

21. Oficinas da Companhia Mogiana

21.1 A edificação como documento

21.1.1 Bem/Edificação

Oficinas da Mogiana

21.1.2 Localização

Pátio Ferroviário de Campinas: Rua Dr. Sales de Oliveira, 1340, Vila Industrial, Campinas, SP, CEP 13035-270.

21.1.3 Proteção

Tombado pelo CONDEPACC, Processo 004/89, Resolução nº. 004/90 de 27/11/1990.

21.1.4 Propriedade

Oficinas da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro

21.1.5 Proprietário

Companhia Paulista de Obras e Serviços (CPOS)

21.1.6 Usuário

América Latina Logística (ALL)

21.1.7 Utilização original

Serviços relativos à construção, conservação e reparação do material rodante da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro.

21.1.8 Utilização atual

Atividades de suporte da América Latina Logística (ALL).

21.1.9 Enquadramento/Implantação

As oficinas encontram-se situadas entre as avenidas 20 de Novembro e Prefeito Faria Lima e entre as ruas Lidgerwood, Dra Sales de Oliveira, Antonio Manuel e Francisco Teodoro

21.1.10 Valor documental

Integrada na estruturação da economia cafeeira da região oeste do Estado de São Paulo, a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação (1872/1924), posteriormente Companhia Mogiana de Estradas de Ferro Mogi Mirim e Campinas (e daí, pela "Paulista" e pela "São Paulo Railway" ao porto de Santos), vindo a formar em poucas décadas, uma rede de escoamento que, partindo de Campinas, seguia para Minas Gerais através de 650 km de linha tronco (sentido Araguaçu/MG) e 2200 km de ramais (o que a tornou conhecida como "cata café" ou "ferrovia dos ramais").

Segundo a arquiteta Rita Francisco: "A Mogiana, construiu um circuito industrial inteiro para garantir o funcionamento daquela ferrovia. Existentes desde sua fundação, as "Oficinas Companhia Mogiana" ganharam força com a implantação, entre 1901 e 1908, de um novo conjunto de "oficinas" idealizado, projetado e executado pelo ----, o engenheiro Carlos Stevenson. As novas oficinas se faria

chegado ao posto de chefe da locomoção". Nesta condição, segundo Rita Francisco, o engenheiro promoveu "uma completa remodelação das instalações" utilizando-se de "recomendações técnicas internacionais para a construção de oficinas ferroviárias" sem perder atenção do "contexto cultural da época", desdobrando-se daí oficinas erguidas com um "acurado tratamento das questões técnicas e operacionais", ao mesmo tempo em que dotadas de "alguns requintes até então restritos às estações de passageiros, mesmo com as recomendações contrárias ao luxo nas estradas de ferro". O "tratamento estético das fachadas" referido por Stevenson às novas Oficinas deu lugar a um partido arquitetônico sujeito aos modelos da arquitetura corrente, mas ao mesmo tempo inserido ao "ecletismo então predominante na arquitetura paulista", o que lhes permitiu atender "às demandas sociais de que as fachadas dos edifícios deveriam ser elegantes e dotadas de sentido moral" (FRANCISCO).

Seus cinco edifícios funcionais (relacionados à conservação ou reparação do material rodante e de tração) compunham-se da seção de locomotivas, seção de carros e vagões, usina geradora e fundição, garagens e rotundas ou depósitos anelares; conjunto que não só conferiu novas bases de funcionamento ao complexo ferroviário fabril como também lhe possibilitou construir máquinas, vagões, gaiolas, carros, entre outros, equipamentos (FRANCISCO).

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

Na atualidade: "Quatro dos cinco edifícios funcionais da Companhia Mogiana, edificadas entre 1901 e 1908 (...) permanecem, em diferentes graus de conservação, até os dias de hoje no pátio ferroviário da cidade de Campinas: seção de locomotivas, seção de carros e vagões, usina geradora e o depósito anelar, sua garagem. Coincidentemente, foram essas as edificações contempladas pelo processo de tombamento pelo Condepacc, órgão municipal de defesa do patrimônio, efetivado no início dos anos 1990. A fundição, de proporções mais modestas, não obteve a mesma chance e hoje está em ruínas" (FRANCISCO).

