

15. Estação da Companhia Paulista

15.1 A edificação como documento

15.1.1 Bem/Edificação

Estação da Companhia Paulista

15.1.2 Localização

Largo Marechal Floriano, s/nº, Centro, Campinas, SP, CEP 13013-120

15.1.3 Proteção

Tombado pelo CONDEPHAAT - Processo nº 20682/78 - Resolução nº 9 de 15/04/1982 e pelo CONDEPACC - Processo 004/89 - Resolução nº. 004/90 de 27/11/1990.

15.1.4 Propriedade

Estação da Companhia Paulista

15.1.5 Proprietário

Companhia Paulista de Obras e Serviços (CPOS)

15.1.6 Usuário

Prefeitura Municipal de Campinas

15.1.7 Utilização original

Estação da Companhia Paulista de Estradas de Ferro

15.1.8 Utilização atual

Estação Cultura – Secretaria Municipal de Cultura de Campinas

15.1.9 Enquadramento/Implantação

A antiga estação ferroviária encontra-se situada entre as avenidas 20 de Novembro e Prefeito Faria Lima e entre as Ruas Lidgerwood, Dra Sales de Oliveira, Antonio Manuel e Francisco Teodoro.

15.1.10 Valor documental (como testemunho, vestígio arquitetônico)

A “Estação da Paulista” desempenhou um papel fundamental na história de Campinas ao responder ao longo de um século, por uma ampla e diversificada demanda regional.

Oriunda da cidade de Jundiáí, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro (1868/1971) alcançou a cidade de Campinas em 1872 com o propósito de recolher e transportar café - em novos moldes – de áreas mais interiorizadas da Província de São Paulo até o porto de Santos contando com o apoio da Companhia “São Paulo Railway”.

Esta ferrovia acompanhou a estruturação e expansão do complexo cafeeiro estendendo os seus trilhos por mais de 900 km de linha tronco (sentido Rio Claro e São Carlos) e por cerca de 1200 km de ramais, fazendo chegar em áreas longínquas, trabalhadores, tecnologias, serviços e alimentos essenciais à dinâmica cafeeira. E para tanto

instalou em Campinas, entre os anos 1868 e 1891, os seus primeiros escritórios, casas de carros e vagões, depósitos de locomotivas, marcenaria, carpintaria e armazéns (de café, de produtos secos e de mercadorias), que em parte foram transferidos para Jundiáí em 1891 (oficinas de locomotivas) e em 1892 para Rio Claro (casas de carros e de vagões).

O pátio da "Estação da Paulista", por sua vez, prestou-se a reunir e articular um complexo ferroviário mais amplo, transformando-se num entroncamento viário de diversas companhias, entre elas a Companhia Mogiana (1872/1971), o Ramal Férreo Campineiro (1889/1911), a Companhia Fumilense (1890/1899, com estação localizada no mercado municipal) e a Estrada de Ferro Sorocabana (1921/1971).

Neste pátio reuniam-se cerca de uma centena de trilhos para receber, armazenar e escoar milhões de sacas de café, gêneros de abastecimento, maquinarias, artigos de consumo e passageiros em trânsito entre a “capital” e o “interior”; concentrando-se nas imediações, uma variada gama de instituições e estabelecimentos destinados a atender à forte demanda por serviços (comércio, indústria, saúde, educação) e produtos do complexo cafeeiro em expansão.

Entre as décadas de 1950 e 1960, algumas mudanças estruturais na rede ferroviária levaram à incorporação das companhias paulistas pela Fepasa, em princípios da década de 1970, seguindo-se uma série de concessões que alteraram ou interromperam a prestação de serviços centenários.

15.1.11 Documentação administrativa

CONDEPHAAT - Processo nº 20682/78 - Resolução nº 9 de 15/04/1982 e pelo CONDEPACC - Processo 004/89 - Resolução nº. 004/90 de 27/11/1990.

