UNICAMP

Antonio Henrique Felice Anunziata

O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO E A CIDADE: A COMPANHIA MOGYANA DE ESTRADAS DE FERRO E CAMPINAS (1872-1971)

201309600

Volume: 01/03

CAMPINAS
2013

ERRATA: Onde se lê "O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO E A CIDADE: A COMPANHIA MOGYANA DE ESTRADAS DE FERRO E CAMPINAS (1872-1971)" leia-se "O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO E A CIDADE: A COMPANHIA MOGIANA DE ESTRADAS DE FERRO E CAMPINAS (1872-1971)"

Lva. Fátima Regina Rodrigues
Assessora de Ensino de Pós-Graduação / FCH / UNICAMP
Mogiana de Ferro

Universidade Estadual de Campinas
Instituto de Filosofia e Ciências Humanas

Antonio Henrique Felice Anunziata

O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO E A CIDADE: A COMPANHIA MOGYANA DE ESTRADAS DE FERRO E CAMPINAS (1872-1971)

Volume: 01/03

Orientador: Prof. Dr. Marcos Tognon

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas na Universidade Estadual de Campinas, para obtenção do título de Mestre em História, na área de concentração em História da Arte.

ESTE EXEMPLAR CORRESPONDE À VERSÃO FINAL DA DISSERTAÇÃO DEFENDIDA PELO ALUNO ANTONIO HENRIQUE FELICE ANUNZIATA, E ORIENTADO PELO PROF. DR. MARCOS TOGNON.

CPG, 25 / 03 / 2013

CAMPINAS
2013

ERRATA: Onde se lê "O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO E A CIDADE: A COMPANHIA MOGYANA DE ESTRADAS DE FERRO E CAMPINAS (1872-1971)" leia-se "O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO E A CIDADE: A COMPANHIA MOGIANA DE ESTRADAS DE FERRO E CAMPINAS (1872-1971)"

Profa. Dra. Fátima Regina Rodrigues Évora
Coordenadora da Comissão de Pós-Graduação / IFCH / UNICAMP
Matrícula: 174647

FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA POR
CECÍLIA MARIA JORGE NICOLAU – CRB8/3387 – BIBLIOTECA DO IFCH
UNICAMP

An89p

Anunziata, Antonio Henrique Felice, 1965-
O patrimônio ferroviário e a cidade: a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Campinas (1872-1971) / Antonio Henrique Felice Anunziata. -- Campinas, SP : [s. n.], 2013.

Orientador: Marcos Tognon.
Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas.

1. Companhia Mogiana de Estradas de Ferro. 2. Ferrovias – Campinas (SP) - História. 3. Patrimônio histórico – Campinas (SP) – 1872-1971. 4. Patrimônio cultural – Proteção. I. Tognon, Marcos,1966- II. Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. III.Título.

Informação para Biblioteca Digital

Título em Inglês: The heritage railway and the city: the Cia. Mogyana de Estradas de Ferro and Campinas (1872-1971)
Palavras-chave em inglês:
Companhia Mogiana de Estradas de Ferro
Railroad – Campinas (SP) - History
Historic heritage – Campinas (SP) – 1872-1971
Protection of cultural - Property
Área de concentração: História da Arte
Titulação: Mestre em História
Banca examinadora:
Marcos Tognon [Orientador]
Luciano Migliaccio
Eduardo Romero
Data da defesa: 25-03-2013
Programa de Pós-Graduação: História

Antonio Henrique Felice Anunziata

O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO E A CIDADE: A COMPANHIA MOGYANA DE ESTRADAS DE FERRO E CAMPINAS (1872-1971)

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas, sob a orientação do Prof. Dr. Marcos Tognon.

ESTE EXEMPLAR CORRESPONDE À VERSÃO FINAL DA DISSERTAÇÃO DEFENDIDA PELO ALUNO ANTONIO HENRIQUE FELICE ANUNZIATA, E ORIENTADO PELO PROF. DR. MARCOS TOGNON E APROVADA PELA COMISSÃO JULGADORA EM 25 / 03 / 2013.

BANCA

Prof. Dr. Marcos Tognon (orientador)

Prof. Dr. Eduardo Romero de Oliveira – UNESP/ROSANA

Prof. Dr. Luciano Migliaccio – UNICAMP/IFCH

Prof.ª Dr.ª Daisy Serra Ribeiro – CSPC – CONDEPACC – PMC

Prof. Dr. Luiz César Marques Filho – UNICAMP/IFCH

CAMPINAS
2013

ERRATA: Onde se lê "O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO E A CIDADE: A COMPANHIA MOGYANA DE ESTRADAS DE FERRO E CAMPINAS (1872-1971)" leia-se "O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO E A CIDADE: A COMPANHIA MOGIANA DE ESTRADAS DE FERRO E CAMPINAS (1872-1971)"

Profa. Dra. Fátima Regina Rodrigues Évora
Coordenadora da Comissão de Pós-Graduação / IFCH / UNICAMP
Matrícula: 174947

Dedico este trabalho *aos meus pais, por terem me ensinado o prazer do saber, ao Professor Lapa (in memoriam) por me fazer pensar a respeito da História e ao Marcos Rontani por ser meu companheiro em todas as dificuldades, fazendo com que eu percorresse este caminho de um modo mais tranquilo.*

AGRADECIMENTOS

Agradeço inicialmente ao mestre Professor Marcos Tognon, por mais uma vez ter sido generoso e compartilhar o seu conhecimento com este aluno e ter aceitado ser meu orientador sabendo das dificuldades em que eu poderia ter para concluir este projeto. A Coordenadora e amiga Daisy Serra Ribeiro por ter incentivado a retomar um trabalho que não mais considerava viável de ser realizado, bem como os seus esforços para que este fosse concluído.

Aos queridos amigos da Coordenadoria Setorial do Patrimônio Cultural – CSPC, da Prefeitura Municipal de Campinas por terem colaborado com ideias e críticas a respeito da elaboração deste trabalho. Não poderia deixar de fazer comentários a respeito do "Quincas" que por meio de seus "stresses" me ajudou por inúmeras vezes a enxergar os erros e corrigi-los. A Rita BDP, pelo carinho e desabafos nos momentos mais complicados, "as meninas" do administrativo que me auxiliaram sempre que possível com a parte burocrática dos telefones, agendamentos, ofícios entre outros papéis.

A Sandra Geraldi, minha irmã de coração, não tenho palavras para expressar minha gratidão. Não posso deixar de agradecer o Arquivo Público Municipal de Campinas e seu pessoal pela dedicação e carinho com os pesquisadores e com os documentos que tratam, a Biblioteca da Câmara Municipal de Campinas, pelos esforços pessoais dos funcionários em manter a documentação íntegra. Aos queridos amigos de longa data do Centro de Memória UNICAMP, que sempre me receberam de barcos abertos nas situações mais diversas, a Cássia Denise Gonsalves, a Marli Marcondes, Fernando Abrahão, Ema Elisabeth, Eliana Camargo Correia, Eliana Moreira, Elisabeth Pazini, e a grande mestra Professora Dª Olga von Simson.

Deixo também meu agradecimento a Vanderlei Alves da Silva, "Seu Ivo" e Nely Cesarino da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária. A minha dedicada amiga e sempre presente Rosaelena Scarpeline parceira de anos de pesquisa, e a Danielle por ter me ajudado neste final árduo a concluir esta obra. Finalmente a minha irmã Patrícia pelo apoio incondicional e pela "chegada" de minha sobrinha Letícia, o incentivo para conclusão desta obra. É impossível no decorrer destes anos e desta trajetória mencionar todas as instituições e pessoas que me auxiliaram, tenham certeza que devo a todos um agradecimento, mesmo não tendo sido citados, não foram esquecidos.

RESUMO

A *Companhia Mogyana de Estradas de Ferro* era detentora de uma linha que se iniciava em Campinas, teve enorme importância para essa cidade e constituiu-se em uma das maiores ferrovias do Estado de São Paulo. Um dos objetivos deste trabalho é demonstrar os seus recursos, sua capacidade de investimento e as suas realizações. Abordamos questões que nos intriga como: que tipos de construções foram utilizadas por esta ferrovia, na contribuição da formação do complexo ferroviário desta cidade e devido ao crescimento da empresa ferroviária no decorrer de sua operacionalidade, que leitos férreos foram sendo desativados, deixando novas marcas na área deste Município.

Devido à forte influência do Governo Imperial e principalmente com os Republicanos, com investidores de porte como os Barões do Café, a ferrovia deixou um grande legado e mesmo após quase 40 anos de sua encampação pelo regime militar[1], manteve viva a memória por onde os seus trens passaram. Uma das maiores marcas, além do seu leito desativado, são as antigas estações e pequenas construções por dentro do Município de Campinas, que teimam em resistir mesmo com a especulação imobiliária, especulação essa vista como progresso, infelizmente, por porção expressiva da comunidade, pressionando as antigas áreas férreas.

Realizamos um inventário, levantando dados sobre as construções efetivamente foram erigidas, demolidas ou remanescentes desta estrada de ferro dentro do espaço campineiro, levando em consideração as estruturas construídas necessárias para o tráfego ou funcionamento da ferrovia em seu tempo de existência na vida jurídica e operacional.

Quanto ao corte temporal, focalizamos desde a fundação da empresa, em 1872, até a sua anexação pelo estado militar em 1971, considerando que após esta data iniciou-se um processo de desmonte da estrutura, ou seja, deteriorando-se após quase um século de realizações. O nosso intuito é, dentro dos limites de uma dissertação, verificar como permaneceram as edificações ou marcações das estruturas construídas por esta ferrovia em um dos conjuntos férreos mais desmontados.

Palavras-chave: ferrovia – mogyana - edificações

[1] Ocorrida em 1971, para formar a Ferrovia Paulista S/A – FEPASA

ABSTRACT

The Mogyana Company of Railroads was the owner of a line that started in Campinas, it had enormous importance to the city and constituted one of the largest railroads in the State of São Paulo. One the goals of this work is to demonstrate the capabilities, the investment capacity and the achievements. We address issues that intrigue us, for exampe: what types of buildings were used by this railroad, the contribution of the complex in the formation of this city and line due to the growth of the railway company in the course of its operation, while the iron lines that were being phased out, leaving new brands in this municipality.

Due to the strong influence of the Imperial Government, and especially with the Republicans, investors with businesses like Coffee Barons, the railroad left a great legacy and even after almost 40 years of its takeover by the military regime, kept alive in the memory of where your trains passed. One of the biggest marks, in addition to its deactivated lines, are the old stations and small buildings inside the city of Campinas, which stubbornly resist even with the land speculation, speculation that is viewed as progress, unfortunately for a significant portion of the community, putting pressure on the old railway areas.

We conducted an inventory, collecting data on the buildings which are actual erected or demolished remnants of this railway in the Campinas area, taking into account the necessary structures built for traffic or operation of the railroad in its time of existence in its legal and operational life.

As for the cutoff point, we focused between the company's founding in 1872 until its detachment by the military state in 1971, considering after this date, began a process of dismantling the structure, so deteriorating nearly a century of accomplishments. Our aim is, within the limits of a dissertation, to see how the buildings or structures constructed by this railway remain, in one of the more dismantled train lines.

Keys words: railroad – mogyana – buildings

SUMÁRIO

Volume 1/3

Dedicatória……..... 07
Agradecimentos…….. 09
Resumo…… 11
Abstract……... 13
Sumário……15
Introdução……17

Capítulo 1 – Caminhos de Ferro
1.1. A transformação do espaço na cidade de Campinas…… 19
1.2. Ferrovias no Município de Campinas…….. 28
1.2.1. Companhia Paulista de Estradas de Ferro…….....29
1.2.2. Companhia Ytuana de Estradas de Ferro …….. 36
(Estrada de Ferro Sorocabana)
1.2.3. Companhia do Ramal Férreo Campineiro……..38
1.2.4. Companhia Agrícola do Funil – Estrada de Ferro Funilense…. 41

Capítulo 2 – Companhia Mogyana de Estradas de Ferro
2.1. A formação da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro…… 45
2.2. O Escritório Central……..48
2.3. O primeiro trecho da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro……64
2.4. Moldando a colina…… 67
2.5. Traçados e Estações……..87

Capítulo 3 – Patrimônio edificado
3.1. O inventário das construções ferroviárias…….107
3.2. Sobre o inventário…….109
3.3. Processando as informações…… 120
Conclusão…… 191
Bibliografia……..197
Documentos primários…….207
Créditos das ilustrações……... 209

Volume 2/3

Fichas cadastrais de 1 a 166

Volume 3/3

Fichas cadastrais de 167 a 332

INTRODUÇÃO

Em 1992 por sugestão do Prof. Amaral Lapa, iniciamos uma pesquisa mais sistemática sobre o sistema ferroviário do Município de Campinas, de onde percebemos a relevância do tema e a carência de informações. A nossa atividade profissional ocorre na Prefeitura Municipal de Campinas, na Secretaria Municipal de Cultura, na Coordenadoria Setorial do Patrimônio Cultural, Setor que realiza os estudos de tombamento no Município.

A escolha da linha ***Questões de Arte Moderna e Contemporânea,*** por sua vez, se deve à intenção de estudarmos a "Companhia Mogyana de Estradas de Ferro" nos permitindo compreender a cidade pelas experiências que se desdobram da estrada de ferro, em sua complexidade, seja pela análise de suas construções, seja pela análise dos seus empreendedores, seja pelo papel que seu traçado ocupa no desenho e na edificação da cidade, seja pela dinâmica que estabelece com/entre as áreas urbanas e rurais, seja pela inovação tecnológica e estética adotada em seu material.

A investigação da "existência" que se estabelece dentro da ferrovia se acha presente nos prédios sejam eles oficinas, armazéns, casas e também no funcionamento mais amplo de sua estrutura, na interligação das suas estações e cidades, na circulação e armazenagem de produtos, no movimentar do maquinário de tração (locomotivas) e tracionado (carros e vagões), nas especializações de serviços e funções que se estabelecem em áreas urbanas e rurais, ou ainda, sua "vida" permanece registrada nas ruas da cidade, em monumentos, em acontecimentos específicos que marcaram a memória de Campinas.

Pode se observar semelhanças entre Campinas, Ribeirão Preto, Franca, entre outras, em cujo traçado urbano a estação férrea ocupa um lugar central, sendo parte frontal deste edifício considerada "entrada" da cidade (parte nobre), da mesma forma que sua parte posterior é tida como "área de saída", ou ainda, a área de localização de bairros ou vilas operárias.

Realmente, que dimensão ocupa o fato da Companhia Mogyana ter sido criada em uma cidade do interior com sentido para o interior, estabelecendo-se um trânsito de influências nesta área? Em nosso entender, esta ferrovia possui uma história "caipira", marcada por experiências campineiras que, inclusive, são capazes de atribuir uma estética própria às suas locomotivas, vagões, mobiliários, prédios operacionais, estações, e outros equipamentos.

CAPÍTULO 1 – CAMINHOS DE FERRO

1.1. A transformação do espaço na cidade de Campinas

No primeiro quartel do século XIX, o formato urbano de Campinas começava a mudar rapidamente e, no decorrer de 1818 a 1823, eram consideráveis as transformações deste núcleo urbano. Podiam ser encontrados armazéns do que fosse necessário, casas novas e outras em construção. As pessoas estavam vestidas de maneira luxuosa e de bom gosto, enfim, quem passasse por esta localidade não tinha a sensação de estar simplesmente em um vilarejo, no meio do sertão.

Segundo Lapa:

> *"... é percepcionável que essa modernidade que chegava tardia traga, entretanto uma contradição em termos, pois na verdade antecipa-se a um contexto necessário mas então inexistente, que poderia absorve-la de maneira mais ampla, profunda e permanente. Dessa maneira, o processo de modernização que se faz sentir, ainda que continuo, é setorial e epidérmico, encontra resistências ponderáveis ao seu avanço e procura ajustar-se á nova ordem social"*[2].

Este espaço citadino, tinha como limites, em um sentido, a Rua do Imperador, atual Marechal Deodoro, até a Rua de São Carlos hoje denominada Av. Moraes Sales e, no outro da Rua de Baixo, atualmente Lusitana, até a Rua das Flores, atual José Paulino, maior do que a marcação no início dos anos de 1820[3]. Ao entrar na segunda metade do século XIX, as mudanças acontecem mais rapidamente, marcado por uma filosofia do progresso, também adotada em outras cidades brasileiras.

As primeiras indústrias são instaladas pelos irmãos Bierrembach[4], no Largo de Santa Cruz, em 1857, sendo uma de chapéu e outra de máquinas agrícolas. Durante o carnaval, estes empresários cediam os barracões e funcionários para auxiliar na ornamentação de carros.

---

[2] LAPA, José Roberto do. **A cidade:** os cantos e os antros. São Paulo: EDUSP, 1995. p. 17

[3] MEDRANO Lilia Inês Zanotti, GODOY João Miguel Teixeira de. org. **Campinas, visões de sua história**. Campinas: Ed. Átomo, 2006. p. 33

[4] João e João Antonio irmãos de origem alemã, instalam em Campinas no ano de 1857, uma fábrica para máquinas agrícolas e ampliam os negócios, fundando em 1880 a Fundição Bierrenbach. São precursores da industrialização na cidade. CAMILLO, Ema E.R.. **Guia histórico da indústria nascente em Campinas**: 1850-1887. Campinas: Centro de Memória Unicamp/Mercado de Letras, 1998. p 28.

Apesar das dificuldades sanitárias, no final dos anos de 1880, os fazendeiros tornaram a economia forte, no decorrer da segunda metade do século XIX, alavancada, primeiramente pelo açúcar e posteriormente pelo café, o que trouxe melhoramentos de monta para toda a cidade, não só na parte edificada, mas também na ordem cultural, artística, social e religiosa.

Os melhoramentos são visíveis como: a pavimentação de ruas, o surgimento de calçadas, o mercado público, os jardins e as fontes, os chafarizes, a iluminação pública a gás, a rede de águas e esgoto, os bancos locais, as associações culturais, as lojas com mercadorias finas, de influência francesa, a circulação de jornais, início das indústrias, ligadas à produção de máquinas agrícolas, entre outros[5].

No setor educacional, as mudanças foram inovadoras com a criação do Colégio Internacional, em 1869, a primeira instituição de ensino fundada no Brasil por missões protestantes americanas, a escola Culto a Ciência, em 1873, o Liceu de Artes e Ofícios, o Progresso Campineiro, o Ateneu Paulista e principalmente o Instituto Agronômico, função ligada diretamente à pesquisa agrícola do café[6].

Com a chegada da estrada de ferro, modificou-se completamente o núcleo urbano pois, com a vinda de novas pessoas, como os imigrantes, comerciantes viajantes e diferentes tipos de trabalhadores, a cidade cresce em todas as direções, sendo necessário um transporte, os bondes tracionados por burro, para os novos bairros que vão se formando.

No Largo da Estação, instalaram-se hotéis de custo baixo, sendo que os passageiros de vulto ficavam em hotéis luxuosos no centro e não na área próxima à ferrovia, que era movimentada. Em volta da ferrovia, surgiram não somente os bares e os armazéns para guardar as sacas de café, mas também os inúmeros produtos que chegavam do porto de Santos, bem como a vinda de outros materiais que eram produzidos, exemplificando, as máquinas agrícolas.

As fábricas se agruparam em sua proximidade, por ser prático a instalação dos desvios da linha férrea dentro da indústria, e os mais diversos empreendimentos ligados a este novo meio de transporte. Pozzer cita:

---

[5] MEDRANO Lilia Inês Zanotti, GODOY João Miguel Teixeira de. org. Op. cit., p. 34
[6] Idem, p. 36

" no que se refere à produção industrial e a circulação de pessoas e mercadorias, o surgimento de modernos meios de transporte engendrou uma atividade econômica intensa e teve nas ferrovias seu principal veículo de expansão.[7]*"*

O urbano vai ocupando um espaço, que inicialmente diferenciado de maneira regular, como se a divisão social, os agrupamentos de higienização, as vilas operárias fossem também planejadas para ficar do outro lado da cidade, a que não tem origem, a dos desvalidos, em contrapartida com a cidade da parte da frente, posições estas tomadas em relação a frente da estação da Companhia Paulista de Estradas de Ferro.

Lapa corrobora dizendo:

" ... A Guarda Nacional substituída pelo exército fautor da República, o jornal como meio de comunicação moderno no lugar dos pregões, o trem de ferro aposentando os muares e até as diligencias, festas e quermesses com um convívio simplório, leilões de escravos que a cidade não mais comportava. Esse era o passado ainda recente da Campinas senhorial e escravista que se procurava enterrar. [8]"



A tradicional Casa Ao Livro Azul teve um dínamo gerador instalado em 1898: pioneira

Luminárias de rua. A que está pendurada ao alto a iluminação ocorria por uma lâmpada que funcionava por meio da energia elétrica, enquanto o poste no chão a iluminação se dava pela combustão do gás, o contraste na época entre o novo e o antigo.

Fig. 01 - Correio Popular, 21/12/2002

[7] POZZER, Guilherme Pinheiro. **A antiga estação da Companhia Paulista em Campinas:** estrutura simbólica transformadora da cidade (1872-2002), Dissertação (Mestrado). IFCH, Unicamp, Campinas, 2007. p. 96

8 LAPA, José Roberto do. Op. cit., p. 21

Os primeiros estudos para a construção de uma ferrovia em Campinas ocorreram por iniciativa de empresários ingleses da São Paulo Railway Company em 1867, porém não executaram o projeto e, posteriormente quem adotou este traçado da linha férrea foi a Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Nota-se na planta abaixo o traçado da linha férrea pretendida pela São Paulo Railway Company e o formato quadrangular dos quarteirões da cidade.

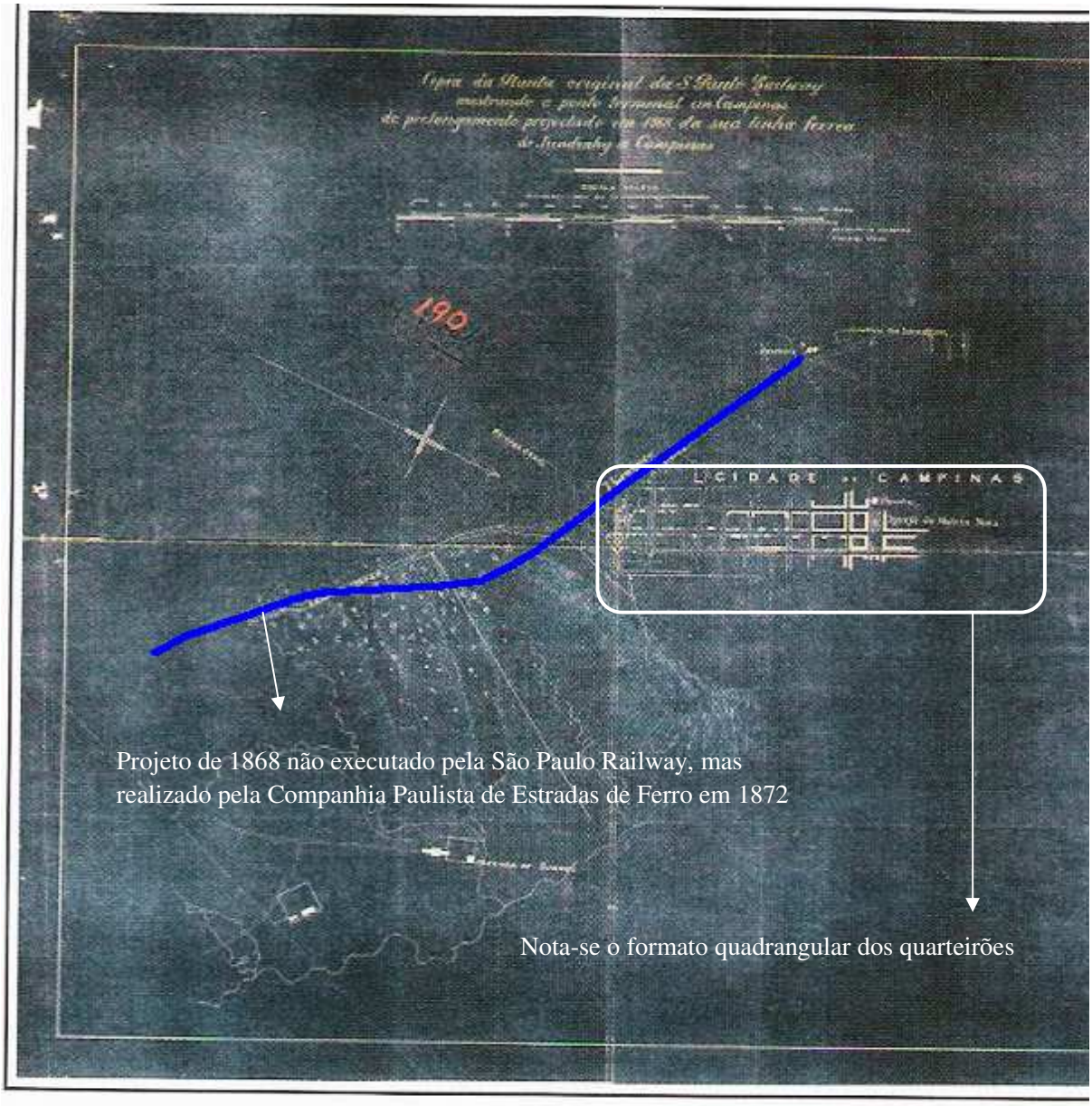


Fig. 02 - Estudo da São Paulo Railway para implantação do leito férreo na cidade de Campinas.
SANTOS, Antonio da Costa**. Campinas,** das origens ao futuro**.** Campinas**:** Ed da Unicamp, 2002. p. 150

Campinas foi uma das cidades do interior do Brasil a ter bondes com tração animal ou popularmente conhecido bonde a burro[9]. A empresa tinha a denominação de Companhia Campineira Carril de Ferro, foi inaugurada em 25 de setembro de 1879, com 4 linhas a A, B, C, e D, formando um traçado em cruz.

As linhas atendiam o Fundão, que é hoje o Cemitério da Saudade, o Frontão seria o Cambuí próximo ao Centro de Convivência Cultural, o Ginásio nas proximidades do Colégio Culto a Ciência e finalmente o Gazômetro, atual Companhia Paulista de Força e Luz na Av. Anchieta, onde era a garagem e manutenção dos veículos, como a guarda e tratamento dos animais. Deixou de operar na cidade em 1912 com a chegada dos bondes elétricos[10].



Fig. 03 - Planificação das linhas do Bonde com tração animal.
Planta do Município de Campinas 1878. Campinas. Prefeitura Municipal.

[9] Veículo ferroviário com função urbana, podendo ser tracionado por vapor, energia elétrica ou animais.
[10] MARIANO, Júlio. **Do bondinho da Carril ao elétrico da Tração**. Campinas: Rotary Clube Campinas, 1943.p 12

A indústria nascente em Campinas, principalmente as fundições, está ligada diretamente à agricultura cafeeira por meio do maquinário agrícola e das estradas de ferro, devido à manutenção do material rodante e de tração. As primeiras fábricas instalaram-se no Largo de Santa Cruz. Posteriormente, com a vinda das empresas ferroviárias, algumas fundições mudaram e outras construíram suas oficinas nas proximidades das estradas de ferro. Isto ocorreu por causa do transporte e distribuição destes equipamentos agrícolas ali produzidos, da construção e manutenção das diversas estruturas e aparelhamentos ferroviários, como também para receberem o material bruto[11] que advinha da estrada de ferro, onde podia m realizar as diversas funções, sem problemas de logística, e era estratégico que as empresas ligadas a esta composição fabril se concentrassem neste espaço.

Várias empresas vão estar se formando em Campinas depois de 1858, onde mostramos a diversidade dos produtos fabricados: Fábrica de Velas de Cera, 1852; Viúva Francisco Krug[12], 1853; Fábrica de Chapéus de Bierrenbach & Irmão, 1857; Fundição e Oficina de Máquinas Fábrica de Carros e Trolys, 1869; Fábrica de Peneiras de Arame, 1865; Selaria e Correaria Cabral, 1866; Officina de Marcenaria Tullio, 1874; Fábrica de tecidos Carioba, 1875; Arens Irmãos[13], 1877; Cervejaria Garibadi, 1879; Pastifício Selmi S/A, 1877, entre outras[14].

Descrevemos duas fundições em particular, a Companhia Mac-Hardy e a Lidgerwood, por demonstrarem ligação direta com a Companhia Mogyana. A Companhia Mac-Hardy foi fundada por Guilherme Mac-Hardy em 1875, tornando-se concorrente direto de outra empresa ligada à metalurgia, a Lidgerwood Manufacturing Industrie Ltda.

[11] CAMILLO, Ema E.R. Op.cit. p. 17 Material bruto é o modo como chegava na fundição os metais a serem fundidos, em formas de lingotes para serem derretidos, o ferro, o bronze e o cobre.
[12] Fabricava móveis, descaroçador e enfardador de algodão, trolys, carros, carroças além do serviços de ferraria e serraria. Idem., p. 22
[13] Fundição, serraria e ferraria Ibidem., p. 118
[14] As empresas citadas foram retiradas da obra de CAMILLO, Ema E.R. Op.cit.

Neste contexto, a Companhia Mac-Hardy expande-se e, em 11 de outubro de 1883, são inauguradas as novas instalações, de acordo com noticia publicada no periódico "*A Gazeta de Campinas*". Esta empresa, no decorrer dos anos, acabou por formar um complexo de fundição no arrabalde[15], e atualmente, as quadras pertencem ao perímetro do centro da cidade. Podemos ver a relação direta desta firma com a Companhia Mogyana através do relatório de serviços que diz:

> *"Serviços na Officinas – Locomotivas : - Até 31 de dezembro fez-se reparação geral em 67 locomotivas, das quaes, duas foram concertadas pela Companhia Mac-Hardy devido á urgencia do serviço a executar..."*[16]

A outra fundição, também próxima à linha férrea, era a Lidgerwood, fundada pelo americano Guilherme Van Wleck Lidgerwood em 1860 no Rio de Janeiro, estabelecendo-se não só no Brasil, mas também na Escócia e em Java no ano de 1860. Veio para Campinas em 1864 e, vinte anos depois, ampliou os maquinários da empresa, agregando aos já existentes, as oficinas mecânicas e fundição, importantes para a produção de maquinário ligado à lavoura de café e à manutenção de outras ferramentarias. A Mogyana em 1896 em um dos seus Relatórios aos Acionistas relata:

"Fundição : - As officinas forneceram durante o anno de 1895 para o Almoxarifado: 317.114 Kilog de ferro fundido, á razão de 240 réis, e 31.329 Kilog de bronze fundido, á razão de 1$680 réis, materiaes que, sendo insufficientes para o nosso consumo, nos forçaram a obter da Casa Lidgerwood 4848,5 Kilogrammas de ferro fundido á razão de 450 réis e 6870,5 Kilogs de bronze fundido á razão de 3$200 réis, differença de quantidade que, constante como tem sido, bem recommenda o augmento d´esta secção das nossa officinas.[17]"

[15] Localizava-se entre as Ruas: Dr. Ricardo, Barão de Parnaíba, Av.Andrade Neves e Onze de agosto, no outro sentido entre as Ruas General Osório, Bernardino de Campos.

[16] Companhia Mogyana de Estradas de Ferro. **RELATÓRIO,** 1897. Campinas: Typographia Gráfica Casa do Livro Azul. 1897. p. 99

[17] Companhia Mogyana de Estradas de Ferro. **RELATÓRIO,** 1896. Companhia Mogyana de Estradas de Ferro. Campinas: Typographia Gráfica Casa do Livro Azul. 1896. p. 103



Fig. 04 - Região central com marcação da área ferroviária Base da SANASA / 2002/05_0021. Arquivo da Sociedade de Abastecimento de Água e Saneamento S/A (SANASA – Campinas)

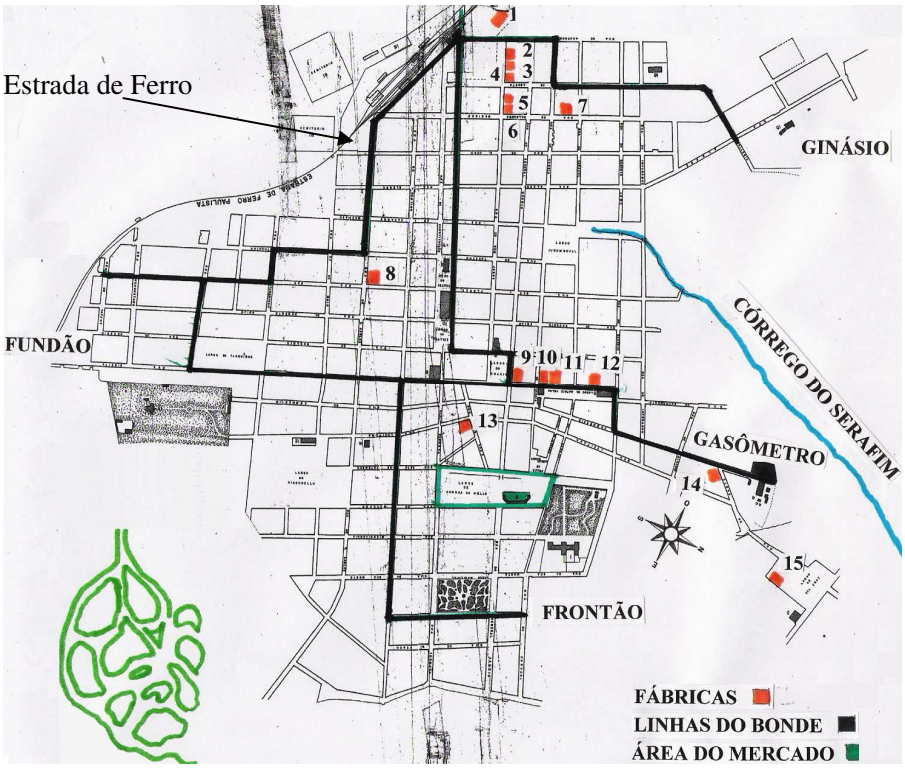
A área circundada pertencia a Companhia Mogyana

Linha Tronco da Companhia Mogyana

Quarteirões que pertenciam a Cia. Mac-Hardy

Quarteirão da Lidgerwood Manufactorin Company Ltda.

Demonstramos abaixo onde se localizavam algumas empresas no espaço da cidade formado pela área industrial[18] da época, indicando a proximidade com as estradas de ferro. O sítio das fábricas na planta está aproximado e a descrição que usamos foi a razão social, o ano de fundação e seus respectivos endereços.



Localização das fábricas, e as linhas do Bonde com tração animal.
Desenho baseado em Planta do Município de Campinas de 1878. Campinas. Prefeitura Municipal. Secretaria de Planejamento.

Fig. 05

1- Lidgerwwod Manufactoring & Company / 1886 / Pça. Floriano Peixoto S/N
2- Casa Block / 1878 / Rua Bom Jesus N° 2
3- 3Fábrica de Carros eVagões / 1874 / Rua Bom Jesus N° 12
4- Cia. Mac-Hardy / 1874 / Rua Bom Jesus N° 23
5- Arens Irmãos / 1877 / Rua Bom Jesus N° 69
6- Fábrica Industrial O. Pacheco e Silva / 1883 / Rua Bom Jesus com Saldanha Marinho
7- Pastificio Selmi / 1887 / Rua Saldanha Marinho N° 64
8- Grande Fundição Brasileira / 1858 / Rua Regente Feijó com Duque de Caxias.
9- Casa Block / 1878 / Rua Direita N° 40
10- Sapataria João Barrére / 1869 / Rua Direita N° 21
11- Selaria e Correria Cabral / 1866 / Matriz Velha com Pça. Bento Quirino
12- Fábrica de Peneiras de Arame / 1865 / Largo da Matriz Velha N° 20
13- Chápeus Hempel / 1872 / Rua do Gões N° 16
14- Fábrica de Chápeus de Bierrenbach & Irmãos / 1887 / Rua da Ponte N° 18
15- Fábrica de Descaroçar e Enfardar Algodão / 1865 / Largo de Santa Cruz N°s 22 e 23

[18]O endereço das empresas foi baseado na obra de CAMILLO, Ema E.R. Op.cit.

1.2. Ferrovias no Município de Campinas

Entre os últimos dez anos do século XIX e o início da primeira década do século XX, Campinas vai abrigar entre os Bairros da Ponte Preta e Guanabara, um dos maiores pátios ferroviários da América[19], com três grandes ferrovias: a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, a Companhia Mogyana e a Estrada de Ferro Sorocabana, e duas pequenas: a Companhia do Ramal Férreo Campineiro e a Estrada de Ferro Funilense, chegando a ter no Município, conforme nosso levantamento 53 estações ferroviárias [20].

Os dados nos proporcionam uma visualização do conjunto operacional, cujos percursos das estradas de ferro optamos demonstrar por meio da nomenclatura inicial destas estações, pois, de acordo com a época, várias mudaram a identificação, que descrevemos. Na seqüência, mostramos a data de inauguração destes pontos, para acompanharmos, cronologicamente, a abertura destes espaços ferroviários. Classificamos as paradas desde a estrutura mais simples, como uma chave, e a mais complexa como um entroncamento[21].

No item município, adotamos os nomes das atuais cidades onde se localizariam as estações se ainda estivessem ativas, sendo que estas novas cidades mencionadas eram Distritos, Vilas que faziam parte do Município de Campinas, que passaram por diversas divisões administrativas e territoriais no decorrer do século XX[22]. Apresentamos a seguir quatro das cinco ferrovias em Campinas.

