimento está em bom estado de conservação, apenas o guarda corpo do segundo lance não está firme. Os pisos da estação também apresentam bom estado de conservação, sendo esses os originais da época. Alguns deles estão desgastados e com infiltração, e o piso de bloco de concreto presente na plataforma de passageiros esta com algumas trincas.

Fig. 7: Detalhes de Pisos e Escada





Fonte: Ana Paula Flauzino/PH/DEPRO/SEURB/PML

Em relação a cobertura, não pode-se afirmar com certeza seu estado, já que não foram tiradas fotos aéreas, porém parece estar em bom estado, sem selagens aparentes, mas apresenta problemas nas calhas. Nas coberturas de telha metálica, percebe-se a falta de algumas telhas, sendo essas as da gare e da marquise que dá acesso ao prédio. A cobertura metálica lateral está estufada em alguns pontos, e falta um vidro na estrutura de ferro.

Fig. 8: Detalhes das Coberturas



Fonte: Ana Paula Flauzino/PH/DEPRO/SEURB/PML



O galpão, para o qual não se tem a data de construção, foi reformado em 2011. Atualmente encontra-se ocupado pela Secretaria da Cultura da cidade de Limeira, sendo utilizado como estacionamento e depósito da mesma. Nele há sub-divisões feitas posteriormente com bloco de concreto estrutural.

Fig. 9: Vista do Galpão a partir da gare



Fonte: <http://ahistoriadelimera.blogspot.com/p/iconografia.html>

Fisicamente o estado do galpão pode também ser considerado regular, não tendo sua estrutura comprometida. Assim como a estação, o principal problema que é encontrado são algumas infiltrações, pintura estufada e descascando, pode ser notada ainda a presença de bolor em várias paredes e descolamento parcial de reboco em alguns pontos internos e externos.



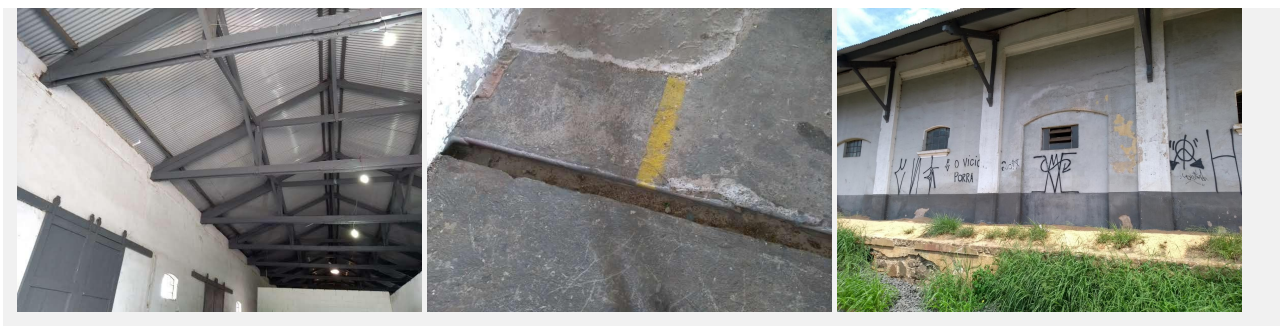
Fig. 10: Problemas de revestimento



Fonte: Ana Paula Flauzino/PH/DEPRO/SEURB/PML

O galpão possui dois níveis internos e foi feita uma vala para escoamento de água no primeiro módulo do mesmo. A cobertura e o madeiramento, aparentemente estão em bom estado de conservação. As fachadas externas encontram-se pixadas.

Fig. 11: Cobertura, Vala de Escoamento de Água e Pixações Externas



Fonte: Ana Paula Flauzino/PH/DEPRO/SEURB/PML



Quanto às 15 casas da Vila Ferroviária, numeradas pelos números 1 a 15 pela Rua Francisco Monlevade, apresentam-se externamente bem deterioradas, em sua grande maioria, sendo que algumas sofreram alterações em janelas e portas, além de diversas ampliações.

Fig. 12: Vistas da Vila Ferroviária (datas não coincidentes)



Fonte: Google (2018), Acervo SEURB (2011) e Juliana Binotti (2010)



Fig. 13: Vistas da Vila Ferroviária de 2017-18



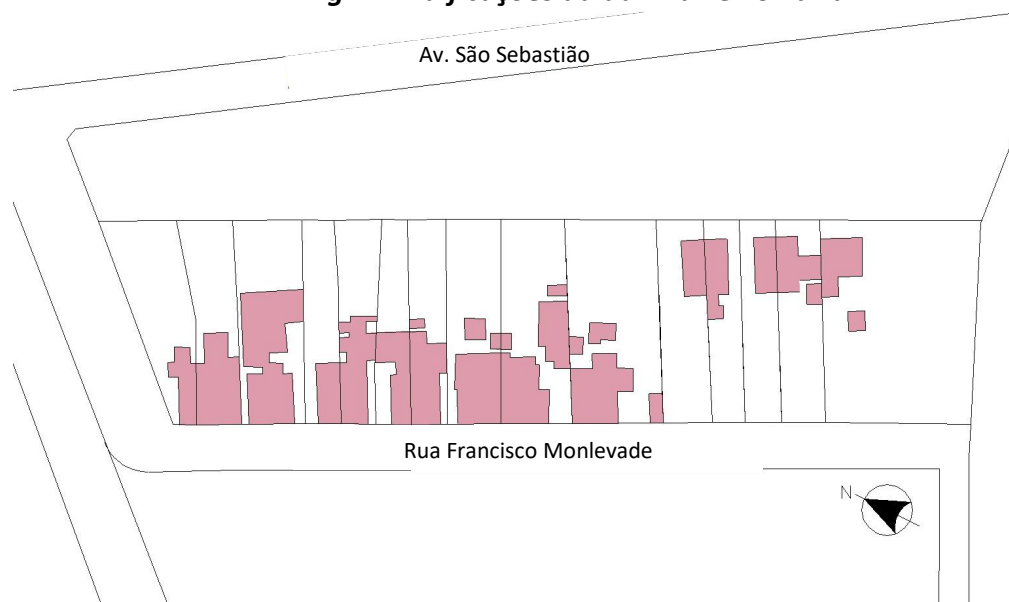


Fonte: Nivaldo Venture (2018) e George Barros (2017)

Internamente não foi possível vistoriá-las.

A planta esquemática a seguir ilustra as alterações através dos perímetros das áreas edificadas lá existentes.

Fig. 14: Edificações da Vila Ferroviária



Fonte: Ana Paula Flauzino/PH/DEPRO/SEURB/PML



CAPÍTULO 2 - INFORMAÇÕES SOBRE A EXISTÊNCIA DE PROTEÇÃO

A Estação Ferroviária de Limeira foi indicada pelo CONDEPHALI - Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico e Arquitetônico de Limeira para preservação como patrimônio através da Resolução 13/2018, tratada no processo administrativo PML nº 49.911/2016, tendo havido indicação prévia de interesse histórico registrada no processo administrativo PML 25.740/2007.

Ela foi tombada provisoriamente, através do Decreto nº 388/2008, artigo, 1º, inciso II, sendo que para definição do nível de preservação.

A Lei Complementar nº 442/09, em seu artigo 76, enquadra a Estação, em seu inciso II, como imóvel de interesse histórico e cultural.

Por força do artigo 260 da mencionada Lei, qualquer alteração que envolva demolição, reforma, aumento ou novas construções em imóveis ou bairros de interesse histórico, especialmente os elencados nos artigos 76 e 77, o que enquadra a Estação em questão neste Laudo, deverão ser submetidos à apreciação do CONDEPHALI.

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, o Inventário (não concluído) feito pela arquiteta Soraia Belotti 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

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) fala:

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 quando observado o modo que a ferrovia e os seus funcionários se relacionavam. 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).