15.1.12 Bibliografia

- LAPA, José Roberto do Amaral. A cidade: os cantos e os antros. Campinas 1850-1900. São Paulo, Edusp, 1996
- MATOS, Odilon Nogueira de. Café e Ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o Desenvolvimento da Cultura Cafeeira. 4. ed. Campinas: Pontes, 1990
- PIUPO, Benedito Barbosa. Oito Bananas por um tostão: crônicas campineiras. Campinas: Palmeiras, 1976
- AMARAL, Leopoldo. A Cidade de Campinas em 1900. Campinas:Livro Azul, 1900
- GUIMARÃES, Alãoir Malta. Monografia histórico-estatística do Município de Campinas. Prefeitura Municipal, 1962
- REIS, Nestor Goulart. Estação Cultural. Patrimônio ferroviário do povo de Campinas: São Paulo: Via das Artes, 2004
- PINTO, Alfredo Moreira. História da Viação Pública de São Paulo. São Paulo: Vanorden, 1903
- COSTA, Pablo Diego e Souza dos Reis. Os espaços ferroviários de Campinas: (re)leituras contemporâneas. Dissertação (Mestrado). Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias da Pontifícia Universidade Católica de Campinas, 2010

15.2 Valor arquitetônico

15.2.1 Arquiteto/Construtor/Autor

Equipe da Companhia Paulista de Estrada de Ferro de Jundiáí a Campinas que na ocasião contou com o engenheiro inglês, Walter Hammon, na inspetoria geral.

15.2.2 Estilo, originalidade

Edificação ferroviária com "padrões mais românticos do que gótico" ao modelo dos "projetos de arquitetos ingleses, ao tempo do Victorian Gothic" (REIS, 2004).

15.2.3 Aspectos arquitetônicos independentes do

estilo (período histórico de construção, evolução e mudanças do edifício)

Nas palavras de Nestor Goulart Reis, registradas na obra Estação Cultural. Patrimônio ferroviário do povo de Campinas, podemos ler: "O primeiro edifício da estação foi inaugurado em 1872, com uma grande festa. Suas características foram registradas por Jules Martin em duas imagens conhecidas. Uma delas foi publicada como uma gravura no almanaque de Campinas para o ano de 1873, editado por José Maria Lisboa. A outra é a de um quadro, que existia no Museu Ferroviário de Jundiáí. O edifício tinha um corpo central térreo e dois blocos laterais, com sobrados. No primeiro a parte central avança discretamente sobre o alinhamento, sendo arrematada no alto por um frontão simples e o que poderia ser um óculo no centro. A entrada tinha três portas e alguma semelhança com a parte central do atual edifício mas com um só pavimento. Nas laterais, apresentava duas portas em ambos os lados. O corpo térreo teria quatro ou cinco janelas, de peitoril baixo. Avançando um pouco mais sobre o alinhamento da fachada, os dois corpos laterais, com sobrados, tinham duas janelas em cada andar, na frente e na lateral externa. Consta que as paredes desse edifício teriam sido construídas com a técnica de taipa de pilão pois a primeira olaria de Campinas, a dos irmãos Peixoto, foi instalada após a inauguração da linha e da estação, tendo importado seu equipamento mecânico do exterior. A julgar pela litografia de Jules Martin, a cobertura seria em telhas tradicionais, de capa e canal, pelo mesmo motivo. A segunda gravura mostra o pátio de manobras e a estação pelo lado da gare, sem muitos detalhes. Esse edifício foi substituído pelo atual, que foi construído em tijolos e inaugurado em 1884, provavelmente porque o antigo já não atendia às necessidades de serviços e suas técnicas construtivas seriam pouco adequadas às condições de administração de uma ferrovia" (REIS, 2004)

Segundo os estudos de REIS, orientados para subsidiar as obras de restauro da edificação: "A segunda estação, inaugurada em 1884, passou por sete fases de ampliação e reforma". A primeira deu-se em 1884 com a construção da parte inicial do edifício; a segunda ocorreu entre os anos de 1884 e 1906; a terceira fase entre 1906 e 1910; a quarta fase, entre 1910 e 1915; a quinta fase entre 1915 e 1920 e a sexta fase, entre os anos de 1920 e 1960.