---

[19] PINTO Adolpho Augusto. **História da Viação pública de São Paulo. São Paulo**. São Paulo: Vanordem, 1903. p. 51

[20] Chegamos a esta totalização no numero de estações analisando a literatura sobre as empresas ferroviárias na cidade, as quais citaremos no desenvolvimento deste trabalho.

[21] KUHL, Beatriz Mugayar. **Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo**: reflexões sobre a sua preservação. São Paulo: Ateliê Editorial / Fapesp / Secretaria da Cultura, 1998.

[22] Nos baseamos em 3 fontes para gerarmos as informações a respeito das estações. A principal é um guia denominado Ferrovias no Brasil de 1956 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, que nos auxiliou com quase todos os dados necessários da parte operacional das edificações, o que não era citado no guia, recorremos a dois sites o especialista em estações cujo autor é Ralph Giesbrecth disponível em http://www.estacoesferroviarias.com.br acesso em 26/09/2009 e o engenheiro ferroviário Antonio Agusto Gorni específico sobre a Estrada de Ferro Sorocabana disponível em http://br.geocities.com/efsorocabana/ramais1.html acesso em 28/09/2009;

1.2.1. Companhia Paulista de Estradas de Ferro

Os primeiros pés de café são plantados em Campinas no Distrito de Sousas no ano de 1839, seguindo a marcha para oeste da então Província de São Paulo, conhecida historicamente como velho oeste paulista, sentido Mogi Mirim / Mogi Guaçu e Rio Claro / São Carlos[23].

Na medida em que os cafezais avançam para dentro da Província de São Paulo, tornava-se inviável o transporte, chegando a ter perdas significativas da produção colhida. O sistema de transporte realizado por muares, um muar correspondia em torno de 300 mulas, era ultrapassado e estava no limite por volta de 1850, chegando a perder 60% da produção colhida, que eram levadas por estes animais.

Em sua maioria, as mulas não suportavam as cargas, pois levavam duas sacas nas costas, pesando cada uma 60 kg, totalizando 120 kg. Devido ao esforço pelo excesso de peso, acabavam morrendo, e quando caiam, com elas iam as mercadorias que levavam, esparramando os grãos de café pelo chão.

Nesta situação não havia modo de pegar o produto, que ficava esparramado pelo caminho se estragando e dando prejuízo ao cafeicultor que não recebia nenhum valor, pois a encomenda não seria entregue ao negociador no Porto de Santos para ser vendida. De Campinas partiam diariamente para o Porto de Santos em torno de quatro muares, mil e duzentos animais, quantia esta que a infra-estrutura da cidade não mais comportava.

Nas estalagens não havia mais lugares para as pessoas descansarem, a água era insuficiente para o abastecimento do local, o comércio não conseguia atender a demanda, além de outras deficiências deste conjunto urbano em crescimento, ocasionado pelo excesso de pessoas e animais[24].

Em um primeiro momento, a solução encontrada para uma questão tão específica como transportar o café, veio através de um vínculo entre um grupo de empreendedores da Inglaterra e Irineu Evangelista de Sousa, Barão de Mauá, propondo um novo sistema, o ferroviário, que acabou por constituir na São Paulo Railway.

---

23 SEMEGHINI, Ulysses C. **Do café a indústria uma cidade e seu tempo**. Campinas: Ed. Unicamp, 1991. p. 22

24 SÃO PAULO Governo do Estado de. 1994. Secretaria dos Negócios dos Transportes do Estado de São Paulo. **Notícias da Serra do Mar**. São Paulo: Editora Segmento, 1994. p 22

A empresa inglesa ao realizar o levantamento topográfico da Província, percebeu que a grande dificuldade era transpor somente o terreno da Serra do Mar, que continha uma altitude em torno de 832 metros em desnível próximo de 8 quilômetros. Um estudo inicial propunha que esta estrada de ferro começasse o seu km zero no Porto de Santos e chegasse até a cidade de Rio Claro, no interior da Província de São Paulo[25].

No ano de 1865, esta ferrovia iniciou o traçado como projetado originalmente, no Porto de Santos porém, devido às condições geográficas na Serra do Mar, um funcionamento por simples aderência, o uso de locomotivas comuns, era impossível, pois alcançaria facilmente mais de 45 graus de inclinação e a solução encontrada foi um sistema inventado para aquela área da Serra do Mar, o funicular, ou seja, locomotivas puxadas por cabos.

Com relação a chegar em Rio Claro, o que significaria ultrapassar Jundiaí, constatou-se que o terreno da Província era plano e de fácil acessibilidade, por que investir em uma construção, se era mais lucrativo cobrar pedágios e tarifas para quem fosse utilizar esta ferrovia. Quando a São Paulo Railway notou que o grande investimento já havia cumprido o seu objetivo, os acionistas interromperam os investimentos na construção da estrada de ferro, finalizando o trecho em Jundiaí.

Para os acionistas ingleses, quem desejasse prolongar a estrada, que investisse depois de Jundiaí, pois eles já teriam lucro certo. Entre as grandes ferrovias da Província de São Paulo, foi uma das menores estradas em extensão, por volta de 200 km, contudo, em sua época foi uma das maiores em engenharia, única companhia ferroviária no mundo naquele momento a ultrapassar uma escarpa, a Serra do Mar, tornando-se a empresa inglesa mais lucrativa fora da Inglaterra[26].

Porém, em Campinas, o transporte do café continuava com os mesmos problemas, principalmente pela falta de interesse da São Paulo Railway em continuar a ferrovia e pelo fato das plantações cada vez mais se distanciarem da região e seguirem para dentro da Província[27].

---

[25] MAZZOCO, Maria Inês Dias. **De Santos á Jundiaí**: nos trilhos do café com a São Paulo Railway. São Paulo: Magma Ed.Cultural, 2005. p. 60

[26] LAVANDER JUNIOR, Moysés, MENDES, Paulo Augusto. **S.P.R**.: Memórias de uma inglesa. São Paulo: Impressão Clanel Artes Gráficas Ltda, 2005. p. 360

[27] CALVO, Antonio. **Edição comemorativa do 90º aniversário da Companhia Paulista de Estradas de Ferro**. São Paulo: **Revista Ferrovia,** órgão oficial da Estrada de Ferro Santos a Jundiaí, v. 24, n. 279, 1958/59. p. 1

Preocupados, os cafeicultores locais, juntamente com Saldanha Marinho, Presidente da Província de São Paulo, resolveram montar uma estrada de ferro com recursos locais, cujo poder econômico originava-se na agricultura cafeeira. Funda-se em Campinas, no ano de 1868, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, configurando-se como a primeira empresa genuinamente brasileira, detentora de 100% de capital nacional.

A estrutura ferroviária monta-se juntamente com as construções necessárias para abrigar a estrada de ferro e, na medida em que essa estrutura se amplia, impulsionada pela alta produção cafeeira, forma-se um conjunto ferroviário extremamente organizado. A nova empresa iniciaria suas linhas ao lado da ferrovia dos ingleses na cidade de Jundiaí, finalizando em Campinas, com direito de concessão até Rio Claro.

Este primeiro trecho correspondia às estações:

Jundiaí (Estação da São Paulo Railway) – início – Km 00,000;
Capivary (atual Louveira) – intermediária – Km 15,293;
Rocinha (atual Vinhedo) – intermediária – Km 22,921;
Valinhos – intermediária – Km 30,603 e
Campinas – final de linha – Km 44,042.

Em onze de agosto de 1872, é realizada a inauguração oficial desta estrada, partindo o trem da Estação Jundiaí Paulista, percorrendo as estações intermediárias no trecho descrito acima, chegando a Campinas o primeiro trem da Companhia Paulista conforme mapa abaixo[28].

119 CALVO, Antonio. Op. cit., p. 1

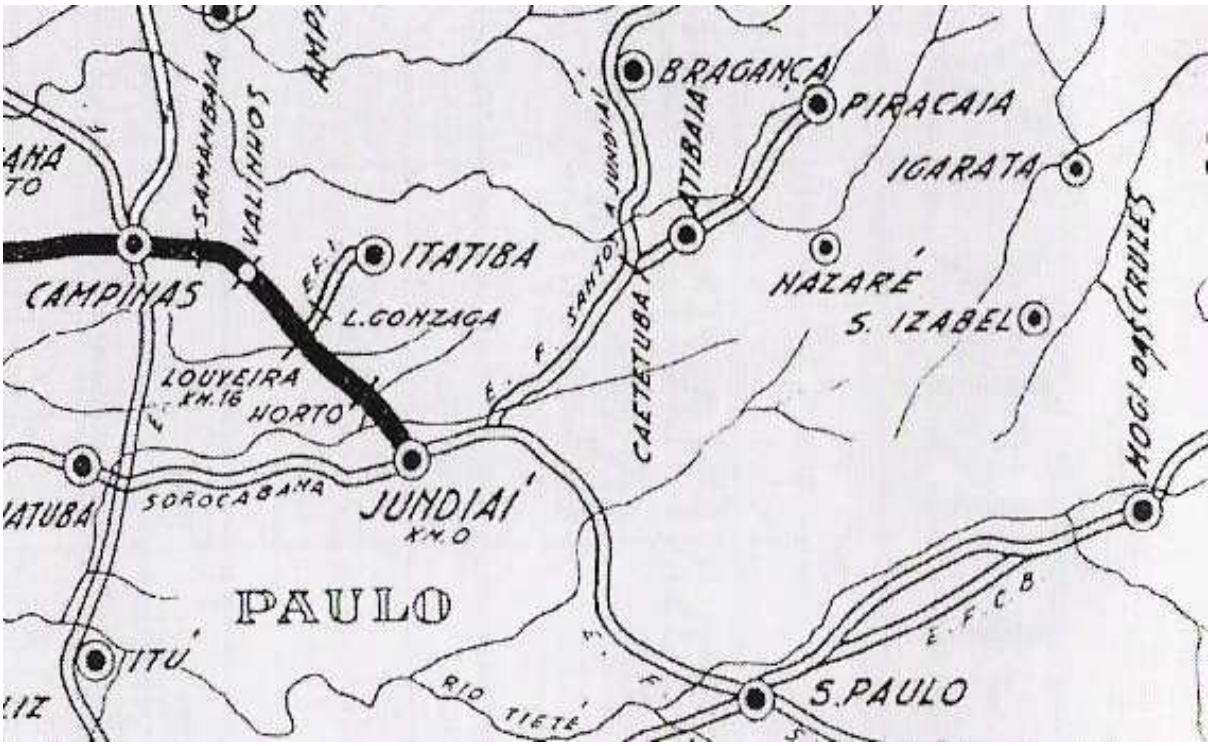


Fig. 06 - Primeiro trecho da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, inaugurado em 11 de agosto 1872. CALVO, Antonio. Edição comemorativa do 90º aniversário da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. **Revista Ferrovia**, órgão oficial da Estrada de Ferro Santos a Jundiaí, São Paulo, v. 24, n. 279, 1958/59.

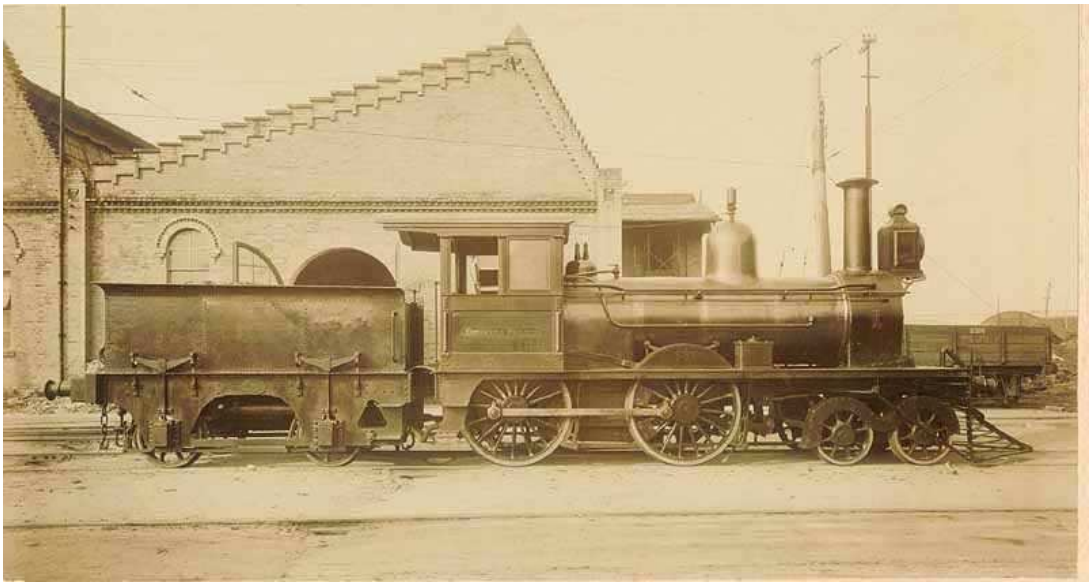


Fig. 07 - Primeira locomotiva da Companhia Paulista de Estradas de Ferro com identificação de numero1, a trafegar no trecho mencionado acima. Locomotiva n . 1. Jundiaí/SP. Ca 1923. Locomotivas da C.P. Museu da Cia. Paulista em Jundiaí.

Companhia Paulista de Estradas de Ferro[29]

Nome	*ano inaug.*	*categoria*	*município*	*distância do Km 0,0*
01 – Valinhos	1872	estação	Valinhos	30,603
02 – Samambaia	1893	parada	Campinas	40,499
03 – **Campinas**	1872	entronc.	Campinas	44,042
04 – Boa Vista	1875	estação	Campinas	53,009
05 – **Jacuba**	1917	posto	Hortolândia	62,605
06 – **Rebouças**	1875	estação	Sumaré	69,615
07 – **Pombal**	1902	estação	Nova Odessa	75,623
08 – Recanto	1916	posto	Nova Odessa	78,387
09 – **Santa Bárbara**	1875	estação	Americana	81,959
10 – São Jerônimo	1896	posto	Americana	87,634

Campinas – entroncamento – A estrutura principal da Estação Campinas pertencia a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, e desta iniciava o quilômetro 00,000 de duas ferrovias campineiras: a Companhia do Ramal Férreo Campineiro – C.R.F.C. e a Companhia Mogyana de Estradas de Ferro – C.M.E.F.. Neste espaço ocorria a troca de mercadorias e passageiros entre as três empresas ferroviárias, denominado operacionalmente de baldeação.

Jacuba – permaneceu com esta nomenclatura desde a sua inauguração, em 1917, como "Posto Telegráfico", até 1955 quando ocorreu a separação do Distrito Rebouças do Município de Campinas. O novo Município, chamado de Sumaré quando se formou, modificou administrativamente o Bairro Rural de Jacuba passando a defini-lo como Distrito de Hortolândia. Devido a estas mudanças, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro muda a classificação de "Posto Telegráfico" para "Estação", e a denominação que passa a utilizar é **Hortolândia**.

[29] CALVO, Antonio. Op. cit., p. 1

Rebouças – foi uma das primeiras estações da Companhia Paulista, recebeu o nome em homenagem a um dos seus engenheiros que faleceu em 1873, Antonio Pereira Rebouças Filho. No ano de 1945, o Distrito, pertencente a Campinas, realizou um plebiscito para mudar o nome do local, devido à legislação brasileira que, na época, não permitia que dois povoados tivessem o mesmo nome como era o caso, pois no Estado do Paraná já existia uma localidade com esta denominação. O nome escolhido foi o de uma orquídea definida como **Sumaré**.

Pombal – Iniciativa do Secretário Carlos José de Arruda Botelho – da Secretaria de Agricultura do Estado de São Paulo – de adquirir a Fazenda Pombal sob o Decreto Nº 1286 de 1905, instituindo o Núcleo Colonial Nova Odessa, para incentivar a produção agrícola no Estado de São Paulo, por meio da imigração, fixando neste espaço os letões. Desenvolveu projeto semelhante na região da Fazenda do Funil – atual cidade de Cosmópolis – com o Núcleo Colonial Campos Sales, também em Campinas, porém a área era para italianos. Neste mesmo ano a Companhia Paulista muda o nome da Estação Pombal para Estação **Nova Odessa**.

Santa Bárbara – Inaugurada em 1875, a estação passa a ser chamada de **Villa Americana** em 1924 com a emancipação do vilarejo, devido aos imigrantes norte-americanos do Estado do Alabama instalados na Fazenda Santa Bárbara, vindo derrotados da Guerra de Secessão após 1865. Eles acabaram fortalecendo a economia local com a agricultura, principalmente a cultura do algodão, mesmo ainda como Município de Campinas. A Companhia Paulista adota o nome de Estação **Americana** somente em 1939.

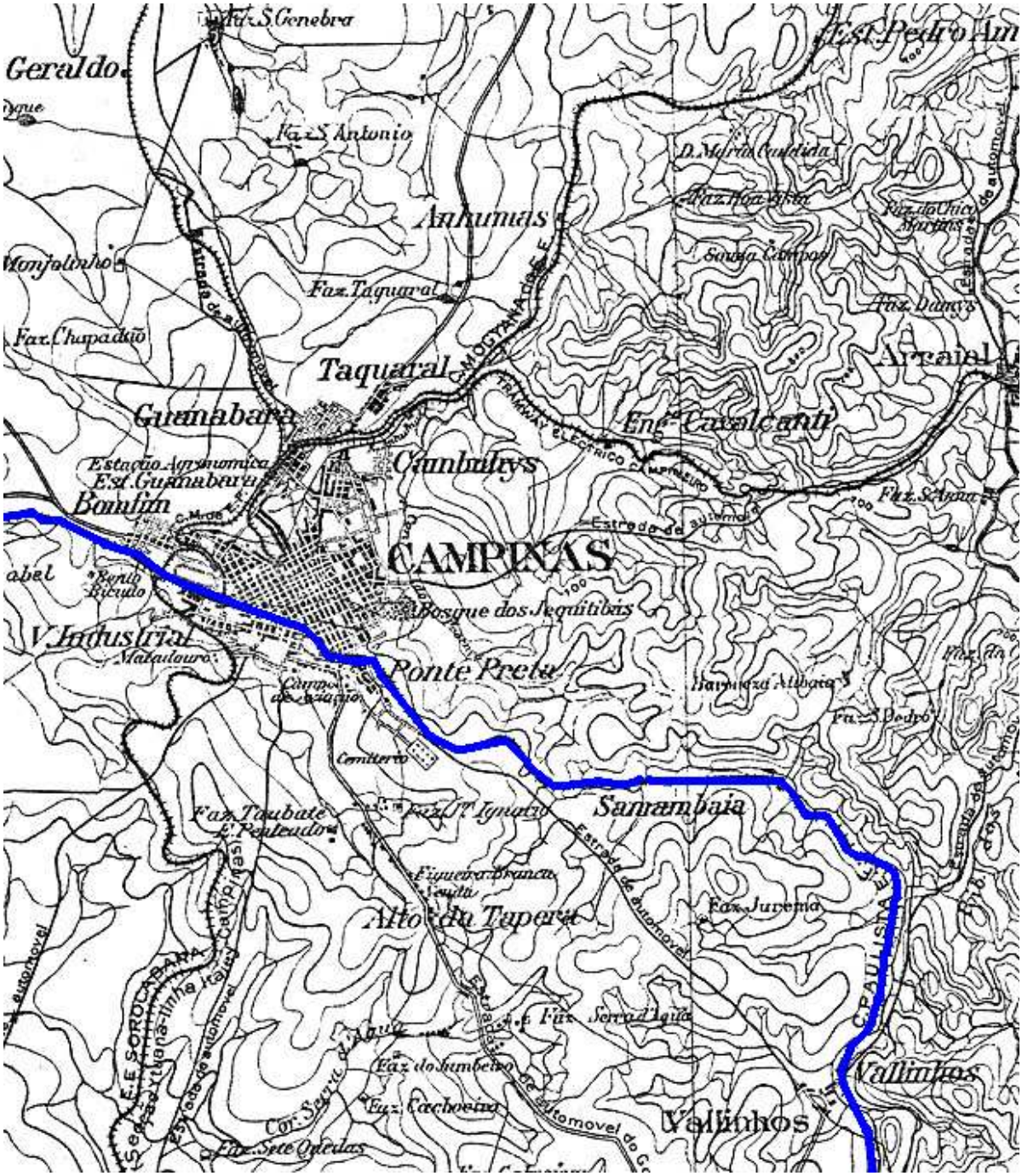


Fig. 08 - Traçado da Companhia Paulista de Estradas de Ferro em Campinas. SÃO PAULO Governo do Estado de. Secretaria Estadual da Agricultura. **Planta de Campinas**. São Paulo: Comissão Gráfica e Geológica do Estado de São Paulo, 1921.

1.2.2. Companhia Ytuana de Estradas de Ferro (Estrada de Ferro Sorocabana)[30]

Com o café em expansão e o algodão como o principal produto em Itu e região, no ano de 1870, forma-se outra ferrovia, a Companhia Ytuana de Estrada de Ferro com seu ponto de partida nessa localidade, passando por Indaiatuba e seguindo até Jundiaí, com um ramal à Piracicaba e outro à Campinas.

O projeto original desta Companhia era chegar a Campinas mas, devido às dificuldades financeiras que a empresa enfrentava, o trecho não foi concluído, interrompido antes de chegar ao bairro Helvetia. Entre as turbulências administrativas da ferrovia, não sendo possível mais capitalizar ou administrar os imbróglios jurídicos no ano de 1892, a Estrada de Ferro Sorocabana incorpora a Ytuana.

No decorrer da fusão entre as duas ferrovias, a Estrada de Ferro Sorocabana investiu na ponta de trilhos no sentido oposto, ligando Itu a Mairynque. No inicio dos anos de 1910, a Estrada de Ferro Sorocabana retoma o projeto iniciado pela antecessora, inaugurando um bom percentual da super-estrutura, inclusive estações até o quilômetro 177, paralisando as obras novamente.

Entre várias crises econômicas e diversos proprietários, o trecho acabou por ser finalizado tardiamente no ano de 1924, chegando até o Bairro do Bonfim, próximo a Companhia Mogyana, passando a ser denominado Ramal de Campinas [31].

A numeração da quilometragem era alta, pelo fato do Km 00,000 da Estrada de Ferro Sorocabana começar na Estação Júlio Prestes em São Paulo/Capital, e a Estação Mairynque estar localizada no Km 69,135 da linha tronco de onde abria este ramal, chegando ao final da linha em Campinas com a marcação de km 183,000, correspondendo a partir daquela estação um total de 113,865 km de percurso e 14 estações, dentre elas as quatro citadas abaixo.

---

[30] **FERROVIAS no Brasil**. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. 1956. p.n.n.

127 ANUNZIATA, Antonio Henrique Felice. **Parecer sobre as estações ferroviárias de Indaiatuba**.Indaiatuba Prefeitura Municipal de. Fundação Pró-Memória. Indaiatuba: 2003. Relatório de Tombamento das Estações Pimenta, Itaici e Indaiatuba .

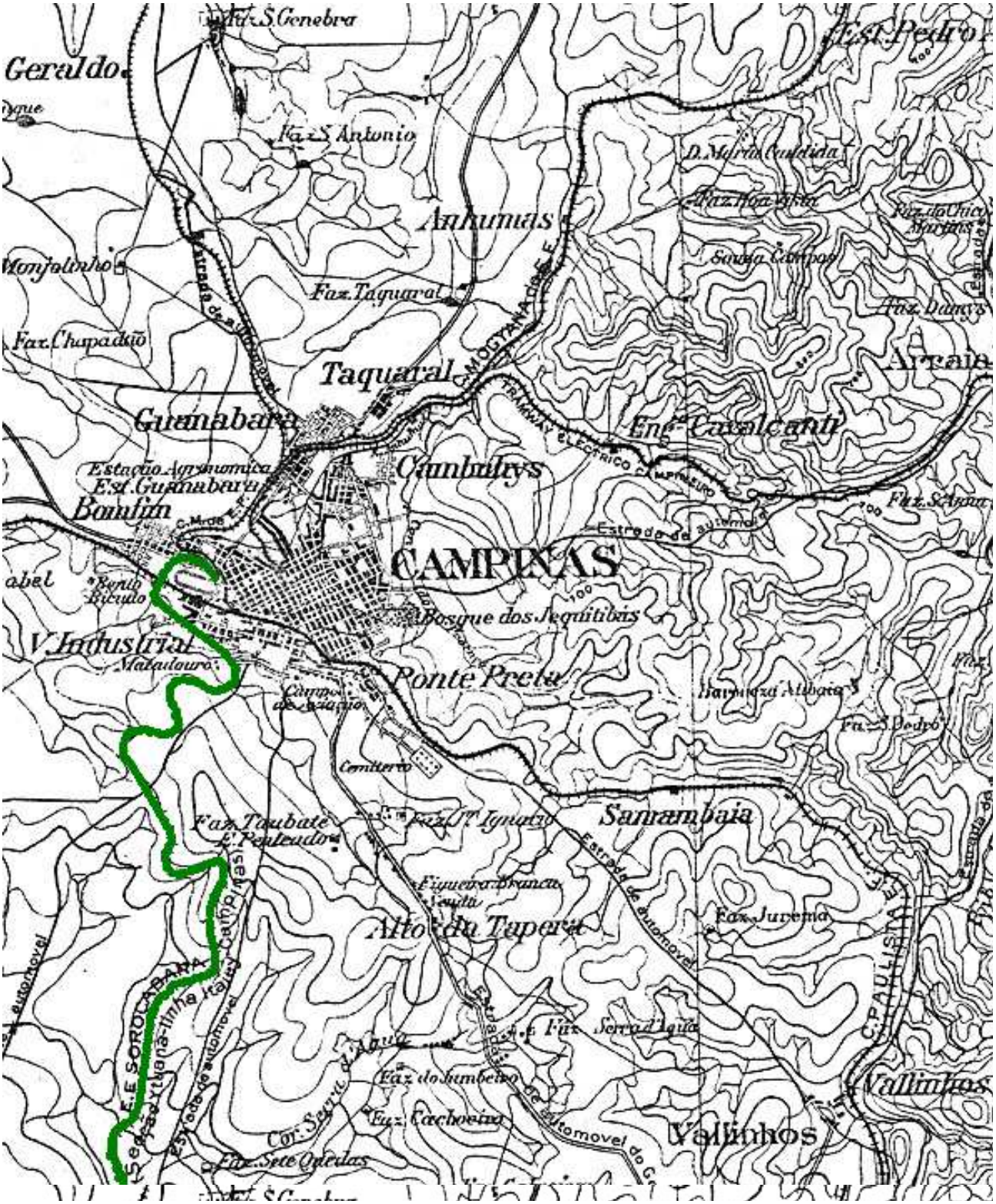


Fig. 09 - Traçado da Estrada de Ferro Sorocabana em Campinas. SÃO PAULO Governo do Estado de. Secretaria Estadual da Agricultura. **Planta de Campinas**. São Paulo: Comissão Gráfica e Geológica do Estado de São Paulo, 1921.

Estrada de Ferro Sorocabana[32]

Nome	*ano inaug.*	*categoria*	*município*	*distância do Km 0,0*
01 – Descampado	1914	estação	Campinas	161,629
02 – Sete Quedas	1914	estação	Campinas	169,495
03 – Quilômetro 177	1914	chave	Campinas	177,000
04 – Campinas	1924	estação	Campinas	183,000

1.2.3. Companhia do Ramal Férreo Campineiro

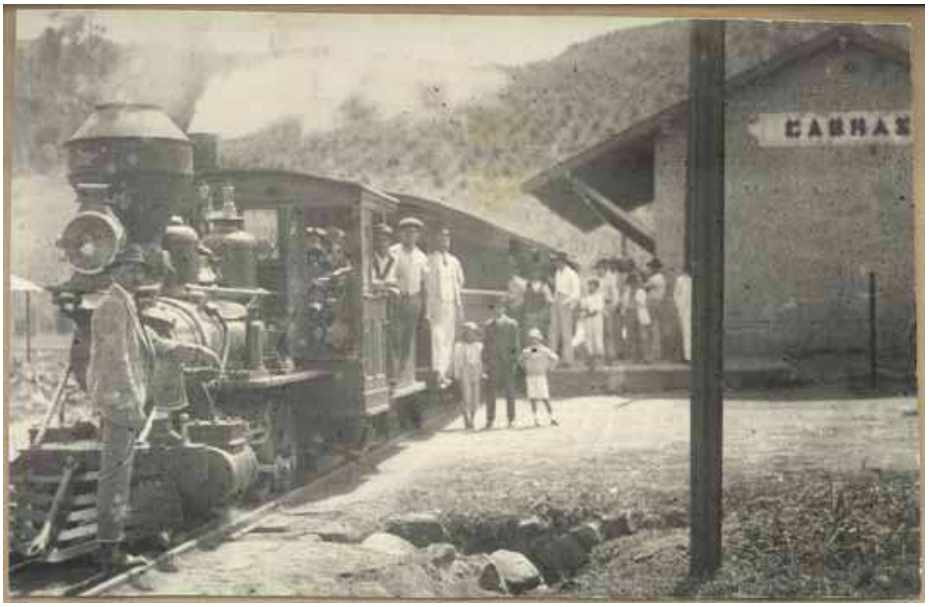


Fig. 10 - Composição parada na Estação Cabras por volta de 1915.
Estação Cabras. Campinas. 1915. V8. Centro de Memória Unicamp.

Enquanto em outras áreas do município a nova tecnologia da ferrovia e eficiência intensificava a produção cafeeira, o Distrito de Sousas, por onde o café havia entrado em Campinas, ainda dependia de muares, pois não conseguiam suprir a demanda e apresentavam uma grande dificuldade em trafegar pela região de relevo bastante acidentado, fato este que contribuiu para que no ano de 1889, os fazendeiros do Arraial de Sousas e imediações implementassem a Companhia Ramal Férreo Campineiro[33].

[32] **FERROVIAS no Brasil**. Op.cit.p.n.n.
[33] Disponível em http://www.pell.portland.or.us/~efbrazil/index_p.html. Acesso em jun. 2009.

Companhia do Ramal Férreo Campineiro[34]

Percurso	*ano inaug.*	*categoria*	*município*	*distância do Km 0,0*
01 – **Campinas**	1872	entronc	Campinas	00,000
02 – **Guanabara**	1893	estação	Campinas	03,139
03 – Cambuí	-	parada	Campinas	05,000
04 – Cavalcanti	-	parada	Campinas	09,000
05 – Sousas	1893	estação	Campinas	15,000
06 – **Joaquim Egídio**	1894	estação	Campinas	20,000
07 – Capoeira Grande	-	parada	Campinas	23,000
08 – Quedas	-	parada	Campinas	27,000
09 – Venda Nova	-	parada	Campinas	28,000
10 – Cabras	1894	estação	Campinas	31,000

Campinas - entroncamento - A estrutura principal da Estação Campinas pertencia à Companhia Paulista de Estradas de Ferro, e desta iniciava o quilômetro 00,000 da Companhia do Ramal Férreo Campineiro.

Guanabara - A estrutura principal da Estação Guanabara pertencia à Companhia Mogyana de Estradas de Ferro, que compartilhou as instalações com a Companhia do Ramal Férreo Campineiro desde a inauguração em 1893 a 1915, quando a sucessora Companhia Campineira de Tracção Luz e Força, desativa o traçado que percorria por dentro da Estação Guanabara.

Joaquim Egídio - Nesta estação, abria a chave do **Ramal de Santa Maria**, onde finalizava a linha férrea na Fazenda Santa Maria, cuja estação final ficou conhecida popularmente como **Dr. Lacerda,** em alusão ao proprietário da referida fazenda. Aproximadamente no meio do traçado deste ramal, na Fazenda Alpes, havia uma parada com a nomenclatura **Alpes**.

---

[34] Antonio Augusto Gorni desenvolveu dois projetos em mídia digital, um para identificar as ferrovias brasileiras que passaram por modificação em sua tração de vapor para energia elétrica, e o outro de estradas de ferro que operaram no Brasil. Ambos foram desenvolvidos em conjunto com outros profissionais que trabalharam em estradas de ferro, e estes ex-ferroviários produziram material digital com intuito histórico e técnico.
O site sobre as Ferrovias no Brasil disponível em : http://www.pell.portland.or.us/~efbrazil/index_p.html
O site sobre a eletrificação das ferrovias disponível em http://www.pell.portland.or.us/~efbrazil/electrobras.html

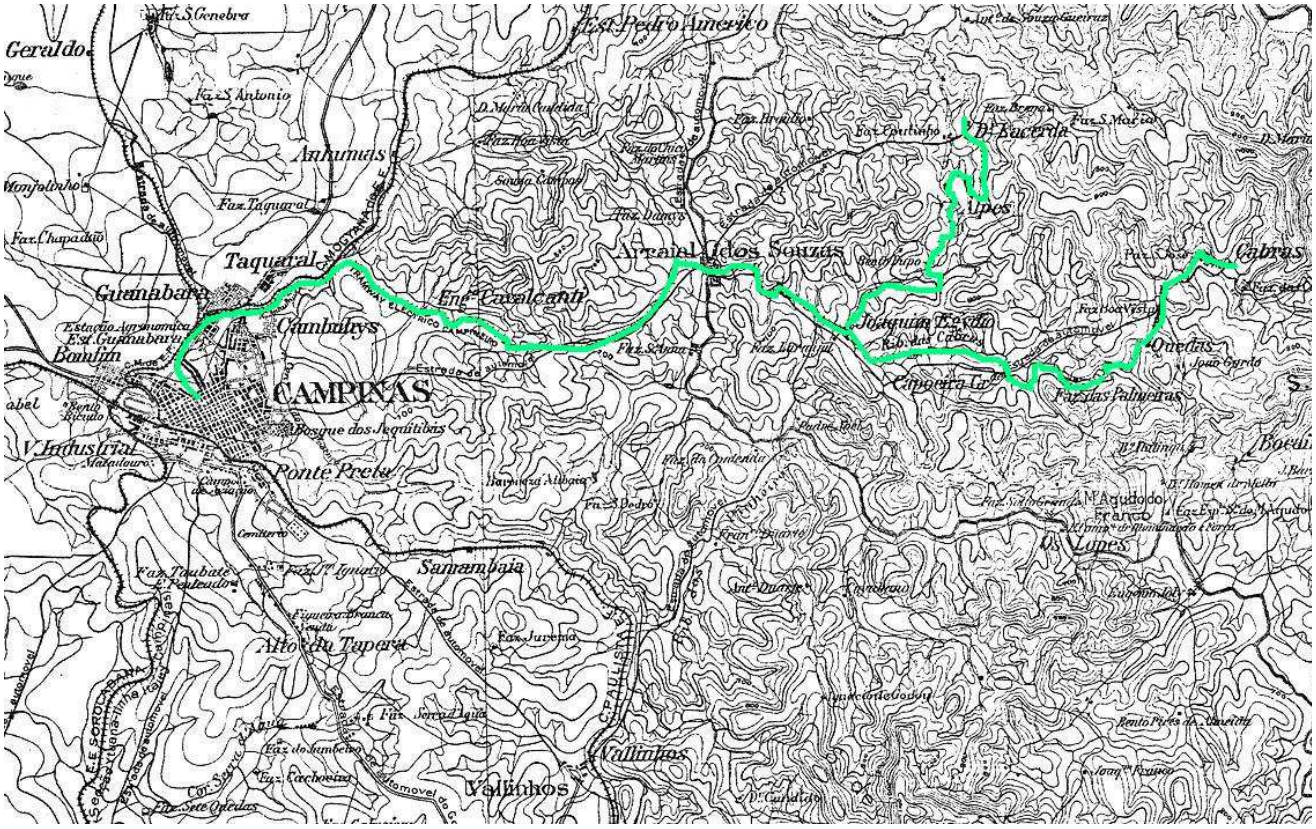


Fig. 11 - Traçado da Companhia do Ramal Férreo Campineiro. SÃO PAULO Governo do Estado de. Secretaria Estadual da Agricultura. **Planta de Campinas**. São Paulo: Comissão Gráfica e Geológica do Estado de São Paulo, 1921.

1.2.4. Companhia Agrícola do Funil – Estrada de Ferro Funilense

Durante o período de 1890, ocorre a criação da Estrada de Ferro Funilense, com sentido para a fazenda do Funil, que nesta época pertencia ao Município de Campinas, atualmente a cidade de Cosmópolis, com o intuito de levar imigrantes para o Núcleo Colonial Campos Salles e incentivar a produção de café nesta micro-região.

Em 1903, a estação inicial desta estrada foi construída, sendo denominada Estação Carlos Botelho, hoje o Mercado Municipal de Campinas, implantada com características mouriscas, constituía a plataforma de embarque e desembarque no seu lado esquerdo e, no lado direito, o mercado de horti-fruti-granjeiros.

Com o fim da ferrovia, todo o prédio passou a abrigar o mercado municipal da cidade, mantendo até hoje o mesmo serviço, tendo sido preservada suas características arquitetônicas, inclusive a pintura.[35]



Fig. 12 - Tipo de locomotivas utilizadas na Estrada de Ferro Funilense estacionadas na Usina Esther em 1934. Locomotivas da Funilense. Campinas/SP. 1934. Usina Esther. Museu da Imagem e do Som de Campinas.