Quanto à edificação da Estação Ferroviária, esta seguiu, em seu programa de necessidades, o padrão britânico da Inglaterra pós-revolução industrial. A localização dos ambientes ilustra muito bem isso, a entrada principal que se faz por um hall está localizada no centro da edificação, delimitado por portões metálicos muito bem trabalhados, dando visão e acesso de toda a plataforma. (BELOTTI, 2013)

Com dois pavimentos, a estação ferroviária de Limeira mostra o crescimento econômico da época, devido ao desenvolvimento da cultura cafeeira na cidade. A arquitetura segue o chamado padrão europeu, sólida, imponente e sóbria, e a linguagem utilizada foi eclética, ornamentado e com peças importadas, reproduz composições da linguagem renascentista, mas sem muita pretensão de sobressai-las. Ela possui ainda uma cobertura sobre os trilhos, chamada de Gare, com vão de 17,5 metros, e outros volumes metálicos que cobrem vãos maiores de acesso. A parte metálica contrasta com o prédio principal, feito de alvenaria maciça. (BELOTTI, 2013)

Em seu trabalho Silva (2014) classifica, segundo análise de algumas ferrovias paulistas, dois tipos de edificação, as de grande e as médio porte. Pelas características descritas no texto de Limeira se encaixa na primeira tipologia. Seu volume é retangular e forma um único corpo, no sentido paralelo aos trilhos. Sua entrada principal é evidenciada por se deslocar alguns centímetros a frente e por ser protegida por uma marquise de ferro trabalhada, nesse ponto o

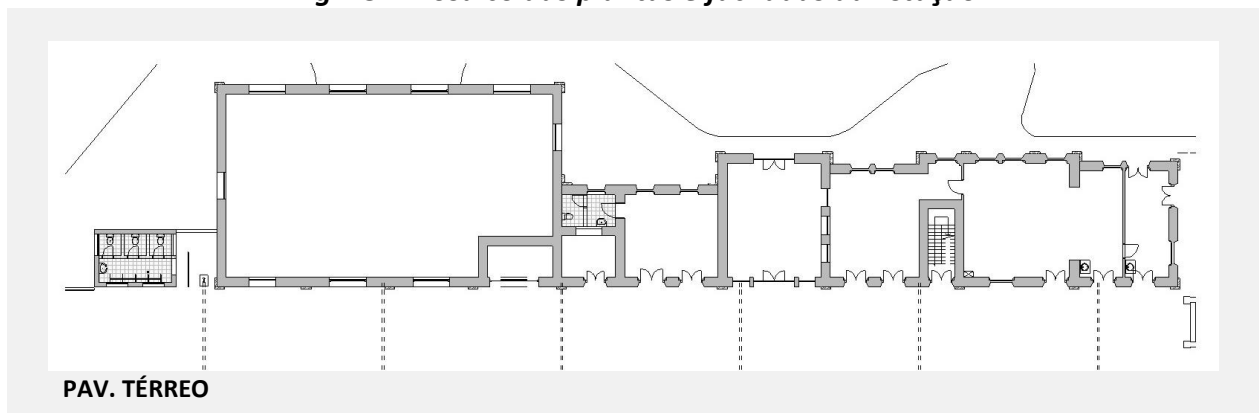


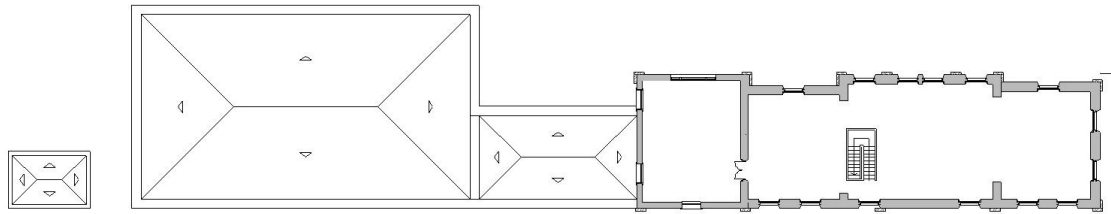
intrigante em relação a essa edificação é que o ressaltado acontece em duas partes da fachada, com intervalos entre elas, diferindo assim das estudadas no texto de Silva, como a de Jaú e Dois Córregos.

Apesar dessa diferença ainda há diversas características que igualam essas estações na tipologia grande porte, como as janelas, com grandes dimensões voltadas para a fachada principal, com função estética mais também de aproveitar ao máximo a iluminação natural. Como dito a entrada principal já dá acesso direto a plataforma, porém também existe uma entrada lateral, com cobertura metálica emparelhada com o prédio, sendo de duas águas com cumeeira perpendicular aos trilhos, utilizada para despacho de bagagens, setorizando dessa forma as atividades que ocorriam ali. (SILVA, 2014)

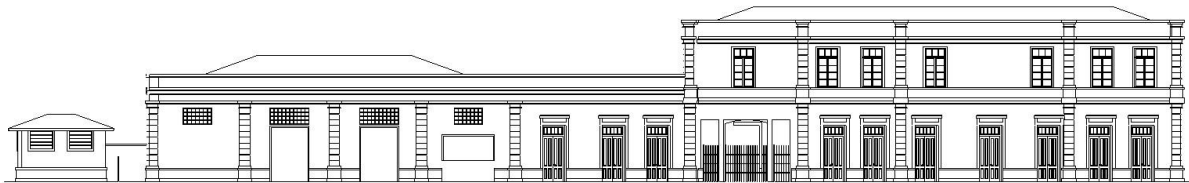
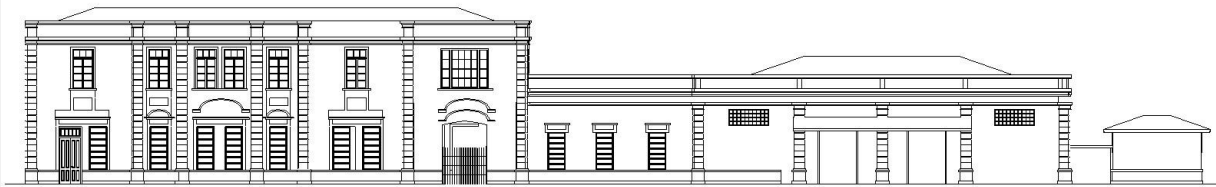
Outra característica presente nessa tipologia aplicada naquela época é a Gare, já citada, que além de cobrir a plataforma, cobre os trilhos, e se prolonga além das edificações. Também feita com estrutura metálica, uma inovação para época, ela possui duas águas de chapas de zinco onduladas, empregada também nas entradas laterais, junto com lanternins. Sua estrutura é engastada com o prédio, constituída por tesouras, treliças e perfis metálicos do tipo H. Os telhados dessas edificações não possui um padrão em relação a quantidade de águas, mas algo característico é o emprego de telhas de barro, com estrutura de madeira e protegidos por platibandas ornamentadas. (SILVA, 2014)

Fig. 15 - Mosaico das plantas e fachadas da Estação



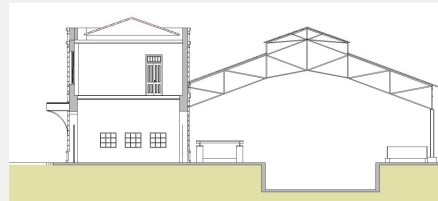


PAV. SUPERIOR

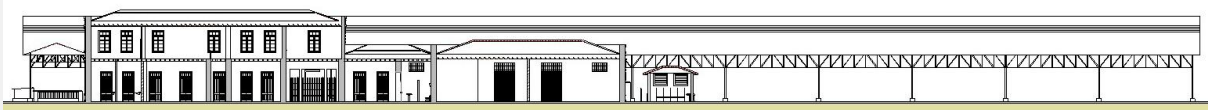


Fonte: Ana Paula Flauzino a partir de Cassiana Francisco e Juliana Binotti/PH/DEPRO

Fig. 16 - Mosaico dos cortes da Estação



OBS: desenhos em
escalas diferentes

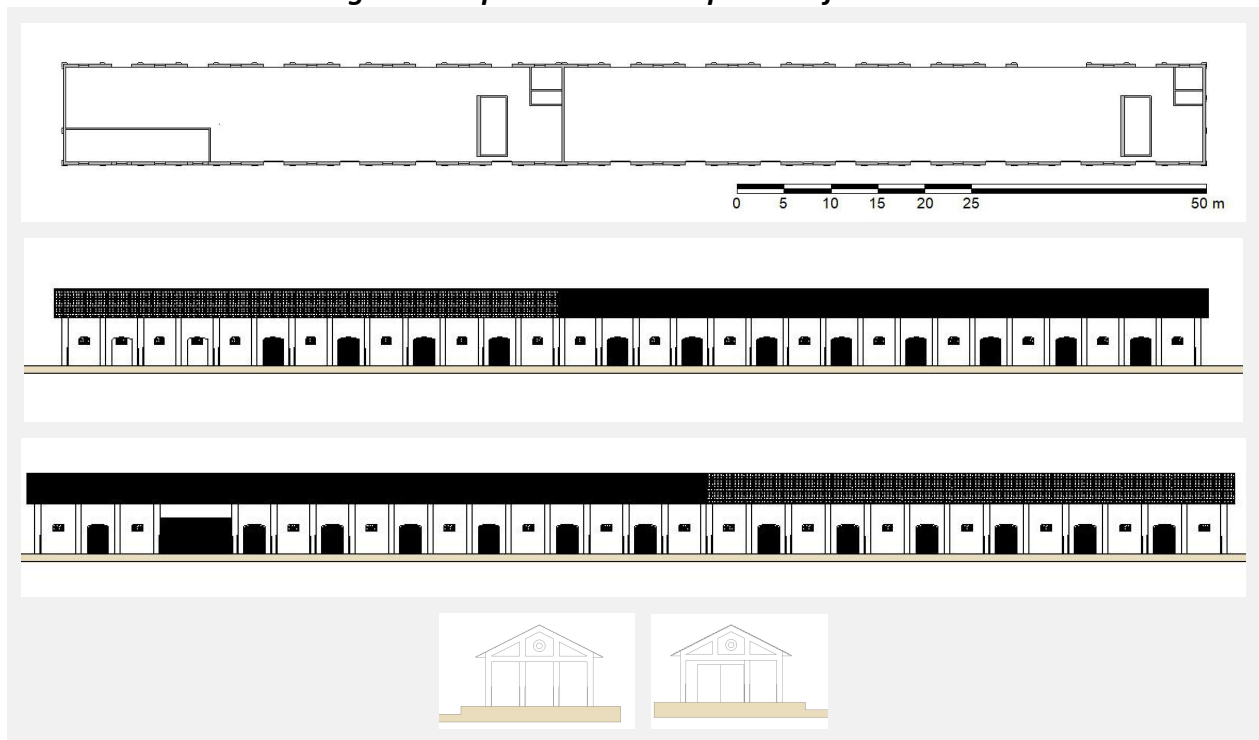


Fonte: Ana Paula Flauzino a partir de Cassiana Francisco e Juliana Binotti/PH/DEPRO



Quanto ao Galpão, não foram encontrados arquivos ou fotos sobre a situação original, apresentando-se a seguir uma provável reconstituição.