15.2.4 Estado físico de preservação (níveis de conservação, negligência, abandono)

Em 2004, segundo Nestor Goulart Reis Filho: "Em que pesem as sucessivas intervenções sofridas pelo edifício, ainda se conservam muitas das suas características originais, o que permite a realização de um trabalho de restauro. Muitas das alterações sofridas - como a substituição das portas e janelas de madeira por basculantes - podem ser facilmente revertidas pois subsistem exemplares intactos em alguns compartimentos,

bem como apreciável documentação fotográfica. As várias ampliações realizadas na primeira metade do século XX seguiam de perto as linhas das partes mais antigas, não podendo ser consideradas como agressões ao caráter do público" (REIS, 2004).

15.2.5 Transformações e adaptações, restauração

Na sua primeira fase, datada de 1884: "A parte inicial do edifício era bem menor do que a hoje existente". Numa segunda fase de reformas, entre os anos de 1884 e 1906, "a estação recebeu (...) um segundo pavimento transversal". Na terceira fase, entre os anos de 1906 e 1910, "o terreno que avançava sobre o alinhamento, do lado oeste, foi ocupado por um edifício de um único pavimento". A quarta fase, entre os anos de 1910 e 1915, os escritórios foram ampliados "com a construção de um novo corpo do segundo pavimento (...) semelhante ao anterior e situado à direita daquele, isto é, do lado oeste". Entre os anos de 1915 e 1920, uma quinta fase de alterações teve lugar, agora marcada pela realização de obras de grande vulto (...) Essa reforma incluía no térreo a demolição dos dois pavilhões transversais e o prolongamento da varanda". A sexta fase, marcada pelas intervenções realizadas entre os anos de 1920 e 1960 foram "construídos os dois corpos transversais, com os escritórios. O do lado leste, com dois pavimentos" e o "do lado oeste, crescendo com um segundo pavimento sobre o térreo já existente" (...) Esses são os volumes edificados que chegaram ao século XXI" (REIS, 2004).

15.2.6 Emprego de materiais, programa, outras informações

Na primeira fase (1884), "A parte inicial do edifício era bem menor do que a hoje existente (...) Alguns dos tijolos apresentavam detalhes especiais, como os arremates curvos sob os frisos de calcário da cimalha, no andar superior, e os cordões em 'meia-cana', que enquadravam as laterais das portas e janelas mais antigas. Nessa fase, os frisos de separação entre os andares e sob a cimalha, como os peitoris das janelas, eram em arenito trabalhado. A forma geral do edifício é marcado por uma longa varanda à frente, como ainda hoje se vê. Tem ao centro um volume de dois andares discretamente avançado, arrematado ao alto por um frontão, ornamentado com uma rosácea.

projeto	013/14
cliente	TAB Núcleo Regional Campinas
assunto	Inventário Patrimonial do Bem Arquitetônico
síto	Estação da Companhia Paulista
local	Campinas, SP
coordenação	Dra. Mirza Pellicciotta
data	15/10/2015
revisão	0
folha	01/04
Copyright © 2015 Conhecimentos Associados Ltda	
	

Ao seu lado, ergue-se uma torre com um relógio de forma circular e um telhado em agulha". Do lado oeste, existe um corpo, no segundo pavimento, eu de início era isolado, com um telhado de quatro águas, duas janelas de cada lado e um balcão ou "bow-window" ao centro, arrematado com um pequeno telhado, também fortemente inclinado. No térreo a varanda era apoiada por colunas de ferro "com mãos-francesas", em seus lados e com ornatos do mesmo material, como pequenos lambrequins. Na extremidade leste (à esquerda de quem olha para o edifício), a varanda era arrematada por um corpo transversal, com telhados de três águas", com uma varanda de menor largura à frente, tendo ao alto uma treliça decorativa de madeira, pelo que se pode observar nas fotografias mais antigas