[35] BRITO, Jolumá. **História da cidade de Paulínia** .São Paulo: Indústria Gráfica Saraiva, 1972. p. 64

Estrada de Ferro Funilense [36]

Nome	*ano inaug.*	*categoria*	*município*	*distância do Km 0,0*
01 – **Carlos Botelho**	1908	estação	Campinas	00,000
02 – **Guanabara**	1899	entronc.	Campinas	02,000
03 – Instituto	1899	parada	Campinas	04,352
04 – **Santa Genebra**	1899	chave	Campinas	09,434
05 – **Capão Fresco**	1924	posto	Paulínea	15,000
06 – Santa Terezinha	1899	chave	Paulínea	18,420
07 – **José Paulino**	1899	estação	Paulínea	22,376
08 – **Engenho**	1899	chave	Cosmópolis	25,227
09 – João Aranha	1899	chave	Paulínea	27,487
10 – Quatemozim	1910	estação	Cosmópolis	34,211
11 – **Funil**	1899	chave	Cosmópolis	39,620
12 – **Br. Ger. Rezende**	1899	estação	Cosmópolis	42,637
13 – Artur Nogueira	1907	estação	Artur Nogueira	51,927
14 – Barreiro Farto	-	parada	Artur Nogueria	62,000
15 – Engenheiro Coelho	1913	estação	Eng.Coelho	65,339
16 – Piraporinha	-	parada	Eng.Coelho	79,000
17 – Tujuguaba	1913	estação	Conchal	80,344
18 – Conchal	1913	estação	Conchal	86,916
19 – quilômetro 92	1913	parada	Conchal	92,000
20 – Pádua Sales	1913	estação	Conchal	93,160

Carlos Botelho - A estação foi construída após a inauguração da ferrovia, cuja partida era a Estação Guanabara da Companhia Mogyana. O prédio foi erigido com duas funções, a primeira já citada e a segunda como mercado publico.

Guanabara - entroncamento – Esta estação da Companhia Mogyana, era administrada junto com a Estrada de Ferro Funilense desde 1899 até 1960, quando sua sucessora a Estrada de Ferro Sorocabana desativa este ramal denominado de Pádua Sales.

[36] **FERROVIAS no Brasil**. Op.cit. p.n.n.

Santa Genebra – O nome foi adotado por estar em terreno da fazenda onde foi implantada. Com a morte em 1905 do fundador da ferrovia e dono desta fazenda, neste ano a Diretoria trocou o dístico para **Barão Geraldo de Rezende.**

Capão Fresco – A Estrada de Ferro Funilense foi vendida para a Estrada de Ferro Sorocabana em 1921. Esta parada era um "Posto Telegráfico" até 1924, ano em que erguido o prédio e passa a ser chamado de "**Estação Bethel**".

José Paulino – Não achamos dados sobre a troca do nome, porém há textos que se referem sobre às modificações deste trecho pela Estrada de Ferro Sorocabana em 1921. Pensamos que foi neste período que adotaram a nomenclatura de **Paulínia**.

Engenho – O nome **Funchal** constava quando a Estrada de Ferro Sorocabana comprou a Estrada de Ferro Funilense em 1921.

Funil – Em 1905 instalou-se na Fazenda do Funil a **Usina Esther**, nome este que passa a ser adotado.

Barão Geraldo de Rezende – Devido à morte do Barão em 1905, a Diretoria muda o nome da estação, que marcava a sua fazenda – Santa Genebra – para o seu, e troca o nome desta edificação para **Cosmópolis**.

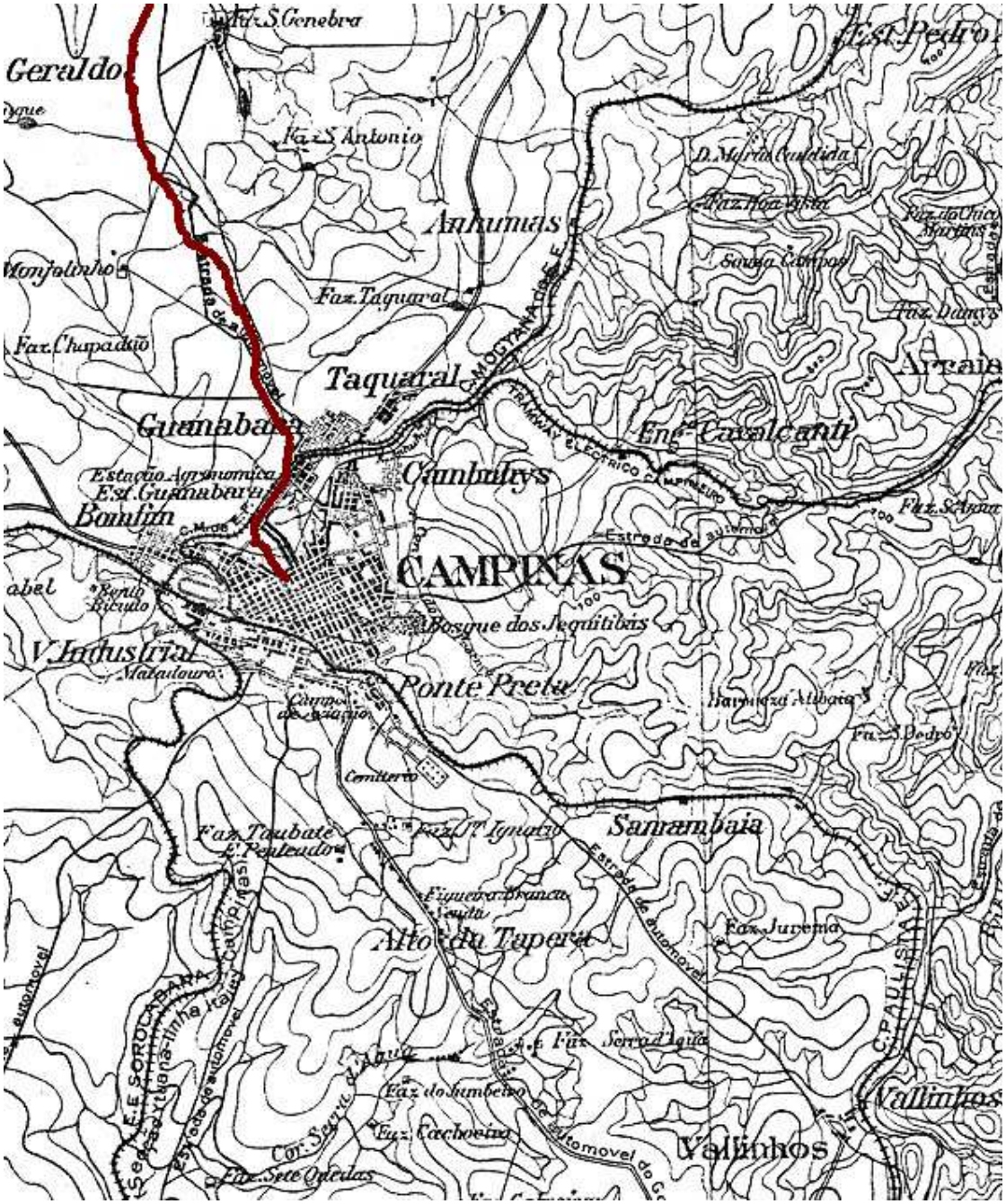


Fig. 13 - Traçado da Companhia Agrícola do Funil em Campinas. SÃO PAULO Governo do Estado de. Secretaria Estadual da Agricultura. **Planta de Campinas**. São Paulo: Comissão Gráfica e Geológica do Estado de São Paulo, 1921.

CAPÍTULO 2 – COMPANHIA MOGYANA DE ESTRADAS DE FERRO

2.1. A Formação da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro

A chegada da ferrovia ocorreu em Campinas, por meio da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, cuja inauguração do tráfego fora programado para 11 de agosto de 1872. Os fazendeiros de café da cidade e região perceberam a agilidade que a estrada de ferro poderia proporcionar e se uniram para melhorar o transporte das sacas de café da área mais produtiva do Estado de São Paulo, naquele momento a região de Mogi-Mirim e Amparo.

A inauguração da Companhia Paulista tinha como referência, para as pessoas, um ponto de partida de que o antigo estava findando e, com a ferrovia, aportava a modernidade, uma nova maneira de viver, mais prática, e cômoda. Porém, o passado e o presente mantiveram-se contemporâneos, pois o trem podia andar mais rápido entre cidades, mas as carruagens continuavam a levar de um lado para outro dentro da cidade, por não ser possível atravessá-la a pé. Ao mesmo tempo, as relações de seus habitantes também se modificam, entre conviver com o conhecido e vivenciar com o forasteiro, o que é bom ou ruim entre os dois tempos.

Lapa cita em seu texto:

> " *ganha o sentido de certo rompimento com certo passado, mas não com todo o passado. A recíproca também é verdadeira, assim como, nessa colocação moderna se identifica com o presente que é bom em oposição ao passado que é mau, o antigo pode colocar-se como bom em oposição ao presente que é mau."* [37]

A partir da premissa da agilidade e maior lucro, agricultores da região idealizaram a Companhia Mogyana[38] de Estradas de Ferro que acabou sendo constituída em 1872.

[37] LAPA, José Roberto do. Op. cit.1996, p. 19

[38] Optamos em utilizar a grafia original por tratarmos do período de formação da estrada

O capital integralizado inicialmente foi de três mil contos de réis[39], cuja origem provinha da agricultura, exclusivamente das plantações de café, recursos dos fazendeiros Antonio de Queiroz Telles, José Egydio de Sousa Aranha, Antonio Pinheiro de Ulhôa Cintra, Joaquim Quirino dos Santos e Antonio Manoel Proença[40]. A situação para constituir outra empresa ferroviária na cidade não provinha somente da questão econômica, fato inegável, mas também do poder que a modernidade representava para estes Senhores da elite local, cujas pretensões eram maiores dentro de um ideal republicano aqui formado.

Pozzer subsidia o pensamento dizendo:

> *"...assim, as estradas, antes de tornar-se uma questão de desenvolvimento ou modernização, tornam-se uma questão política, sendo ponto importante mas disputados pelo poder, seja nos Municípios ou nas Províncias, embora sem que muito fosse feito para executar as obras, pois se afirma que o paiz tem visto constantemente solapadas as suas esperanças com relação a um dos seus maiores empenhos."* [41]

Funda-se a Companhia Mogyana de Estradas de Ferro sob a Lei provincial N° 18 de 21 de março de 1872 que autorizava a transportar café e gado, partindo de Campinas e passando por Jaguary, atualmente Jaguariúna, com permissão de um ramal a Amparo, seguindo a Casa Branca chegando até Franca, e concedendo um prolongamento até as barrancas do Rio Grande, divisa do Estado de São Paulo com Minas Gerais.[42]

A Lei previa um privilégio de zona com 30 Km de cada lado da linha férrea, e garantia de juros de 7% sobre o capital investido, o citado acima, mas o prolongamento de Franca à divisa do Estado, este trecho não receberia a garantia dos juros, somente a zona de privilégio[43].

---

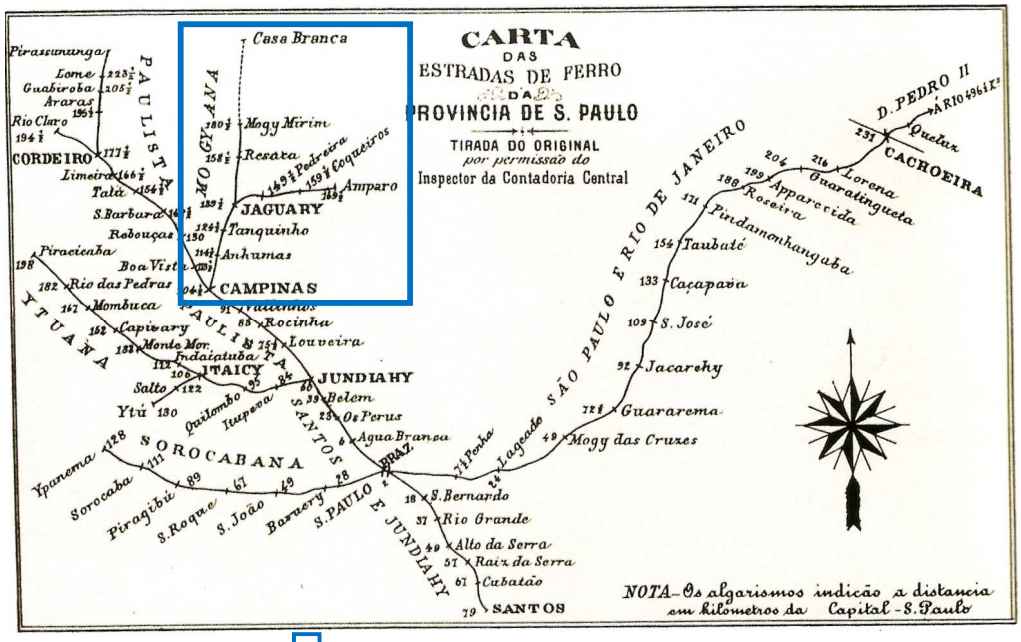
[39] PINTO, Adolpho Augusto. Op. cit. p. 51

[40] **GUIA da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro**: 1939. Campinas: Typografia a vapor Casa do Livro Azul., 1939. p. 91

[41] POZZER, Guilherme Pinheiro. Op. cit. p. 41

[42] PINTO, Adolpho Augusto. Op. cit. p. 51

[43] Idem, p. 34



Linhas e Região de privilégio da Companhia Mogyana

Fig. 14 - Mapa sobre as ferrovias na Província de São Paulo em 1878. Nota-se o trecho inaugural da Companhia Mogyana no detalhe. Ralph Giesbrescht.Trilhos no interior paulista.In: História Viva, SP, ed. esp. maio.2008. p 23.

A primeira reunião aconteceu na Câmara Municipal de Campinas, em primeiro de julho de 1872, sendo os fundadores Antonio de Queirós Telles (Conde de Parnaíba), Família Silva Prado e José Estanislau do Amaral com a participação de outros fazendeiros. Os Diretores eleitos para a gestão inicial foram Antonio Queirós Telles, Tenente Coronel Egídio Aranha, Antonio Pinheiro de Ulhoa Cintra (Barão de Jaguara), Capitão Joaquim Quirino dos Santos e Antonio Manoel de Proença, confirmando os primeiros acionistas na administração[44].

O projeto da estrada de ferro e como ocorreria a construção foram aprovados na data de 02 de dezembro de 1872, sendo o primeiro trecho de Campinas a Jaguary, hoje Jaguariúna, abrindo um ramal, o de Amparo, e o segundo trecho de Jaguary a Mogi-Mirim. Firma-se e emite-se o contrato da estrada de ferro em 19 de julho de 1873, junto ao Governo Provincial de São Paulo, iniciando então a construção no dia 28 de agosto deste mesmo ano. Na data 13 de novembro é publicado o Decreto Imperial N° 5137 que aprova os estatutos da empresa, autorizando a companhia iniciar o seu tráfego[45].

[44] PINTO, Adolpho Augusto. Op. cit. p. 51
[45] Idem, p. 51

2.2. O Escritório Central

A Estrada amplia-se na mesma proporção em que avança para o interior da Província de São Paulo e, com isso, surge a necessidade de instalação de um escritório central, o que ocorre a partir da locação de um prédio na Rua General Osório esquina com a Avenida Anchieta no ano de 1878[46], próximo ao Largo das Andorinhas. Este setor administrativo da ferrovia passa por vários momentos operacionais, desde a sua criação com a locação do imóvel citado, até a construção de uma edificação que se torna referência e patrimônio cultural da cidade.

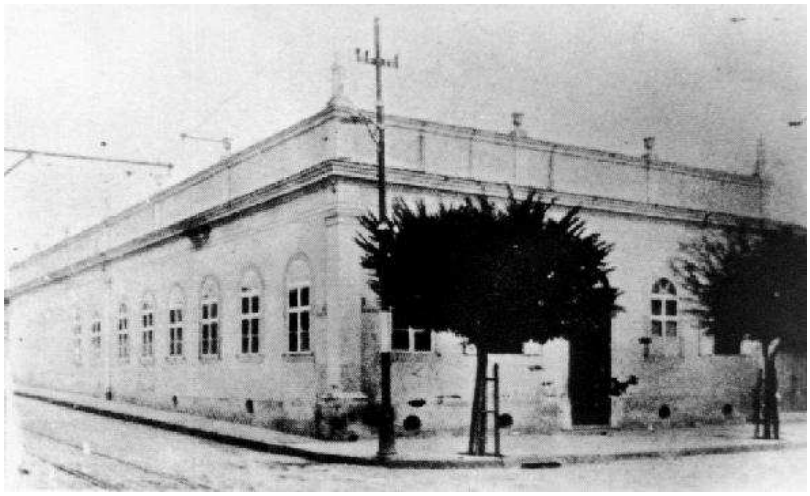
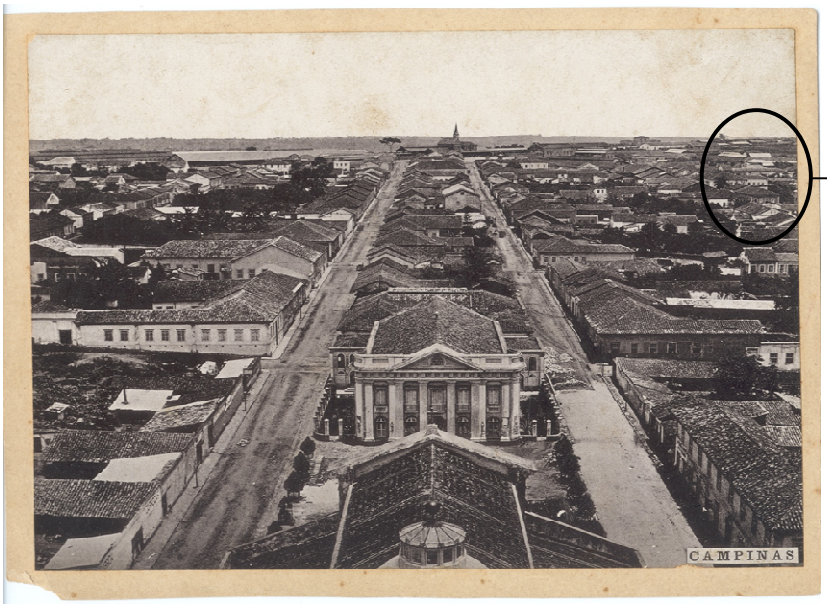


Fig. 15 - Primeira sede da Companhia Mogyana. Campinas/SP. 1878. Coleção Maria Luiza. Museu da Imagem e do Som de Campinas.

A Companhia Mogyana em 1890[47] adquire entre as ruas General Osório, Visconde do Rio Branco e Campos Sales uma propriedade no quarteirão N° 20, lote 2[48] para a construção da primeira edificação da sede própria da empresa. O espaço urbano começa a ficar marcado por mudanças, pois esta área, que era residencial, passa a abrigar um prédio com outra função, a de ser comercial.

[46] CADERNO comemorativo aniversário de Campinas de 1968. Campinas. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Cultura/Museu da Imagem e do Som.
[47] CAMPINAS. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Cultura. Coordenadoria Setorial do Patrimônio Cultural. Centro de Documentação. Processo de Tombamento 001/94.
[48] FICHA cadastral com protocolado N° 19734 – 06/06/1966. Campinas. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Planejamento. Departamento Interno de Desenhos e Cadastros.



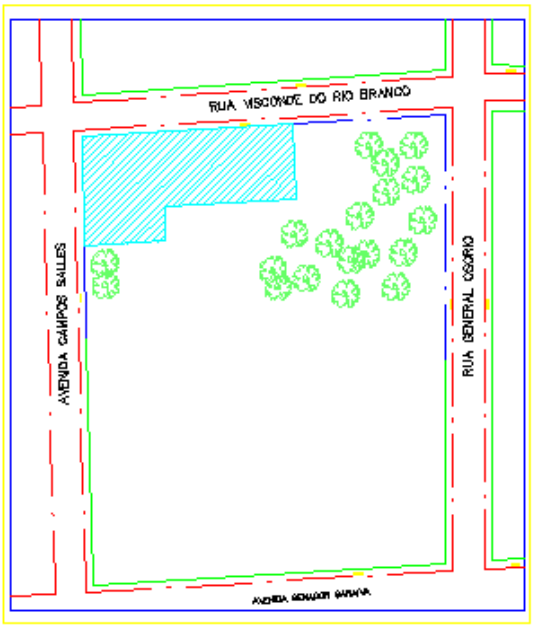


Casa existente na quadra adquirida pela Companhia Mogyana

Fig. 16 - Panorâmica de Campinas. Campinas/SP. 1890. Fotógrafo Kowalsky Coleção João Falchi Trinca. Centro de Memória Unicamp.

A foto superior foi tirada em 1890 da torre do relógio da Catedral, onde ao fundo vê-se a Estação Campinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, notando-se a ausência dos prédios das Oficinas e do Escritório Central da Companhia Mogyana.

Na imagem e desenho acima demonstramos a área antes da ferrovia ter realizado qualquer tipo de interferência. Percebemos que o quarteirão ainda mantém a forma quadrangular, nas esquinas não há os chanfros e a maior parte do casario existente localiza-se do lado esquerdo do lote.



Planta de localização do primeiro imóvel antes dos escritórios da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro serem construídos.
Projeto de conservação do Palácio da Mogyana, abril 2005. Campinas. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Cultura. Coordenadoria Setorial do Patrimônio Cultural. Centro de Documentação.

Foto da preparação do terreno antes de iniciar a base da primeira edificação do Escritório Central da Companhia Mogyana em 1890.
Projeto de conservação do Palácio da Mogyana, abril 2005. Campinas. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Cultura/ Coordenadoria Setorial do Patrimônio Cultural/ Centro de Documentação.

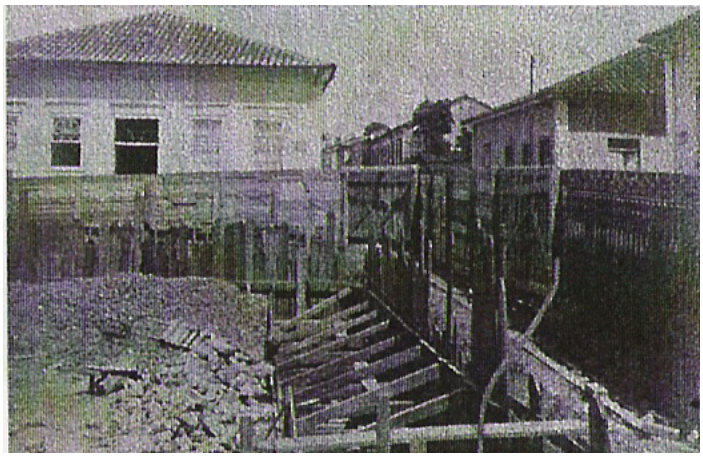


Fig. 17

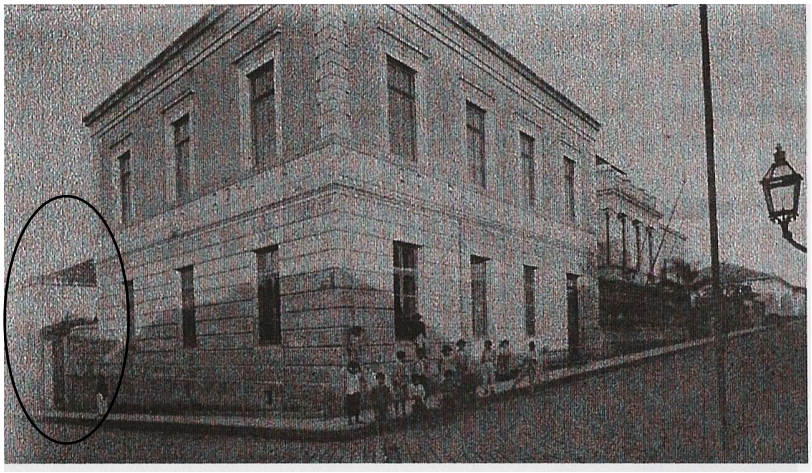


Foto da primeira edificação do Escritório Central da Companhia Mogyana após o seu término.
Projeto de conservação do Palácio da Mogyana, abril 2005. Campinas. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Cultura/ Coordenadoria Setorial do Patrimônio Cultural/ Centro de Documentação.

Fig. 18

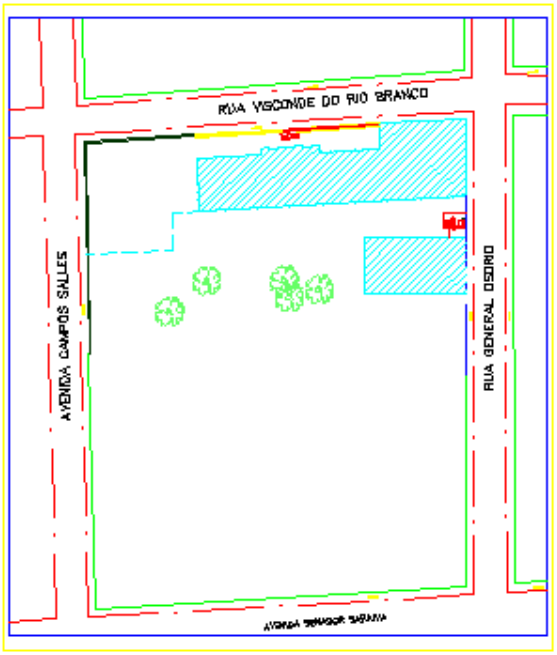
Em 1891[49], faz-se o primeiro edifício do Escritório Central, contendo dois pavilhões, um no centro e o outro na esquina entre as ruas General Osório e Visconde do Rio Branco. As fotos identificam as interferências no terreno para uma nova ocupação e demonstra a antiga residência demolida. Notamos que o prédio concluído em formato quadrangular foi erigido com dois pavimentos, um térreo e o outro superior. Com vista para a rua General Osório, marcado na foto, observamos que há um gradil e uma residência e que permanecem ilesos até os dias atuais, fazendo parte do conjunto administrativo.

[49] CAMPINAS. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Cultura. Coordenadoria Setorial do Patrimônio Cultural. Centro de Documentação. Processode Tombamento 001/94.



O primeiro prédio do Escritório Central após finalização das obras com vista da fachada para a rua Visconde do Rio Branco.

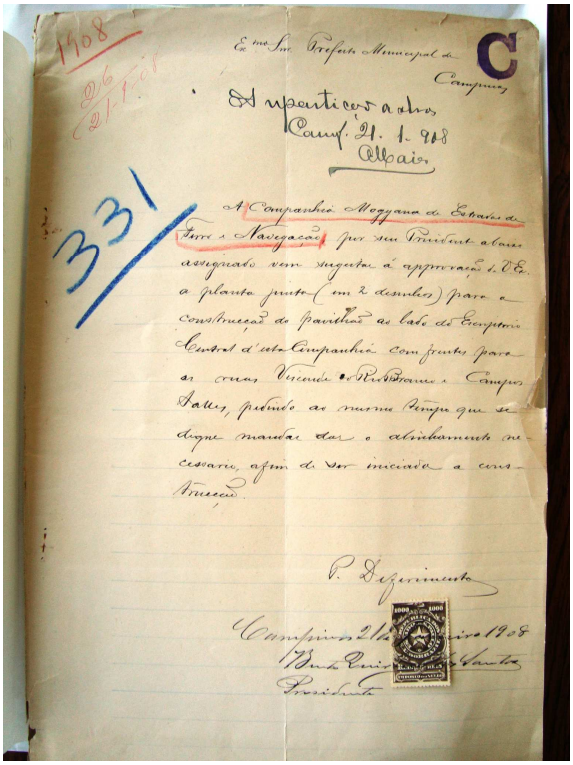
Fig. 19 - Companhia Mogyana. Campinas/SP. 1890. Biblioteca Municipal de Campinas. Museu da Imagem e do Som de Campinas.



Planta de localização da casa a rua General Osório e do primeiro prédio do Escritório Central da Companhia Mogyana em 1891. Projeto de conservação do Palácio da Mogyana, abril 2005. Campinas. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Cultura. Coordenadoria Setorial do Patrimônio Cultura. Centro de Documentação.

Estas imagens comprovam que a nova edificação ocupou, no terreno o lado direito do lote, posição oposta em relação à primeira edificação ali existente, que ficava do lado esquerdo. A construção segue os padrões da época, não ocorrendo nenhuma modificação no desenho do quarteirão, mantendo os arruamentos estreitos e os cantos das calçadas sem arredondamentos ou chanfros.

Pelo mesmo motivo que ocorrera em 1890, depois de 17 anos, novamente era necessário a ampliação do Escritório Central. A Companhia Mogyana, desta vez, inicia o projeto pelo lado esquerdo do lote, onde anteriormente existira a residência antes de ser demolida para a construção do primeiro prédio administrativo. Porém, a área do terreno permanecera vazia. O projeto, conforme as plantas, iniciou-se no ano de 1907[50] e quando finalizado foi em enviado à Prefeitura Municipal de Campinas através do Requerimento 21.01.1908.



Portaria 26. 1908. Campinas. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Administração. Arquivo Histórico.

Fig. 20 O documento acima solicita:

Exmo. Ilm. Prefeito Municipal de Campinas
Repartição a obras
Campinas 21.01.908

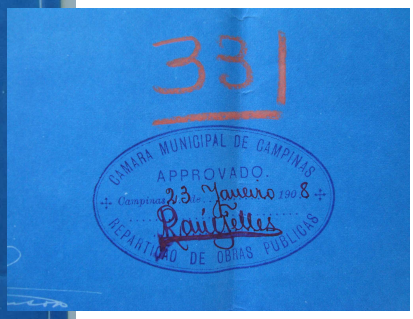
A Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação por seu presidente abaixo assignado vem sugeitar á approvação de V.Ex.a planta junta (em 2 desenhos) para a construcção do pavilhão ao lado do Escriptório Central d'esta Companhia com frentes para as ruas Visconde do Rio Branco e Campos Sales, pedindo ao mesmo tempo que se digne mandar dar o alinhamento necessário, a fim de ser iniciada a construcção.

P.Deferimento
Bento Quirino dos Santos
Presidente

[50] Portaria 26. Requerimento 21.01.908. Planta I. Campinas. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Administração. Arquivo Histórico.

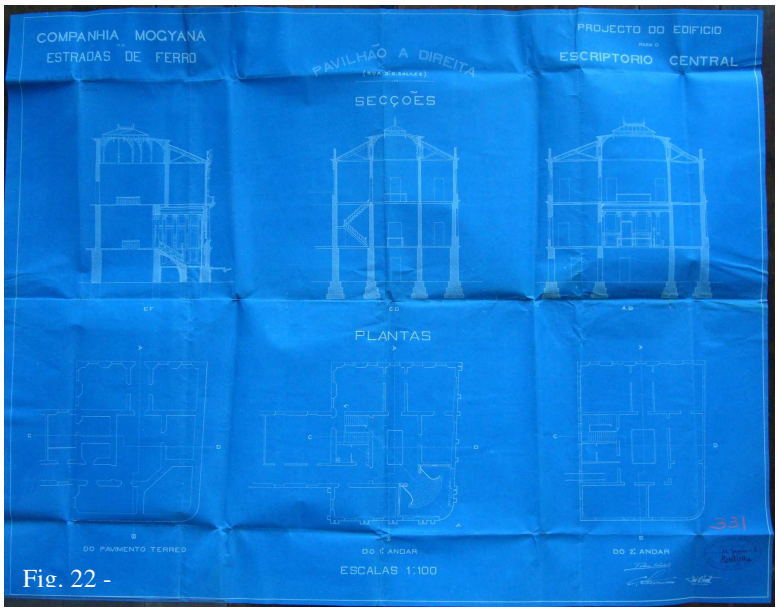
No interior deste requerimento há duas plantas, uma contendo a fachada principal do Pavilhão Campos Sales, com vista do desenho para a rua Visconde do Rio Branco os cortes dos três pavimentos: térreo, primeiro e segundo.





Detalhe do Selo de aprovação da Prefeitura Municipal de Campinas com a data de 23/JAN/1908.

Fig. 21 - Portaria 26. Planta I. Campinas. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Administração. Arquivo Histórico.



Portaria 26. Planta II. Campinas. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Administração. Arquivo Histórico.

Fig. 22 -

O projeto de construção do Pavilhão Campos Salles descreve o modo que deveria ocorrer a execução, trazendo os detalhes dos revestimentos como: a escadaria e o hall de entrada estariam revestidos em mármore de carrara; a balaustrada seria confeccionada em cobre, com motivos dos ramos do café, contendo os nomes dos fundadores da estrada; os candelabros, também em cobre e com as cúpulas em porcelana tipo ágata; as pinturas murais bastante rebuscadas, apresentariam ornamentação com motivos florais[51].

No decorrer de 1909[52], iniciam-se as obras, onde verificamos, na imagem abaixo, que permaneceu intacto o primeiro prédio do Escritório Central durante a execução deste Pavilhão. Ainda continua a existir a casa em frente aos escritórios da Companhia Mogyana que estava na imagem da preparação do terreno antes de edificar o primeiro prédio administrativo.



Fig. 23 - Escritório Central da Companhia Mogyana , Pavilhão Campos Sales em construção. Campinas/SP. 1910. Álbum Companhia Mogyana de 1910. Museu da Companhia Paulista.

[51]Caixa 1908. Campinas. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Administração. Arquivo Público Municipal. /Permanente.

[52] **RELATÓRIO** de 1909 da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro. Campinas. Casa do Livro Azul 1909. p 202.

Com a conclusão do Pavilhão Campos Sales em 1910, as repartições, que estavam no prédio mais antigo da administração, são transferidas para a nova edificação, iniciando o processo de demolição do antigo Pavilhão General Osório para a construção de um novo Pavilhão General Osório no mesmo local, conforme relatório da própria Diretoria.

"Escriptório Central de Campinas

A excepção do compartimento da escada de mármore, no canto redondo, e do salão central, todos os demais compartimentos do pavilhão da rua Dr° Campos Salles ficaram concluídos, em princípio de março, e para elles mudaram-se as repartições que funccionavam no pavilhão da rua General Osório, o qual tinha de ser reconstruido.

As obras de reconstrução deste pavilhão tiveram começo em 27 de março pela demolição do prédio existente, demolição que ficou concluída em 28 de abril.Os demais serviços foram executados dentro das seguintes datas:

Esccavação para alicerces de 30 de abril a 16 de maio;

Alvenaria de concreto de 17 de maio a 2 de junho;

Alvenaria de pedra e cimento de 4 de junho a 30 de junho;

Alvenaria de tijolo, nos três pavimentos, de 30 de junho a 18 de agosto, em que ficou respaldado o edifício para receber o telhado.

Por causa da consistência mais fraca do terreno, foi preciso reforçar a alvenaria de concreto.

Obedecendo á mesma disposição, em três pavimentos do pavilhão de rua Campos Salles, o pavilhão da rua General Osório consta das seguintes peças:

Pavilhão térreo – quarto a direita, de 7,54 X 3,29 ms; quarto a esquerda de 5,38 X 3,56 ms, salão central, de 8,38 X 7,70 ms

1° andar – quarto a direita, de 6,25 X 3,64 ms; quarto a esquerda, de 5,87 X 3,90 ms; quarto central de 5,82 X 3,62; lavatório e latrina, de 1,35 X 2,33 ms; salão central de 8,19 X 4,97 ms

2° andar – quarto a direita de 6,40 X 3,60 ms; quarto a esquerda 6,08 X 4,02 ms; lavatório e latrina, de 3,60 X 1,35 ms; salão central, de 8,88 X 8,52 ms

Todas as peças tem janellas para o exterior, exceptuando as duas latrinas, cujas janellas redondas, dão para a caixa da escada, no canto redondo.

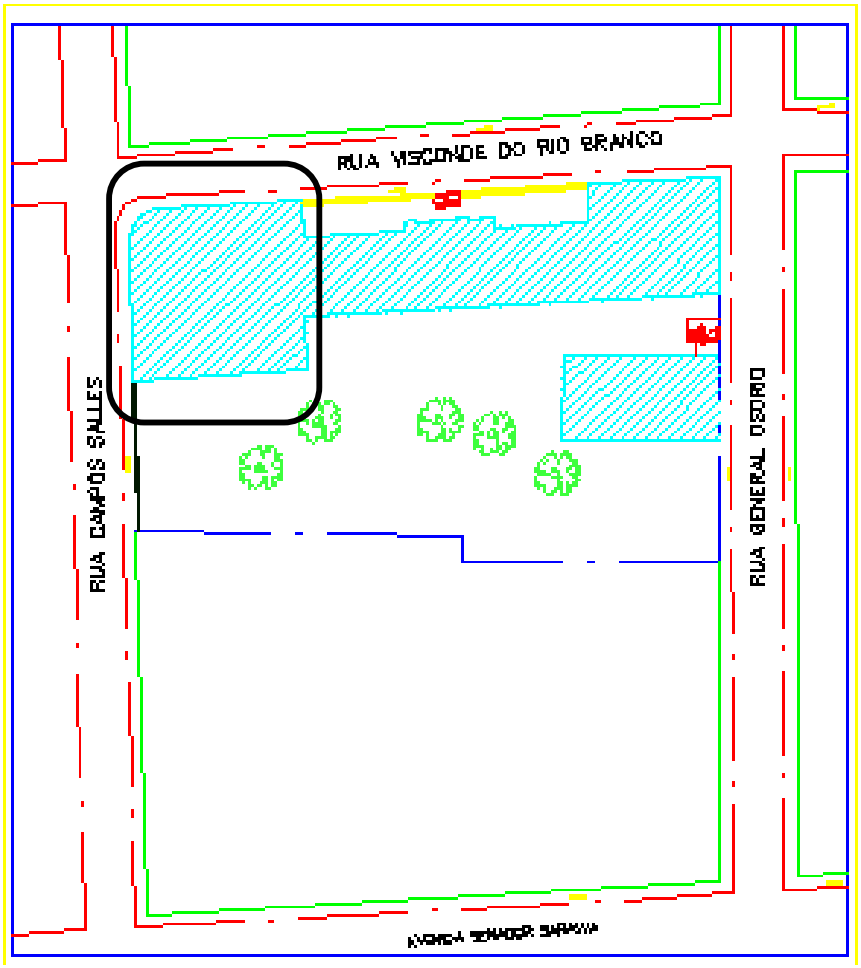
No canto redondo, idêntico ao da rua Dr. Campos Salles, será assentada uma escada de volta, de madeira envernisada, estabelecendo a communicação, quer para o exterior quer dos tres pavimentos entre si.