Na ocasião do tombamento, do "Complexo Fepasa" no início dos anos 1990, "o sítio onde se situam os edifícios remanescentes (...) não foi considerado como um todo íntegro, que à época ainda permitia a legibilidade dos processos relacionados à atividade ferroviária. Ao contrário, foram listadas dentre todas as edificações aquelas merecedoras de preservação" sem se atentar para os "trabalhos outrora realizados naquele espaço", redundando numa perda "por completo (...) [da] possibilidade de apreensão da cadeia produtiva das Oficinas Companhia Mogiana". Desprovidos de critérios técnicos para garantir "sua permanência na paisagem urbana", na atualidade os edifícios vem sofrendo descaracterizações pelos "inúmeros acréscimos, demolições parciais e principalmente alterações nas envasaduras originais", evidenciando-se "o grau de incompreensão dos mecanismos de preservação do patrimônio cultural enquanto ato de respeito a um modo de conceber e realizar obras de construção civil diferente do contemporâneo" (FRANCISCO).

21.2.5 Transformações, adaptações, restauração

A trajetória de construção das novas oficinas, de suas adaptações e transformações encontra-se detalhada na dissertação de mestrado "As oficinas da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro: Arquitetura de um complexo produtivo", conforme podemos acompanhar no seguinte fragmento:

"A primeira consideração apresentada pelo engenheiro chefe da locomoção foi aproveitar as edificações existentes, prolongando-as em três corpos de edifício, na extensão de 77 metros. O corpo central e principal se destinaria à oficina de montagem: tendo 16 valetas para locomotivas e um possante guindaste elétrico rodante elevado, com 40 toneladas, capaz de levantar as máquinas ao entrar e passando-as por cima das outras em consento, colocá-las em seus respectivos lugares, prestando-se mais aos inúmeros serviços a que se destinam os aparelhos dessa natureza nas oficinas que os possuem" (...). A adoção da posição transversal para as linhas se deu em função de facilitar o transporte das caldeiras para a caldeiraria, colocadas por força das circunstâncias em um dos edifícios laterais e não na extremidade da oficina de montagem, como seria preferível no caso de uma construção inteiramente nova". A caldeiraria ocuparia, assim, a ala esquerda das novas edificações e, em toda a extensão dessa oficina, correria um outro guindaste rodante elétrico, visando movimentar as caldeiras e as demais peças de grande porte ali trabalhadas (...). O setor contaria ainda com um condutor de ar comprimido para serviços como os de rebatagem, furação e instalação de tubos nas caldeiras, e serviria, também, aos ajustadores da oficina de montagem que (...) corria paralela à caldeiraria" (FRANCISCO)

21.2.6 Emprego de materiais, programa arquitetônico, outras informações

O edifício da seção de locomotivas projetado por Stevenson foi executado "em alvenaria de tijolos aparentes, embasamento de cantaria e estrutura metálica, o edifício tem como elemento de destaque sua fachada principal. Embora o prédio possua um único pavimento, em virtude de sua altura considerável, a fachada foi tratada em três partes principais sugerindo, os dois primeiros, uma divisão que internamente não existe: no primeiro terço localizam-se os vãos de portas; no segundo, os vãos de janelas e; o terceiro constitui-se de um largo frontão triangular com amplo relógio (característico das estações) no centro do timpano".

Entre os adornos conferidos a este edifício, constavam: "sobre as portas laterais do edifício: uma sobreverga em faixa denticulada, friso, viga metálica executada em seção de trilho ornamentada, placa em baixo relevo e outra faixa

projeto	013/14		
cliente	TAB Núcleo Regional Campinas		
assunto	Inventário Patrimonial do Bem Arquitetônico		
sítio	Oficinas da Companhia Mogiana		
local	Campinas, SP		
coordenação	Mirza Pellicciotta	revisão	0
data	12/10/2015	folha	01/03
Copyright © 2015 Conhecimentos Associados Ltda			

denticulada que faz limite com as envasaduras das janelas (Fig. 3). As janelas, por sua vez, assentam-se sobre vigas executadas com trilhos de trem, têm verga em arco pleno e arranjam-se em duas partes, com uma coluna metálica torça no centro. Afóra esses ornatos destinados à decoração dos vãos, a rica ornamentação de tijolos aparentes pode ser notada também em outros elementos de sua composição, como as altas e elegantes pilastras sobre plintos de cantaria e os belos relevos que se destacam do frontão triangular, como as cornijas que lhe dão um completo acabamento, e dos outros dois frontões existentes em ambos os corpos laterais”.

Segundo Rita Francisco: “Os outros edifícios projetados por Stevenson para as oficinas seguem o mesmo rigor na composição, com riqueza de detalhes até mesmo imperceptíveis numa vista geral”

No âmbito dos materiais empregados, parece claro à pesquisadora que “os materiais de construção passaram a ser mais facilmente transportados, promovendo maior acesso àqueles importados e transformando a qualidade das edificações. No caso das edificações ferroviárias, a alvenaria de tijolos, aliada às estruturas metálicas – técnica que atendeu eficientemente as necessidades de realizações dos novos programas – acabou por baratear custos, otimizar o tempo de construção e permitir o embelezamento das fachadas”.