As janelas e portas eram em pinho-de-riga, com vidros ornamentais coloridos, alguns vermelhos, outros amarelos e outros transparentes. Alguns deles ainda se conservam. No térreo, a porta principal originalmente era destacada por três frisos ou cordões de tijolos, com larguras decrescentes, em direção ao interior, arrematados por parte superior por arcos plenos, de feição românica. Todo o conjunto obedea a padrões mais românicos do que gótico, como ocorria com frequência com projetos de arquitetos ingleses, ao tempo do Victorian Gothic. (..) O uso de padrões semelhantes aos da arquitetura inglesa talvez se explique pela presença, nessa época, do engenheiro Walter Hammond como Inspetor Geral, o mais alto cargo da Companhia Paulista, imediatamente abaixo da diretoria (PINTO, 1903). Os destaques na fachada, além da grande torre com o relógio, eram a janela central do corpo principal, com três vãos e o pequeno balcão fechado ou "bow-window" no centro do corpo leste. Esse balcão era arrematado com três janelas (uma à frente e uma de cada lado). Sob ele, existe um corpo retangular saliente em relação ao paramento da parede, como se ali passassem as tubulações de um banheiro, que no segundo andar seria iluminado por aquelas janelas; ou seria apenas um reforço estrutural. Nessa época, o corpo lateral era separado da torre e do corpo central, no sobrado, por um vão com cerca de 3,40m, o que acentuava a assimetria e a elegância da torre, como eixo central e vertical do conjunto.

Aos fundos ficava a gare: nessa época era mais baixa e estreita que a atual e coberta com telhas francesas, tipo Marselha (..) A parte interna do edifício original te alguns refinamentos de acabamento , que não se repetiram nas sucessivas reformas, O mais conhecido talvez seja o uso de iluminação elétrica, que se acreditava tenha sido pioneira no Brasil. Na parte de atendimento ao público chama atenção a "sala de espera para senhoras", que abre para a plataforma, com um local mais retirado, ao qual se recolhiam as mulheres. Sem eu interior se encontra toalete feminino, abrigado atrás de uma parede arrematada na parte superior por uma janela com vidros de cristal lapidado, que ainda se conservam (...) A escada de acesso ao andar superior tem pitorris de madeira com desenho e acabamentos cuidadosos, com cerca de 1,60m de largura. Apresenta ainda hoje alguma monumentalidade (...). No andar superior, o acabamento interno do corpo central (destinado à diretoria) e do lateral (aos escritórios), apresenta alguns cuidados, como barras ornamentais de

antigo dos escritórios, que receberam duas pequenas aberturas nas laterais dos vãos mais antigos, repetindo o desenho da janela principal do corpo central (...) Ao ser construído o segundo pavimento do lado leste, foi removido o antigo forro do térreo, com seu telhado, dando lugar a estruturas metálicas" (REIS, 2004)

A sexta fase, marcada por pelas intervenções realizadas entre os anos de 1920 e 1960 foram "construídos os dois corpos transversais, com os escritórios. O do lado leste, com dois pavimentos, avançava pouco sore o pavimento da fachada, com uma só janela na lateral. Ocupava provavelmente o espaço aberto ao lado da estação (..) O do lado oeste, crescendo com um segundo pavimento sobre o térreo já existente, do compartimento de bagagens, com cinco janelas sobre a lateral, avançando mais de 15 metros sobre o alinhamento da fachada, no andar superior. Esses são os volumes edificados que chegaram ao século XXI" (REIS, 2004).

15.2.7 Área total aproximada

Área bruta (edifício principal, anexos e plataformas de embarque e desembarque de passageiros): 11.100 m².

15.3 Estudo do entorno

15.3.1 Área envoltória

Com a instalação das Companhias Paulista e Mogiana, a área que até então se encontrava ocupada por atividades rurais ganhou novo sentido. O trânsito de produtos e passageiros motivou a formação de um centro especializado de comércio e de serviços que em pouco tempo passou a oferecer uma variada gama de "mercadorias": de maquinarias agrícolas importadas à prestação de serviços médicos e educacionais. A malha urbana que desde a inauguração da estação se redesenhara nesta direção, também se adensou, recebendo novas vias, instituições e áreas de moradia popular.