A ornamentação externa é idêntica a do pavilhão da rua Dr. Campos Salles.

Com o andamento que tem tido o serviço, é provável que o pavilhão fique concluído até o fim de abril, podendo-se então fazer para elle a mudança das respectivas repartições;

No pavilhão da rua Dr. Campos Salles , nos últimos dias de Dezembro, ficou concluída a escada de mármore do canto redondo a qual estabelece a communicação do exterior para o 2° pavimento." [53]

[53] COMPANHIA Mogyana de Estradas de Ferro. **RELATÓRIO** n. 57. Campinas. Casa do Livro Azul, 1910. p 230.



Planta de localização do Pavilhão Campos Sales no Escritório Central da Companhia Mogyana em 1907.
Projeto de conservação do Palácio da Mogyana, abril 2005. Campinas. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Cultura.
Coordenadoria Setorial do Patrimônio Cultural. Centro de Documentação.

Após a conclusão do projeto do Pavilhão Campos Sales, fica nítida a importância do Setor Administrativo para a Companhia Mogyana. No decorrer do processo, desde o projeto em 1907, até a inauguração em 1910, notamos, consideravelmente, a modificação deste espaço.

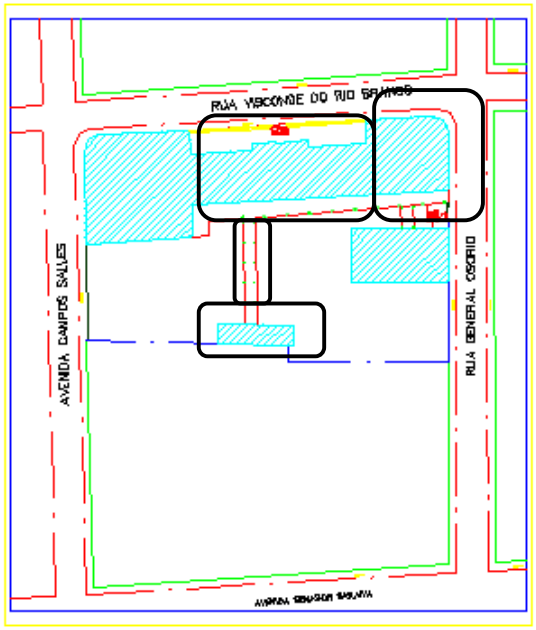
Desde os primeiros momentos, a Diretoria solicita ao Poder Público que posição deveria tomar em relação às normas para construir o novo prédio. Entendemos uma preocupação de qual conduta deveria ser adotada. Na prática, percebemos um arredondamento no canto da calçada do novo prédio visto no desenho acima.



Escritórios da Companhia Mogyana. Campinas/SP. 1910. Álbum Companhia Mogyana de 1910. Museu da Companhia Paulista.

Fig. 24

Em 1912[54], o Pavilhão General Osório e Central estão concluídos e, neste mesmo período, acrescenta o conjunto de sanitários masculinos, bem como a varanda interna ligando a área externa a uma passarela. Torna-se material o poder econômico que esta estrada demonstra por meio da construção desta estrutura, formando um único exemplar com os mais diversos ornamentos. O arruamento começa a dar sinais de mudanças, os cantos das duas esquinas, tanto da rua Campos Sales e rua General Osório com a rua Visconde do Rio Branco agora são arredondados.



Planta de localização das ampliações do Escritório Central da Companhia Mogyana em 1912
Projeto de conservação do Palácio da Mogyana, abril 2005. Campinas. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Cultura. Coordenadoria Setorial do Patrimônio Cultural. Centro de Documentação.

[54] COMPANHIA Mogyana de Estradas de Ferro. **RELATÓRIO** n.59: Campinas. Casa do Livro Azul. 1912. anexo.



Fig. 25 - Panorama de Campinas. São Paulo/SP. 1890. Coleção Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Estado de São Paulo. Centro de Memória Unicamp.

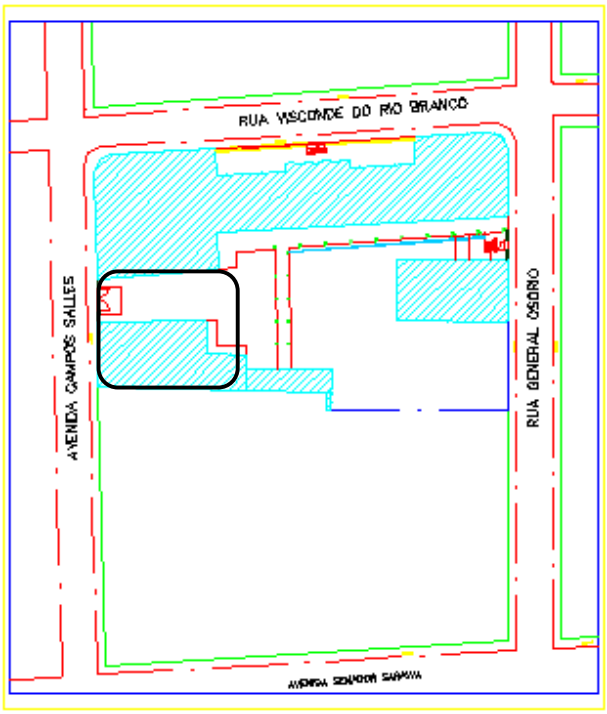


Fig. 26 - Escritórios da Companhia Mogyana. Campinas/SP. ca 1912. Maria Luiza. Museu da Imagem e do Som de Campinas.

As imagens foram realizadas após a conclusão das obras. A foto superior demonstra a imponência do edifício perante a cidade, sobressaindo-se dos demais, vista dos fundos com sentido à Estação, e a inferior, com vista do Pavilhão General Osório.

Em 1933, Prestes Maia realiza um projeto para Campinas denominado Melhoramentos Urbanos[55], mas não é posto em prática neste período. Esta informação, mais o decorrer dos acontecimentos da época[56], fizeram a Companhia Mogyana a adaptar o espaço que fora projetado em 1907 e até esta data não havia dado sinais de esgotamento. Paulatinamente, com o aumento do movimento do tráfego[57], a situação passa a ficar cada vez mais complicada por falta de espaço.

Devido aos fatos mencionados, os departamentos da ferrovia aumentaram a demanda de serviços, entre eles, principalmente, o de comunicação, levando o Setor Administrativo a ampliar o espaço no Escritório Central, construindo, no fundo do lote, um prédio de pavimento térreo, que comportasse o aumento da documentação gerada pelo Departamento de Correios e Telégrafos.



Planta de localização do Departamento de Correios e Telégrafos dentro do lote do Escritório Central da Companhia Mogyana em 1933
Projeto de conservação do Palácio da Mogyana, abril 2005. Campinas. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Cultura. Coordenadoria Setorial do Patrimônio Cultural. Centro de Documentação.

[55] BADARÓ, Ricardo. **CAMPINAS:** O despertar da modernidade. Campinas: Editora Unicamp/ CMU, 1996. p. 39

[56] A Revolução de 1932 trouxe vários prejuízos às estradas de ferro, entre elas a Companhia Mogyana. Com o conflito parte do material rodante ficou inoperante bem como o de tração, levando a uma sobrecarga no Departamento de Correios e Telégrafos que na ocasião era realizado pelas ferrovias. COMPANHIA Mogyana de Estradas de Ferro. **RELATÓRIO** n. 80. Campinas: Casa do Livro Azul, 1933. p 9.

[57] Idem, p. 36

Em função do projeto de Melhoramentos Urbanos, conforme as propostas de Prestes Maia, citado acima, somente em 1956[58] a Prefeitura Municipal de Campinas conseguiu desapropriar o lado esquerdo da então rua Campos Sales, para ampliá-la e formar a avenida.

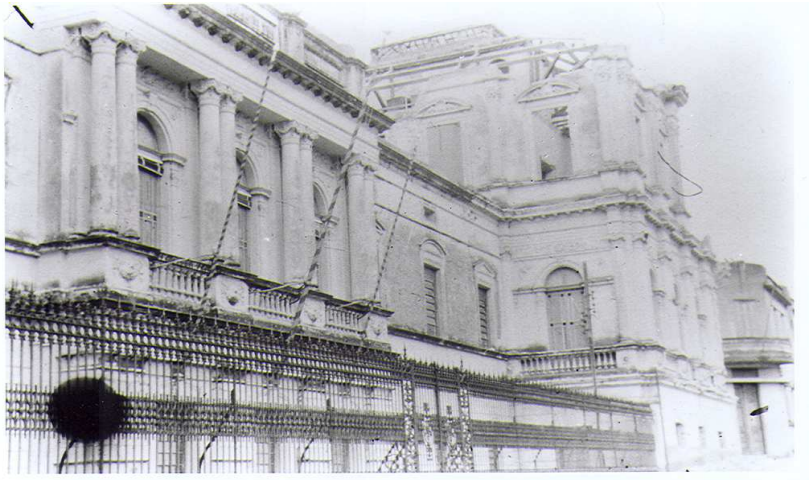
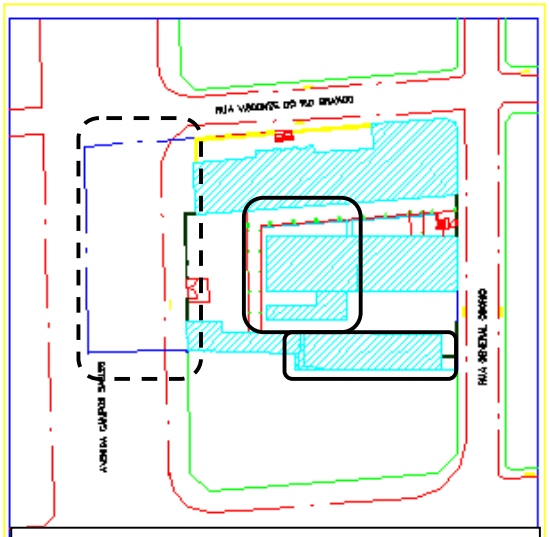


Fig. 27 - Demolição do Pavilhão Campos Sales. Campinas/SP. 1956. Fotógrafo José Gomes Guarnieri. Coleção José Gomes Guarnieri. Centro de Memória. Unicamp.

Esta decisão do Poder Público, condenou a demolição o Pavilhão Campos Sales, forçando a Companhia Mogyana a adequar o espaço para as suas repartições. Em anexo, nos fundos da casa existente, constrói-se um prédio que fica no centro do lote, instalando ali o Setor da Repartição do Pessoal e outro conjunto de sanitários masculinos[59]. As intercessões foram desprovidas de qualquer projeto específico, pois, com o alargamento da referida rua, perdeu-se espaços de instalações administrativas, bem como quase a metade da área útil do prédio.



Planta sobre as interferências da demolição do Pavilhão Campos Sales em 1956 – PMC/CSPC

Foi uma das maiores intervenções ocorridas nesta urbe, na edificação e terreno do Escritório Central. Enquanto no final do século XIX era a ferrovia que intervinha na cidade, mudando o espaço urbano, agora era a cidade que interferia na estrada de ferro.

[58] **Processo de Tombamento** 001/94. Campinas. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Cultura. Coordenadoria Setorial do Patrimônio Cultural. Centro de Documentação.

[59] **Planta.** Companhia Mogyana de Estradas de Ferro. Departamento de Via Permanente. Setor de Obras. Campinas. 1956.

Após a adequação da área para a demolição do Pavilhão Campos Sales, a ferrovia realizou um projeto em 1957[60], para a adaptação do prédio pelo lado esquerdo, criando um novo Pavilhão Campos Sales. O projeto previa que a fachada frontal se estendesse até o alinhamento da calçada e os fundos, e ocupasse parte do pátio interno.

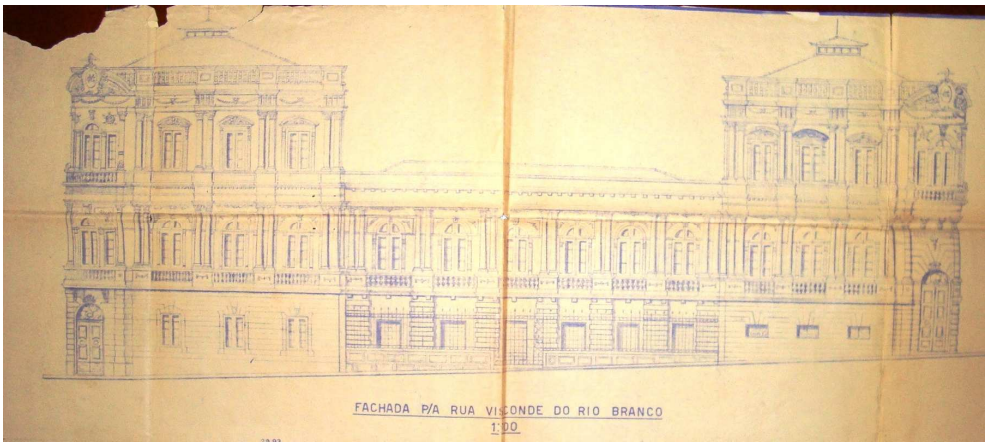
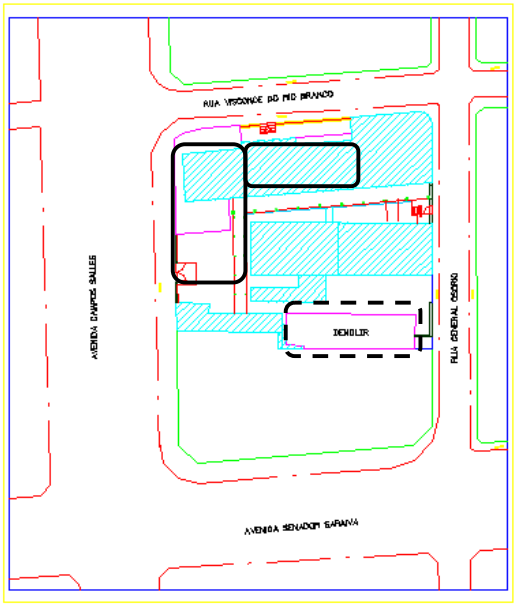


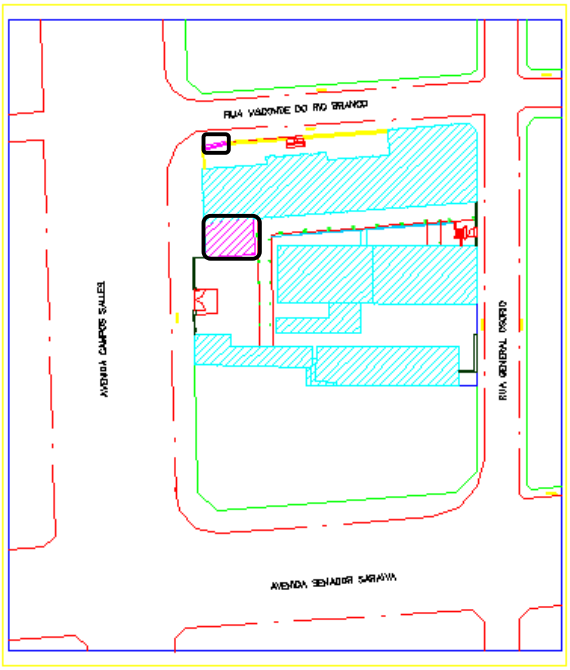
Fig. 28 - Projeto para reconstituição da fachada para a rua Visconde do Rio Branco e Rua Dr. Campos Sales (cópia heliográfica). Companhia Mogiana de Estradas de Ferro. Divisão da Linha e Edifícios. Escritório da Superintendência. Campinas/SP. 1957. Acervo do autor.

O corpo central seria voltado para a Rua Visconde do Rio Branco, que é atualmente composto de quatro colunas ornamentadas passaria a constituir-se de oito colunas com o mesmo desenho arquitetônico da fachada original. Também era previsto a demolição do prédio do Setor de Arquivos.



Planta de localização sobre as interferências para a recomposição da fachada do Escritório Central da Companhia Mogyana em 1957. Projeto de conservação do Palácio da Mogyana, abril 2005. Campinas. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Cultura. Coordenadoria Setorial do Patrimônio Cultural. Centro de Documentação.

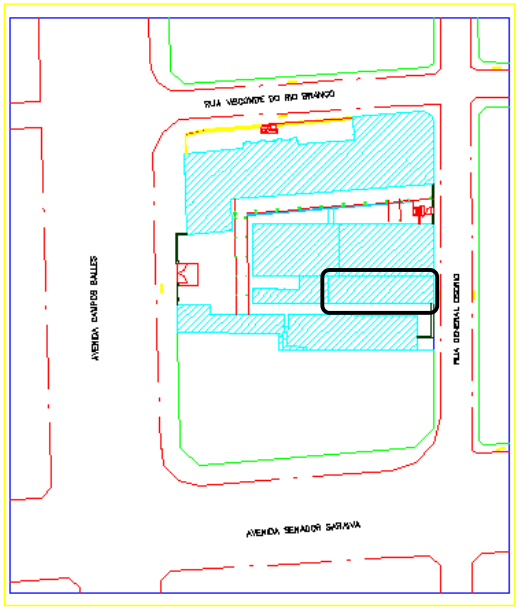
[60] COMPANHIA Mogyana de Estradas de Ferro. **Recomposição do Pavilhão Campos Sales**: planta. Divisão da linha e edifícios. 1957.



Planta de localização sobre os serviços executados para a recuperação da fachada do Escritório Central da Companhia Mogyana em 1957
Projeto de conservação do Palácio da Mogyana, abril 2005. Campinas. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Cultura. Coordenadoria Setorial do Patrimônio Cultural. Centro de Documentação.

Este projeto de adequação acabou ocorrendo parcialmente, tendo sido executado à base de pedras no alinhamento da calçada e da fachada dos fundos do Pavilhão avançando no pátio interno.

No ano de 1963[61], ocorreu a última grande interferência, tendo em vista que o projeto de readequação para a instalação de um novo Pavilhão Campos Sales não acontecera em sua totalidade. Houve a obrigatoriedade de construir outra edificação para sediar o escritório do Setor de Inativos.



Planta de localização das adaptações no Escritório Central da Companhia Mogyana em 1963
Projeto de conservação do Palácio da Mogyana, abril 2005. Campinas. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Cultura. Coordenadoria Setorial do Patrimônio Cultural. Centro de Documentação.

[61] **Ficha cadastral** Av. Campos Sales n° 427. Campinas. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Planejamento. Departamento Interno de Desenhos e Cadastros.

Depois de tantas modificações, a construção tomou feições parecidas com o primeiro prédio de 1891, tendo um corpo central e o Pavilhão da Rua General Osório. Somente estas características são similares pois destoam das demais. A Companhia Mogyana deixa de existir em 1971, por causa da estatização do Governo Paulista, que fundiu as empresas ferroviárias existentes no Estado de São Paulo para a criação da Ferrovia Paulista S.A., FEPASA.

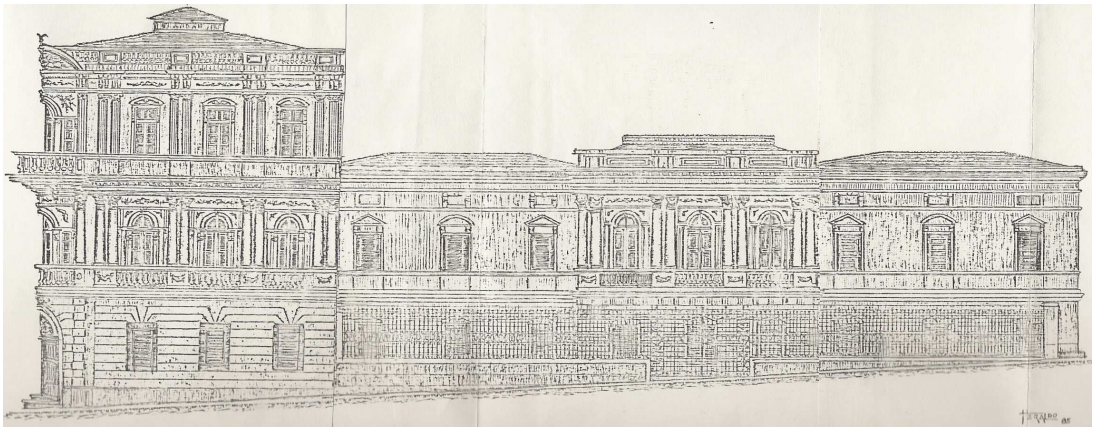


Fig. 29 - Escritório Central da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, fachada rua Visconde do Rio Branco. 1997. Campinas. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Cultura. Coordenadoria Setorial do Patrimônio Cultural. Centro de Documentação.



Fig. 30 - Rua General Osório parte de trás da edificação nota-se o gradil e a casa, conjunto pertencente ao Escritório Central. Campinas/SP. 2009. Escritório Central. Foto do autor.

2.3. O primeiro trecho da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro

O primeiro trecho da ferrovia a ser construído foi entre Campinas, a partir da Estação Campinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, até Jaguary, localidade na época pertencente ao Município de Mogi-Mirim, ficando a 32,328 km de distancia do ponto inicial, a uma altitude de 565,300 m[62]. A inauguração oficial do tráfego, com a abertura ao público, ocorreu em 03 de maio de 1875[63].

A formação e o crescimento desta empresa ferroviária estava vinculada à expansão cafeeira, atendendo as áreas produtoras de regiões do chamado oeste da Província de São Paulo ou "velho oeste paulista". Foi a única estrada de ferro a passar os limites de divisas territoriais, entrando na vizinha Província de Minas Gerais, inicialmente no chamado sul mineiro e, posteriormente, na região denominada triângulo mineiro, findando na cidade de Araguari, o que totalizou 1,959 km construídos de linhas férreas[64].

Os dois trechos da linha tronco, principal, da Companhia Mogyana[65] são inaugurados no ano de 1875, sendo o primeiro no dia 03 de maio, entre Campinas e Jaguary, atualmente Jaguariúna, e o segundo no dia 27 de agosto, com a presença do Imperador Dom Pedro II, entre Jaguary e Mogi-Mirim, e o ramal de Amparo em 15 de novembro, datas estas comemoradas à exaustão e, atualmente, ainda citadas entre o meio ferroviário.



Planta do trecho inaugural. Planta Geral de Transportes da Cia. Mogiana de EE.F. 1952.
Rio de Janeiro / RJ. Contadoria Geral de Transportes.
Acervo do autor.

Fig. 31

[62] **Companhia Mogyana de Estradas de Ferro:** Condições Technicas, resistencias accidentaes máximas correspondentes e classificação dos perfis: linha tronco e ramaes. Campinas:Typografia a vapor Casa do Livro Azul. 1930. p. 55
[63] PINTO, Adolpho Augusto. Op. cit., p. 51
[64] **Guia da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro**: 1939. Op. cit.. p. 8
[65] A partir desta citação o nome da estrada será grafado somente Companhia Mogyana.

O ramal de Amparo prolongou-se, recebendo a denominação popular de Ramal de Socorro e, na Estação Amparo, abria-se um sub-ramal, o de Serra Negra, sendo este peculiar, pois a bitola, distância entre trilhos era de 0.60 cm e não métrica, de hum metro como o ramal, sendo a composição do trem diferenciada; veículos menores, em relação aos que circulavam no trecho, com a vinda das locomotivas Diesel-elétricas, só poderiam continuar trafegando com as locomotivas a vapor[66].

Após a concessão, um tipo de autorização do Governo Provincial a ter uma linha, a ferrovia construiu o trecho e, finalmente, o inaugurou. Por este motivo tem datas distintas. A Companhia Mogyana chegou a possuir mais de 2.000 quilômetros de linhas férreas, levando em consideração os desvios, ultrapassando a divisa com o Estado de Minas Gerais. No decorrer da década de 1960, gradativamente foi desativando seus trechos e, em 1971, foi encampada pelo Governo do Estado para formar a Ferrovia Paulista S/A, FEPASA.

Pensamos demonstrar o crescimento da estrada a partir deste primeiro ramal, utilizando as estações que ali existiram, indicando a quilometragem, o ano de inauguração e desativação do tráfego, citando a empresa operadora da época ao encerramento das atividades[67].

Linha tronco		**Inaugurada**	**Desativada**
(bitola de 1 metro)			
Campinas	(Km 00,000)	03/05/1875	1977 – FEPASA
Anhumas	(Km 09,416)	03/05/1875	1977 – FEPASA
Tanquinho	(Km 19,702)	03/05/1875	1973 – FEPASA
Jaguary	(Km 32,384)	03/05/1875	1977 – FEPASA
Mogi-Mirim	(Km 72,759)	27/08/1875	1979 – FEPASA

[66] **Companhia Mogyana de Estradas de Ferro**-Secção Técnica/Divisão Mecânica: locomotivas, 1939.

[67] As informações sobre a nomenclatura, o levantamento quilométrico, a data de fundação e os ramais foram pesquisados em duas obras citadas da Cia. Mogyana o **Guia** de 1939 e o das **Condições Technicas** de 1930. A data de encerramento dos tráfegos foi levantada através do site disponível em http://wwwestacoesferroviarias.com.br de Ralph Giebrescht, Acesso em 06/05/2010.

Ramal de Amparo		**Inaugurada**	**Desativada**
(bitola de 1 metro)			
Jaguary	(Km 32,384)	03/05/1875	1977- FEPASA
Pedreira	(Km 10,279)	10/11/1875	03/01/1967 - CMEF
Arcadas[68]	(Km 19,511)	15/11/1875	03/01/1967 - CMEF
Amparo	(Km 29,823)	15/11/1875	03/01/1967 - CMEF



Fig. 32 - O desenho mostra especificamente o ramal de Amparo a partir da atual cidade de Jaguariúna, nota-se que no sentido ao sul há a Estação Tanquinho que vinha para Campinas e começava a ferrovia. Este ramal foi inaugurado junto com o trecho inicial de Mogi-Mirim. Planta Geral de Transportes da Companhia Mogiana de EE.FF. 1952. Rio de Janeiro/RJ. Contadoria Geral de Transportes. Acervo do autor.

Desenho parcial do primeiro trecho da Companhia Mogyana, inaugurado em 1875. O que está marcado em azul claro, foram as primeiras estações abertas ao tráfego. A base desta planificação é um documento de 1952, feito pelo Governo Federal para marcar a data de oitenta anos da fundação desta estrada de ferro.

[68] COMPANHIA Mogyana de Estradas de Ferro. **RELATÓRIO** 1883. Campinas: Casa do Livro Azul, 1933. p 24.

2.4. Moldando a colina

A cidade de Campinas tem um relevo praticamente plano, sendo este, um ponto a favor para a implantação da ferrovia. No início das operações, em 1875, a Companhia Mogyana utilizou as oficinas de manutenção da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizadas no pátio da Estação Campinas, no centro da cidade, realizando pagamento através de *parcelas mensais,*[69]e, no ano seguinte ,construiu suas próprias oficinas[70].

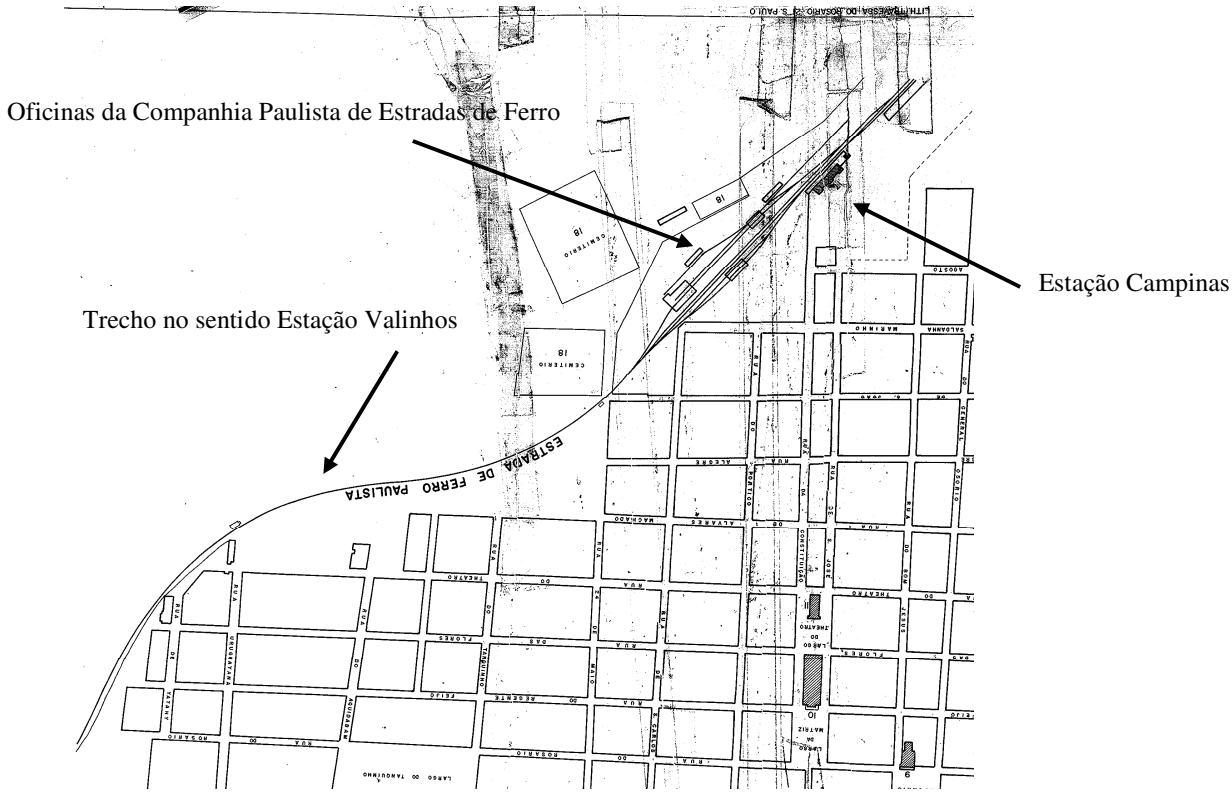


Fig. 33 - Desenho baseado em planta do Município de Campinas de 1878. 1878. Campinas. Prefeitura Municipal. Secretaria de Planejamento. Departamento Interno de Desenhos e Cadastros.

Na planta do município do ano de 1878, vemos somente as instalações da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, mesmo a Companhia Mogyana abrindo o tráfego três anos antes.

[69] COMPANHIA Mogyana de Estradas de Ferro. **RELATÓRIO** 1878. Rio de janeiro: Typographia da Gazeta de Notícias, 1878. p 38.
[70] COMPANHIA Mogyana de Estradas de Ferro. **RELATÓRIO** 1879. Campinas: Typographia do Diário de Campinas, 1879. p 8.



Fig. 34 -

Área das antigas oficinas no pátio de Campinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro.

Linha original da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro em 1878

Marcação sem escalas das antigas oficinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, em mapa atual da cidade de Campinas baseado em planta de 1878. Está marcada a linha férrea do trecho original da Companhia Mogyana. Base da SANASA / 2002/05_0021. Arquivo da Sociedade de Abastecimento de Água e Saneamento S/A (SANASA – Campinas)

O local escolhido para a implantação do conjunto de manutenção e fabril, foi na parte posterior das dependências da Companhia Paulista de Estradas de Ferro na Estação Campinas, como podemos verificar nas imagens abaixo tiradas após a inauguração da nova estação em 1884. A foto **CP 1185 a** identifica as oficinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, próximo aos cemitérios[71]. Na foto **CP 1185 b** ao fundo vemos as primeiras oficinas da Companhia Mogyana.



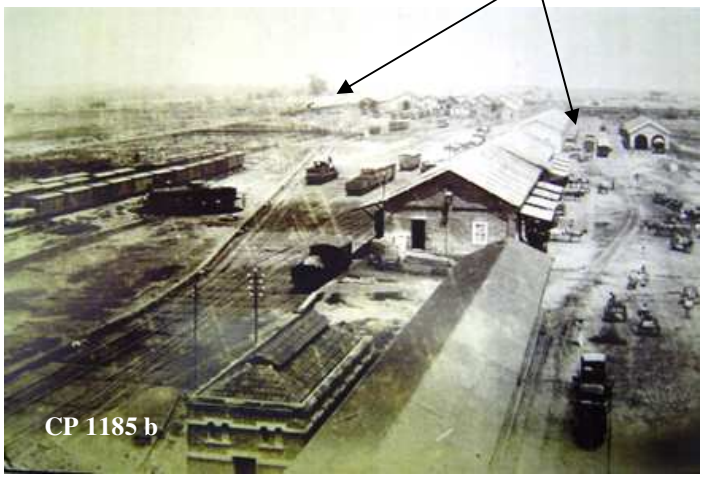
Cemitérios ao lado das
Oficinas da Companhia Paulista

Pátio da Companhia Paulista de Estradas de Ferro em Campinas. Campinas/SP. 1885. Companhia Paulista. Museu da Companhia Paulista. CP 1185a

Fig. 35

Oficinas da Companhia Mogyana

Oficinas da Companhia Paulista



Pátio da Companhia Paulista de Estradas de Ferro em Campinas. Campinas. 1885/SP. Companhia Paulista. Museu da Companhia Paulista. CP 1185b.

Fig. 36

[71] Os cemitérios eram: Não Católicos (protestantes), Público, da Irmandade e Misericórdia, São Miguel e Almas e o da Quinta Ordem. Quase todos foram retirados com a criação do Cemitério da Saudade em 1889, menos os do Não católicos que só foi retirado em 1903. Para saber mais ver: **Processo de Tombamento 002/92** – Cemitério da Saudade. Prefeitura Municipal de Campinas. Coordenadoria Setorial do Patrimônio Cultural. Centro de Documentação.

Na planta de 1893, observamos as oficinas das duas companhias férreas ocupando o platô da colina e identificamos que as estruturas fabris da Companhia Mogyana permanecem quase todas do lado esquerdo da linha tronco da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, existindo uma única construção na área do lado direito, a Casa de Carros. Neste espaço pretendido pela ferrovia, havia dois proprietários, os irmãos Arens e a Câmara Municipal de Campinas.

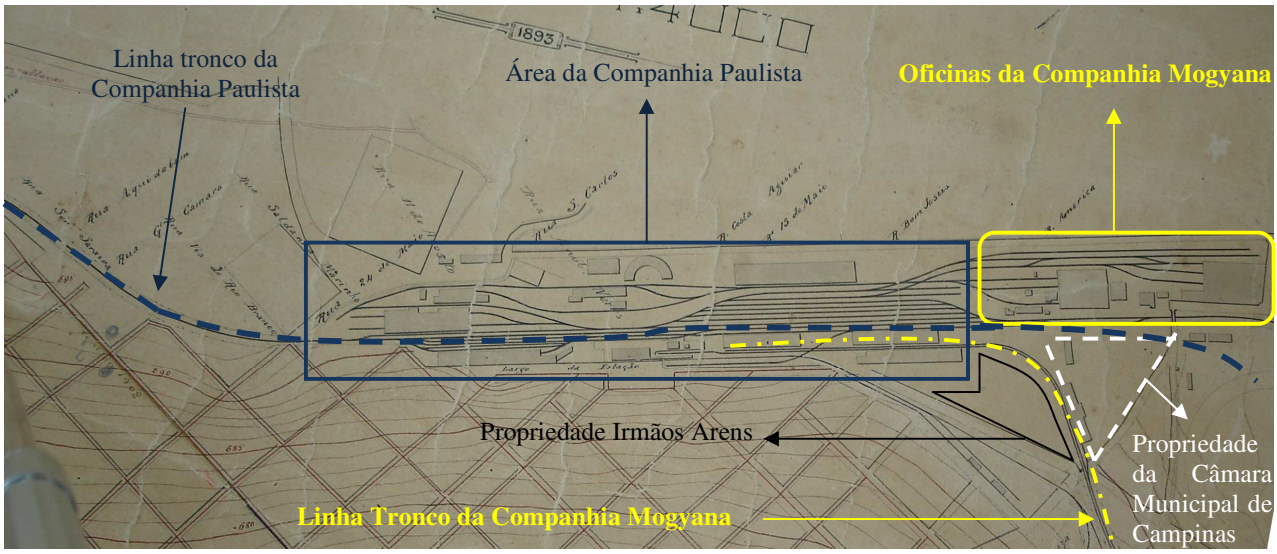


Fig. 37 - Planta de águas pluviais. 1893. Campinas. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Administração. Arquivo Público Municipal. Arquivo Histórico.

Neste mesmo ano, a Diretoria da ferrovia solicita os valores correspondentes à área do triângulo aos seus proprietários, no caso, a Câmara Municipal de Campinas, para poder efetuar a compra e ampliar as oficinas. As negociações iniciaram em março e foram concretizadas em setembro, ficando a ser pago pelo terreno o valor de cinco mil Réis o metro quadrado[72]. Com a aquisição, a Companhia Mogyana investe na expansão dos pátios de manobras.

Abaixo, vemos os documentos de negociação da venda do terreno na Vila Industrial, ao lado do Hipódromo Campineiro, pertencente ao Poder Público, local da época. Esta documentação corresponde a um desenho de localização da área e um laudo com 3 folhas.

[72] O documento original sobre a transação do espaço encontra-se na Biblioteca da Câmara Municipal de Campinas.

A planta mostra em detalhes e define a área a ser vendida. Localiza as linhas férreas tanto do pretendente, Companhia Mogyana, quanto a que faz divisa com o terreno aos fundos, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro e dos terrenos vizinhos, os Irmãos Arens e a Companhia do Ramal Férreo Campineiro.