Fig. 17 - Galpão: Mosaico de planta e fachadas

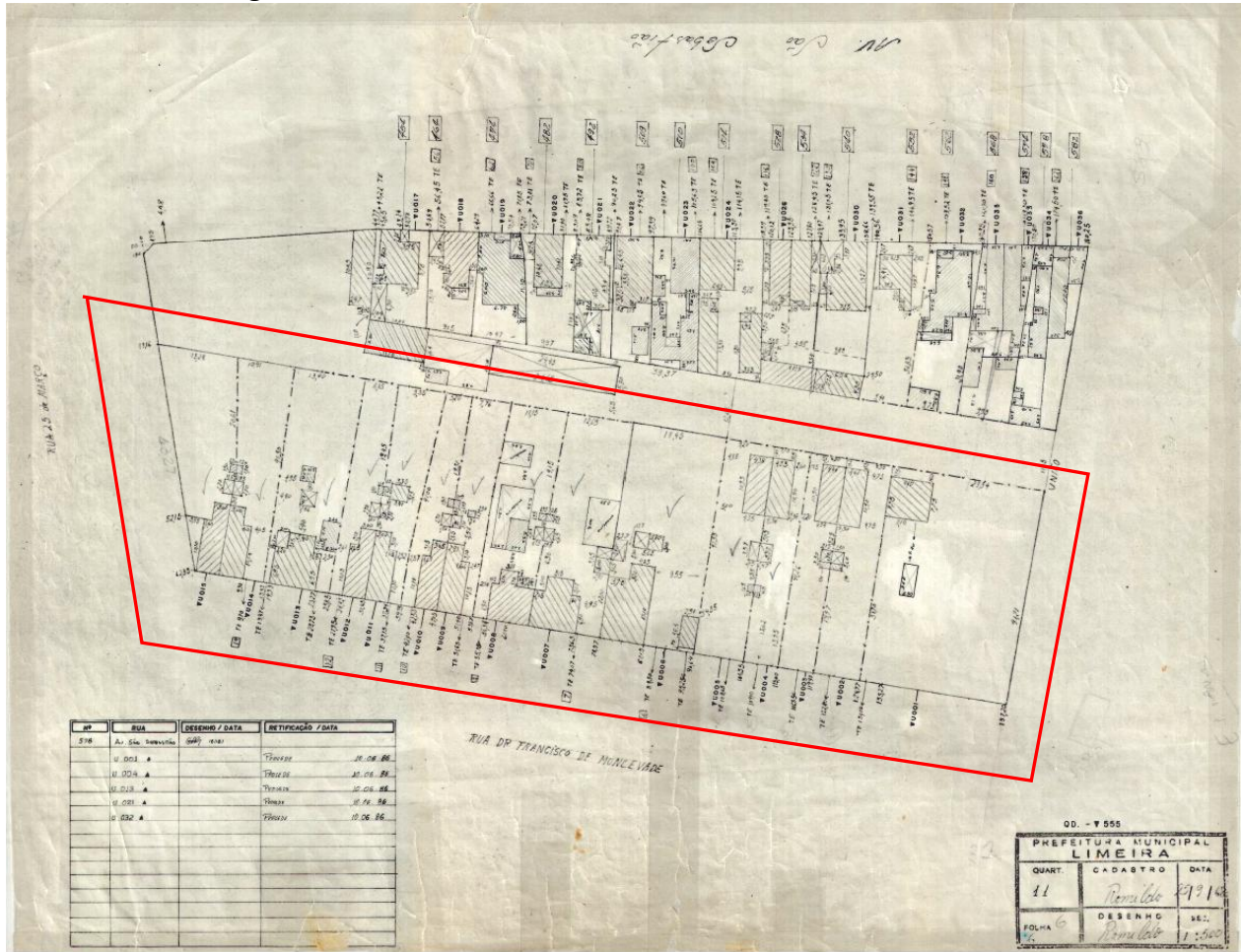


Fonte: Ana Paula Flauzino a partir de Cassiana Francisco e Juliana Binotti/PH/DEPRO

O mesmo ocorreu com a vila ferroviária, sendo que o registro mais antigo encontrado é um levantamento cadastral da Secretaria de Urbanismo de 1968 que mostra as casas sem ampliações, contando com os banheiros localizados externamente como edículas.



Fig. 18 - Levantamento Cadastral da Vila Ferroviária em 1968



Fonte: Arquivo Depto Licenciamento/SEURB



CAPÍTULO 5 - CONTEXTO HISTÓRICO E SOCIAL

O texto a seguir foi integralmente extraído do Memorial de Restauro da Estação (Scariato, 2003), em razão de seus abalizados argumentos.

Figura 19: Inauguração da Estação Ferroviária com a gare antiga



Fonte: Acervo Nelson Petto.

O presidente da Província de São Paulo, Cons. José Thomaz Nabuco de Araújo, em sua fala na abertura da primeira sessão da Assembléia, em 01/05/1852, tratou da necessidade de abrir-se novas estradas, necessárias à exportação da Província. Então, os cidadãos particulares começaram a formar companhias para a abertura de vias. Não ficavam apenas esperando que o governo fizesse tudo. Três dos mais ricos fazendeiros da província, Antonio Paes de Barros, Vicente de Souza Queiroz, Barão de Limeira, e o Senador Francisco Antonio

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



de Souza Queiroz submeteram-se à consideração da Assembleia, um projeto de incorporação de uma companhia, que com o fundo inicial de 600:000 R\$ em ações de 1:000\$ cada uma, iria empreender a construção de uma estrada de ferro desde Santos até o município de São João do Rio Claro (Rio Claro), atravessando São Paulo, Jundiaí, Campinas, Limeira e ramificando-a para o lado do norte, até o Rio Paraíba e para o sudoeste, aos municípios de Itú, Porto Feliz, Pirapora, Capivari, Constituição de Mogi Mirim.

Isto se tornou realidade pela Lei 458 de 01/05/1853. O governo dividiu esta linha de estradas em 6 secções: 1ª) de Santos a Paulo; 2ª) de São Paulo a Jundiaí; 3ª) de Jundiaí a Campinas; 4ª) de Campinas a Limeira; 5ª) de Limeira a São João do Rio Claro.

E a estrada de ferro foi construída e chegou à nossa cidade. Em 6 de maio de 1876, às 5h da tarde, a população local acorreu à estação ferroviária e viu a chegada da máquina conduzindo vários vagões com trabalhadores. Foi uma grande festa. Em 30 de julho a estrada chegou a rio Claro.

“O Limeirense” de 10 de abril de 1876 estampou esta notícia:

“Esta folha está informada de que por todo o mês de junho próximo será inaugurada e aberta ao tráfego a estrada de ferro do Oeste (Paulista) na secção que vem terminar em Limeira”.

A “Gazeta de Campinas” publicou, em 6 de maio de 1876, esta auspiciosa noticia:

“Hontem devia ser lançada a ponte de ferro sobre o rio Atibaia, na estrada de ferro do Oeste. Deste trabalho dependia muito como é sabido, a abertura do tráfego daqui a Limeira, o que agora é licito esperar-se dentro de pouco tempo”.

O número de 19 de maio de 1876 de “O Limeirense” publicou a seguinte reportagem transcrita pela “Província de S. Paulo”: “No Sábado, 6 do corrente, assentaram-se os últimos trilhos da estrada de ferro até esta cidade. A tarde a Estação e todo o campo adjacente(?) regurgitavam de povo; toda a sociedade limeirense havia alli concorrido. Às 5 horas da tarde chegou a machina conduzindo muitos vagões com todos os trabalhadores que tomaram parte nesta grandioza empreza”.