21.2.7 Área total aproximada

Área bruta: 33.250 m²

21.3 Estudo do entorno

21.3.1 Área envoltória

A cidade ganhou uma nova dinâmica e sentido histórico na década de 1870 com a instalação de duas estradas de ferro: a Companhia Paulista (1868/1872) e a Companhia Mogiana (1872); empresas que se somaram, décadas depois, ao Ramal Férreo Campineiro (1889/1894), Companhia Funiense (1890/1899, com estação localizada no mercado municipal) e Estrada de Ferro Sorocabana (1921) para ampliar ainda mais o papel de entroncamento viário que Campinas assumira no interior do Estado de São Paulo. No pátio da “Estação da Paulista” 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 cafeicultor em expansão.

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

No interior do pátio ferroviário, as novas oficinas da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, construídas entre os anos de 1901 e 1908, ofereceram à empresa condições de desenvolver com excelência suas operações de tráfego. No esforço de atualizar e estruturar estes

equipamentos, o engenheiro Carlos Stevenson concebeu, projetou e edificou um modelo próprio de oficinas ferroviárias e que desde sua inauguração se mostrou adequado às necessidades funcionais e ao mesmo tempo atento aos padrões culturais de seu tempo, emergindo uma arquitetura ferroviária singular pela sua qualidade e padrões estéticos.

21.4 Outros elementos patrimoniais do bem

21.4.1 Bens móveis

Não foram encontradas referências sobre os bens móveis das Oficinas da Companhia Mogiana.

projeto
013 / 14

cliente
IAB Núcleo Regional Campinas

assunto
Inventário Patrimonial do Bem Arquitetônico

síto
Oficinas da Companhia Mogiana

local
Campinas, SP

coordenação
Mirza Pellicciotta

data
12/10/2015

revisão
0

folha
02/03

Copyright © 2015 Conhecimentos Associados Ltda



21.5 Iconografia

Imagem	tipo	número	legenda	autor/fonte
	Fotografia	1314F21001	Fachada, detalhe 1	Martila Vesconcellos
	Fotografia	1314F21002	Fachada, detalhe 2	Martila Vesconcellos
	Imagem de arquivo	1314A21001	Vista área do complexo ferroviário em meados do século XX.	MIS
	Imagem de arquivo	1314A21002	Vista área do complexo ferroviário em meados do século XX.	MIS
	Imagem de arquivo	1314A21003	Marco da Cia Mogiana, no interior do Pateo Ferroviário de Campinas, em finais do século XIX.	MIS
	Imagem de arquivo	1314A21004	Oficinas Cia Mogiana, no interior do Pateo Ferroviário de Campinas, em início do século XX, com projeto de Carlos Stevension.	Museu da Companhia Paulista, em Jundiaí
	Imagem de arquivo	1314A21005	Oficinas Cia Mogiana, no interior do Pateo Ferroviário de Campinas, em início do século XX, com projeto de Carlos Stevension.	Museu da Companhia Paulista, em Jundiaí
	Imagem de arquivo	1314A21006	Oficinas Cia Mogiana, no interior do Pateo Ferroviário de Campinas, em início do século XX, com projeto de Carlos Stevension.	MIS

Imagem	tipo	número	legenda	autor/fonte
	Imagem de arquivo	1314A21007	Seção de Locomotivas das Oficinas Cia Mogiana, projetadas por Carlos Stevension, no interior do Pateo Ferroviário de Campinas, em início do século XX.	MIS
	Imagem de arquivo	1314A21008	Seção de Locomotivas das Oficinas Cia Mogiana, projetadas por Carlos Stevension, no interior do Pateo Ferroviário de Campinas, em início do século XX.	Museu da Companhia Paulista, em Jundiaí
	Imagem de arquivo	1314A21009	Estação Guanabara, da Cia. Mogiana, em princípios do século XX.	MIS
	Imagem de arquivo	1314A21010	Vila Industrial em princípios do século XX.	MIS

projeto
013/14
cliente
IAB Núcleo Regional Campinas
assunto
Inventário Patrimonial do Bem Arquitetônico
sítio
Oficinas da Companhia Mogiana
local
Campinas, SP
coordenação
Mirza Pellicciotta
data
12/10/2015
revisão
0
folha
03/03
Copyright © 2015 Conhecimentos Associados Ltda