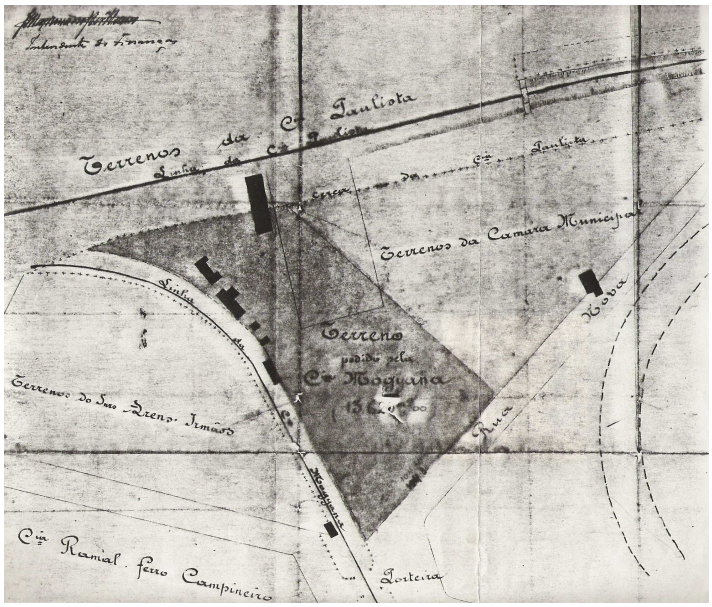


Fig. 38

Planta do Laudo de Venda. 1893. Campinas. Câmara Municipal. Biblioteca.

O laudo está prescrito em 2 folhas, a primeira:

Ilmo Sr. Fran° de Arruda Coutinho
M.D. Intendente - S. Finanças

De acordo com a apresenta offício de 12 do corrente-mês. Tendo visto o dicto terreno – o avaliam a cinco mil réis – 5.000 o metro quadrado. Camps 21 do M° 1893.

Ant° Fran° Arruda Coutinho
Fran° Bueno de Miranda

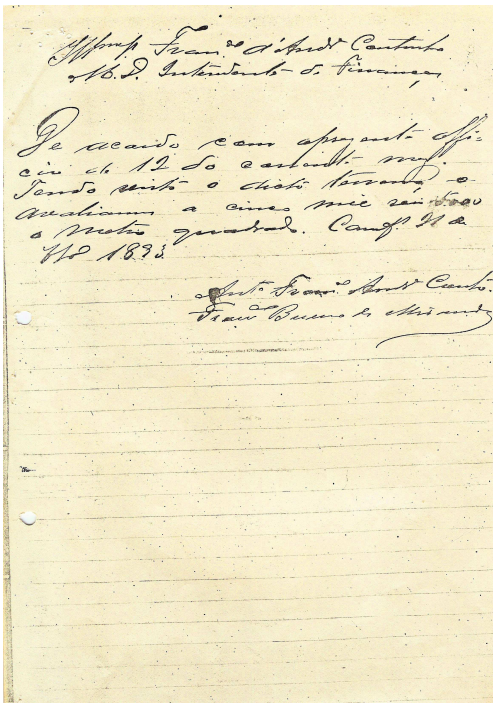
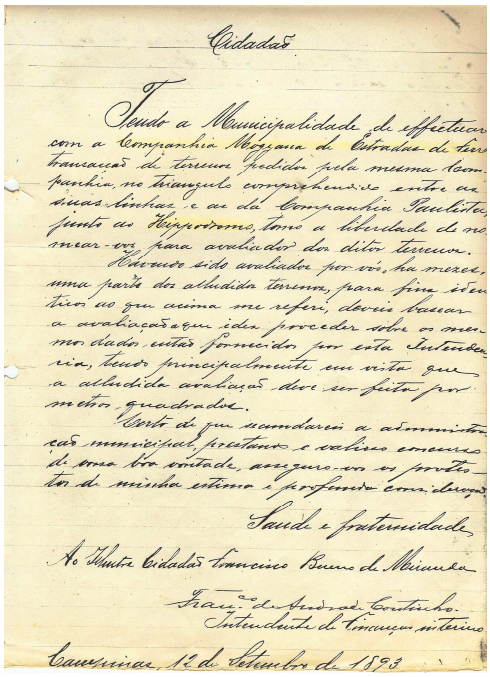


Fig. 39 - Laudo de Venda. 1893. Campinas. Câmara Municipal. Biblioteca. 1º Folha.

Verso da primeira folha:


Cidadão

Tendo a Municipalidade de effectuar com a Companhia Mogyana de Estradas de Ferro transacção de terrenos pedidos pela mesma Companhia, no triangulo comprehendido entre as suas linhas e as da Companhia Paulista junto ao Hipodromo, tomo a liberdade de nomear-vos para avaliação dos ditos terrenos.

Havendo sido avaliados por vós, ha mezes, uma parte dos alludidos terrenos, para fim idêntico ao que acima me referi, devereis basear a avaliação a que idéia proceder sobre os mesmos dados, então fornecidos por esta Intendencia, temos principalmente em vista que a alludida avaliação, deve ser feita por metros quadrados.

Certo de que secundareis a administração municipal, firestando e valisso concurso de vossa boa vontade, asseguro-nos os protestos de minha estima e profunda consideração.

Saude e fraternidade
Ao Illustre Cidadão Francisco Bueno de Miranda
Fran.° de Arruda Coutinho
Intendente de Finanças Interino

Campinas, 12 de Setembro de 1893

Fig. 40 Laudo de Venda. 1893. Campinas. Câmara Municipal. Biblioteca. 1º Folha verso

A segunda folha:

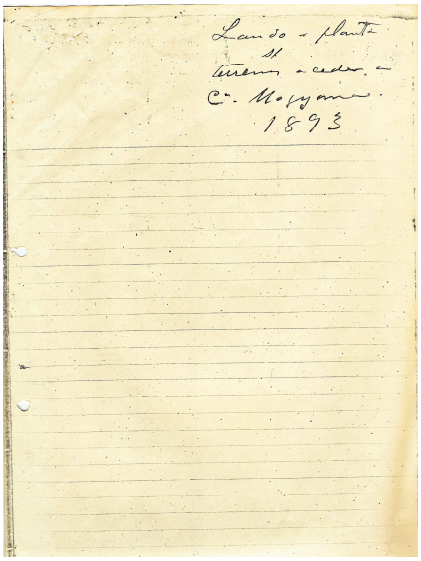

Laudo – planta
de
terrenos a ceder a
Cia. Mogyana.
1893

Fig. 41 - Laudo de Venda. 1893. Campinas. Câmara Municipal. Biblioteca. 2º Folha

No ano de 1897, a antiga área da Câmara Municipal já estava modificada por completo. Onde antes era um terreno vazio, agora havia construções ferroviárias, como as Carvoeiras[73], as Casas de Carros e Vagões[74] e outras edificações importantes para a manutenção dos equipamentos do material rodante[75]. Os investimentos na manutenção eram primordiais para uma empresa que estava em crescimento econômico [76].

Os funcionários das Oficinas de Campinas solicitaram à Diretoria que pudessem construir um marco para homenagear os 25 anos da Companhia Mogyana, o que foi autorizado e acabou por ser fundido e construído nas próprias oficinas da empresa, através das mãos dos ferroviários[77]. Entre os feitos da Companhia Mogyana, este particularmente nos demonstra o vínculo afetivo dos profissionais integrados à estrada independente de suas posições hierárquicas, compreensível conforme o dizer de Le Goff:

> *" ...A comemoração apropria-se de novos instrumentos de suporte: moedas, medalhas, selos de correios multiplicam-se. A partir de meados do século XIX aproximadamente, uma nova vaga de estatuária, uma nova civilização da inscrição (monumentos, placas de paredes, placas comemorativas nas casas de mortos ilustres) submerge as nações européias. Grande domínio em que a política, a sensibilidade e o folclore misturam-se e que espera os seus historiadores."*[78]

[73] Local onde era armazenado um dos combustíveis das locomotivas a vapor. Havia dois tipos de máquinas a vapor: uma com fornalha para coque, mineral específico para a queima, também conhecido como carvão e outra com fornalha para lenha, normalmente eram utilizadas madeiras nobres pelo alto poder de caloria. São modelos de locomotivas diferentes, eram construídas especificamente para cada combustível, a movida a carvão não funcionava com lenha e vice-versa.

[74] Casas de carro e vagões eram edificações dentro do pátio ferroviário onde ficavam os veículos para a manutenção. Carro era o veículo para transporte de passageiros como: carro restaurante, carro dormitório, carro de primeira classe e sucessivamente outros modelos. vagões eram veículos exclusivamente destinados a carga tais como: vagão tanque, vagão prancha, vagão aberto, vagão fechado entre outros.

[75] Material rodante eram todos os veículos ferroviários que circulavam na linha férrea: carros, vagões e locomotivas.

[76] COMPANHIA Mogyana de Estradas de Ferro. **RELATÓRIO** 1897. São Paulo: Typographia da Industrial de São Paulo. 1897. p. 9

[77] **Guia de horários da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro,** 1939. Op.cit. p. 5

[78] GOFF, Jacques Le. História e Memóra. Campinas: Ed. Unicamp, 2006, p. 458



Fig. 42 - Monumento 25 anos da Companhia Mogiana. Campinas/SP. 1897. Companhia Mogiana. Museu da Companhia Paulista.

Casa de vagões



Fig. 43 - Casa de vagões. Campinas/SP. 1910. Álbum Companhia Mogyana de 1910. Museu da Companhia Paulista.



Casa de carros

Fig. 44 - Casa de carros. Campinas/SP. 1910. Álbum Companhia Mogyana de 1910. Museu da Companhia Paulista.

No mapa da cidade de 1900, podemos ver os proprietários das terras com os quais a ferrovia terá que negociar para poder adquirir e formar uma das maiores e mais modernas oficinas do Brasil[79]. Uma grande parte da área do triângulo fora comprada nos anos de 1890 da Câmara Municipal de Campinas, contudo, permaneceu a parte dos Irmãos Arens que não fora comercializada, o que nos parece, ocorreu na mesma década citada acima, pois já consta como terrenos da empresa férrea.

Este sítio ainda não está consolidado, visto que a disposição das ruas e dos quarteirões irá mudar, de acordo com as plantas posteriores. Notamos o seguimento da rua Francisco Theodoro, em linha reta, chegando até a rua Pereira Lima; a existência do prédio da Immigração pertencente, neste momento, ao Governo do Estado de São Paulo; do prédio das Oficinas do Sr. Lemos, que irá se tornar a nova fundição da estrada e, finalmente, o terreno da Cia. Mac-Hardy, ao lado de onde se localizavam as Oficinas da Companhia Mogyana.

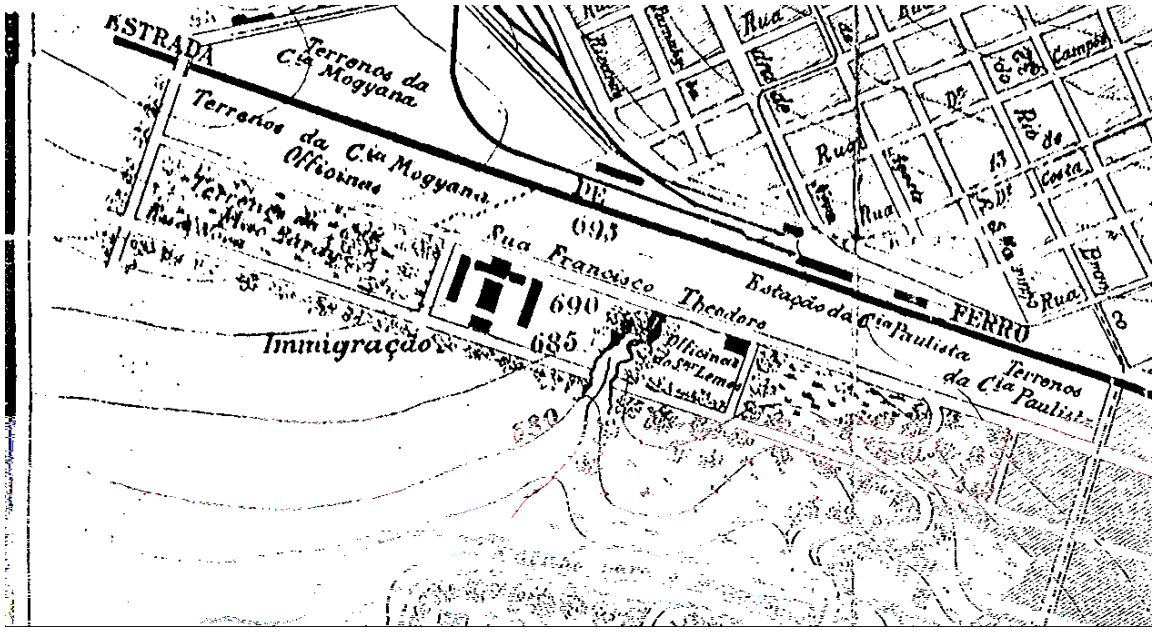


Fig. 45 - Planta do Município de Campinas 1900. Campinas. Prefeitura Municipal. Secretaria de Planejamento. Departamento Interno de Desenhos e Cadastros.

[79] TELLES, Pedro Carlos da Silva.História da Engenharia no Brasil: séculos XVI a XIX. Rio de Janeiro: Clavero, 1994. p. 411

Desde a segunda metade do século XIX, esta parte do espaço urbano campineiro vem sofrendo modificações, mas não eram anotadas nas plantas municipais. Este mapa é um dos primeiros a fazer referência das edificações insalubres deste lado das linhas férreas. Citamos Eufrásio para explicar uma posição excludente da sociedade local:

> *"As vizinhanças, as comunidades raciais e as áreas segregadas da cidade existem no interior das grandes cidades ou em sua margem externa" "Vários fatores agem para estruturar o plano urbano: primeiramente, seus contornos mais gerais são determinados antecipadamente pela geografia física, pelas vantagens naturais e pelos meios de transporte. Depois no processo de crescimento, "à medida em que a cidade aumenta de população, as influências (...) da simpatia, da rivalidade e da necessidade econômica tendem a controlar a distribuição da população".* [80]
>
> *"Como efeito disso, o que antes era um mero agregado de pessoas, uma expressão geográfica de concentração de população, se torna uma vizinhança, uma localidade com sentimentos, tradições e uma história própria, e de algum modo, dentro de cada vizinhança, se mantém a continuidade dos processos históricos: o passado se impõe sobre o presente e a vida de cada uma se altera com certa força e ritmo próprios, com certa independência do círculo maior de vida e dos interesses em seu redor*"[81].

Consideramos prudente e adequado este pensamento, por tratar da questão desenvolvida nesta área das oficinas da Companhia Mogyana, o Bairro Vila Industrial, formado por imigrantes, ferroviários e pessoas de diversas profissões e etnias. Utilizamos este desenho para melhor visualizar os córregos que formam duas bacias hidrográficas, a Bacia do Piçarrão com o riacho de mesmo nome e a Bacia do Anhumas, com os riachos do Serafim e do Proença. Se notarmos, a cidade é margeada por córregos e nascentes mantendo assim seus limites naturais.

---

[80] EUFRASIO, Mário A. **Estrutura urbana e ecologia humana**: a Escola de Chicago(1915-1940). São Paulo:Editora 34 Ltda. 1999, p. 53

[81] Idem. p. 51

A geografia física também interferiu na formação social da cidade, pois atrás da estrada de ferro se formou o bairro da Vila Industrial, no espaço entre a linha férrea, os cemitérios e o córrego. Este vazio se deu ao fato das curvas em nível seguirem no sentido do riacho, ocorrendo um declive bem acentuado na área. Como era acidentada e de pouco valor econômico acabou fixando uma população de baixa renda, ficando a cidade fragmentada, não só no seu espaço físico, mas criando uma cultura de divisão social[82].

Na parte de trás da cidade são instaladas as instituições de saúde como os Lazareto dos Morphéticos (1863)[83], o Matadouro Municipal (1886)[84], o Lazareto dos Varíoloos (1875)[85], além dos cemitérios já existentes (1861)[86]. A cidade insalubre está próxima dos habitantes mais carentes, por meio dos imigrantes que estão chegando para tentar melhores condições de vida. Em 1836 a cidade contava com 6.700 pessoas, sendo que em 42 anos a população ampliou em duas vezes o seu tamanho e no período analisado Campinas passa a ter uma população de 33.000 mil habitantes[87].

A planta de 1900 é emblemática, pois nos remete, a princípio, ao incremento e ao crescimento da cidade, por meio do porte das estradas de ferro que ali se instalaram, onde mostra-se as linhas e suas dependências, bem como localizando as edificações de saúde, de serviços, religiosas, entre outras importantes para manter a qualidade de vida e o desenvolvimento da localidade.

As instituições de saúde citadas acima não estão referidas no quadro de indicações, mas foram desenhadas, destacando o que está do outro lado do pátio férreo, isoladas. Frisamos as linhas por meio de cores das próprias empresas ferroviárias. O amarelo era da Companhia Mogyana, o azul da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, um vermelho mais forte da Estrada de Ferro Funilense e o verde da Companhia do Ramal Férreo Campineiro. Não citamos a Estrada de Ferro Sorocabana porque chegou a Campinas somente em 1914.

---

[82] BAENINGER Rosana. **Espaço e tempo em Campinas**: Migrantes e a expansão do Pólo Industrial Paulista. Centro de Memória Unicamp/UNICAMP. Campinas, 1996.
[83] LAPA, José Roberto do, 1996.. Op. cit., p. 228
[84] Idem, p. 198
[85] Ibidem, p. 218
[86] Ibidem, p. 318
[87] BAENINGER Rosana. Op. cit., p. 148

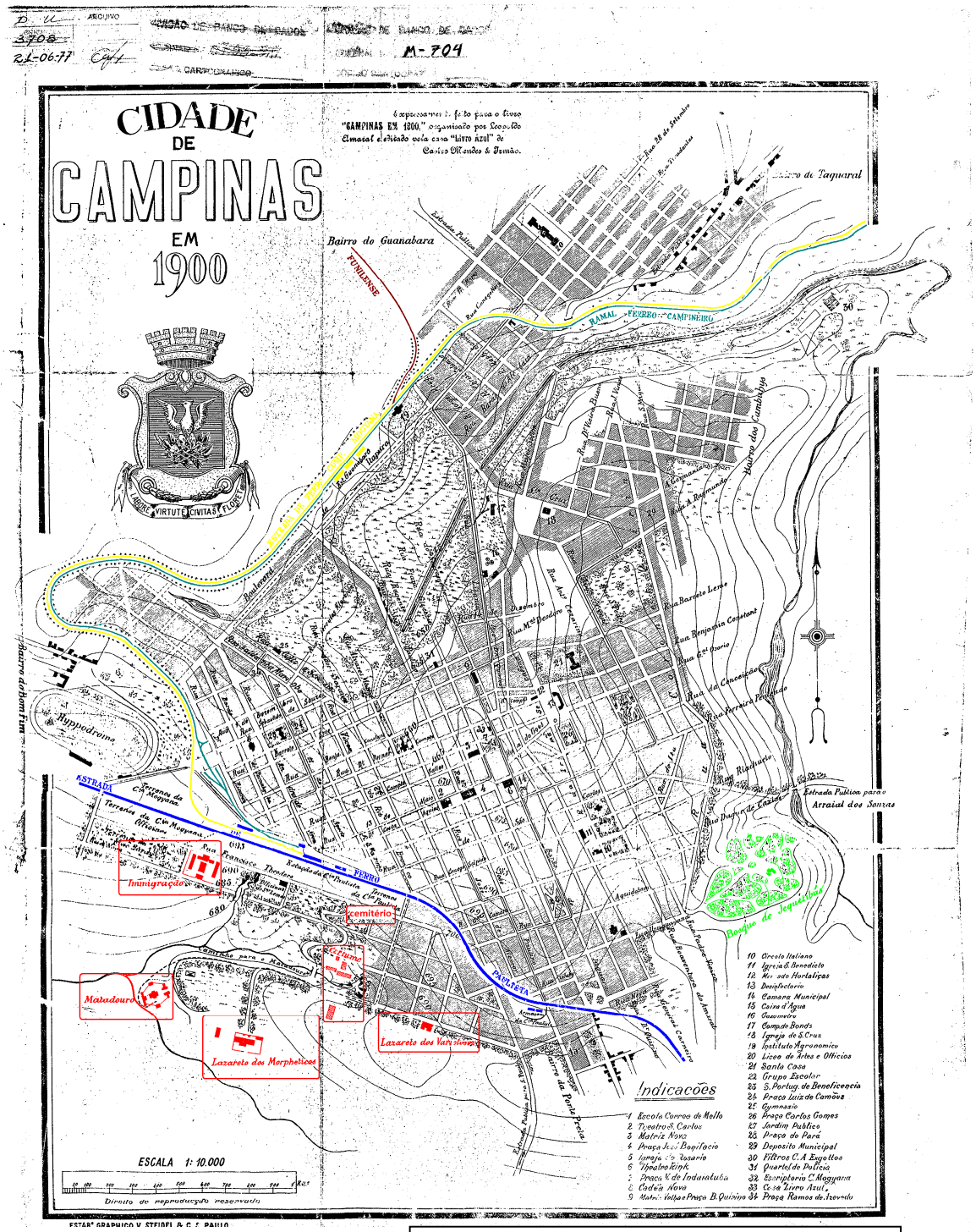


Fig. 46 - Planta do Município de Campinas 1900. Campinas. Prefeitura Municipal. Secretaria de Planejamento. Departamento Interno de Desenhos e Cadastros.

Em 1903[88], a situação em relação aos terrenos das oficinas está consolidada, devido à compra da parte da Companhia Mac-Hardy, possibilitando que a estrada concretize o projeto das novas oficinas como verificamos na planta abaixo. Contudo, a área correspondente à Immigração e às Oficinas do Sr. Lemos, neste momento, ainda não estavam definidas para vendas à ferrovia. O desenho urbano começa a ter um formato próximo ao atual, pois com a venda dos terrenos da Companhia Mac-Hardy para a Companhia Mogyana, a rua Francisco Theodoro não se prolonga até a rua Pereira Lima, como vimos na planta de 1900.

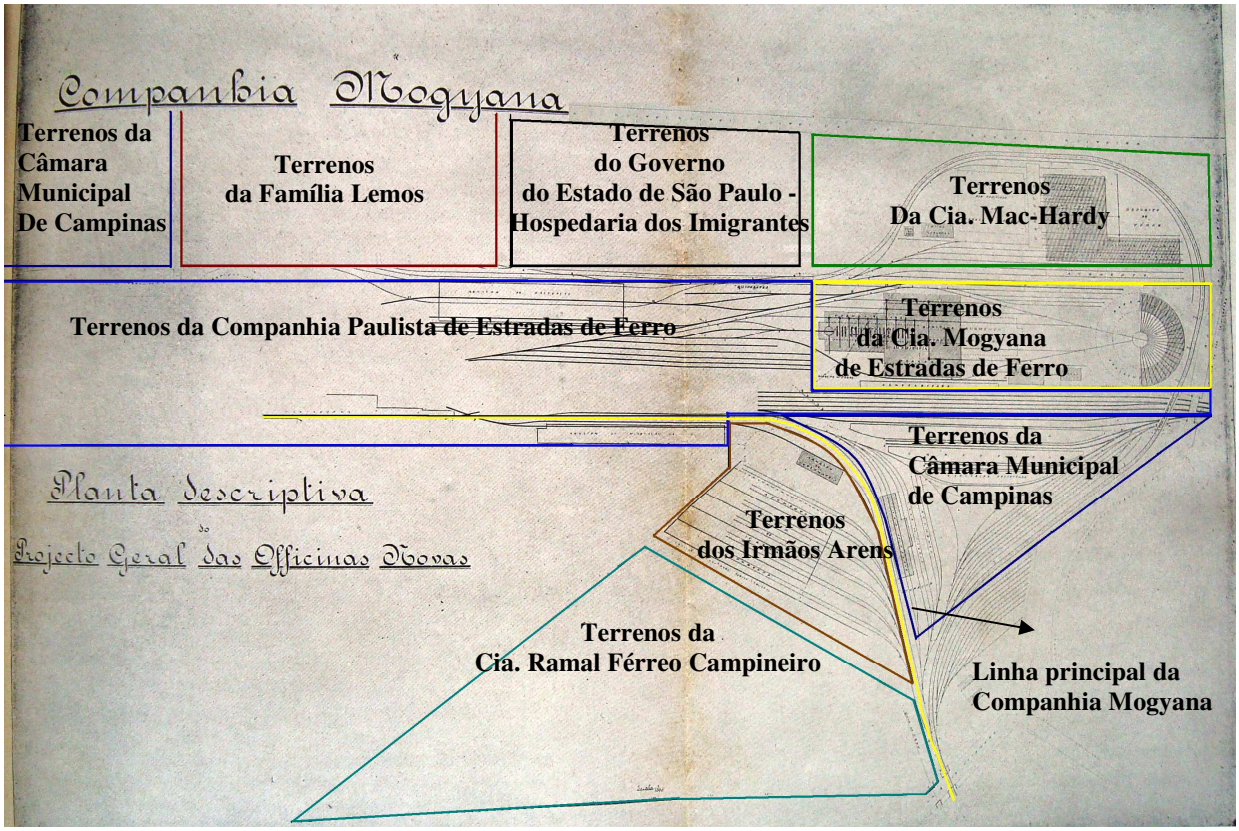


Fig. 47 - **RELATÓRIO** N° 52 da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro. 1905. Campinas: Typographia a Vapor Livro Azul. pgs 164 e 165.

[88] Para saber mais ler o Relatório N° 52 da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro pgs 161 a 193 e FRANCISCO, Rita de Cássia. Dissertação (mestrado). **As Oficinas da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro**: arquitetura de um complexo produtivo. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

Uma das intervenções para melhorar o tráfego dos trens, foi substituir a antiga porteira, uma passagem em nível[89], por uma passagem inferior dupla[90] na rua Dr. Mascarenhas, a cargo do mesmo construtor das novas oficinas. Na planta do Laudo de Venda da Câmara Municipal de Campinas, a porteira fora desenha indicando o local na época, em 1893, que seria substituído pela passagem inferior dez anos depois em 1903.



Fig. 48 – No destaque a porteira



Fig. 49 - Placa em mármore da passagem inferior na Rua Dr. Mascarenhas escrito "C M 1903". Campinas/SP. 2007. Foto do autor.

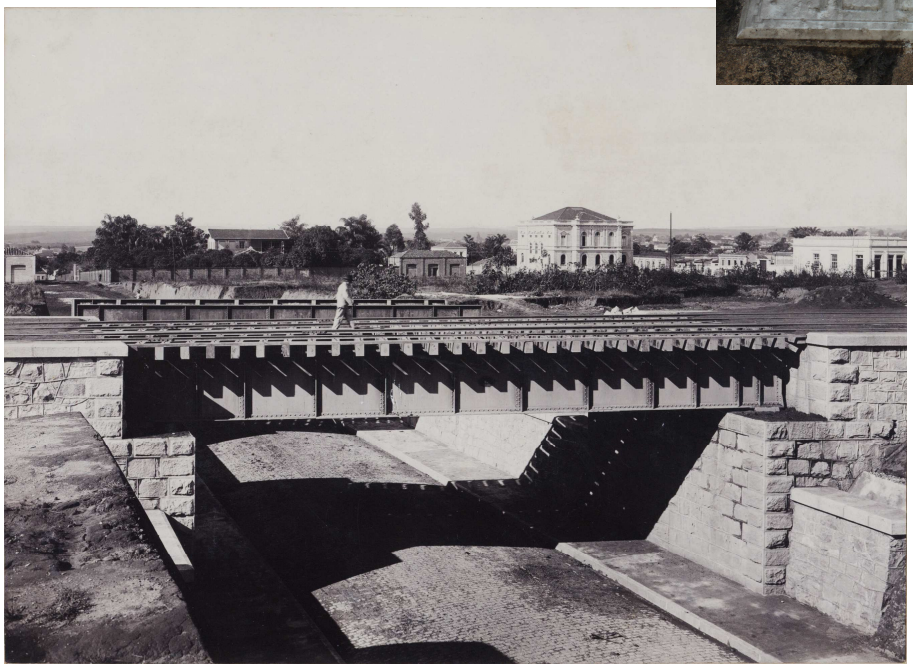


Fig. 50 - Passagem inferior na Rua Dr. Mascarenhas. Campinas/SP. 1903. Ferrovias. Museu da Imagem e do Som de Campinas.

[89] Passagem em nível significa que a linha férrea foi construída no nível do solo junto à rua, quando o trem passava abaixava um travessão ou fechava a porteira para impedir o trânsito de carros e pessoas. Esta manobra atrapalhava tanto a estrada de ferro quanto o cotidiano da cidade. Aos poucos as passagens em nível foram sendo substituídas por passagens inferiores ou superiores, pequenos viadutos onde a linha férrea não mais cruzava o leito da rua, chamadas popularmente por pontilhões. KUHL, Beatriz Mugayar. Op. cit., p. 142

[90] Passagem superior era um viaduto com a linha férrea em cima evitando que cruzasse o leito da rua. Este em questão é duplo por ter duas linhas férreas em sua estrutura, necessário devido ao grande movimento entre as Oficinas e a Estação Guanabara. Idem, p. 142

Somente em 1933, a Companhia Mogyana resolveu as diferenças dos terrenos comprados da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, de acordo com o Departamento de Patrimônio e Cadastro desta ferrovia. Ficaram dois Processos pendentes, o de Nº 138 resolvido em 1912 e o de Nº 136 de 1933.

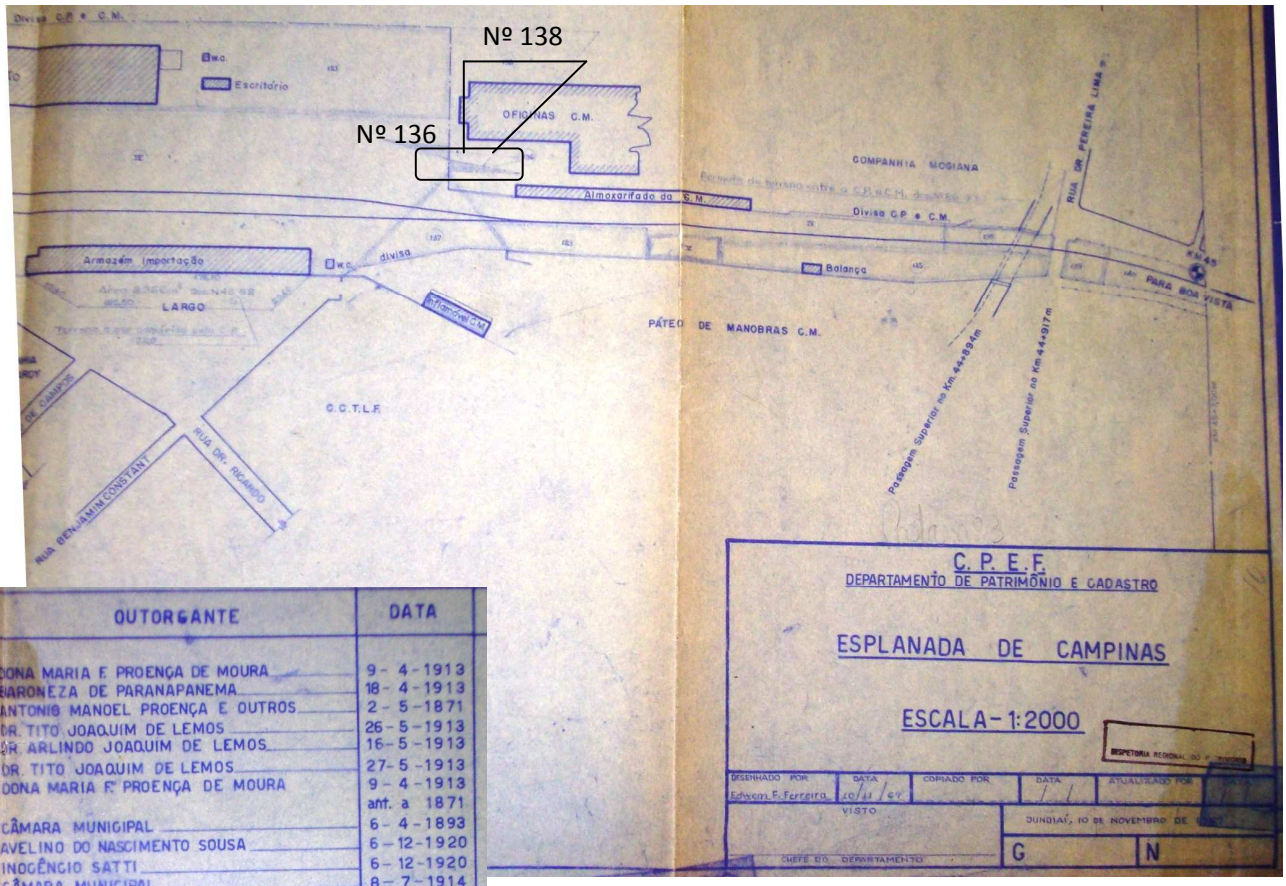
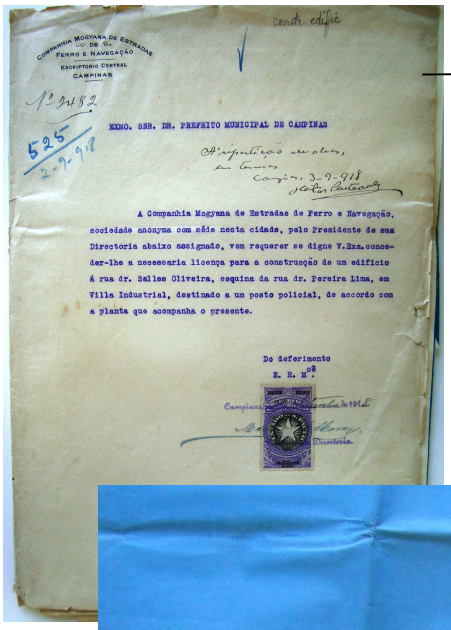


Fig. 51 - Esplanada de Campinas. Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Departamento de Patrimônio e Cadastro. Jundiaí/SP. 1967.

Nº	OUTORGANTE	DATA
104	DONA MARIA F. PROENÇA DE MOURA	9 - 4 - 1913
105	BARONEZA DE PARANAPANEMA	18 - 4 - 1913
106	ANTONIO MANOEL PROENÇA E OUTROS	2 - 5 - 1871
107	DR. TITO JOAQUIM DE LEMOS	26 - 5 - 1913
108	DR. ARLINDO JOAQUIM DE LEMOS	16 - 5 - 1913
109	DR. TITO JOAQUIM DE LEMOS	27 - 5 - 1913
110	DONA MARIA F. PROENÇA DE MOURA	9 - 4 - 1913
III		ant. a 1871
111	CÂMARA MUNICIPAL	6 - 4 - 1893
112	AVELINO DO NASCIMENTO SOUSA	6 - 12 - 1920
113	INOCÊNCIO SATTI	6 - 12 - 1920
114	CÂMARA MUNICIPAL	8 - 7 - 1914
115	FRANCISCO OTTO BONNA	6 - 12 - 1920
116	FORTUNATO MAROCCINI	28 - 11 - 1913
117	ANTONIO NUNES DOS SANTOS	22 - 12 - 1913
118	CÂMARA MUNICIPAL	26 - 2 - 1929
119	NICOLAU PICONE	20 - 9 - 1907
120	CÂMARA MUNICIPAL	27 - 12 - 1896
121	CÂMARA MUNICIPAL	2 - 8 - 1900
122	ROSA MARIA DE JESUS	25 - 10 - 1871
IV		ant. a 1884
123	CÂMARA MUNICIPAL	30 - 9 - 1884
[illegible]	CÂMARA MUNICIPAL	27 - 11 - 1935
[illegible]	ANNA LUCINDA PAES	2 - 8 - 1870
[illegible]	JOAQUIM A ALBERTINO	25 - 7 - 1870
127	SOC. ALLEMÃ INSTRUÇÃO E LEITURA	29 - 12 - 1896
128	GERMANO HAUSEN	25 - 6 - 1919
134	ANTONIO CORREA DE LEMOS	31 - 3 - 1900
135	ANDERSON VIEIRA & CIA.	9 - 2 - 1928
136	CIA. MOGIANA	10 - 11 - 1933
137	CIA. MOGIANA	26 - 5 - 1893
138	CIA. PAULISTA	12 - 6 - 1912
V		ant. a 1893
139	SOUZA QUEIROZ VERGUEIRO	3 - 12 - 1887
140	VICTORINO GONÇALVES CAMILO	11 - 6 - 1887

Fig. 52 – No destaque a relação dos antigos proprietários dos terrenos pertencentes a Companhia Paulista de EE.FF.

Em 1918, a Companhia Mogyana constrói, com recursos próprios, um posto policial no pátio das oficinas, pois o posto localizava-se nas esquinas da rua Pereira Lima com Sales de Oliveira.