“A Estação achava-se adornada, e em derredor do pavilhão brasileiro os das nações dos diversos trabalhadores. O sr. dr. Ludovice cumprimentou os trabalhadores com lindo discurso. Saudou-se a nação brasileira e suas aliadas. Duas bandas de música tocaram o Hino Nacional e outras peças. Muitos rojões subiram ao ar depois de algumas baterias. Em seguida foi offerecido aos dignos empreiteiros da estrada de ferro srs. Allen e Jettery e aos da Estação



srs. Fenil e Randolpho, que tão cavalheiros têm sido para com o povo limeirense, e todos os trabalhadores, um copo de cerveja. Reinou-se a maior satisfação”.

O tráfego já estava aberto até Santa Bárbara (nome primitivo de Americana) havia dois meses, pois em abril de 1876 esse trecho até Campinas tinha produzido a receita de 15:507\$530 contra a despesa de 9:326\$359. A ponte metálica sobre o rio Piracicaba, encomendada possivelmente na Inglaterra, só pôde ser montada, nos primeiros dias de maio, para correr o trem inaugural sobre o leito já pronto até Limeira. Entretanto, o trem inaugural ou abertura definitiva do trânsito correu de Santa Bárbara a Limeira, no dia 30 de junho desse ano, partindo de Campinas às 3,50 e chegando á nossa cidade ás 6 e 5 minutos da tarde.

O assentamento dos trilhos entre Limeira e Rio Claro prosseguiu em ritmo rápido. Em 19 de julho já estava assentada a ponte de ferro sobre o ribeirão Claro, a 4 quilômetros dessa cidade. Essa ponte metálica media 10 metros de vão e foi construída já nas oficinas da Paulista em Campinas. No dia 30 de julho deu-se a chegada festiva da primeira locomotiva a Rio Claro.

O ramal de Araras estava planejado para sair do Ibicaba, segundo a orientação do engenheiro-chefe, Francisco Lobo Leite Pedroso, mas isso foi impugnado pelo presidente da Diretoria, dr. Clemente Falcão, que mandou fazer o entroncamento da linha em Cordeiro, que marcou o início da povoação, hoje progressista cidade de Cordeirópolis.

E assim foi que a Companhia Paulista marcou com aço de seus trilhos e o ruído poderoso de suas locomotivas o início de uma nova era de progresso material. Econômico e Social nesta formidável zona agrícola e industrial do Estado.

O povo de Limeira viu por duas vêzes o Imperador D. Pedro II e a Imperatriz Tereza Christina. A primeira vez foi em fim de agosto de 1876, quando passaram embarcados com destino a Rio Claro.

No final da década de 70, a estação de Limeira teve sua importância analisada dentro do quadro geral dos edifícios construídos para este fim no Estado de São Paulo. Desta avaliação (...) extraímos o texto a seguir, preâmbulo de algumas considerações que gostaríamos de fazer:

“A primeira estação ferroviária de Limeira foi inaugurada ainda no século retrasado, em 1876, em prosseguimento à expansão da ferrovia para oeste do Estado de São Paulo, através da antiga Companhia Paulista de Estradas de Ferro, com o objetivo de captar e dar rápido escoamento à produção de café que se achava em franca ascensão nesta região.

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



Posteriormente, aquela estação foi reconstruída ou reformada com o intuito de ampliar suas instalações para responder à crescente demanda. A aparência e o estilo deste edifício levam a crer que essa reforma tenha ocorrido provavelmente no início deste século”.

A riqueza proporcionada pela prosperidade de cultura cafeeira e o predomínio da ferrovia como meio de transporte faziam com que as estações fossem o marco principal nas cidades e justificavam então o esmero com que eram construídos seus edifícios, com porte imponente e aparência sólida, utilizando-se materiais e equipamentos importados, com uma arquitetura que correspondia aos modelos acadêmicos europeus. No caso de Limeira, este aspecto se destaca por se tratar de um edifício de dois pavimentos.

Situado na área mais central da cidade, esse edifício permaneceu até hoje assistindo às intensas modificações que se processam na cidade, proporcionadas pela industrialização crescente, mantendo, porém, a posição de destaque e monumentalidade que sempre o caracterizaram. Além disso, o edifício conserva em grande parte suas características originais, sendo nessa medida um exemplar valioso e significativo do patrimônio histórico e ambiental não só da cidade como de toda a região, justificando-se a adoção de medidas para sua preservação e conservação”.

Além das observações acima reproduzidas, achamos importante destacar que a estação ferroviária de Limeira é representante de um padrão de construção que já trouxe muita inquietação aos críticos de arquitetura europeus desde a sua configuração, ainda no século passado.

Várias de nossas estações repetiram esse padrão europeu, em que se contrapõem estruturas metálicas e maciças de alvenaria, com diferentes conotações arquitetônicas.

Devemos lembrar que uma estação ferroviária obedece a um programa funcional, surgido na Inglaterra Pós-Revolução Industrial.

Igrejas, escolas ou hospitais seguiam então uma tradição construtiva que, no caso das estações, não existia. Mais: a necessidade de resolver grandes vãos pedia soluções inovadoras e abria espaço para a experimentação de novos materiais, como o ferro.

O modelo de estação a que estamos nos referindo caracteriza-se por apresentar, via de regra, uma dissociação formal entre a concepção da gare e a do edifício destinado à administração, bilheterias, guarda-volumes, etc.

Encontramos na solução da gare, resolvida através de estrutura metálica, uma antecipação de ideário que norteou a arquitetura moderna, ao deixar evidenciada sua estrutura, sem disfarces ou ornatos supérfluos.

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



A estação se completa com um edifício que procurava reproduzir as características das demais construções públicas em voga, onde prevaleciam os estilos históricos, alusivos a vários períodos de nossa civilização. A estação de Limeira reproduz este padrão, sem qualquer retoque.

O bloco administrativo é de linguagem eclética, reproduzindo elementos de composição renascentista (sem muitas pretensões). A gare contrasta com o volume pesado deste bloco, cobrindo uma área de cerca de 2100 m² e proporcionando um vão livre, transversalmente, de 17,50 m com uma delgada estrutura de ferro.

Além desta importante referência em termos de história da arquitetura, vale ressaltar aqui as qualidades ambientais do entorno do edifício e que a estação ajudou a criar. O largo fronteiriço, as construções contemporâneas à estação, os galpões destinados às indústrias e depósitos constituem um interessante conjunto que nos fala da história da cidade. São elementos de patrimônio cultural limeirense que devemos preservar e revalorizar.

Figura 20: Largo da Estação Ferroviária (s/data)

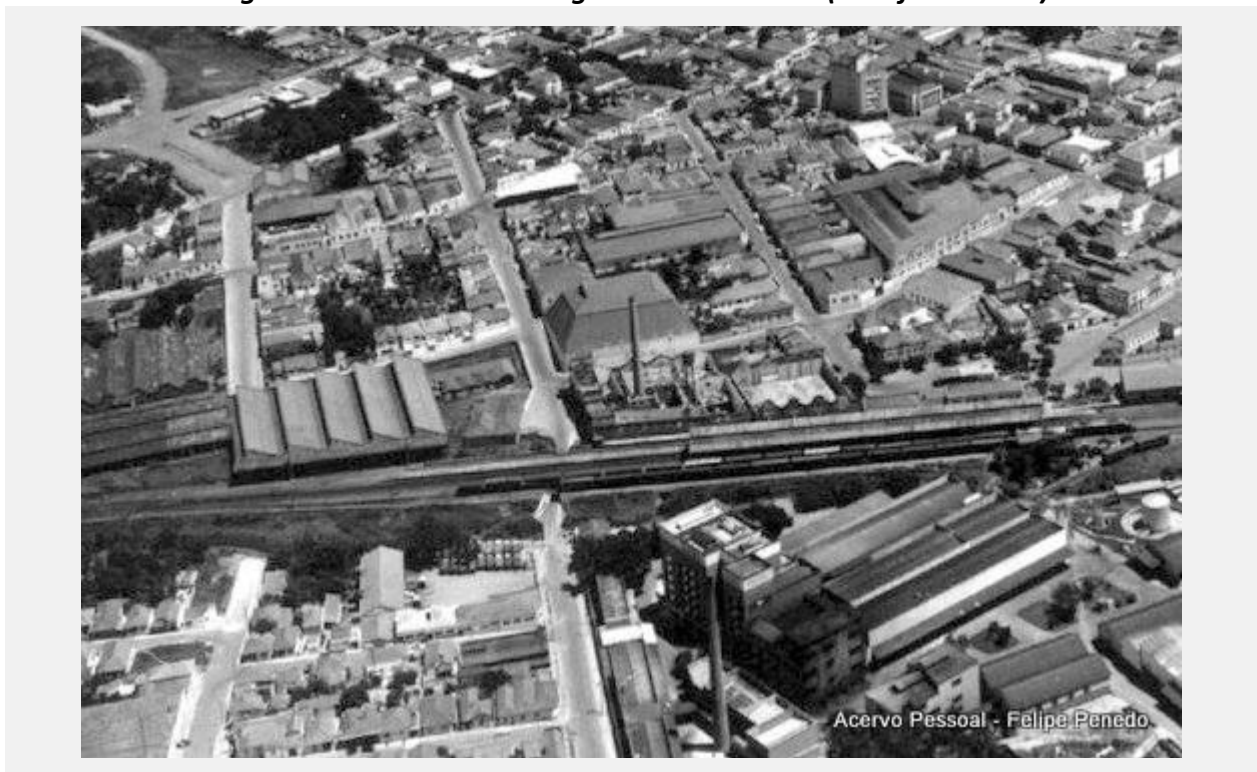


Fonte: Acervo Nelson Petto.