Na conexão do polo ferroviário com o centro da cidade estava, entre outras, a Rua São José, rebatizada de 13 de Maio em 1888; através dela a região dos fundos da Matriz Nova adquiriu novo formato, redesenhando-se os antigos traçados, até então ocupados por moradias esparsas e por um matadouro. Este eixo recebeu nas últimas décadas do século XIX inúmeras casas de comércio, hotéis, escritórios, linhas de bonde, ou ainda, instituições (instaladas nas imediações) que cumpriram papel central no funcionamento do complexo cafeicultor, como os escritórios da Companhia Mogiana e a Loja Maçônica Independência, reduto de projetos políticos liberais. Também ganhou forma uma nova rede de atividades constituída por fundições, oficinas, armazéns, fábricas, escolas e hospitais destinados a atender uma ampla demanda regional por produtos e serviços.

Já do outro lado das linhas surgiu a Vila Industrial. Localizada em uma área ocupada originalmente por um conjunto de cemitérios ao lado dos trilhos da Companhia Paulista de Estrada de Ferro, a vila marcou o surgimento do primeiro bairro de trabalhadores da cidade. Nas origens desta ocupação, instalaram-se prédios da imigração (entre as atuais ruas Sales de Oliveira e Pereira Lima) - prédios que seriam utilizados pela companhia Mac Hardy e posteriormente pela Companhia Mogiana-; além da construção de vários conjuntos de casas para os funcionários da "Paulista" (de propriedade desta companhia). No final do século XIX, a região passou também a receber outras instituições como o Matadouro Municipal, a Companhia Curtidora Campineira de Calçados

(1890), o Cortume Campineiro, o Lazareto dos Morféticos, o Lazareto dos Varilhos e a Indústria Fabril, de propriedade de Antonio Correa de Lemos, e no início do século XX, o Cortume Cantusio (1911), o túnel de ligação entre a Vila Industrial e o centro (1915), além da transformação de vários edifícios em oficinas da Companhia Mogiana. Datam das duas primeiras décadas do século, ainda, a construção (pela iniciativa privada) das travessas Manoel Dias (1908) e Travessa Manoel Freire (1918) para venda aos ferroviários da Companhia Mogiana. Sediadas nas proximidades dos trilhos de trem, estas inúmeras instituições e moradias de trabalhadores acabaram por modificar uma paisagem originalmente caracterizada por habitações esparsas e caminhos rurais, instaurando-se, pouco a pouco, uma dinâmica muito específica de desenvolvimento.

A área contava, ainda, com um túnel aberto pela Companhia Mogiana sob o pátio de manobras da ferrovia. Sua construção foi inaugurada em 1918 e nasceu de uma conquista dos trabalhadores das Companhias Mogiana e Paulista que há algumas décadas vinham se mobilizando por meio de reivindicações, protestos e greves pela melhoria das condições de trabalho. Entre as reivindicações da greve da Cia. Paulista de 1906, por exemplo, pretendia-se a retirada do chefe e do sub-chefe da Estação de Jundiá, reagia-se à redução de salário em 10% e ao aumento do número de horas e dias de trabalho com a manutenção do mesmo número de trabalhadores; reagia-se à dispensa de trabalhadores e à intenção de reduzir em 30% o pessoal de certas repartições, ou ainda, lutava-se contra a obrigatoriedade da integração na Associação Beneficente e na "Escola Prática" da Paulista (paga pelos funcionários). O mesmo espírito associativo permitiu a criação de outras agremiações, como o Esporte Club Mogiana, em 1933.