Portaria 525 / 02.09.918

Fig. 53

Projeto do Posto Policial

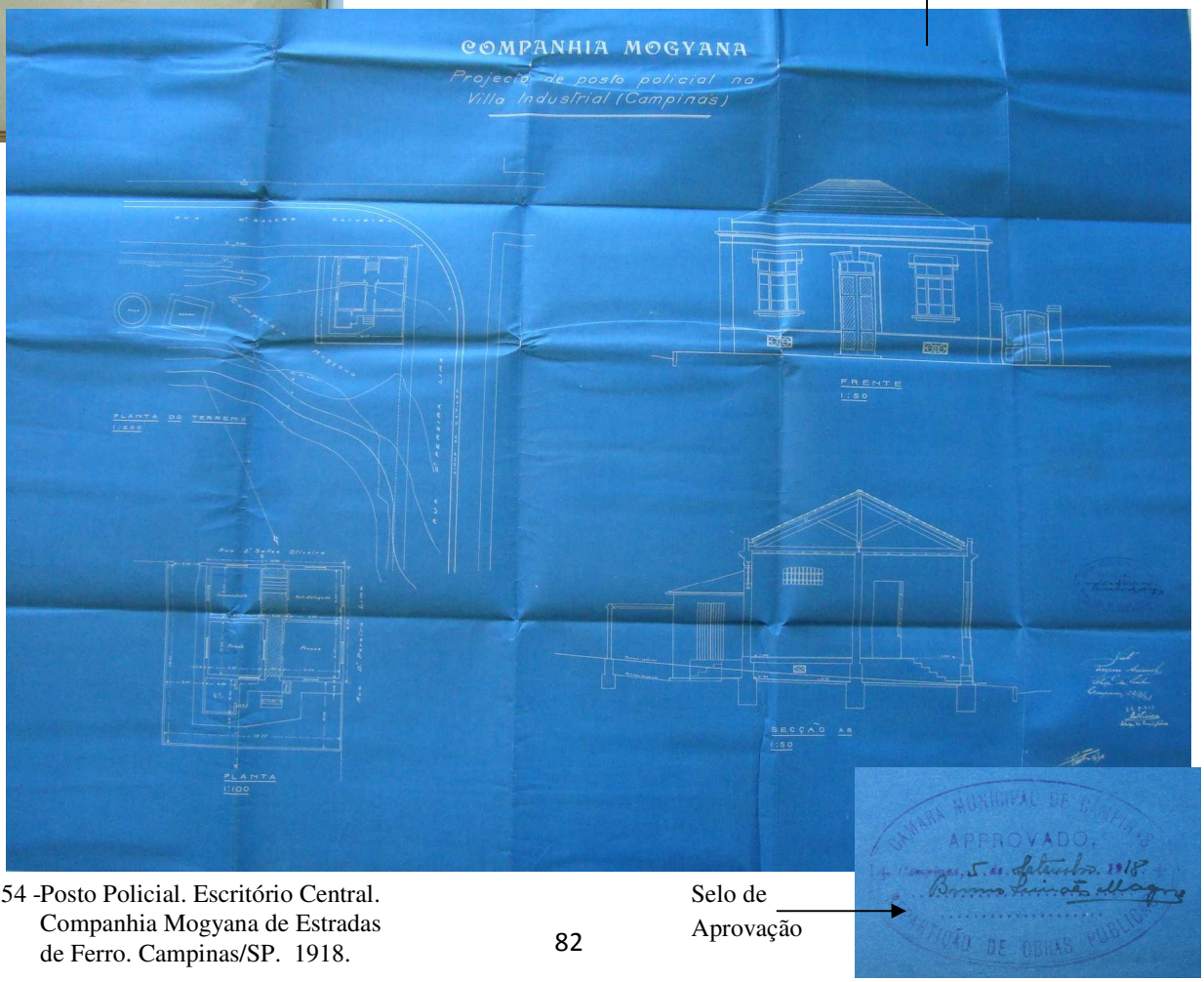


Fig. 54 -Posto Policial. Escritório Central. Companhia Mogyana de Estradas de Ferro. Campinas/SP. 1918.

Selo de Aprovação

No ano de 1947[91], a estrutura ligada ao sistema de tração por vapor estava concluída com o que mais de moderno existia naquela época, conforme os relatórios do período. Este foi o primeiro espaço comprado da Companhia Mogyana no final do século XIX, a área denominada de triângulo. São duas plantas referindo-se ao mesmo lugar, uma traz as instalações que estão do lado direito da linha tronco e a outra o que está do lado esquerdo.

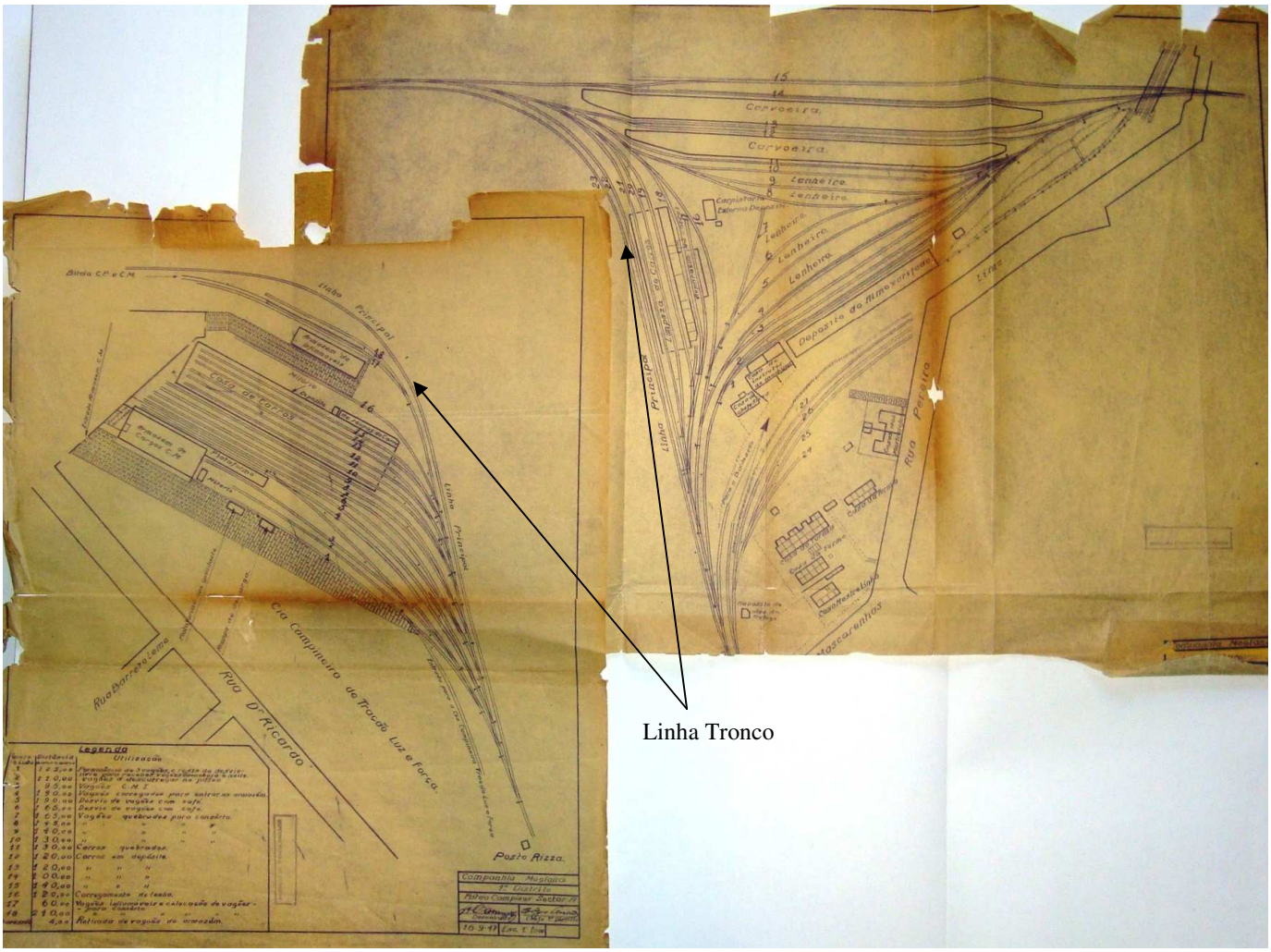


Fig. 55 - Pátio Campinas. Sector A e B.16/9/47. Companhia Mogyana de Estradas de Ferro. 1º Distrito.Campinas/SP. 1947. Acervo do autor.

[91] COMPANHIA Mogyana de Estradas de Ferro. **RELATÓRIO** n.95. Campinas: Typographia Gráfica Casa do Livro Azul. 1948. p 209.

Uma das últimas intervenções deste espaço ocupado pela Companhia Mogyana, foi a desapropriação do posto policial por parte da Prefeitura Municipal de Campinas em 1950, que se localizava na esquina da rua Pereira Lima com a rua Sales de Oliveira, construído em 1918 pela própria ferrovia e demolido para dar lugar ao alargamento da rua. Após a modificação no traçado deste arruamento não ocorreram mais mudanças nesta área até o fim do período de estudo proposto por nós.

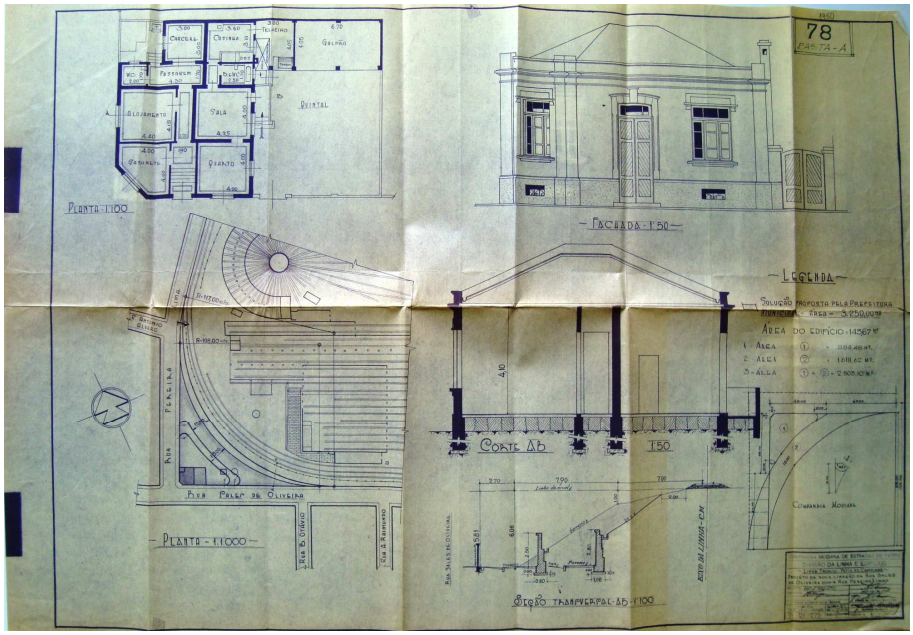


Fig. 56 - Pátio de Campinas. 1950. Campinas. Prefeitura Municipal . Secretaria Municipal de Administração. Arquivo Público Municipal. Arquivo Histórico.

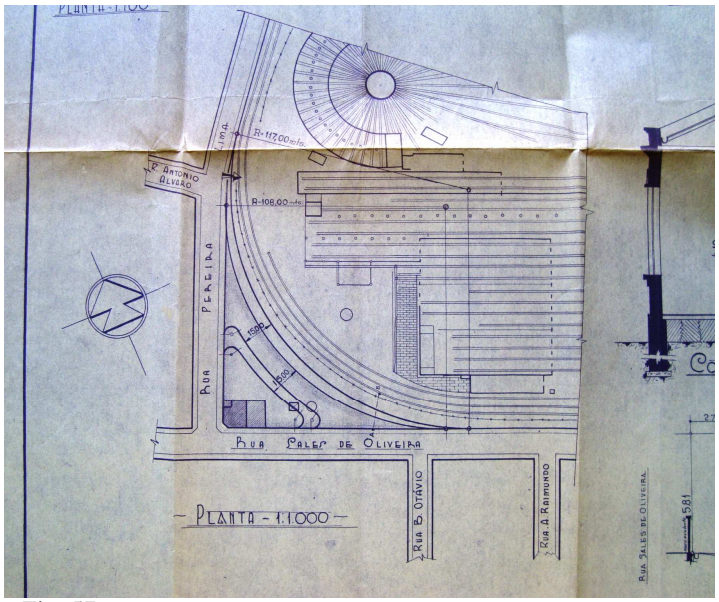


Fig. 57

Detalhe da demolição do Posto Policial. Pátio de Campinas. 1950. Campinas. Prefeitura Municipal . Secretaria Municipal de Administração. Arquivo Público Municipal. Arquivo Histórico.

Foto aérea da década de 1950 das Oficinas da Companhia Mogyana. Vista do triângulo, da rotunda, oficinas de locomotivas e outras edificações.



Fig. 58 - Vista panorâmica. Campinas. ca 1952. Fotos aéreas. Museu da Imagem e do Som de Campinas. MIS 3373

Planta na área das oficinas da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro, inserida em três bairros campineiros: Centro, Vila Industrial e Bonfim. Esta planificação marca a expansão máxima do conjunto edificado e de terrenos da ferrovia neste sítio urbano desta cidade. Após 1971, com o fim da existência jurídica desta empresa ferroviária, motivado pela formação da estatal Ferrovia Paulista S/A, FEPASA, nosso trabalho findou.

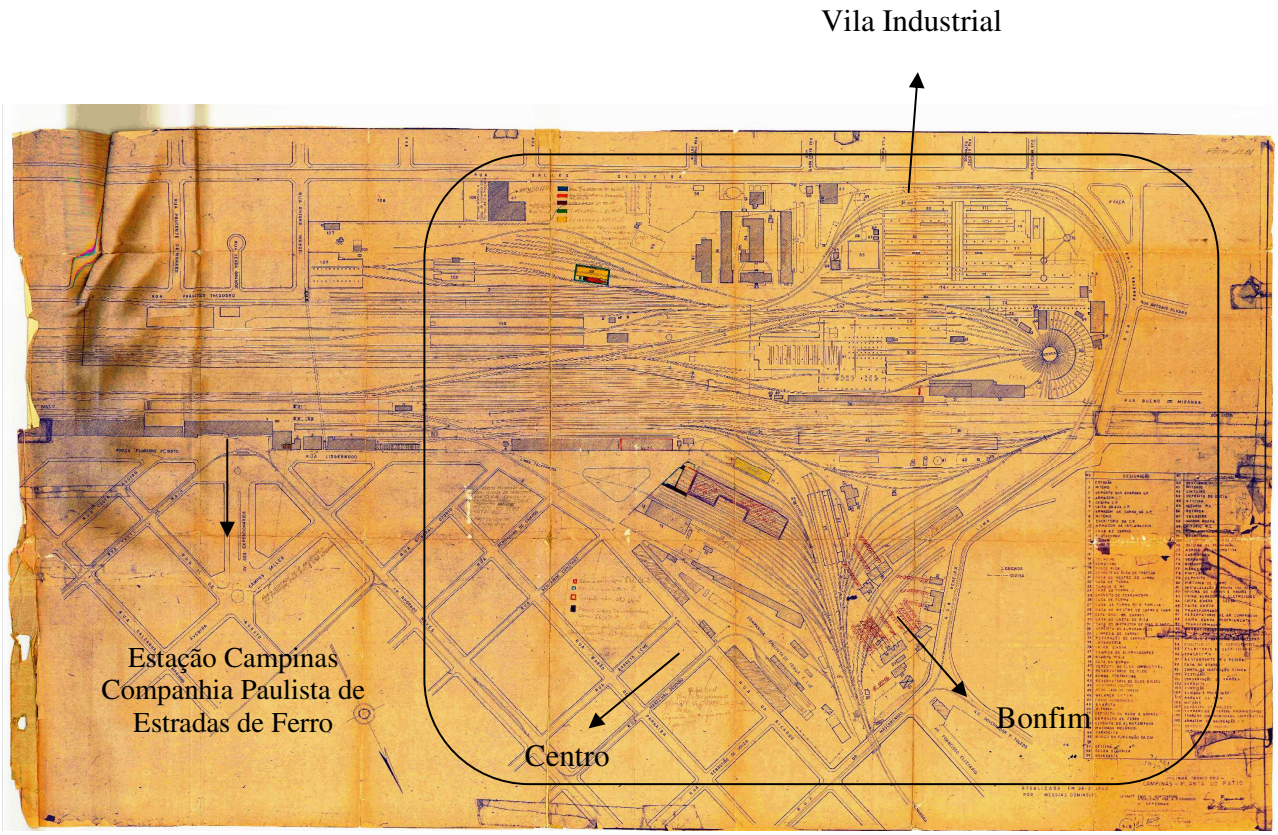


Fig. 59 - Esplanada de Campinas. Companhia Mogyana de Estradas de Ferro. Divisão da Linha e Edificações. Linha tronco km 00,000. Campinas. 1959. Acervo do autor.

2.5. Traçados e Estações

Após a empresa ter sido constituída e começar a ter os primeiros movimentos administrativos, iniciaram-se os trabalhos do leito férreo e, simultaneamente, as construções das oficinas e estações deste trecho inicial. Ao inaugurar o traçado em 1875, estes prédios operacionais estavam concluídos, erigidos em um curto espaço de tempo, condições estas proporcionadas pela capacidade produtiva da cidade.

Outra estrada de ferro já havia realizado este tipo de feito como cita Pozzer:

> *"...Os materiais para a construção das estruturas ferroviárias vinham também da própria cidade sobretudo telhas e tijolos. Em 02 de dezembro de 1867 Antonio Carlos de Sampaio Peixoto havia inaugurado a Imperial Olaria na qual fabricava tijolos de diversos tamanhos e qualidades, o que trouxe notável contribuição para o desenvolvimento da construção civil local.*[92]"

Porém, a Companhia Mogyana construiu o seu traçado de forma sinuosa, o que a levou, na metade dos anos de 1920, a retificá-lo[93]. Devido às dificuldades impostas pela crise econômica de 1929, ligada diretamente ao fim do conjunto mercantil cafeeiro, a estrada, por necessidade de se adaptar para um outro contexto, paralisou, temporariamente, as modificações realizadas no trecho férreo, tanto para a própria linha como para as estações.

As empresas que utilizavam o trem, usualmente para o transporte de seus produtos são incentivadas a aumentar o volume, bem como novos usuários, a liberação de mão-de-obra dos imigrantes nas lavouras, e o próprio crescimento populacional, eram requisitos necessários para adaptarem-se à nova realidade econômica.

A Companhia Mogyana continuou a retificação do primeiro leito, adequando-se a diferentes tipos de mercadorias como: o gado, o açúcar, o arroz, o cimento, o leite fresco, o óleo combustível, entre outros[94] e reestruturando as estações que, dentro do Município de Campinas eram oito. As construções que inicialmente eram de alvenaria aparente, durante o realinhamento passaram a ser argamassadas.

---

[92] POZZER, Guilherme Pinheiro. Op. cit., p. 74

[93] **Companhia Mogyana de Estradas de Ferro**, melhoramentos da linha tronco: Projecto de modificação do traçado pontilhão sobre o Rib.Anhumas á ponte sobre o Rio Atibaia – 1920.

[94] **Guia da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro:** 1939. Op. cit., pgs. 9 a 54

Ao analisarmos a documentação sobre o feito da mudança física e estrutural, o que nos chamou a atenção foram os álbuns de fotografia[95] encomendados pela própria ferrovia, existindo duas séries, uma de 1910 e a outra de 1933. Estes álbuns, contém um levantamento patrimonial completo, iniciando com as estações, chegando até os armazéns, passando por vagões e carros de vários tipos e modelos e também dos serviços prestados, entre outras situações de fato em que a empresa resolveu apontar. Le Goff menciona:

> *"... Entre as manifestações importantes ou significativas da memória coletiva, encontra-se o aparecimento, no século XIX e no início do século XX, dois fenômenos. O primeiro, em seguida a primeira Guerra Mundial é a construção de monumentos aos mortos. O segundo é a fotografia que revoluciona a memória: multiplica-a e democratiza-a, dá-lhe uma precisão e uma verdade visual nunca antes atingidas, permitindo, assim, guardar a memória do tempo e da evolução cronológica."*[96]

Identificaremos as primeiras estações da Companhia Mogyana, dentro do Município de Campinas, seguindo uma ordem linear quilométrica a partir do quilômetro zero. Optamos por esta ordem por ser mais adequada à compreensão da modificação do trecho férreo, pois se adotássemos as datas como parâmetros seria mais fácil confundirmos a análise de cada espaço.

CAMPINAS – O Km 00,000 estava a uma altitude de 693,00 m e continha uma plataforma de embarque e desembarque para baldeação entre a Companhia Paulista de Estradas de Ferro e o Ramal Férreo Campineiro.

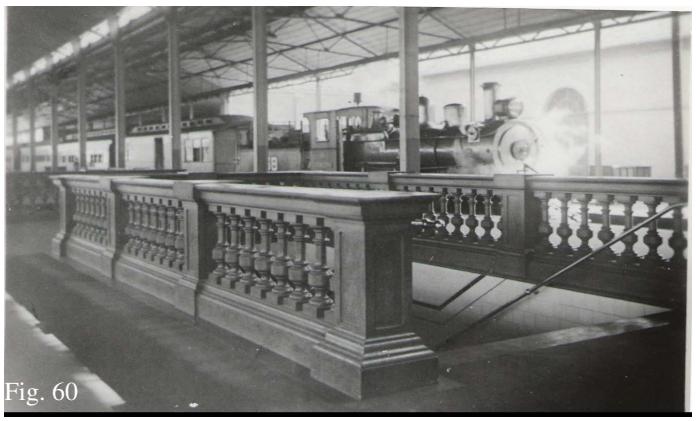


Fig. 60

Plataforma de embarque. Campinas. 1927.
Coordenadoria Setorial do Patrimônio Cultural
Centro de Documentação.

[95] JUNDIAÌ. Prefeitura Municipal de. Secretaria Municipal de Cultura. Museu da Companhia Paulista. Álbuns de fotografia da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro de 1910 e 1933.
[96] GOFF, Jacques Le. Op. cit., p. 460

RIZA – Era uma edificação pequena, localizada na saída do pátio de manobras, no Bonfim, km 00,790 a altitude de 690,78 m, sendo um posto telegráfico para dar apoio aos trens que chegassem ou partissem para a Estação Guanabara.

Esta vila operária estava inserida no pátio de manobras das oficinas chamadas de triângulo e foi demolida para a construção da nova rodoviária de Campinas. Nela, mantinha-se um casario típico operacional, destacando as condições da casa conforme o cargo ocupado pelo funcionário. Porém, mesmo estando fisicamente instalada na estrutura fabril no Bairro do Bonfim, manteve a função de residência com jardins à frente e quintal aos fundos. Schorske nos esclarece sobre a casa do trabalhador inglês, cujo país é de uma influência marcante no conjunto funcional da Companhia Mogyana.

> *" ... mas a casa urbana inglesa, principalmente em sua encarnação oitocentista era mera residência. Produto e sintoma da divisão moderna do trabalho que concentrou o trabalho em edifícios especializados e até em distritos a parte, a residência inglesa da classe média alta não servia mais como local de trabalho"*[97].

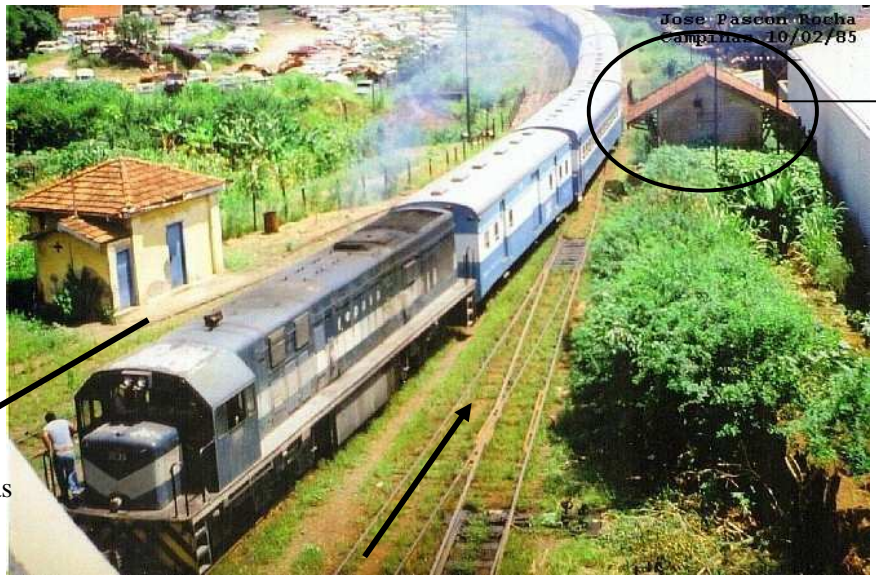


Fig. 61 - Posto Riza. Campinas S/P. 1985. José Pascori Rocha. Trem da Ferrovia Paulista S/A . Acervo José Pascori Rocha.

[97] SCHORSKE, Carl.E. Viena fin-de-si,ecle: pol,itica e cultura. São Paulo: Cia. das Letras, 1988. p. 66

GUANABARA – Nos anos 90 do século XIX, devido ao aumento de mercadorias e passageiros, a Companhia Mogyana necessitava ampliar as áreas destinadas à manutenção e à guarda do material rodante, locomotivas, carros e vagões, bem como seus depósitos e armazéns. Contudo, suas oficinas e demais prédios estavam juntos às da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, então localizadas na Vila Industrial.

Ambas as companhias não tinham como expandir suas estruturas, por estarem delimitadas às ruas que as cercavam. Em 1888, a Cia. Mogyana construiu, no espaço que futuramente seria a Estação Guanabara, uma casa para um guarda da porteira, onde existia uma passagem[98].

Por causa da impossibilidade de construir outro conjunto operacional, já mencionado, a Diretoria da Estrada de Ferro, em 1891, comprou terrenos de Joaquim Policarpo Aranha (Barão de Itapura), na região que estava em formação denominada Guanabara, para a implantação de um pátio ferroviário, cuja dimensão era de 120 m de profundidade por 740 m de extensão, deste modo, solucionando as dificuldades de manutenção e armazenagem.

Esta situação já ocorrera antes na área da Companhia Paulista de Estradas de Ferro como cita Pozzer:

> "*...para além das mudanças estruturais que ocorreram com a implantação da estação ferroviária em Campinas, houve grandes incentivos ao estabelecimento de casas comerciais naquela área. Em estudo sobre a idéia de que a presença da estação teria servido como um dos principais vetores, senão o principal de desenvolvimento da área urbanizada. A recém construída estação em Campinas não era parte integrante da cidade, por localizar-se fora dos limites tradicionais da mesma, mas com o tempo aquela área ganhou importância"* [99].

[98] Relatório da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro. Campinas: Typografia a vapor Casa do Livro Azul. 1888.

[99] POZZER, Guilherme Pinheiro. Op. cit., p. 110

Em 1892, iniciaram-se as obras, a principio, sendo construído no local um armazém e a estação de passageiros. O armazém foi inaugurado em 1893 e a estação em 1894. No decorrer de 1915, a administração da estrada substituiu as coberturas da plataforma da estação por uma gare metálica e acrescentou ao edifício um cômodo na lateral direita, sentido Estação Anhumas.

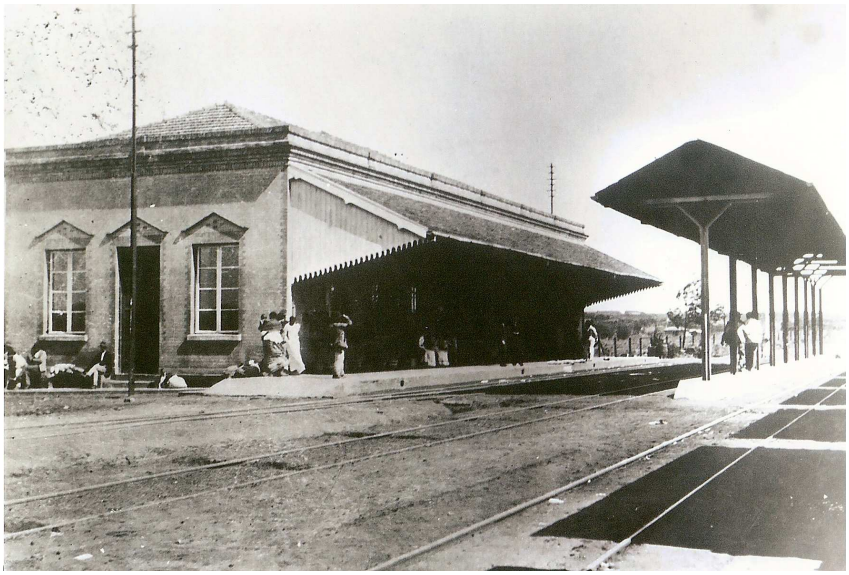


Fig. 62 - Estação Guanabara. Campinas/SP. 1893. Ferrovias. Museu da Imagem e do Som de Campinas.

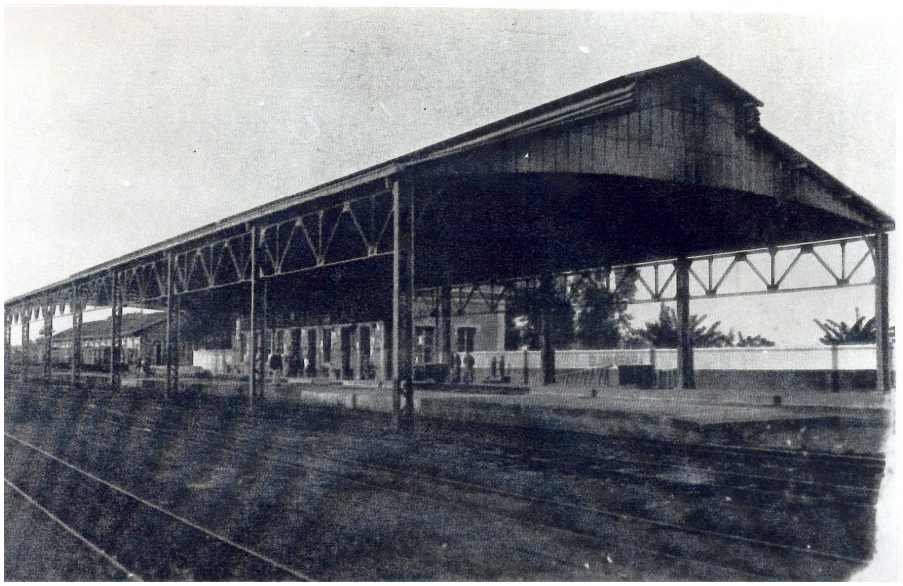


Fig. 63 - Reforma na Estação Guanabara. Campinas/SP. 1915. Ferrovias. Museu da Imagem e do Som de Campinas.

Nos anos de 1920, a ferrovia iniciou a construção de novas edificações no fundo do terreno, ficando na parte mais alta um casario para abrigar os operários ferroviários, e na parte mais baixa, outro conjunto menor de casas operárias e de novos armazéns. No ano de 1893, foi dado como km 05,000 com as retificação da linha em 1926, a estação passou a ser km 3,150 e, após 1937, com nova retificação, passou a ser km 02,737, mantendo a altitude de 668,230 m[100].

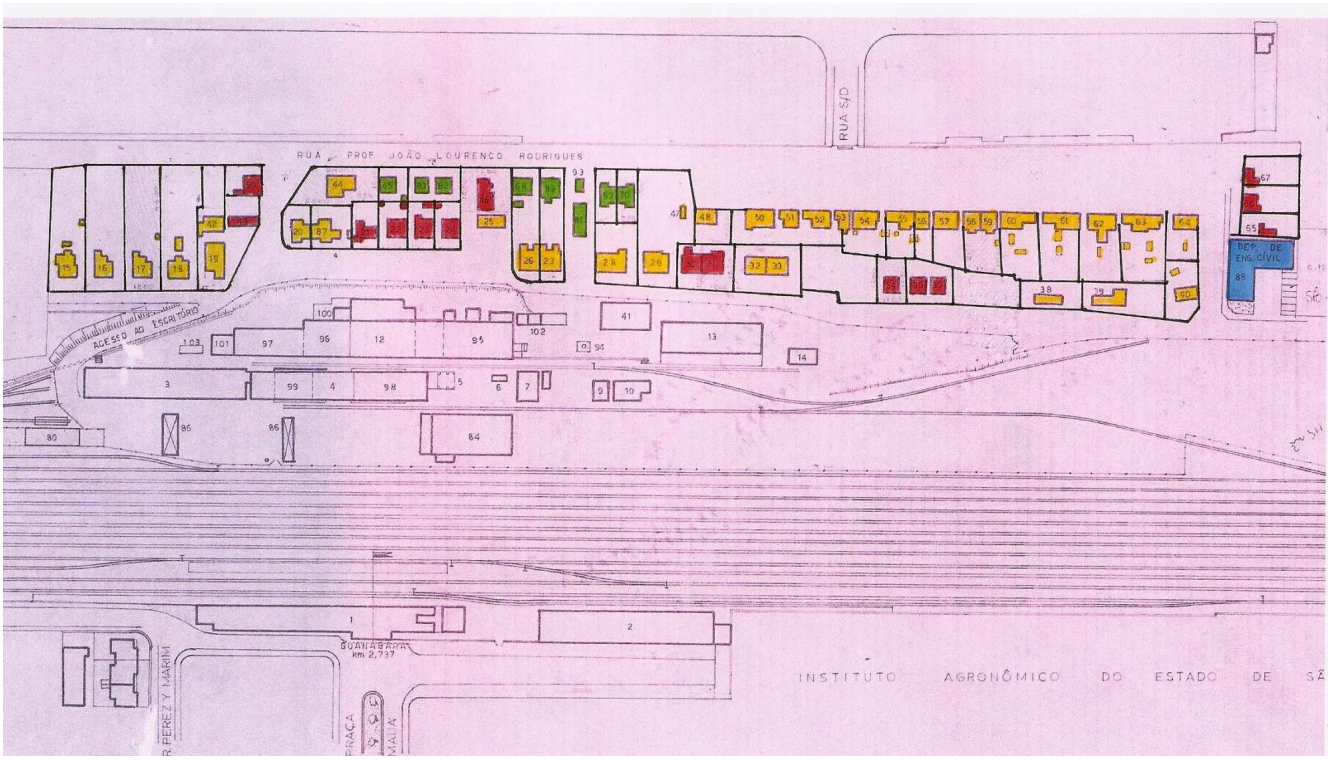
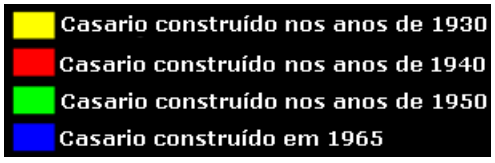


Fig. 64 - Esplanada da Guanabara, casario da vila operária. 2009. Campinas. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Cultura. Coordenadoria Setorial do Patrimônio Cultural. Centro de Documentação.



[100] SCARABELLI, Patricia Ceroni. **Guanabara e Arredores**: a formação de um bairro. Dissertação (mestrado) Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas, 2004.

Entre as diversas atividades exercidas pela Companhia Mogyana, destacamos o apoio dado aos esportes. No decorrer dos anos de 1910, os funcionários da Contadoria se uniram inúmeras vezes para jogar contra outros adversários, também de origem ferroviária, porém como amadores.

Em de 20 de maio de 1933, um domingo, os companheiros de Setor realizaram mais uma partida de futebol. O campo localizava-se na Rua Salles de Oliveira, adiante do antigo posto policial da Vila Industrial, citado acima, próximo às oficinas da estrada, contra o adversário Tráfego Futebol Clube, TFC, que eram funcionários do departamento de tráfego de outra ferrovia, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro[101].

O jogo foi ganho pelos ferroviários da Cia. Mogyana e, pelo resultado ter sido positivo, ocorreu um entusiasmo da equipe, surgindo a idéia de montar um time de futebol, e não somente manter a reunião de amigos de trabalho em jogos esparsos. Por causa da vitória, na data mencionada, estes jogadores acabaram tendo mais duas partidas nesta mesma semana. No dia 25 de maio, foram ao campo do Auto Atlético Clube, vencendo por 2 X 1, e no dia 27 de maio, jogaram no campo do Pátria Futebol Clube, sendo a equipe oposta o 8º B.C.P., perdendo por 3 X 1. Com os ânimos pelo jogo ocorrido na data de 20 de maio, resolveram os ferroviários da Contadoria fundar oficialmente o Esporte Clube Mogyana, em 07 de junho de 1933[102].

Na data acima mencionada, os mais diversos funcionários da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e dos diferentes setores da empresa, reuniram-se em um imóvel no centro de Campinas, realizando a primeira assembléia geral, definindo os caminhos para a fundação da instituição esportiva e a maneira de como constituí-la.

Esta formou-se pelo Srs. Alcides Guimarães Lupinacci, do Conselho Fiscal, Celso Antonio Gouvêa, 2º Tesoureiro, e Jarbas França Santarém, ferroviário presente na reunião, que iriam elaborar os estatutos para leitura, apreciação e aprovação na Assembléia Geral do Esporte Clube Mogyana que estava marcada para o dia 28 de setembro de 1933[103]. Entre os mais diversos artigos, citamos alguns que consideramos interessante.

---

[101] OLIVEIRA FILHO, Celso Franco de. **Fora dos Trilhos**: A História do Esporte Clube Mogiana.Campinas: E-color Editora e Gráfica, 2008. p 17.
[102] Idem, p. 18
[103] Ibidem, p. 23

"Capitulo I, Artigo 1º - O Esporte Clube Mogyana fundado em 07 de junho de 1933, com sede em Campinas, é uma associação composta de número illimitado de sócios, entre funccionários da Companhia Mogyana e mesmo de pessoas extranhas a essa empresa, de ambos os sexos, sem distinção de raça, nacionalidade e crença, que obedecerá as disposições destes estatutos:

Artigo 2º, Inciso c – Constituir um pecúlio, afim de que o clube em tempo oportuno possa adquirir, com a clausula de inalienabilidade, terreno e prédio para sua installação definitiva;

Capítulo II, Artigo 4º - Somente poderão fazer parte da Directoria, funccionários da Companhia Mogyana.[104]

Artigo 86º - Em tempo algum poderá ser mudado o nome ESPORTE CLUBE MOGYANA bem como suas cores.