A estação gerou no seu entorno, em seus tempos áureos, uma espécie de ‘orla industrial’, que percorria por toda margem do ribeirão Tatu e linha férrea até a Rua barão de Campinas, na região central, composta por muitos galpões industriais destinados, dentre outros, à produção de calçados, chapéus, fósforos, açúcar. Toda a produção industrial de Limeira no início do Século XX provinha dessa região, destacando-se os Galpões dos Calçados Vely, o início da fábrica de Chapéus Prada, fábrica de fitas de seda, de fósforos Radium (posteriormente Cia. União de Açúcar e Café). As fotos a seguir demonstram bem o grande conjunto industrial limeirense do período.

Figura 21: Mosaico da antiga ‘Orla Industrial’ (eixo ferroviário)



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



Fonte: Acervo Felipe Penedo e IBGE.



CAPÍTULO 6 - SITUAÇÃO DO ENTORNO

A estação está localizada no conhecido centro decadente, que em seus tempos áureos fazia parte da grande 'orla industrial', que percorria por toda margem do ribeirão Tatu. Hoje o local não exerce a mesma função de antigamente, sendo substituída pelo comércio hoteleiro, grande parte das construções antigas estão totalmente descaracterizadas ou já foram demolidas, o que ainda resta encontra-se principalmente na rua Barão de Cascalho. Próximo aos armazéns da estação estão as casas da FEPASA, que contribuem para o entendimento sobre a dinâmica da ferrovia no nosso país.

O transporte de passageiros, que antes era feito pela estação, foi substituído pela rodoviária, que fica ao lado do objeto de estudo, e também foi instalado na mesma área o terminal urbano municipal, demonstrando a evolução dos meios de transporte e a preferência da sociedade pelo sistema rodoviarista.

Figura 22: Localização da Estação Ferroviária



Fonte: Google Earth, 2018.



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

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

1. **Estação ferroviária:** Tombamento Total, Nível de proteção 1 (P1), no qual o patrimônio deverá ser protegido e preservado em sua totalidade;
2. **Galpão:** Tombamento Parcial, Nível de proteção 2 (P2), no qual o patrimônio deverá ser protegido em sua volumetria, fachadas, aberturas externas e telhado;
3. **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.
4. 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, 08 de outubro de 2020.

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



BIBLIOGRAFIA

BELOTTI, Soraia Zaccaria. **Patrimônios Históricos, Culturais e Arquitetônicos em área urbana de Limeira**. Limeira: PML, 2013 (mimeo)

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.

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. **Projeto de Restauração da Estação Ferroviária de Limeira**. Memorial do Restauro, 2003. (disp. DEPRO/SEURB)

SILVA, Ana Lucia Arantes da. **A arquitetura da Companhia Paulista de Estradas de Ferro: tipologia de remanescentes do seu tronco oeste**. 2014. Dissertação (Mestrado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014. Acesso em: setembro de 2018.

SITES CONSULTADOS:

.Apaixonados por Limeira - página no Facebook

.IBGE

.Estações Ferroviárias do Brasil



ANEXOS

Anexo I - Termo de Autorização Provisória

Anexo II - Descrição sobre a Estação no Blog 'Estações Ferroviárias do Brasil'

Anexo III - Registro de Responsabilidade Técnica - Rrt

Anexo IV - Planta da Esplanada de Limeira (C.P.E.F., 1948)

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



ANEXO I - TERMO DE AUTORIZAÇÃO PROVISÓRIA

LAUDO TÉCNICO PARA TOMBAMENTO DE IMÓVEL

- Conjunto da Estação Ferroviária-



REPUBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DO PATRIMÔNIO DA UNIÃO
DELEGACIA EM SÃO PAULO

Processo nº 12033
FOLHA Nº 057

TERMO DE AUTORIZAÇÃO DE GUARDA PROVISÓRIA, que faz a **UNIÃO**, ao **MUNICÍPIO DE LIMEIRA** do imóvel denominado **Pátio da Estação de Limeira**, com 5.169,51m², localizado no Município de Limeira, Estado de São Paulo, de acordo com o processo nº 04905.004297/2008-13.

Aos vinte e sete dias do mês de maio do ano de 2009, na Gerência Regional do Patrimônio da União no Estado de São Paulo - GRPU/SP, situada à Avenida Prestes Maia nº 733, bairro Luz, São Paulo/SP, compareceram de um lado, a **UNIÃO**, representada neste ato pela Gerente Regional de Patrimônio da União no Estado de São Paulo - GRPU/SP, Sra. Evangelina de Almeida Pinho, brasileira, solteira, portadora da Carteira de Identidade RG nº 2.022.143 SSP/PE, inscrita no CPF/MF nº 412.004.974-49, matrícula SIAPE nº 2463416, residente e domiciliada nesta Capital/SP, nomeada por meio da Portaria MP nº 455, de 21 de julho de 2004, publicada no Diário Oficial da União nº 140, Seção 2, página 26, de 22 de julho de 2004, com base no artigo 27, XVII, j da Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003 e artigo 38, XVIII, do Decreto 6.081 de 12 de abril de 2007 e pelo artigo 1º da Portaria nº 40, de 18 de março de 2009, e, de outro lado, ao **MUNICÍPIO DE LIMEIRA**, neste ato representado por seu Prefeito, Sr. **SILVIO FÉLIX DA SILVA**, brasileiro, portador da carteira de identidade nº 15.612.137 SSP/SP, inscrito no CPF/MF nº 051.227.158-58, e na presença das testemunhas ao final nomeadas, devidamente identificadas, celebram o presente **TERMO DE GUARDA PROVISÓRIA**, segundo as seguintes cláusulas e condições: **CLÁUSULA PRIMEIRA** - a União é senhora e legítima possuidora do imóvel situado no Pátio da Estação de Limeira, entre o Km 105+408,50m e o Km 105+663,27m, no trecho Jundiá - Colômbia, no lado esquerdo do sentido crescente da quilometragem, com frente para a Praça João Pessoa e rua Cunha Bastos, na zona urbana do município de Limeira, comarca de Limeira, Estado de São Paulo, área adquirida por meio - Lei Provincial nº 44, de 12/07/1869, e por força da Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007, que extinguiu a Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA e transferiu a UNIÃO os seus bens imóveis não-operacionais. **CLÁUSULA SEGUNDA** - o mencionado imóvel assim se descreve e caracteriza: As divisas da área iniciam-se no ponto "1", situado no vértice do alinhamento da plataforma

Av. Prestes Maia, 733 - 13º A - Bairro Luz - São Paulo - SP - CEP 01033-801

LAUDO TÉCNICO PARA TOMBAMENTO DE IMÓVEL

- Conjunto da Estação Ferroviária-



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DO PATRIMÔNIO DA UNIÃO
DELEGACIA EM SÃO PAULO

FORMA Nº
058

com o alinhamento do prédio da Estação de Limeira em normal ao Km 105+408,50m, afastado 7,00m do eixo da via férrea principal, no lado esquerdo do sentido crescente da quilometragem; daí segue pelo alinhamento do prédio da estação, perpendicular ao eixo da via férrea principal, por uma distância de 3,85m, até encontrar o ponto 2, daí deflete a direita com ângulo de 90° e segue pelo alinhamento da estação, por uma distância de 8,00m, até encontrar o ponto 3, daí deflete a esquerda e segue pelo alinhamento da estação com uma distância de 8,00m, até encontrar o ponto 4, daí deflete a direita e segue pelo alinhamento da estação com uma distância de 5,25m, até encontrar o ponto 5; daí deflete a esquerda e segue pelo alinhamento da estação com uma distância de 4,15m até encontrar o ponto 6; daí deflete a direita e segue pelo alinhamento da estação, com uma distância de 10,00m, até encontrar o ponto 7; daí deflete a direita e segue pelo alinhamento da estação com uma distância de 4,15m, até encontrar o ponto 8; daí deflete a esquerda e segue pelo alinhamento da estação com uma distância de 5,20m, até encontrar o ponto 9, daí deflete a direita pelo alinhamento da estação com uma distância de 5,86m, até encontrar o ponto 10; daí deflete a esquerda e segue pelo alinhamento da estação, com uma distância de 8,83m, até encontrar o ponto 11; daí deflete a esquerda e segue pelo alinhamento da estação, com uma distância de 2,46m, até encontrar o ponto 12; daí deflete a direita e segue pelo alinhamento da estação, com uma distância de 6,51m, até encontrar o ponto 13; daí deflete a direita e segue pelo alinhamento da estação com uma distância de 1,00m, até encontrar o ponto 14; daí deflete a esquerda e segue pelo alinhamento da estação com uma distância de 5,33m, até encontrar o ponto 15; daí deflete a esquerda e segue pelo alinhamento da estação, com uma distância de 1,00m, até encontrar o ponto 16; daí deflete a direita e segue pelo alinhamento da estação com uma distância de 9,60m, até encontrar o ponto 17; daí deflete a direita e segue pelo alinhamento da estação com uma distância de 1,00m, até encontrar o ponto 18; daí deflete a esquerda e segue pelo alinhamento da estação, com uma distância de 12,00m, até encontrar o ponto 19; daí deflete a esquerda e segue pelo alinhamento divisório, com uma distância de 27,12m, até encontrar o ponto 20, situado no alinhamento predial da rua Cunha Bastos; daí deflete a esquerda e segue em reta pelo alinhamento predial da rua Cunha Bastos, com uma distância de 5,66, até encontrar o ponto 21 situado no vértice do canto do armazém com o alinhamento predial da rua Cunha Bastos; daí deflete a direita e segue em reta pelo referido alinhamento predial da rua Cunha Bastos, com uma distância de 128,76m, até encontrar o ponto 22, situado no vértice dos alinhamentos prediais da rua Cunha Bastos com a rua Tiradentes; daí deflete a direita e segue em reta no sentido do viaduto João Quadros, pelo alinhamento predial da rua Tiradentes, construída em terrenos da RFFSA - Rede Ferroviária Federal S/A, com uma distância de