15.3.2 Qualidade arquitetônica, estética, urbanística: interação com o ambiente urbano

A partir da gare da antiga "Estação da Paulista" é possível avistar parte das instalações das Companhias Paulista e Mogiana, ou ainda, os remanescentes do Ramal Férreo e da Estrada de Ferro Sorocabana, componentes do complexo ferroviário de Campinas.

projeto	
cliente	
TAB Núcleo Regional Campinas	
assunto	
Inventário Patrimonial do Bem Arquitetônico	
sítio	
local	
Campinas, SP	
coordenação	
Dra. Mirza Pellicciotta	folha
data	revisão
15/10/2015	0
Copyright © 2015 Conhecimentos Associados Ltda	
	

15

Estação da Companhia Paulista

Inventário Patrimonial do Bem Arquitetônico

Na porção frontal da estação, por sua vez, permanecem presentes muitos testemunhos das transformações vividas pela cidade desde a sua constituição como centro do complexo ferroviário da cidade.

15.3.3 Qualidade arquitetônica, estética, urbanística: interação com o ambiente urbano

A partir da gare da antiga “Estação da Paulista” é possível avistar parte das instalações das Companhias Paulista e Mogiana, ou ainda, os remanescentes do Ramal Férreo e da Estrada de Ferro Sorocabana, componentes do complexo ferroviário de Campinas. Na porção frontal da estação, por sua vez, permanecem presentes muitos testemunhos das transformações vividas pela cidade desde a sua constituição como centro do complexo ferroviário da cidade.

15.4 Outros elementos patrimoniais do bem

15.4.1 Bens móveis

Não foram localizadas informações sobre bens móveis oriundos da antiga Estação da Companhia Paulista.

projeto

013 / 14

cliente

IAB Núcleo Regional Campinas

assunto

Inventário Patrimonial do Bem Arquitetônico

sítio

Estação da Companhia Paulista

local

Campinas, SP

coordenação

Dra. Mirza Pellicciotta

data

15/10/2015

revisão

0

folha

03/04

Copyright © 2015 Conhecimentos Associados Ltda

ib

INSTITUTO DE
ARQUITETOS
DO BRASIL

CONHECIMENTOS
ASSOCIADOS

15

Estação da Companhia Paulista

Inventário Patrimonial do Bem Arquitetônico

15.5 Iconografia

imagem	tipo	número	legenda	autor/fonte	imagem	tipo	número	legenda	autor/fonte
	Fotografia	1314FTI5001	Fachada, detalhe 1	Marília Vasconcellos		Imagem de arquivo	1314IAI5007	Estação da Paulista em meados do século XX.	MIS
	Fotografia	1314FTI5002	Fachada, detalhe 2	Marília Vasconcellos		Imagem de arquivo	1314IAI5008	Estação da Paulista em princípios do século XX com o "bondão de Sosas" à frente: remanescente do Ramal Férreo Campineiro (1889/1911).	MIS
	Imagem de arquivo	1314IAI5001	Primeiro edifício da Companhia Paulista (1872) em desenho de Jules Martin, registrado no "Almanack de Campinas para o ano de 1872", editado por José Maria Lisboa.	Centro de Memória da UNICAMP (CMU)		Imagem de arquivo	1314IAI5009	Desenho alusivo à região da Estação segundo o Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas.	BMC
	Imagem de arquivo	1314IAI5002	Estação da Paulista em princípios do século XX, com casarão e estabelecimentos nas imediações.	Museu da Imagem e do Som (MIS) e Biblioteca Municipal Central (BMC)		Imagem de arquivo	1314IAI5010	Cartão postal datado da segunda metade do século XX.	MIS
	Imagem de arquivo	1314IAI5003	Cartão postal datado de princípios do século XX.	MIS		Imagem de arquivo	1314IAI5011	Quadro parcial das transformações sofridas pela Estação.	MIS

projeto
013 / 14
cliente
IAB Núcleo Regional Campinas

assunto
Inventário Patrimonial do Bem Arquitetônico
sítio
Estação da Companhia Paulista
local
Campinas, SP

coordenação
Dra. Mirza Pellicciotta
data
15/10/2015
revisão
0
folha
04/04

Copyright © 2015 Conhecimentos Associados Ltda

CONHECIMENTOS ASSOCIADOS