Artigo 87º - As cores distintas do Esporte Clube Mogyana são as mesmas da bandeira da Companhia Mogyana, isto é, azul, amarelo e vermelho e os característicos do seu pavilhão, flâmula, emblema e uniforme, constam do Regimento Interno.

Artigo 95º - O Esporte Clube Mogyana não poderá dissolver-se enquanto sua sede estiver dentro dos terrenos da Companhia Mogyana e estiverem a favor de sua existência os funcionários da ferrovia."[105]

Após a reunião, iniciaram os trabalhos para a concretização de um espaço físico do Clube, culminando com uma construção das instalações na área dentro do pátio da Estação. As atividades desenvolveram-se por quase duas décadas e, a partir de 1951, a estrada de ferro entrou em uma crise da qual não mais sairia, ficando sem recursos para sustentar-se, finalizando os investimentos que realizava no time profissional.

[104] OLIVEIRA FILHO, Celso Franco de. Fora dos Trilhos: a historia do Esporte Clube Mogiana. Campinas: E-color Ed. Gráfica, 2008. p. 24
[105] Idem, p. 25



Fig. 65 - Fundações. Esporte Clube Mogyana. Campinas/SP. 1933. Geraldo Culhari. Acervo do autor.

Com a crise da ferrovia, o time de futebol tentou por mais duas vezes voltar à divisão profissional, porém com resultados ínfimos. Em 1958, participou na série branca da 2º divisão e, entre os nove participantes, ficou em 7º lugar com 12 pontos. No decorrer de 1959, encerrou definitivamente as atividades do Esporte Clube Mogyana na divisão profissional.

Início das construções das instalações do Esporte Clube Mogyana e do Estádio Horácio Costa.



Fig. 66 - Campo. Esporte Clube Mogyana. Campinas/SP. 1933. Geraldo Culhari. Acervo do autor.



Fig. 67 - Arquibancadas. Esporte Clube Mogyana. Campinas/SP. 1933. Geraldo Culhari. Acervo do autor.

Entre a Estação Guanabara e a Estação Anhumas, no km 04,093, havia uma passagem inferior localizada na rua Paula Bueno, que foi modificada para o alargamento da rua, bem como o aumento da capacidade do leito férreo, devido às novas locomotivas Diesel-elétricas que chegaram em 1952.

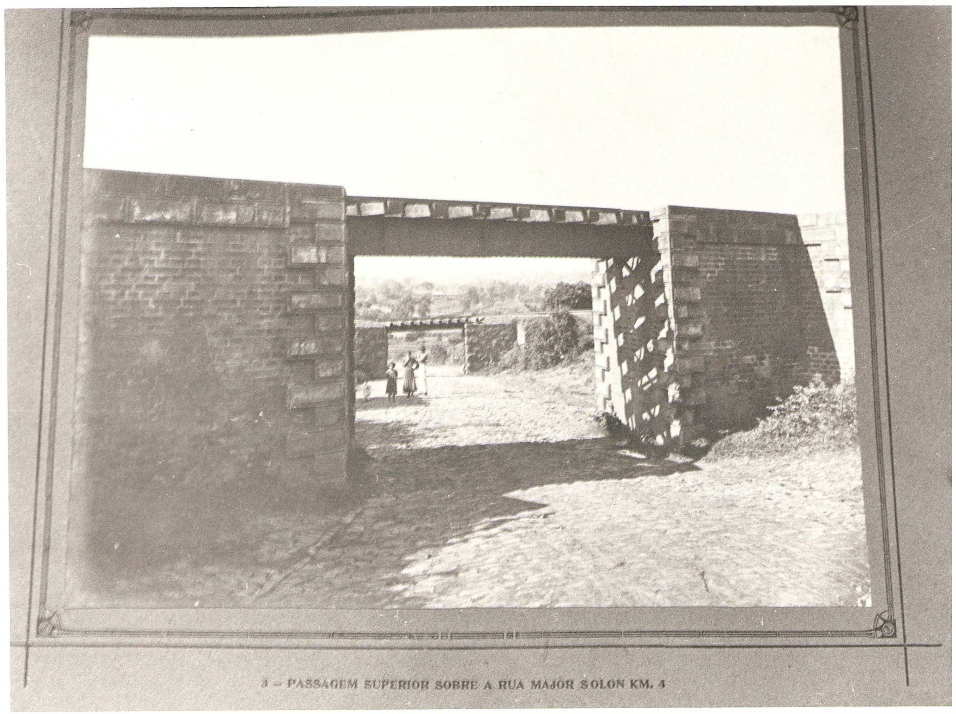


Fig. 68 - O pontilhão a frente é da Companhia Mogyana e ao fundo da Companhia do Ramal Férreo Campineiro. Passagem inferior sobre a rua major Sólon Km 04,093- Campinas/SP. 1910. Álbum Mogyana de 1910. Museu da Companhia Paulista.



Fig. 69 -Rua Paula Bueno. Campinas/SP. 1968/Ferrovias. Museu da Imagem e do Som de Campinas.

ANHUMAS – Recebeu a mesma denominação da fazenda onde se situava, cuja origem faz referência a uma ave pantaneira que, entre os meses de agosto a outubro, migrava para os Estados de São Paulo e Paraná[106], fazendo pouso nestes sítios. Esta Estação recebia, ocasionalmente, a sobrecarga da Estação Guanabara da lotação de suas linhas. Construída no primeiro trecho inaugurado em 1875.

Este pátio continha três linhas e um embarcador para gado. Existia uma caixa d'água com capacidade de 55m3, que funcionava com bomba para abastecer as locomotivas a vapor. Fazia parte da *1° Secção de Tracção do Primeiro Districto de Movimento e da Primeira Residência* que era do Km 00,000 ao Km 84,000 da linha principal, começando em Campinas e findando em Casa Branca[107].



Fig. 70 - Estação Anhumas Antiga. Campinas/SP. 1910. Álbum Companhia Mogyana de 1910. Museu da Companhia Paulista.

[106] A Anhumas é uma ave típica da América do Sul, encontrada na Amazônia, no Pantanal e em regiões do Nordeste e do Sudeste do Brasil. Também é conhecida como inhuma, inhaúma, ema-preta, cametau, entre outros nomes. Tem cerca de 60 cm de altura, 80 cm de comprimento 1,7 metro de envergadura e pesa aproximadamente 3 kg. Habita principalmente os pantanais e beiras de lagoas e rios com margens florestadas ou com vegetação rasteira. Para saber mais ler Biblioteca da Fauna Brasileira.

[107] **Companhia Mogyana de Estradas de Ferro:** Condições Technicas, resistencias acidentaes máximas correspondentes e classificação dos perfis: linha tronco e ramaes. Op. cit., p. 60

A primeira estação, anterior à retificação localizava-se no Km 09,416 a uma altitude de 616,00 m. Após a reformulação da linha, a estação atual passou a ser designada no Km 09,057, porém, mantendo a mesma altitude. Foi o primeiro prédio a ser construído na linha retificada.

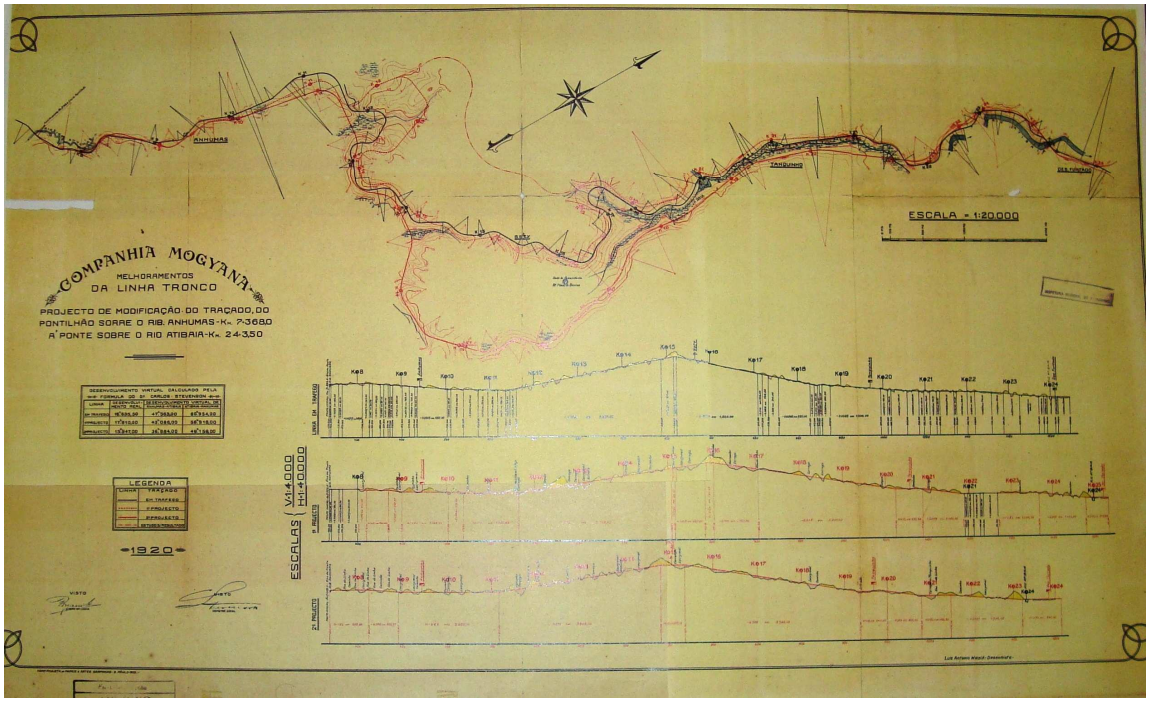


Fig. 71 - Projeto de retificação da linha em 1920. **RELATÓRIO** N º 68 da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro. Campinas: Typographia Gráfica Casa do Livro Azul. 1921. Anexo.



Estação Anhumas Nova construída nos anos de 1920. Campinas/SP. 2009. Estações. Foto do autor.

Fig. 72

PEDRO AMÉRICO – No traçado antigo era denominada Posto GETY e localizava-se no km 15,643. A nova estação, de 1926, foi construída junto a um talude, localizando-se no km 14,600 do trecho novo, mantendo a altitude de 674,00 m. Também possuía uma caixa d'água com capacidade de 27m3 e funcionava por meio de gravidade, pois o desnível entre as Estações de Pedro Américo e Anhumas chegava a 58 metros, o que despendia muito vapor e, após a subida, era preciso abastecer as locomotivas.

Nesta área havia um casario designado Turma Três da Conserva de Linha no km 15,050. O trecho original já mantinha tráfego em 1873, porém, o Posto GETY foi construído posteriormente à inauguração em 1875. Este traçado foi retificado em 12/10/1926. A Estação foi ponto de parada das tropas paulistas durante o conflito em 1932.



Estação Pedro Américo. Revolução de 1932.
Campinas/SP. 1932.
Associação Brasileira de Preservação Ferroviária.

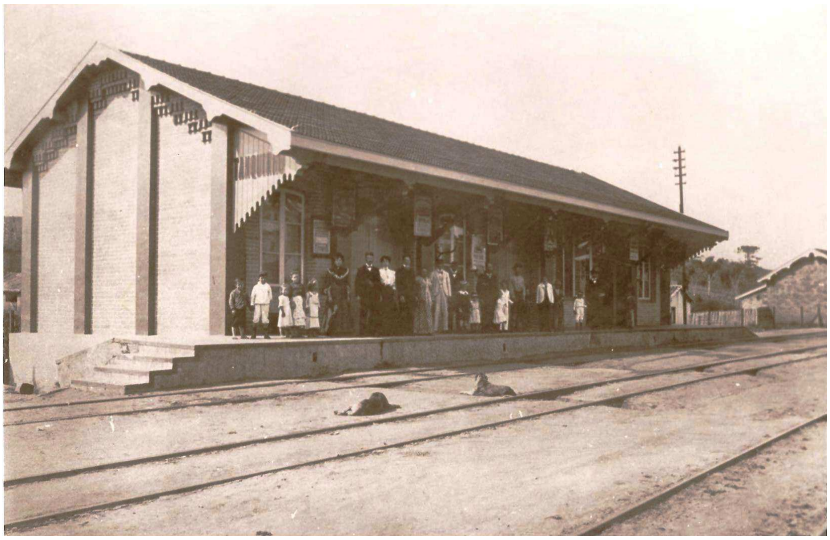
Fig. 73



Fig. 74

Nota-se a plataforma retirada. Estação Pedro Américo. Campinas/SP. ca 1992. Arnaldo Martins. Acervo do autor.

TANQUINHO – A estação ficava no km 19,702 antes da retificação, construída no primeiro trecho inaugurado em 1875. O novo traçado adotou, para este espaço, um desvio destinado à lavagem dos vagões que transportavam gado e, próximo à casa do portador da chave, sentido para a estação Pedro Américo, encontrava-se um embarcador de gado. Também existia uma caixa d'água para abastecer as locomotivas a vapor com capacidade de 55m3. Foi inaugurada no trecho retificado em 12/10/1926, no km 19,277 a uma altitude de 610,00 m.



Estação Tanquinho Antiga.
Campinas/SP. 1910.
Álbum Companhia Mogyana de 1910.
Museu da Companhia Paulista.

Fig. 75



Estação Tanquinho Nova. Campinas/SP. ca 1992. Arnaldo Martins.
Acervo do autor.

Fig. 76

DESEMBARGADOR FURTADO – A Cia. Mogyana mantinha uma colônia de ferroviários que trabalhavam na manutenção do trecho e da ponte sobre o Rio Atibaia, denominada Turma 4, localizada no km 24,120. Após a retificação, passou a ficar no km 23,411, a uma altitude de 583,300 m, inaugurada como Estação Desembargador Furtada Nova, em 12/10/1926. Entre 1926 a 1929, o traçado, a partir desta estação até a Estação Carlos Gomes, a antiga Matto Dentro, era realizado pelo trecho inicial de 1875. Em 1929 foi aberto o trecho novo entre esta estação e a Estação Carlos Gomes Nova, desativando em definitivo o trecho remanescente de 1875.

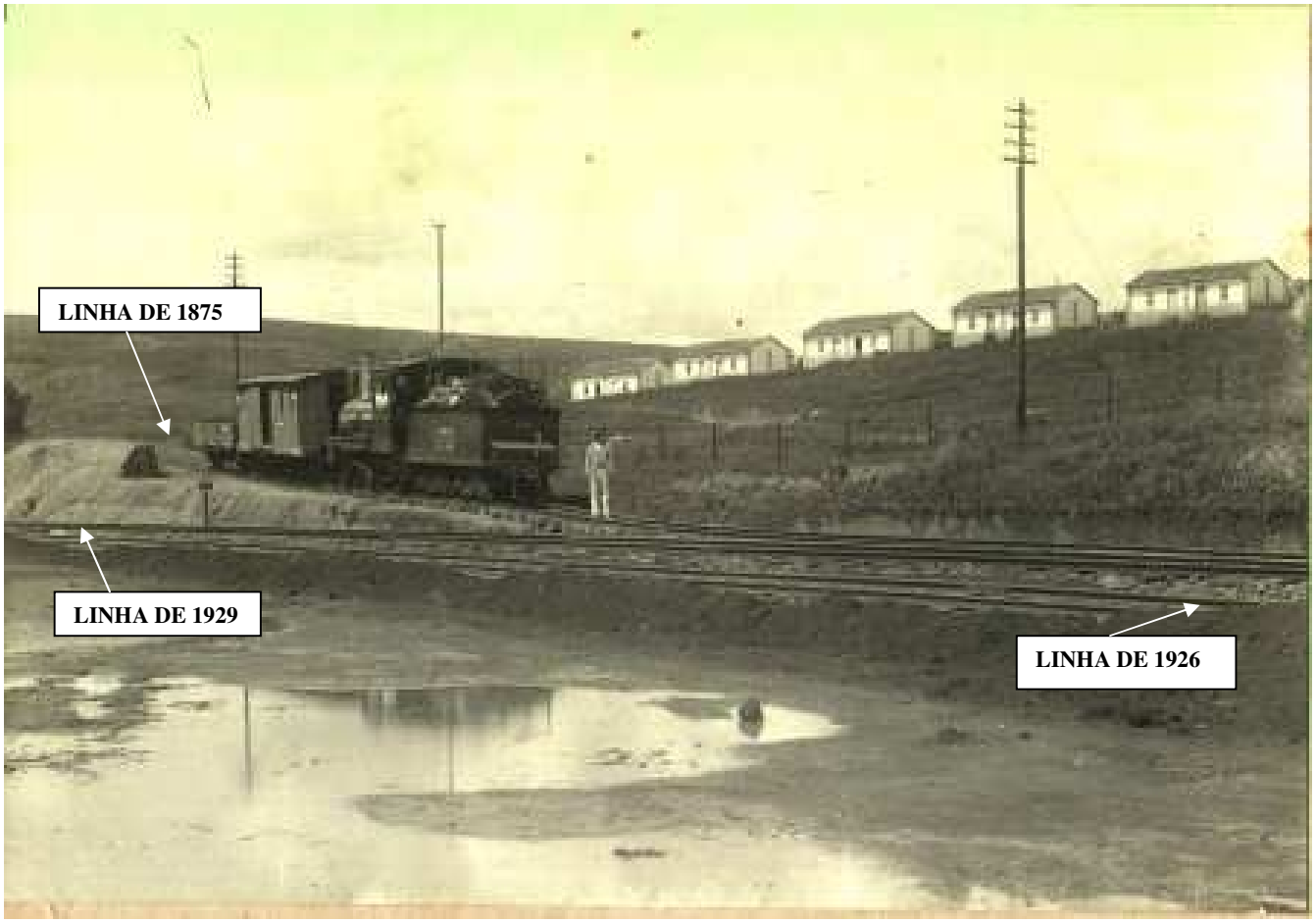


Fig. 77 - Esta imagem nos mostra a locomotiva trafegando na linha superior do trecho original de 1875 para ir a Estação Carlos Gomes, antiga Matto Dentro, e a linha inferior à linha do trecho retificado para chegar a Estação Carlos Gomes Nova. Estação Desembargador Furtado. Campinas/SP. 1929 .Nilson Rodriques Associação Brasileira de Preservação Ferroviária.



Fig. 78 - Estação Desembargador Furtado Antiga. Campinas/SP. 1910. Álbum Companhia Mogyana de 1910. Museu da Companhia Paulista.



Fig. 79 - Estação Desembargador Furtado Nova. Campinas/SP. 2010. Estações. Foto do autor.

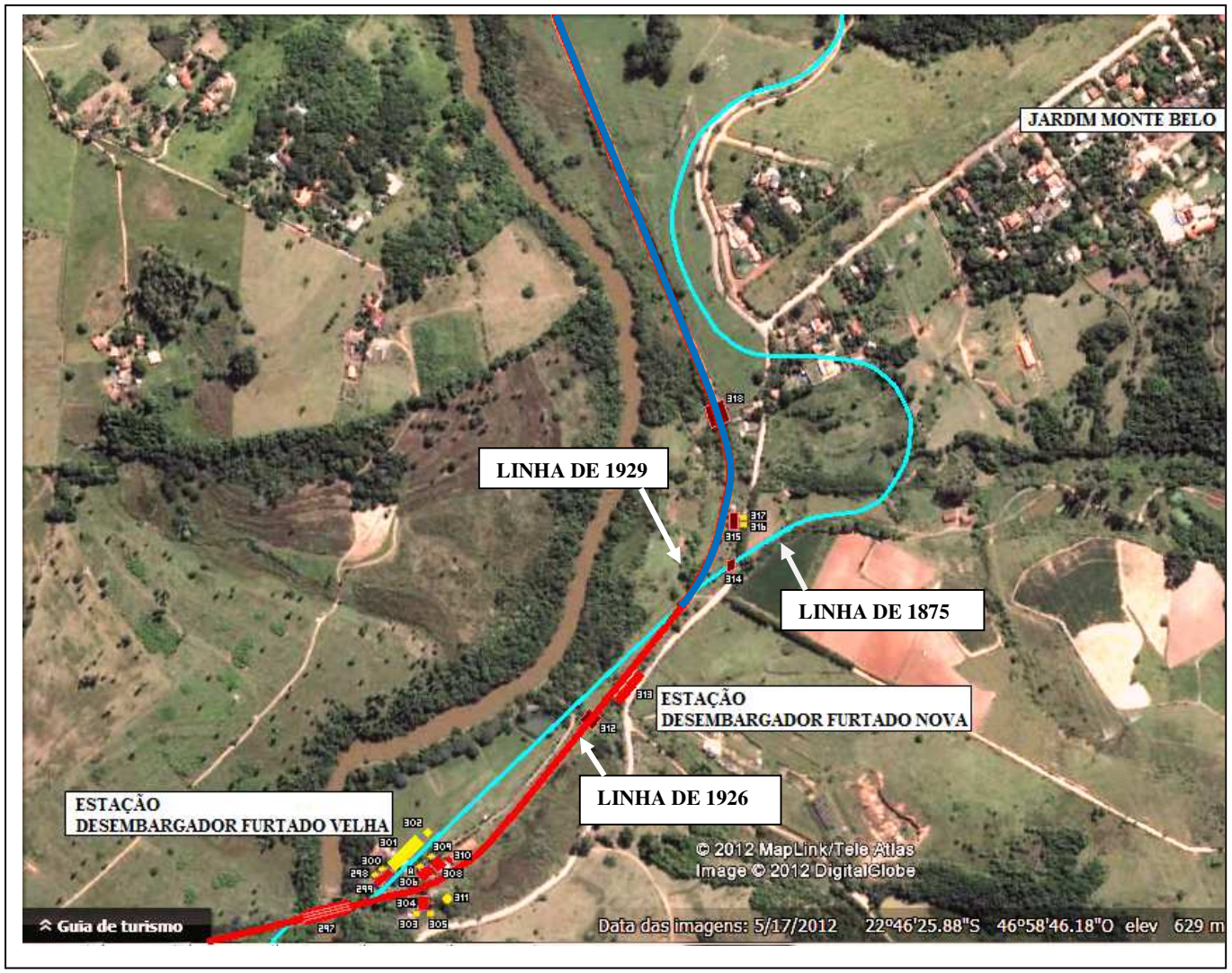


Fig. 80 - Trecho entre os kms 22,916 e km 23,837 . Disponivel em WWW. Google.com.br. Acesso em 31/01/2013.

Na figura ilustrativa acima, demonstramos a intersecção que ocorria no pátio da Estação Desembargador Furtado Nova entre a primeira linha férrea de 1875 (verde claro) e a nova linha férrea construída em 1926 (vermelho) interligando ambas com a linha de 1929 (azul claro) que seguia para a Estação de Carlos Gomes Nova, inaugurada nesta mesma data.

CARLOS GOMES – Última estação localizada no Município de Campinas no km 26,261, com altitude de 604,000 m da ferrovia. No período anterior à retificação, situava-se no km 27,348, junto à Fazenda Santa Rita do Mato Dentro, era denominada inicialmente de Estação Matto Dentro, sendo renomeada em 1897 para Estação Carlos Gomes, originando o povoado hoje conhecido como bairro do Carlos Gomes Velho.

Com a Retificação e o deslocamento da linha, repetiu-se o assentamento de famílias junto à nova estação, inaugurada em 18/11/1929, formando-se o Bairro Carlos Gomes Novo. A Ligação entre a Estação Carlos Gomes Nova e a Estação Jaguariúna ocorreu somente em 1945, com a retificação da Estação Jaguary para a Estação Jaguariúna.

Entre 1929 e 1945, a ligação da Estação Carlos Gomes Nova com a Estação Jaguary era realizada por meio do traçado inicial que permaneceu antes do Rio Jaguary até a referida estação, já no Município de Jaguariúna. Frisamos que, quando nos referimos à Estação Carlos Gomes Nova, é a edificação de 1929, pois a outra edificação de 1888, já citada, era denominada Estação Matto Dentro, posteriormente Estação Carlos Gomes.



Fig. 81 - Estação Carlos Gomes (antiga Matto Dentro). Campinas/SP. 1910. Álbum Companhia Mogyana de 1910. Museu da Companhia Paulista.



Fig. 82 - Estação Carlos Gomes Nova . Campinas/SP. 2011. Estações. Hélcio de Abreu.

CAPÍTULO 3 – PATRIMÔNIO EDIFICADO

3.1. O inventário das construções ferroviárias.

Ao iniciarmos uma pesquisa, conforme o assunto tratado, é comum começarmos por um inventário do objeto cogitado, principalmente quando escrevemos sobre construções. Se o objeto a ser pesquisado for uma única edificação, quanto maior o número de informações a respeito desta melhor será e, se forem vários prédios, é bom que se tenha um levantamento geral para direcionarmos sobre a proposta a ser pesquisada.

Neste caso, a situação foi inversa, começamos a estudar sobre a Companhia Mogyana de Estradas de Ferro, sem aprofundar sobre o que representava ou que função os prédios tiveram. O nosso foco inicial era sobre as marcações que haviam ficado no espaço urbano do Município de Campinas a partir de onde estava inserida a linha férrea. Descobrimos que era difícil localizar os antigos traçados pois, com a retirada dos trilhos da Via Permanente, mas não tão permanente assim, sobravam só os terrenos, que nos confundiam com outros existentes no espaço da cidade.

Verdade que sabíamos o sentido do traçado, mas a nossa proposta era detalhada e buscava identificar, com meios de informações atuais, onde de fato a linha férrea fora colocada. A princípio, pensamos que com a documentação original da ferrovia as nossas perguntas estariam respondidas, mas foi engano, havia sim a informação nos documentos, porém as plantas mais modernas sobre o leito férreo foram feitas no decorrer da segunda metade do século XX, durante os anos de 1950 e 1960, não existia qualquer tipo de marcação fora daquele sítio.

Isto quer dizer que, uma vez retirada a Via Permanente, não haveria mais como saber ou, no caso, como localizar fisicamente por onde as composições férreas trafegavam. Não existia referencia geográfica e espacial e a cidade mudara o contexto que estava descrito ou desenhado ainda em papel. Notamos que não conseguíamos definir o local exato por onde passava a estrada de ferro, mas identificar os antigos prédios ferroviários sim, pois eles ainda estavam ali, em ruínas, invadidos, e até demolidos, mas com suas bases no mesmo lugar.

Começamos a analisar a documentação disponível e chegamos à conclusão que, se conseguíssemos realizar a marcação destas construções e onde estavam, já haveríamos feito um levantamento superficial, sem dá-las a devida importância, e conseguiríamos localizar a linha férrea. Era como um jogo de pontos, una os pontos e descubra a figura e foi esta a idéia que nos proporcionou definir como idealizar um projeto para a realização do inventário.

Localizamos instituições, na cidade de Campinas, que mantinham uma documentação sobre a cidade contudo, em seus arquivos, não há uma catalogação específica para ferrovias, estradas de ferro, ou mais detalhado ainda para Companhia Mogyana de Estradas de Ferro. De um modo geral, a entrada para as informações é genérica.

Na medida em que fomos tomando intimidade com a documentação apresentada, localizávamos o material com uma certa expressividade sobre esta ferrovia em questão, e conseguíamos, lentamente, percorrer as transformações do espaço construído ou demolido por esta ferrovia. Perguntamos que caminho seguir, ao localizarmos documentos tão diversos e locados em instituições diferentes e como coordenar uma trajetória lógica.

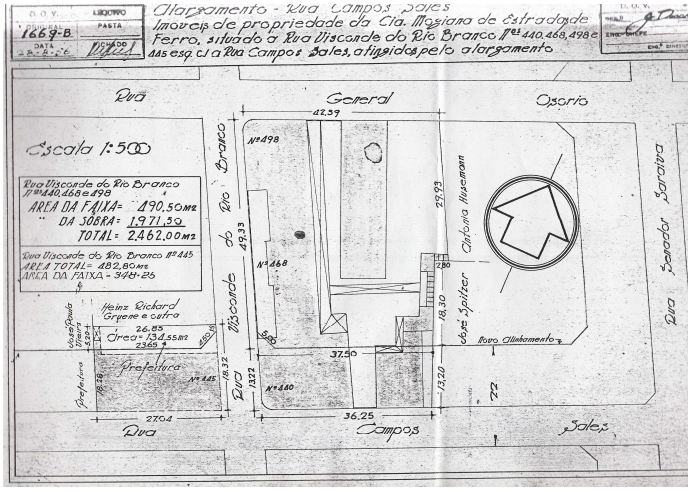
Primeiro, resolvemos visitar novamente as instituições que já havíamos localizado e sabíamos que existia em seus arquivos uma documentação sobre ferrovia, independente de qual fosse, pois neste momento, o que surgisse seria válido para catalogar sobre qualquer estrada de ferro de que se tratava. Após este levantamento, lembramos que, neste momento, visitávamos as instituições pela segunda vez, contudo, já com uma diretriz de pesquisa, terminamos esta etapa chegando ao resultado de poucas instituições na cidade de Campinas que continham alguma documentação em relação à estrada de ferro ou sobre a Companhia Mogyana de Estradas de Ferro.

3.2. Sobre a documentação.

Citamos, inicialmente, a Prefeitura Municipal de Campinas. A complexidade do serviço público, principalmente das Secretarias Municipais e do sistema de busca, dificulta o pesquisador a localizar um assunto tão específico, porém é engano pensar que é desorganizado ou falta estrutura, pelo contrário, é tudo arquivado, mas a sistemática é que tem que ser "desvendada".

Se solicitássemos sobre ferrovia, ou restringíssemos a procura sobre Companhia Mogyana, não conseguiríamos encontrar nenhuma resposta, mas, se generalizássemos a pesquisa sobre o tema "centro da cidade" poderá ter uma indicação de uma Secretaria e, a partir daí, irmos buscando, nos Departamentos, e chegar até a documentação desejada. Esta lógica, na prática, nos levou a verificar, na Prefeitura Municipal de Campinas, com o intuito de encontrar algo sobre a área central, sabíamos que as ferrovias passavam neste espaço urbano, fomos indicados para procurar a Secretaria Municipal de Planejamento – SEPLAN.

Explicamos que o nosso objetivo era de localizar algo sobre esta área central, mais especificamente a Av. Campos Sales, pois o Escritório Central da ferrovia localizava-se nesta avenida, no nº 427. Uma pasta com fichas cadastrais de épocas diferentes, nos foi entregue. Dentro desta sistemática, é importante anotar os códigos e os números das fichas oficias, principalmente o Código Cartográfico do imóvel, o quarteirão e lote, pois quando tivermos que localizar novamente a ficha, o procedimento de localização é quase imediato.



Ficha Cadastral da Prefeitura Municipal de Campinas em 1956 – Referente ao Escritório Central da Cia. Mogyana , R. Visconde do Rio Branco nº 45 - Secretaria Municipal do Planejamento

Fig. 83 - Ficha Cadastral Av. Campos Sales Nº 427. Campinas. Prefeitura Municipal de Campinas. Secretaria Municipal de Planejamento.

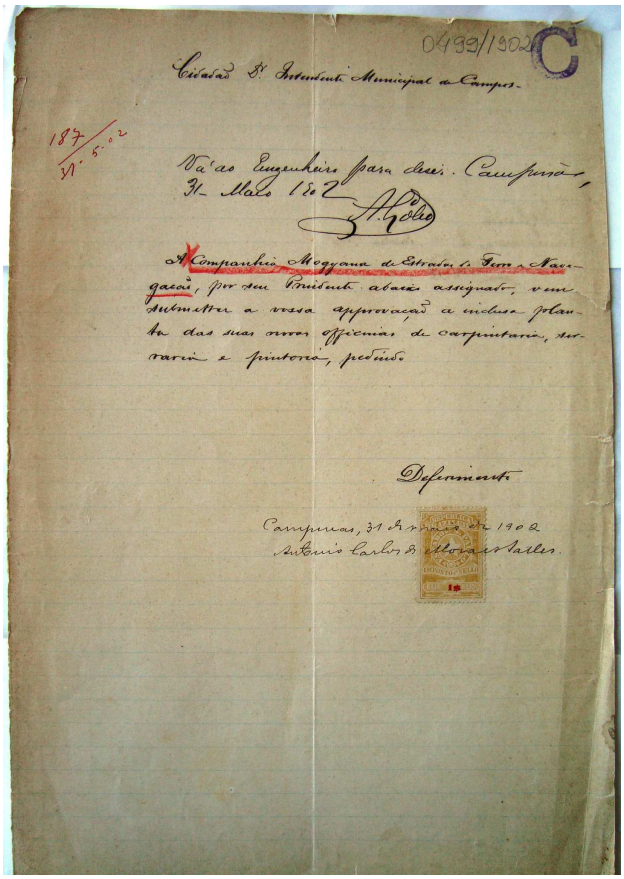
Seguindo a lógica da Prefeitura, pedimos orientação sobre o que ocorria com a documentação mais antiga pois, constatamos que as fichas cadastrais, que estávamos analisando, tinham o limite de data anterior era de 1950. Fomos indicados a buscar o Departamento Interno de Desenhos e Cadastros - DIDC, pois existia um conjunto de fotos da década de 1930, 1940 e 1950 encomendados pela Prefeitura por um levantamento aerofotogramétrico naqueles anos, e que continha, além das imagens, uma documentação, de fato a encontramos, como mostramos abaixo, em um modelo de foto deste acervo.



Fig. 84 - Exemplo de uma imagem - Foto nº 59 – Parcial do centro da cidade com destaque a Estação Guanabara e linha da Cia. Mogyana - Aerofotometria de 1940 – DIDC Prefeitura Municipal de Campinas.

No Paço Municipal, também procuramos orientações da Secretaria Municipal de Justiça, no Departamento Jurídico, especificamente da Biblioteca, pois, antes da existência do Poder Executivo, efetivado em 1912, este Setor continha as Leis, Portarias e Códigos do século XIX e do período pesquisado. Encontramos várias informações a respeito das atividades da ferrovia, contudo, no ano de 2009, época do levantamento, a pesquisa somente era possível no local, sendo vedado tirar fotografias. Como já conhecíamos outros locais que continham as mesmas informações e diretrizes, não retornamos ao Setor para outros levantamentos.

Ainda na Prefeitura Municipal de Campinas, utilizamos os serviços da Secretaria da Administração, por meio do Arquivo Público Permanente (conhecido popularmente por Arquivo Histórico), encontrando uma documentação rara e diversa, bastante representativa nas funções indicadas e solicitações ao Poder Público, de épocas distintas. O Arquivo Permanente guarda a documentação desde o início do século XIX até 1945, após esta data permanece na SEPLAN.


0499/1902 C

Cidade 8ª Intendencia Municipal de Campos.

187/31.5.02

Vão aos Engenheiros para dizer. Campinas, 31 Maio 1902

A. Sobral

A Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação, por seu Procurador abaixo assignado, vem submetter a vossa approvação a inclusa planta das suas novas officinas de carpintaria, ferraria e pintoria, pedindo.

Deferimento.

Campinas, 31 de Maio de 1902
Antonio Carlos de Oliveira e Valles.

Fig. 85

Portaria 187 – 31.05.1902 - Requerimento – Cia. Mogyana solicitando a Prefeitura Municipal de Campinas á ampliação da Carpintaria.

A listagem dos documentados encontrados e utilizados citamos abaixo:

Portaria 1364 – 11.10.1926 – Casa para Mestre de Linha;

Portaria 1032 – 06.11.1923 – Depósito de Carros;

Portaria 0490 – 01.07.1920 – Escritório Central;

Portaria 2851 – 02.12.1938 – Escritório Central;

Portaria 0002 – 03.01.1917 – Escritório Central;

Portaria 1017 – 05.09.1925 – Escritório Central;

Portaria 0507 – 13.08.1915 – Escritório Central;

Portaria 0323 – 18.07.1901 – Escritório Central;

Portaria 0026 – 21.01.1908 – Escritório Central;

Portaria 0392 – 23.06.1916 – Escritório Central;

Portaria 0632 – 26.08.1920 – Escritório Central;

Portaria 0442 – 26.08.1921 – Escritório Central;

Portaria 0566 – 09.05.1925 – Estação Guanabara;

Portaria 0096 – 15.01.1938 – Estação Guanabara;

Portaria 2584 – 25.11.1935 – Estação Guanabara;

Portaria 0228 – 09.09.1907 – Armazém da Estação Guanabara;

Portaria 0302 – 19.11.1907 – Armazém da Estação Guanabara;

Portaria 0403 – 22.10.1906 – Armazém da Estação Guanabara;

Pátio no ano de 1941 – Estação Guanabara;

Portaria 0689 – 02.06.1926 – Imóvel a R. Campos Sales, nº 76;

Portaria 0198 – 05.02.1929 – Imóvel a R. Visconde do Rio Branco, nº 84;

Portaria 1434 – 30.08.1929 – Imóvel a R. Visconde do Rio Branco, nº 84;

Traçado novo Kms 5 + 098,00 a 5 + 502,90 – ano de 1943 – Linha;

Traçado novo entre Riza e Guanabara – 10.07.1947 – Linha;

Portaria 0204 – 20.08.1907 – Locomoção;

Portaria 0187 – 31.05.1902 – Nova Casa de Carros;

Portaria 0130 – 14.03.1906 – Nova Fundição;

Portaria 0398 – 15.09.1905 – Nova Fundição;

Portaria 0640 – 10.03..1937 – Oficinas;

Pátio no ano de 1933 – Oficinas;

Pátio no ano de 1948 – Oficinas;

Pátio no ano de 1953 – Oficinas;

Portaria 0525 – 02.09.1918 – Posto Policial;

27.10.1950 – traçado novo para a Rua Pereira Lima, Posto Policial;

Portaria 0920 – 25.11.1920 – Riza.