LAUDO TÉCNICO PARA TOMBAMENTO DE IMÓVEL

- Conjunto da Estação Ferroviária-



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DO PATRIMÔNIO DA UNIÃO
DELEGACIA EM SÃO PAULO

FOLHA Nº 059

38,00m até encontrar o ponto 23, situado em normal ao km 105+663,27m, afastado 15,00m do eixo da via férrea principal, no lado esquerdo do sentido crescente da quilometragem, daí deflete à direita e segue em reta pelo alinhamento divisorio, com uma distância de 23,50m, até encontrar o ponto 24 situado em normal ao km 105+642,00m, afastado 5,00m do eixo da via férrea principal, no lado esquerdo do sentido crescente da quilometragem, daí deflete à direita e segue em reta pelo alinhamento divisorio, passando pelo alinhamento do Armazém e parede da estação, com uma distância de 233,50m, até encontrar o ponto 1 de origem. Confrontando nos pontos 1-2, 2-3, 3-4, 4-5, 5-6, com Av. Marginal Oeste projetada; nos pontos 6-7, 7-8, 8-9, 9-10, 10-11, 11-12, 12-13, 13-14, 14-15, 15-16, 16-17, 17-18, 18-19, 19-20, com rua da Praça João Pessoa; nos pontos 20-21, 21-22, com a rua Cunha Bastos; nos pontos 22-23, com rua Tiradentes e viaduto Jânio Quadros, construído sobre próprios da RFFSA - Rede Ferroviária Federal S/A; nos pontos 23-24, 24-1 com propriedade da RFFSA - Rede Ferroviária Federal S/A. BENFEITORIAS: NP. 4450.265 - Estação de Limeira, construção em estrutura de concreto, com paredes de alvenaria de tijolos, com cobertura de telhas de barro do tipo francesa, com esquadrias de madeira, instalações elétricas e hidráulicas, com área construída de 882,28m²; NP. 4450.266 - Armazém/Galpão, construção em estrutura de concreto, com paredes de alvenaria de tijolos, com cobertura de telhas de barro do tipo francesa, com esquadrias de ferro, instalações elétricas e hidráulicas, com área construída de 2.091,00m². **CLÁUSULA TERCEIRA** - com fundamento na Lei nº 9636/98 e no Decreto-Lei nº 9760/46, de acordo com o § 3º, do artigo 11 do Decreto nº 3725/2001, normalizado pela ON GEAPN 004/2001 e amparado no Memorando-Circular nº 128/SPU/MP que determina que a autoridade competente para autorizar a Guarda Provisória é o Gerente Regional do Patrimônio da União, fica formalizada a Guarda Provisória ao MUNICÍPIO DE LIMEIRA do imóvel descrito na Clausula Segunda para que seja preservado de invasões, depredações e para que seja procedida limpeza periódica no terreno e prédio de acordo com normas de saúde pública, bem como as reformas necessárias para a manutenção da edificação. **CLÁUSULA QUARTA** - a guarda provisória terá vigência pelo prazo necessário à instrução e aprovação de processo de cessão. **CLÁUSULA QUINTA** - a guarda provisória é feita nas seguintes condições: a) a guarda fica sujeita à fiscalização periódica por parte da SPU; b) não será permitida a invasão, cessão, locação ou utilização do imóvel para fim diverso do previsto na Clausula Terceira; c) qualquer providência tomada pela Prefeitura no imóvel deve, obrigatoriamente, ser comunicada prévia e formalmente à GRPU/SP. **CLÁUSULA SEXTA** - considerar-se-a rescindido o presente Termo de Guarda Provisória, independente de ato especial, retornando o imóvel à posse da União, nos

Av. Prestes Maia, 735 - J.P.A. - Bairro Luz - São Paulo - S.P. - CEP 01031-001

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



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DO PATRIMÔNIO DA UNIÃO
DELEGACIA EM SÃO PAULO

1953
FOLHA Nº 060

seguintes casos: a) se ao imóvel, no todo ou em parte, vier ser dada utilização diversa da que lhe foi destinada; b) se o Município de Limeira renunciar a guarda ou deixar de exercer as suas atividades específicas; c) se, em qualquer época, a União necessitar do imóvel para seu uso próprio; d) no caso de necessidade ou interesse público superveniente. **PARÁGRAFO ÚNICO** - Que verificado o descumprimento de quaisquer das condições mencionadas nas letras "a" e "b", serão fixadas as responsabilidades decorrentes dos fatos apurados, resguardando os imperativos legais e os preceitos da hierarquia funcional; **CLÁUSULA SÉTIMA** - cópia do termo de guarda provisória será encaminhada ao órgão central da Secretaria do Patrimônio da União até o quinto dia útil do mês seguinte ao de sua assinatura; **CLÁUSULA OITAVA** - o Município de Limeira declara que aceita o presente termo para que produza os efeitos jurídicos, ficando responsável pela administração, uso e conservação do imóvel, passando a ocorrer por sua conta exclusiva, a partir desta data, todos os ônus que recaíam ou venham a recair sobre o mesmo, relativos a taxas, multas e imposições das autoridades. E, por se acharem ajustados e contratados assinam a **UNIÃO** e o **MUNICÍPIO DE LIMEIRA** através de seus representantes, juntamente com as testemunhas abaixo assinadas, presentes a todo o ato, depois de lido e achado conforme o presente instrumento, o qual é lavrado na Gerência Regional do Patrimônio da União em São Paulo. E eu, **RAPHAEL BISCHOF DOS SANTOS**, Matrícula SIAPE nº 1650085, lavrei o presente **TERMO DE AUTORIZAÇÃO DE GUARDA, EM CARÁTER PROVISÓRIO.**

EVANGELINA de ALMEIDA PINHO
Gerente Regional do Patrimônio da União no Estado de São Paulo - GRPU-SP

SILVIO FÉLIX DA SILVA
Prefeito Municipal de Limeira SP

TESTEMUNHAS:

Nome: **LILIANA E. TALEEN** Nome: **Marcelo Rodri**
Nº RG: **1002611-0 (RUE)** Nº RG: **20.245.163 5**

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



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

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



19/10/2018

Limeira – Estações Ferroviárias do Estado de São Paulo



[Home](#)

[Estações - S.Paulo](#)

[A](#) [B](#) [C](#) [D](#) [E](#) [JK](#)
[F](#) [G](#) [H](#) [I](#) [JK](#) [L](#)
[M](#) [N](#) [O](#) [P](#) [Q](#)
[R](#) [S](#) [T](#) [U](#) [V](#) [W](#) [X](#) [Y](#) [Z](#)
[XXV](#) [Mogiânia em MG](#)

[Siga a linha:](#)

...
[Itaipuli](#)
[Limeira](#)
[Ibicaba](#)



Tronco CP-1935

...
 ESTIVE NO LOCAL: SIM
 ESTIVE NA ESTAÇÃO: SIM
 ÚLTIMA VEZ: 2014

...
[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 (1876-1971)
FEPASA (1971-1998)



LIMEIRA

Município de Limeira, SP

Linha-tronco - km 105,459 (1958)

Altitude: 540,421 m

Uso atual: Guarda Civil Municipal (2014)

SP-2284

Inauguração: 30.06.1876

com trilhos

Data de construção do prédio atual: 1875 (hoje reformado)

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 Limeira foi inaugurada em 1876; por volta de 1912, passou por uma reforma que a ampliou bastante, mantendo-se, ao que parece, a estrutura do prédio original.

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



19/10/2018

Limeira – Estações Ferroviárias do Estado de São Paulo

"(...) Formei-me em engenharia em dezembro de 1939 em Porto Alegre (...) em abril de 1941, me transferi para São Paulo. Foi uma viagem de trem, com locomotiva alimentada a lenha, 76 horas de chacoalhão! Linha de ônibus não existia, por falta de estradas, e a passagem de avião era muito cara (...). Em junho de 1943, o Brasil já em guerra, voltando de trem de Limeira para São Paulo, estou sentado no carro restaurante com um colega de trabalho, quando é feita a fiscalização dos passageiros. Meu colega mostra a carteira de identidade dele; tudo bem. Eu mostro a minha e recebo voz de prisão! Um vexame! Eu tento dialogar com o inspetor. Indago o motivo mas não recebo explicação. Ele tem ordem de prender, mas não de explicar. Meu colega, cujo crime é de estar em minha companhia é apenas detido, não preso, como explica o inspetor. Que situação! Olhares hostis dos demais passageiros no carro-restaurante, cochichos (provavelmente espiã, quinta-coluna, etc..). Chegamos em São Paulo, somos conduzidos ao DOPS (...) passei 3 dias com frio e fome (...). Em dezembro de 1943 retornei para Porto Alegre em função de minhas sucessivas mudanças de residência. (...) dou um bom conselho: Não viaje de trem de Limeira para São Paulo, pode ir preso (...)." (Dietrich Kuhlmann - transcrito da Revista Eletrônica Popular, volume 103, nº 3, junho 1992).

"Manhã de sol na estação de Limeira, final de 1964. O trem noturno da CP, vindo de Garça, lá parado (e muito atrasado), com os passageiros descendo para pegar os ônibus que os levariam a uma nova composição em Campinas, uma vez que a queda de uma barreira havia interrompido o tráfego em Americana. Minha mãe e irmã se desgarraram de nós e acabaram chegando aos ônibus antes, uma vez que a multidão facilitou seu trânsito... mas minha mãe não quis embarcar, preferindo esperar meu pai. O guarda que coordenava o embarque concordou com ela, afirmando que as famílias não podiam ser separadas. De repente vejo-me sendo aerotransportado, nos braços da multidão que aguardava o embarque, até ela e logo depois abriram passagem para meu pai, quando então pudemos embarcar no ônibus até Campinas, onde nos aguardava uma reluzente composição Pullman Standard, até hoje incrivelmente azul, ou, mais precisamente, no carro-salão, já que estávamos viajando numa cabine. Chegamos a São Paulo sem maiores problemas" (Antonio Gorni, 01/2007).

Foi uma das últimas estações a permanecer ativa como estação de passageiros, tendo fechado apenas próxima do fim desses trens, na

file:///I:/Patim/C3%B4no%20Hist%C3%B3ria%20de%20Limeira%20-%20Esta%C3%A7%C3%B5es%20Ferrovi%C3%A1rias%20do%20Estado%20de... 2/8

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

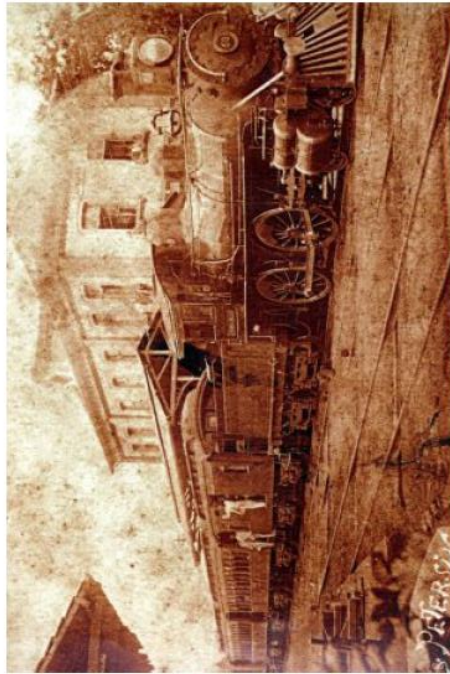


19/10/2018

Limeira – Estações Ferroviárias do Estado de São Paulo
época em que a *Ferrobarragem* passou a operá-los.

No dia 16/4/2001, passou por ali o último trem de passageiros, no sentido de *Campinas*. Em setembro de 2009, a restauração da estação já estava pronta. A Prefeitura Municipal ganhou a posse da estação nesse mesmo ano. Em 2014, a estação estava totalmente ocupada pela Guarda Civil Municipal. Já começavam a se ver sinais de desgaste e falta de manutenção. Pintura descascada, vidros quebrados...

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



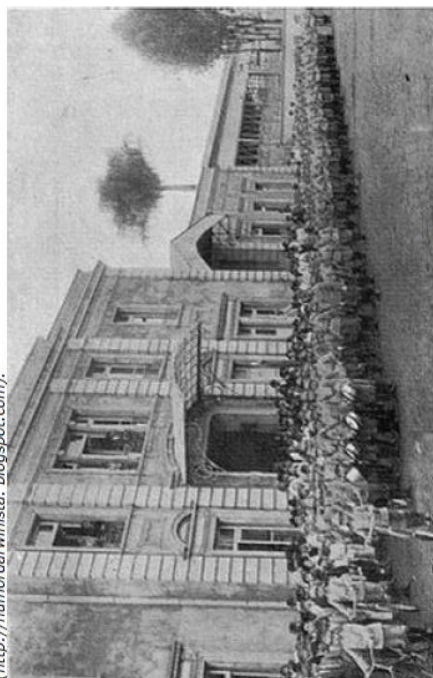
ACIMA: Composição da Paulista na estação - ainda a antiga - de Limeira. Foto sem data (Autor desconhecido). **ABAIXO:** A estação em 1917. Dia de festa

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



19/10/2018

Limeira – Estações Ferroviárias do Estado de São Paulo
(<http://humordarwinista.blogspot.com>).



1927

AO LADO: Laranjas em Limeira e a dificuldade de seu transporte pela Cia Paulista (O Estado de S. Paulo, 2/16/1927).

COM A COMPANHIA PAULISTA

Pessoa que de passagem por Limeira, o maior centro produtor de laranjas do Estado, contando com cerca de 1.500.000 laranjeiras em produção, relatou-nos ter presenciado na carretagem em vagões de grande quantidade de caixas de laranjas destinadas à exportação. O transporte de laranjas não vem melhorando, desta vez, da Companhia Paulista, sempre tão solícita em auxiliar novos empreendimentos, a devida atenção.

As caixas especiais para a exportação são descarregadas ao relento, ficando expostas à soltura e carregadas em vagões abertos ou em gaiolas que servem para o transporte de gado, nem sempre perfeitamente assa-

LAUDO TÉCNICO PARA TOMBAMENTO DE IMÓVEL

- Conjunto da Estação Ferroviária-



19/10/2018

Limeira – Estações Ferroviárias do Estado de São Paulo

das. As caixas são escaetas, de muito bom aspecto, rotuladas e levavam a marca "M. S. Hamburgo". As laranjas que se viam pelas frestas dos caixões estavam embrulhadas uma a uma em papel, denunciando o cuidado com que vem sendo experimentada essa exportação.

Seria justo que por parte da Companhia Paulista, que tem interesse directo em que esse commercio se desenvolva, houvesse empenho em que de saída as frutas não estejam sujeitas a depreciação, já pela exposição às intempéries, já pelo mau aspecto que as caixas adquirem.

O sr. Candido José Soares, chefe da estação local da Companhia Paulista, quando dirigia um serviço no armazem de carga, foi victima de um desastre, ficando comprimido entre dois vagões. O sr. Candido Soares, que ficou gravemente ferido, foi transportado para Campinas e internado no hospital da Beneficência Portuguesa.

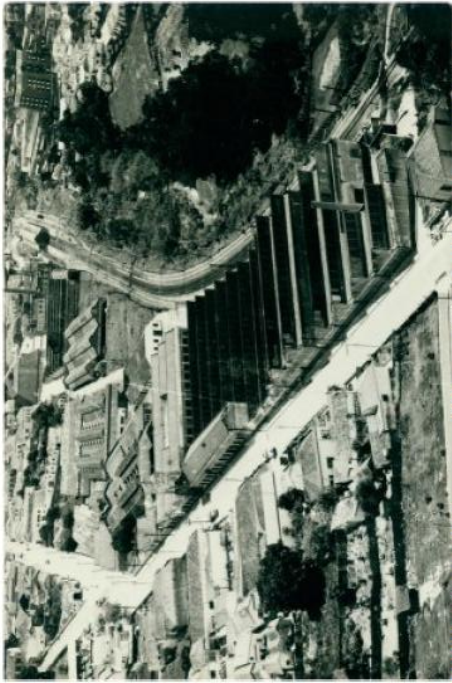
1927

AO LADO: Acidente com o chefe da estação (O Estado de S. Paulo, 21/12/1927).

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



Limeira – Estações Ferroviárias do Estado de São Paulo



ACIMA: Pátio e estação nos anos 1960 - o prédio da estação está em cima, à direita - CLIQUE SOBRE A FOTO PARA VÊ-LA MAIOR - (JBGGE).



ACIMA: Armazém e casas ferroviárias no pátio de Limeira, em 3/1/2009 (Fotos André Benetti).

"Enfim terminaram a reforma da estação. O 2009

entorno, por sua vez, segue só no abandono. AO LADO: Narrativa de Rafael

Em frente, um hotel velho e mal cuidado. Asquini, 13/9/2009).

mas que diz oferecer um "ambiente familiar"

aos hóspedes. Fica em cima de dois bares (ou

"botecos", na pior aceção do termo talvez),

onde três garotas (ou senhoras) de programa

aproveitavam o quente início de noite sábado

para dançar com os frequentadores do local,

todos já bastante regados a cerveja.

Enquanto observava a estação, uma outra

mulher me aparece pedindo dois reais para

interar sua passagem de volta para casa em

Araras, já que está grávida de seis meses e

não pode fazer programas por enquanto. A

estação, aliás, é ladeada por uma velha,

19/10/2018

file:///T:/Patrim/C3%B4nio%20Hist%C3%B3ria%20Limeira%20-%20Est%C3%A7%C3%B5es%20Ferrovi%C3%A1rias%20do%20Estado%20de... 6/8

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



19/10/2018

Limeira – Estações Ferroviárias do Estado de São Paulo

ultrapassada e cuja rodoviária, que ainda serve a cidade, mas que já faz por merecer uma aposentadoria”.



ACIMA: A passarela sobre a linha que foi inaugurada em 1939 em Limeira (à esquerda, foto sem data) e o que restou dela em 2012 (à direita) era chamada popularmente de Ponte dos Suspiros (Acervo Wanderley Duck).

(Fontes: Ralph M. Giesbrecht, pesquisa local; Wanderley Duck; Adalberto Galib; Rafael Asquini; Antonio Gorni; Alberto Del Bianco; Ulisses Lopes; Ricardo Bagnato; André Benetti; Antonio Carlos Mussio; Marcelo Meira; O Estado de S. Paulo, 1927; <http://humordarinista.blogspot.com>; Filemon Peres; IBGE; revista Eletrônica Popular, 1992; Cia. Paulista: relatórios anuais, 1872-1969; Museu da Cia. Paulista, Jundiáí, SP; Guias Levi, 1932-80; Mapa - acervo R. M. Giesbrecht)



1900 - estação antes da reforma. Acervo Alberto Del Bianco



Em 1918, a estação, já reformada. Foto Filemon Peres



Em 03/07/1996, a estação, já quase desativada. Foto Ralph M. Giesbrecht



Em 03/07/1996, a estação, já quase desativada. Foto Ralph M. Giesbrecht



Plataforma da estação, em 04/1997. Foto Ulisses Lopes



Plataforma da estação, em 04/1997. Foto Ulisses Lopes



Limeira, 2000. Foto



Gare de Limeira em



Plataforma da estação de

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



19/10/2018

Limeira – Estações Ferroviárias do Estado de São Paulo

Marcelo Meira

Limeira em 03/2007. Foto Ricardo Bagnato



Fachada da estação de Limeira em 03/2007. Foto Ricardo Bagnato

03/2007. Foto Ricardo Bagnato



A estação em reforma, em 03/2007. Foto Ricardo Bagnato

Limeira em 03/2007. Foto Ricardo Bagnato



Fachada da estação em 03/2007. Foto André Benetti



Fachada da estação em 7/5/2014. Foto Ralph M. Giesbrecht

Atualização: 17.02.2018

Página elaborada por **Ralph Mennucci Giesbrecht**.



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



ANEXO III - REGISTRO DE RESPONSABILIDADE TÉCNICA - RRT

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



CAU/BR

Conselho de Arquitetura
e Urbanismo do Brasil

Registro de Responsabilidade Técnica - RRT

RRT SIMPLES
Nº 000007502418
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: 04/10/2018 Previsão de término: 20/12/2018

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

3. DADOS DA OBRA/SERVIÇO

Endereço: RUA CUNHA BASTOS Nº: 50
Complemento: Bairro: CENTRO
UF: SP CEP: 13480780 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: 4.268,32 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 CENTRAL À PRAÇA JOÃO PESSOA E CASAS DA VILA FERROVIÁRIA À RUA FRANCISCO MONLEVADE, LIMEIRA/SP. INCLUI LEVANTAMENTO TIPOLÓGICO, 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.

Matias Razzo 24 de outubro de 2018
Local Dia Mês Ano

MUNICIPIO DE LIMEIRA
Documento de identificação: 45132495000140
Matias Razzo
Secretário de Urbanismo

Alessandra Argenton Sciota
ALESSANDRA ARGENTON SCIOTA
CPF: 137.668.978-29

A autenticidade deste RRT pode ser verificada em: <http://siccau.caubr.gov.br/app/view/sight/externo?form=Servicos>, com a chave: yzw2WW Impresso em: 12/11/2018 às 15:09:25 por: , ip: 179.125.173.194

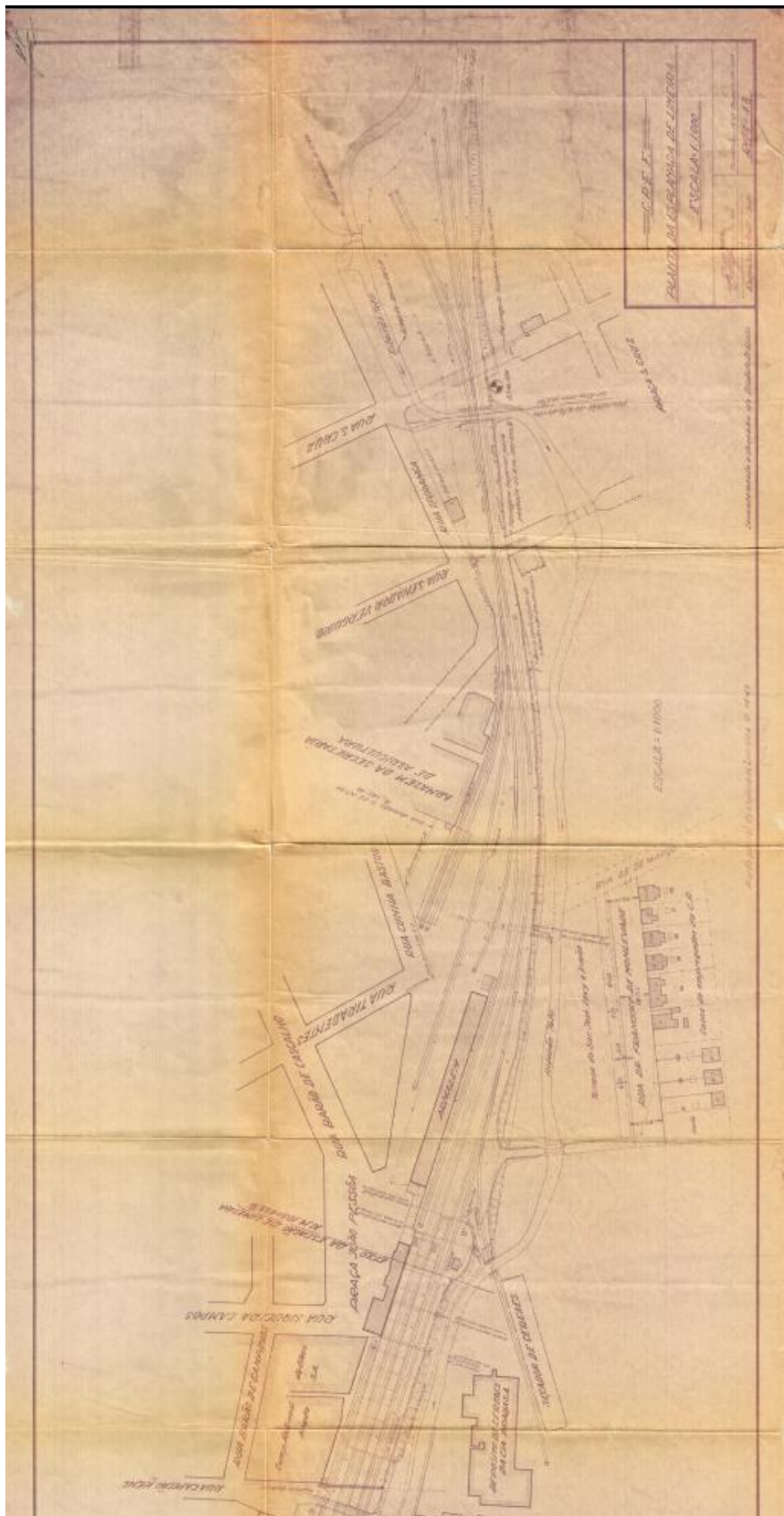


LAUDO TÉCNICO PARA TOMBAMENTO DE IMÓVEL - Conjunto da Estação Ferroviária-



ANEXO IV - PLANTA DA ESPLANADA DE LIMEIRA C.P.E.F., 1948

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



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