Finalizando sobre os setores da Prefeitura Municipal de Campinas, não podemos deixar de citar a Coordenadoria Setorial do Patrimônio Cultural – CSPC, órgão técnico da Prefeitura que subsidia de informações e análises o Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Campinas – CONDEPACC para os projetos e processos de Estudos de Tombamentos e Tombamentos. A documentação é digitalizada e disponível on-line, por meio do site www.campinas.sp.gov.br e também com visita agendada ao Centro de Documentação – CEDOC, lembrando que esta documentação é especifica (técnica) e atual, tratando somente dos bens tombados.

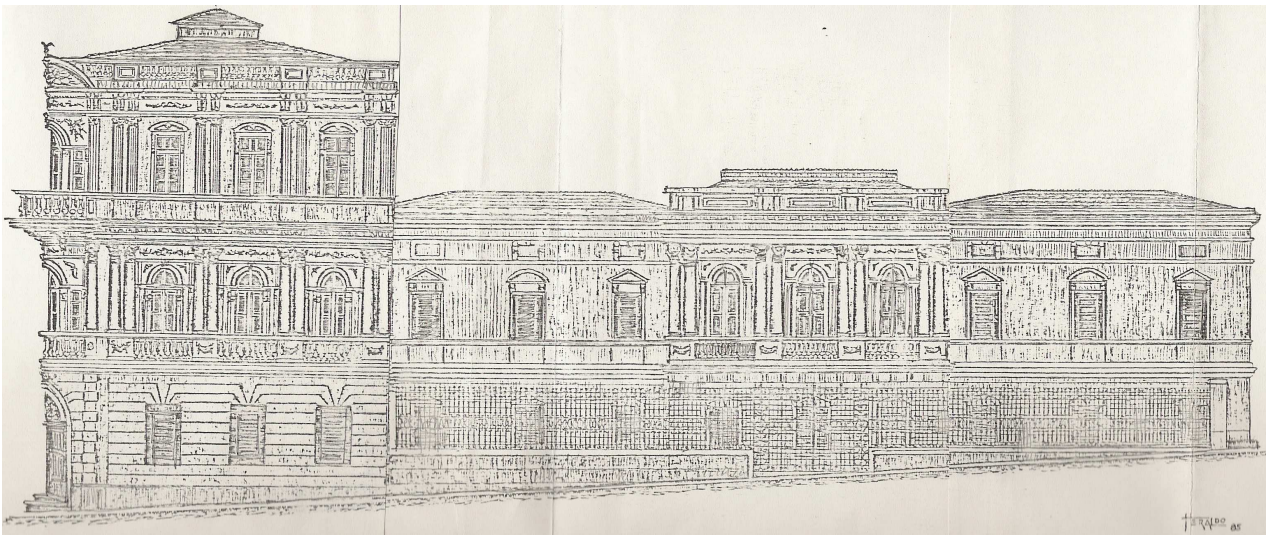


Fig. 86 - Croqui do Escritório Central , fachada a R. Visconde do Rio Branco, 1997, inserido no Processo de Tombamento 001/94. Campinas. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Cultura. Coordenadoria setorial do Patrimônio Cultura. Centro de Documentação.

Os Processos de Tombamentos que contenham edificações da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro estão listados abaixo:

Processo de Tombamento 004/89 – Complexo Ferroviário Central,

Edificações: Artigo 1º inciso V – Antigas Oficinas (Nova Fundição)

inciso VI – Escritório de Administração (Dept. de Materiais)

inciso VII – Caixa d'agua (Caixa d'agua e Solda)

inciso VIII – Usina Geradora

inciso IX – Oficinas de Carros e Vagões (Prédios A e B)

inciso X – Rotunda

inciso XI – Oficinas de Locomotivas (Oficina/Solda elétrica)

inciso XII – Armazém;

Processo de Tombamento 001/94 – Palácio da Mogiana (Escritório Central);

Processo de Tombamento 009/94 – Traçado urbano da Praça 09 de Julho

remanescente do monumento de 25 anos de fundação da CM;

Processo de Tombamento 003/03 – Leito da Cia. Mogyana entre a Estação Anhumas a divisa com o Município de Jaguariúna, e as Estações de ANHUMAS, PEDRO AMÉRICO, TANQUiNHO, DESEMBARGADOR FURTADO, CARLOS GOMES, TANQUINHO VELHA e CARLOS GOMES VELHA;

Processo de Tombamento 001/02 – Conjunto Arquitetônico na Vila Industrial.

Casa Operária a R. Francisco Theodor Nº 975/977,

Processo 002/96 – Estação Guanabara.

No Arquivo Público do Estado de São Paulo, na Capital, encontramos um acervo interessante, contudo, na época da visita, em 2008, a catalogação era genérica, entrando por ferrovia, não separando as companhias férreas que existiram, indicando um acervo único como Ferrovia Paulista S/A – FEPASA, estando o conjunto documental muito confuso e misturado. Como, em Campinas, já havíamos localizado boa parte da documentação que nos auxiliava nas pesquisas, não retornamos a esta instituição.

Realizando a pesquisa, na Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, entidade concessionária que opera o trecho tombado e remanescente desta ferrovia, estudada do km 08,660 ao km 27,700 divisa com o Município de Jaguariúna, não encontramos qualquer documentação a respeito do proprietário inicial, a Companhia Mogyana.

Na Carta de Concessão do Governo do Estado de São Paulo[108] , cedendo à entidade a permissão de uso e função de realizar a manutenção do bem, localizamos as plantas, com registro em cartório, dos desenhos de todo o trecho em questão, o que foi providencial, porque esta documentação é da época da encampação, mantendo ainda os desenhos realizados pela Mogyana, mas com o logotipo da FEPASA.

Abaixo, indicamos a documentação utilizada:

FEPASA – Ferrovia Paulista S.A.: Departamento do Patrimônio, Pátio de Anhumas, trecho dos km 08-09 e 10 ex – CM;

FEPASA – Ferrovia Paulista S.A.: Departamento do Patrimônio, trecho dos km 12-13 e 14 ex – CM;

FEPASA – Ferrovia Paulista S.A.: Departamento do Patrimônio, trecho dos km 16 e 17 ex – CM;

FEPASA – Ferrovia Paulista S.A.: Departamento do Patrimônio, Pátio de Tanquinho, trecho dos km 18 e 19 ex – CM;

FEPASA – Ferrovia Paulista S.A.: Departamento do Patrimônio, trecho dos km 20 e 21 ex – CM;

FEPASA – Ferrovia Paulista S.A.: Departamento do Patrimônio, Pátio de Desembargador Furtado, trecho dos km 22 e 23 ex – CM;

FEPASA – Ferrovia Paulista S.A.: Departamento do Patrimônio, trecho do km 24 ex – CM;

FEPASA – Ferrovia Paulista S.A.: Departamento do Patrimônio, Pátio de Carlos Gomes, trecho dos km 25 e 26 ex – CM;

[108] SÃO PAULO. Governo do Estado. **Carta de Concessão do Governo do Estado de São Paulo**. Jaul Pires de Castro, 1979

FEPASA – Ferrovia Paulista S.A.: Departamento do Patrimônio, trecho dos km 27 e 28 ex – CM.

Ao visitarmos a Biblioteca da Câmara Municipal de Campinas, localizamos um dos documentos mais emblemáticos[109] na formação do espaço para as Antigas Oficinas da Companhia Mogyana, na Vila Industrial. Inicialmente, não existiam indícios dos proprietários ou que valor esta área detinha. Foi neste espaço público que encontramos a Carta de Avaliação dos Terrenos, que pertencia, na época, à Câmara Municipal, e também os valores de venda confirmando a transação econômica entre a municipalidade e a empresa.[110]

Em Jundiaí, na Prefeitura Municipal, pertencendo à Secretaria da Educação, onde se localizavam as antigas oficinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, encontramos uma documentação bastante diversificada. Mas não vimos referência ou citações em outras instituições pesquisadas a respeito. O acervo contém todos os Relatórios da Diretoria da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro de 1873 a 1971, bem como diversos modelos de Ações, impressos internos da ferrovia, algumas peças da exposição que ficavam no museu da C.M., desmontado em Campinas no ano de 1972, e imagens.

Conforme informações obtidas nessa instituição, não há informações referentes aos traçados, terrenos, estações, prédios, construções, sobre qualquer ferrovia cuja documentação tenha permanecido nesta área. De fato, não conseguimos localizar plantas, desenhos, croquis de qualquer edificação ou trecho. Contudo, obtivemos apoio desta casa de pesquisa na procura destes modelos, porém em vão.

[109] **LAUDO de Venda**, 1893. Campinas, Câmara Municipal, Biblioteca.
[110] . O documento está digitalizado e demonstrado nesta dissertação por meio das figuras de números 38 a 41 no Capítulo 02.

Outro local pesquisado foi o Sindicato dos Ferroviários da Zona Mogiana, localizado na cidade de Campinas. Nesta instituição, também encontramos Relatórios da Diretoria da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro, não todos os volumes como na cidade de Jundiaí, mas nos foi útil o montante que possuíam, justamente por não termos que nos deslocar ao outro Município. Em se tratando do assunto da ferrovia e suas edificações, o Sindicato não tem outra documentação, a não ser esta citada. Os Relatórios que utilizamos foram referente aos anos de: 1878, 1879, 1880, 1881, 1883, 1885, 1887, 1896, 1897, 1898 e 1899.

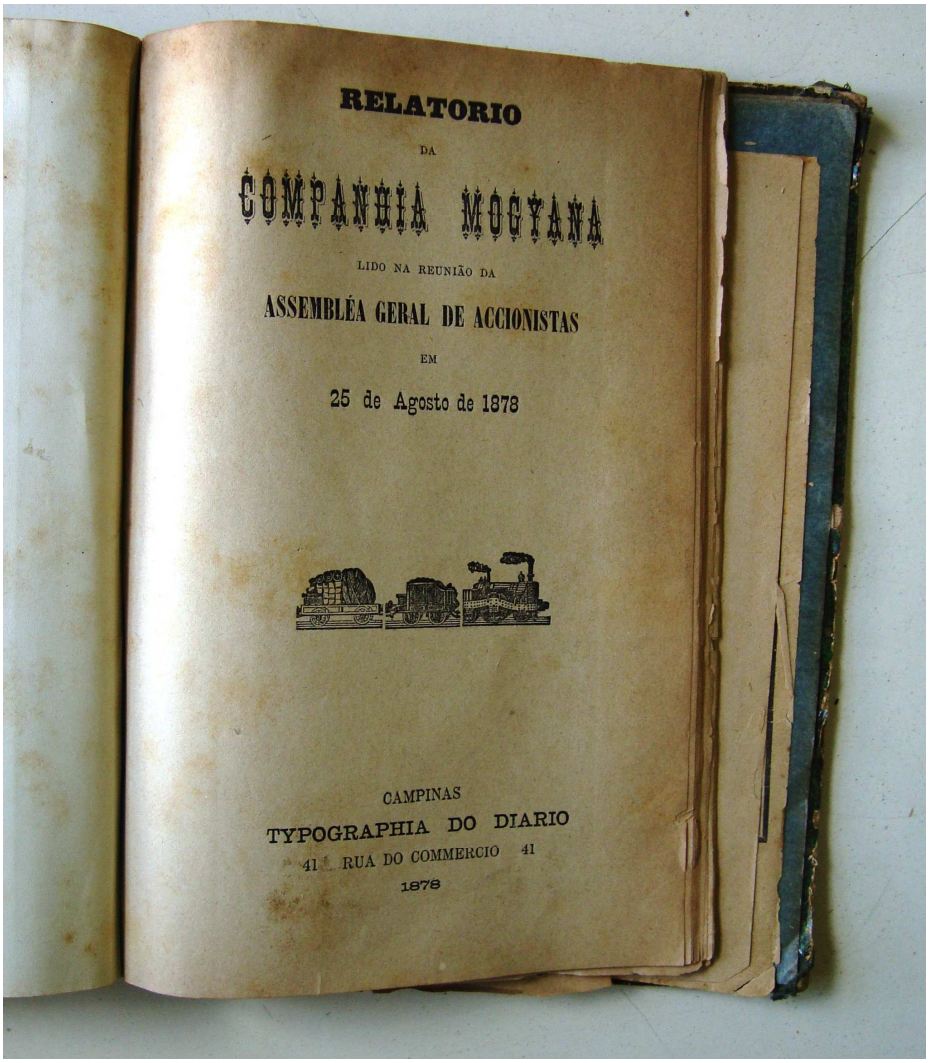


Fig. 87 - COMPANHIA Mogyana de Estradas de Ferro. **Relatório**, 1878. Campinas: Typographia do Diário, 1878. Sindicato dos Ferroviários da Zona Mogiana.

A última instituição que tratamos a respeito de documentação foi o Centro de Memória UNICAMP que, depois da Prefeitura Municipal, é o local com maior numero de informações a respeito da ferrovia estudada. Tem, em sua Biblioteca, um numero considerável dos Relatórios da Diretoria da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro que, em conjunto com os números do Sindicato dos Ferroviários, formam um acervo de porte, sem a necessidade de ter que recorrer ao Museu da Companhia Paulista em Jundiaí, como mencionado acima.

Além dos Relatórios, há uma diversidade de documentação sobre plantas e traçados de igual valor de pesquisa, que não foram encontrados em Jundiaí e nem no arquivo Público do Estado de São Paulo. Acervo específico, bem elaborado e de fácil manuseio, no que se refere à Cia. Mogyana, Campinas, traçados e trechos desta empresa ferroviária.

Sobre as fotografias, o acervo é eclético, não especificamente sobre a estrada de ferro, mas sobre a cidade que, ao realizar leituras sobre as imagens, é possível localizar conjuntos sobre a ferrovia. Há fotos raras e específicas ligado ao tema pesquisado, como pode ser confirmado na Figura nº 27 do Capitulo 02 – foto do Escritório Central em 1956, durante a demolição do Pavilhão Campos Sales. Não trabalhamos com a parte do Centro de Memória Unicamp no que se refere ao Arquivo Histórico, mesmo sabendo que poderíamos coletar informações referentes ao Arquivo do Judiciário sobre acidentes diversos, porém, esse não era o foco da atual pesquisa.

Relação parcial da documentação utilizada:

Biblioteca – periódico "A Gazeta de Campinas",

– Álbum Propaganda de Campinas 1930;

– Justificativa Técnico-Econômica Variante Entroncamento/Amoroso Costa, 1967;

– Planta Pátio 1959 – Vila Industrial;

– Planta Pátio 1940 – Estação Guanabara

– A C.M.E.F. no seu 75º aniversário, 1947:

– Relatório de fusão entre a C.M. e a C.P., 1904;

– Revista Mogiana , Fev. 1947;

– Revista Mogiana, Nov. 1941;

– periódico “O Ferroviário”;

– Álbum Propaganda de Campinas 1922;

– Almanaque de Campinas 1912;

– Almanaque de Campinas 1914;

– Código de Posturas de Campinas;

Arquivo de Fotografia: – AL 3 – Escritório Central;

– AL 1 – Vista da cidade inclusive o Escritório Centra;

– AL 2 – Vista da cidade inclusive o Escritório Centra;

– JFT218 – Vista da cidade + Oficinas antigas da C.M;

– APS1182 – Vista da cidade;

– AP023 – Passagem Inferior, R. Dr. Mascarenhas

3.3. Processando as informações.

Realizada as pesquisas e com os dados coletados, percebemos que era possível recompor o traçado de 1875 e o retificado de 1926, com as variantes. A respeito das edificações do primeiro traçado, havia pouca informação, com exceção das construções maiores, como as estações, porém do trecho de 1926 eram íntegras as informações sobre as diversas edificações.

Para traçar novamente o desenho do trecho férreo de 1875, utilizamos o Conjunto Aerofotométrico de 1940 da Prefeitura Municipal, os slides 1940_45 a 1940_59 e os 1940_137, 1940_139, 1940_141, 1940_143, 1940_145, 1940_147 e 1940_148 bem como a planta de "Melhoramentos da Linha Tronco – Projecto de modificação do traçado do pontilhão sobre o Rib. Anhumas – km 7+368,0 á ponte sobre o Rio Atibaia – km 24+3,50 de 1920 do Relatório da Diretoria da Cia. Mogyana de Estradas de Ferro, no Centro de Memória da UNICAMP.

Sobre o Traçado de 1926, era menos trabalhoso, pois parte da linha ainda é operacional, localizando-se entre a Estação Anhumas e a divisa com Município de Jaguariúna, sendo que o trecho faltante foi baseado nas plantas da FEPASA de 1973, da Concessão do Governo do Estado de São Paulo, da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, da Planta Cadastral da Linha Tronco-Campinas/Ribeirão Preto do km 0 ao km 313, Folha 1 km 0 ao km 7, Folha 2 km 7 ao km 17 e Folha 3 km 17 ao km 32 de 1933 e também da planta de "Melhoramentos da Linha Tronco – Projecto de modificação do traçado do pontilhão sobre o Rib. Anhumas – km 7+368,0 á ponte sobre o Rio Atibaia – km 24+3,50 de 1920 do Relatório da Diretoria da Cia. Mogyana de Estradas de Ferro, no Centro de Memória da UNICAMP.

O primeiro pensamento foi montar os traçados, para depois localizar as edificações que haviam sito identificadas durante a pesquisa. Era necessário um documento atual para demonstrar onde ficavam os trechos férreos, e por trabalharmos na Coordenadoria Setorial do Patrimônio Cultural, na Prefeitura Municipal de Campinas, percebemos que a base da SANASA/2002 era um documento público e perfeito para locarmos, tanto os traçados das linhas férreas quanto as edificações. As bases utilizadas foram:

3414_05_0021 – Centro (pranchas A1, 01,02,03 e04);

3412_04_0019 – Guanabara (prancha 05);

3421_04_0021 – Taquaral (pranchas 06, 07, 08 e 09);

3264_03_0017 – Anhumas (pranchas 10, 11, 12 e 13):

3262_02_0023 – Parque Imperador (pranchas 14, 15 e 16);

3244_01_0013 – Fazenda São Vicente (prancha 16).

Percebemos que as bases da SANASA/2002 não abrangiam todo o Município de Campinas, principalmente no espaço onde ficavam os traçados da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro, na área rural. Dentro de nosso limite, optamos por utilizar o Google Earth e realizamos uma conversão próxima de nitidez de imagens entre as bases, chegando a uma variação de altitude entre 3,41 km a 2,52 km, de acordo com o terreno.



Fig. 88 – Base SANASA/2002 - 3414_05_0021 – Região Central – Campinas. Prefeitura Municipal. Sociedade de Abastecimento de Água e Saneamento S/A.

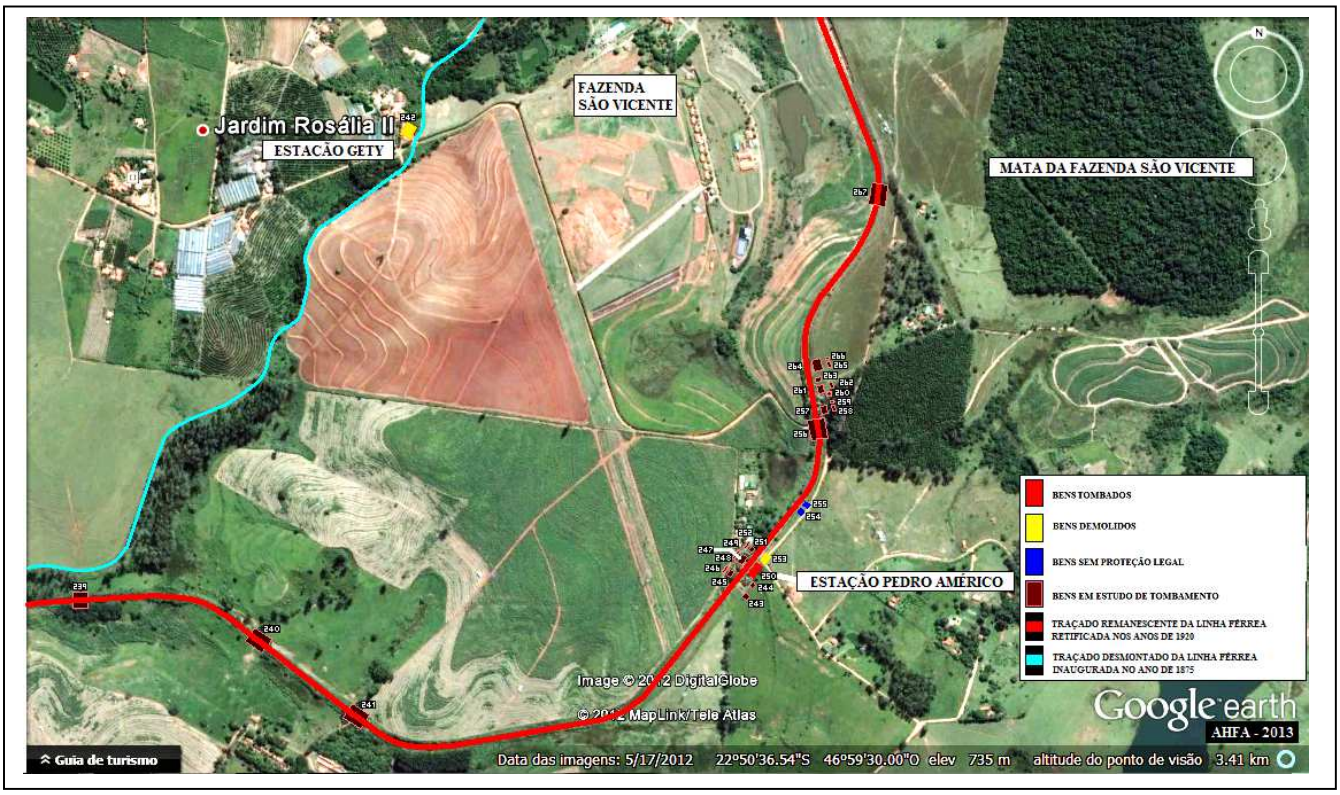


Fig. 89 - Base Google Earth - Altitude de 3,41 km

Definido onde poderia planificar os traçados férreos, era necessário colocar em ordem as edificações, por meio de um levantamento numérico, totalizando as construções existentes. A ordem que nos pareceu mais lógica foi a linear, seguindo a documentação da própria ferrovia, onde notamos que partia constantemente do km 00,000, indicando a localização dos imóveis sempre desta quilometragem.

As plantas que utilizamos para identificar os imóveis foram:

– Planta Pátio 1959 – Vila Industrial (CMU/Biblioteca);

– Planta Pátio 1940 – Estação Guanabara(CMU/Biblioteca);

– Planta Pátio 1933 – Vila Industrial (PMC/Arquivo Histórico);

– Planta Pátio 1948 – Vila Industrial (PMC/Arquivo Histórico);

– Planta Pátio 1953 – Vila Industrial (PMC/Arquivo Histórico);

– Planta Pátio 1969 – Estação Guanabara(CMU/Biblioteca);

– FEPASA – Ferrovia Paulista S.A.: Departamento do Patrimônio, Pátio de Anhumas, trecho dos km 08-09 e 10. Ex.Cia.Mogiana

– FEPASA – Ferrovia Paulista S.A.: Departamento do Patrimônio, trecho dos km 12-13 e 14. Ex.Cia.Mogiana

– FEPASA – Ferrovia Paulista S.A.: Departamento do Patrimônio, trecho dos km 16 e 17. Ex.Cia.Mogiana;

– FEPASA – Ferrovia Paulista S.A.: Departamento do Patrimônio, Pátio de Tanquinho, trecho dos km 18 e 19. Ex.Cia.Mogiana

– FEPASA – Ferrovia Paulista S.A.: Departamento do Patrimônio, trecho dos km 20 e 21. Ex.Cia.Mogiana

– FEPASA – Ferrovia Paulista S.A.: Departamento do Patrimônio, Pátio de Desembar. Furtado, trecho dos km 22 e 23. Ex.Cia.Mogiana

– FEPASA – Ferrovia Paulista S.A.: Departamento do Patrimônio, trecho do km 24. Ex.Cia.Mogiana

– FEPASA – Ferrovia Paulista S.A.: Departamento do Patrimônio, Pátio de Carlos Gomes trecho dos km 25 e 26. Ex.Cia.Mogiana;

– FEPASA – Ferrovia Paulista S.A.: Departamento do Patrimônio, trecho dos km 27 e 28. Ex.Cia.Mogiana

- COMPANHIA Mogiana. Planta Cadastral da Linha Tronco-Campinas/Ribeirão Preto do km 0 ao km 313, Folha 1 km 0 ao km 7, Folha 2 km 7 ao km 17 e Folha 3 km 17 ao km 32 de 1933

- COMPANHIA Mogiana. Planta de "Melhoramentos da Linha Tronco – Projecto de modificação do traçado do pontilhão sobre o Rib. Anhumas – km 7+368,0 á ponte sobre o Rio Atibaia – km 24+3,50 de 1920 do Relatório da Diretoria da Cia. Mogyana de Estradas de Ferro, no Centro de Memória UNICAMP.

Após a contagem e análise dos documentos sobre as construções, determinamos uma tabela simples,, com cinco campos que poderia, deste modo, coordenar a localização e situação das construções estudadas, já que os traçados estavam definidos. O primeiro campo é um número ordinal, para identificarmos qual a quantidade de construções existentes nos traçados.

O segundo campo é para colocar o nome dado ao imóvel pela ferrovia, conforme constatamos na documentação, o terceiro, a quilometragem a que este imóvel estava do km 00,000, o quarto campo, para a numeração utilizada pela própria Companhia Mogyana de Estradas de Ferro para localização do mesmo e a data do documento utilizado para a identificação do prédio.

Notamos que a FEPASA renumerou algumas edificações da Companhia Mogyana e outras que não existiam numeração passaram a receber. Para uma identificação correta entre as duas numerações, utilizamos a quinta coluna para os números adotados pela FEPASA.

Acrescentamos quatro dados à tabela por meio de cores, sendo que o vermelho identifica os bens tombados pelo CONDEPACC, o amarelo os bens que já foram demolidos, o azul significa sem qualquer proteção legal e o vinho para os bens que estão em estudo de tombamento pelo CONDEPACC. Finalizando,, adotamos a divisão administrativa da cidade de Campinas organizando os imóveis por bairros, mantendo o total de 332 construções divididas em nove conjuntos irregulares, sendo oito bairros e a área rural.

A identificação manteve-se da seguinte forma: Vila Industrial: de 001 a 056;

Bonfim: de 057 a 092;

Centro: de 093 a 096;

Botafogo: 097;

Guanabara: de 098 a 205;

Taquaral: de 206 a 218;

São Quirino: de 219 a 235;

Parque Imperador: de 236 a 237;

Área Rural: de 238 a 332.

Verificamos, a seguir, como a montagem dos dados se configurou no trabalho pronto:

VILA INDUSTRIAL

Número	Nome	km	N° C.M.E.F.	N° FEPASA
001	Casa – R. Francisco Theodoro, n° 975/977	00,000	S/N (1959)	NP 352.195 NP 352.196
002	Fundição e Modelação	00,000	104 (1959)	-
003	Caixa d´água	00,000	089 (1948)	-
004	Garage RCM	00,000	105 (1959)	-
005	Mictório	00,000	106 (1959)	-
006	Depósito de Moldes	00,000	107 (1959)	-
007	Fundição de Cobre	00,000	103 (1959)	-
008	Terreno da Cooperativa de Consumo dos Ferroviários da C.M.E.F.	00,000	109 (1959)	-
009	Curso Ferroviário	00,000	047 (1959)	-
010	Conservação de Vagões/Depósito	00,000	101/102 (1959)	-
011	Campo de Instrução	00,000	099 (1959)	-
012	Vestiário	00,000	100 (1959)	-
013	Casa do Guarda	00,000	098 (1959)	-
014	Restaurante	00,000	097 (1959)	-
015	Contadoria	00,000	096 (1959)	-
016	Escritório Departamento da Mecânica	00,000	095 (1959)	-
017	Escritório Departamento do Administrativo	00,000	094 (1959)	-
018	Pagadoria	00,000	091 (1959)	-
019	Mictório/WC	00,000	092 (1959)	-
020	Departamento de Materiais	00,000	112 (1959)	-
021	Garage da Locomoção	00,000	090 (1959)	-
022	Vestiário Coletivo	00,000	044 (1959)	-
023	Caixa D'agua	00,000	085 (1959)	-
024	Caixa D'agua e Solda	00,000	084 (1959)	-
025	Usina Geradora de Eletricidade	00,000	083 (1959)	-
026	Transformador	00,000	086 (1959)	-
027	Reservatório de Ar Comprimido	00,000	087 (1959)	-
028	Caixa D"agua Resfriamento	00,000	088 (1959)	-
029	Transformador	00,000	089 (1959)	-
030	Carretão Elétrico	00,000	065 (1948)	-
031	Oficina de Carros e Vagões – Serraria/Marcenaria/Pinturia	00,000	75/77/78/80/82/111 (1959)	-
032	Instalação prova Locomotiva a Diesel	00,000	081 (1959)	-
033	Depósito	00,000	079 (1959)	
034	Giradores	00,000	076 (1959)	-
035	Escritório/Carpintaria	00,000	071/074 (1959)	-
036	Oficina Nova	00,000	S/N (1959)	-
037	Abrigo de Locomotiva (Mallet)	00,000	073 (1959)	-
038	Oficina de Reparação (Mallet)	00,000	072 (1959)	-
039	Cinzeiro	00,000	062 (1959)	-

Número	Nome	km	N° C.M.E.F.	N° FEPASA
040	Depósito de Areia	00,000	063 (1959)	-
041	Mictório/WC	00,000	065 (1959)	-
042	Rotunda	00,000	64/66/67/68/69 (1959)	-
043	Museu da CM	00,000	070 (1959)	-
044	Machado Mecãnico	00,000	053 (1959)	-
045	Depósito do Almoxarifado	00,000	052 (1959)	-
046	Depósito de Ferro	00,000	051 (1959)	-
047	Mictório	00,000	061 (1959)	-
048	Guindaste	00,000	059 (1959)	-
049	Vestiário Antigo	00,000	060 (1959)	-
050	Oficinas Antigas	00,000	S/N (1893)	-
051	Oficina/Solda Elétrica	00,000	57/58 (1959)	-
052	Depósito de Óleo e Bronze	00,000	050 (1959)	-
053	Mictório	00,000	049 (1959)	-
054	Guarita	00,000	048 (1959)	-
055	Posto Policial/Poço/Depósito	00,000	69/70/71 (1933)	-
056	Passagem Inferior - C.M. e C.P.	00,000	S/N (1959)	-

BONFIM

057	Carvoeira	00,000	41/42 (1933)	-
058	Casa da Bomba	00,000	039 (1959)	-
059	Depósito de Óleo Combustível	00,000	040 (1959)	-
060	Reservatório de Óleo	00,000	041 (1959)	-
061	Bomba Centrífuga	00,000	042 (1959)	-
062	Reservatório de óleo Diesel	00,000	043 (1959)	-
063	Nova Casa de Carros	00,000	045 (1959)	-
064	Armazém de Inflamáveis	00,000	010 (1959)	-
065	Marco da Fundação da CM	00,000	055 (1959)	-
066	Casa de Carros	00,000	011 (1959)	-
067	Armazén	00,000	12/13/14 (1959)	NP 450.151
068	Mictório (do Armazém)	00,000	015 (1959)	-
069	Telheiro	00,000	017 (1959)	-
070	Plataforma com Guindaste	00,000	016 (1959)	-
071	Rampa com descarga	00,000	019 (1933)	-
072	Limpeza e reparação de Carros	00,000	33/34 (1959)	-
073	Carpintaria Externa/ Depósito	00,000	039 (1933)	-
074	Lavandeira/Caixa d'agua/ Fábrica de Acumuladores	00,000	35/36/37 (1959)	-
075	Guarita Vigia	00,000	038 (1959)	-
076	Depósito de Explosivo	00,000	035 (1933)	-
077	Depósito do Almoxarifado	00,000	032 (1959)	-
078	Casa do Instrutor de Máquina e Chefe	00,000	031 (1959)	NP 353.002 NP 353.003

Número	Nome	km	N° C.M.E.F.	N° FEPASA
079	Casa do Chefe de Riza	00,000	030 (1959)	NP 353.004
080	Casa do Encarregado de Carros	00,000	029 (1959)	NP 353.020
081	Casa do Mestre de Carros e Vagões	00,000	028 (1959)	NP 353.018 NP 353.019
082	Casa de Turma para 3 famílias	00,000	027 (1959)	NP 353.013 NP 353.014 NP 353.015
083	Casa de Turma	00,000	026 (1959)	-
084	Quartos	00,000	027 (1933)	NP 353.012
085	Depósito de Ferramenta	00,000	025 (1959)	-
086	Casa da Turma I	00,000	024 (1959)	NP 353.005 NP 353.006 NP 353.007 NP 353.008 NP 353.009 NP 353.010 NP 353.011
087	Tanque e WC	00,000	023 (1959)	-
088	Casa de Turma	00,000	022 (1959)	NP 353.016 NP 353.017
089	Casa do Mestre de Linha	00,000	021 (1959)	-
090	Depósito de óleo do tráfego	00,000	020 (1959)	-
091	Posto Riza	00,790	019 (1959)	-
092	Passagem Inferior – R. Dr. Mascarenhas	00,790	S/N (1959)	-

CENTRO

093	Primeiro Escritório da C.M.E.F.	-	-	-
094	Escritório Central da C.M.E.F.	-	-	-
095	Casa a R. Campos Sales, n° 76	-	-	-
096	Casa a R. Visconde do Rio Branco, n° 84	-	-	-

BOTAFOGO

097	Passagem Inferior – R. Salustiano Penteado	01,538	-	-

GUANABARA

098	Passagem Superior – Av. Andrade Neves	01,977	-	-
099	Passagem em Nível – R. Cândido Gomide	02,325	-	-

Número	Nome	km	N° C.M.E.F.	N° FEPASA
Pátio da ESTAÇÃO GUANABARA				
100	*Esporte Clube Mogiana*	*02,325*	*S/N (1969)*	-
101	*Casa Guarda-porteira*	*02,737*	*071 (1969)*	-
102	*Casa Manobrador*	*02,737*	*072 (1969)*	-
103	*Casa Manobrador*	*02,737*	*073 (1969)*	-
104	*Casa Manobrador*	*02,737*	*074 (1969)*	-
105	*Casa Manobrador*	*02,737*	*075 (1969)*	-
106	*Casa Manobrador*	*02,737*	*076 (1969)*	-
107	*Casa Manobrador*	*02,737*	*077 (1969)*	-
108	*Casa Manobrador*	*02,737*	*078 (1969)*	-
109	*Casa Manobrador*	*02,737*	*079 (1969)*	-
110	*Balança para Vagões*	*02,737*	*085 (1969)*	*NP 450.640*
111	*Posto de Truque da Estrada de Ferro Sorocabana*	*02,737*	*080 (1969)*	*NP 450.639*
112	*Abrigo de automóveis*	*02,737*	*086 (1969)*	*NP 450.637*
113	*Barracão /Solda*	*02,737*	*084 (1969)*	*NP 450.634*
114	*Departamento da linha*	*02,737*	*3/4/98/99 (1969)*	*NP 450.635*
115	*Casa de Força*	*02,737*	*006 (1969)*	-
116	*Oficina Mecânica*	*02,737*	*007 (1969)*	*NP 450.629*
117	*Mictório*	*02,737*	*008 (1969)*	*NP 450.628*
118	*Depósito de Inflamável*	*02,737*	*009 (1969)*	*NP 450.627*
119	*Depósito da Via Permanente*	*02,737*	*010 (1969)*	*NP 450.626*
120	*Cozinha para café*	*02,737*	*103 (1969)*	*NP 353.434*
121	*Depósito e Arquivo*	*02,737*	*12/95/96/97/100/ 101 (1969)*	*NP 450.630*
122	*Pinturia*	*02,737*	*102 (1969)*	-
123	*Depósito de Madeira*	*02,737*	*041 (1969)*	-
124	*Barracão/Depósito*	*02,737*	*013 (1969)*	*NP 450.625*
125	*Barracão/Depósito*	*02,737*	*014 (1969)*	-
126	*Casa Motorista*	*02,737*	*015 (1969)*	*NP 353.036*
127	*Casa Feitor Turma 1A*	*02,737*	*016 (1969)*	*NP 353.037*
128	*Casa Artífice Carpinteiro*	*02,737*	*017 (1969)*	*NP 353.038*
129	*Casa Armazenista*	*02,737*	*018 (1969)*	*NP 353.039*
130	*Casa Mestre de Linha*	*02,737*	*019 (1969)*	*NP 353.040*
131	*Casa Artífice Mecânico*	*02,737*	*042 (1969)*	*NP 353.045*
132	*Casa Artífice Carpinteiro*	*02,737*	*043 (1969)*	*NP 353.047*
133	*Casa Compositor*	*02,737*	*090 (1969)*	*NP 353.046*
134	*Casa Armazenista*	*02,737*	*044 (1969)*	*NP 353.069*
135	*Casa Artífice Ferreiro*	*02,737*	*045 (1969)*	*NP 353.070*
136	*Casa Trabalhador*	*02,737*	*083 (1969)*	*NP 353.071*
137	*Casa Artífice Pedreiro*	*02,737*	*082 (1969)*	*NP 353.072*
138	*Soldador*	*02,737*	*046 (1969)*	*NP 353.073*
139	*Casa Artífice Linha-Construtor*	*02,737*	*068 (1969)*	*NP 353.074*
140	*Casa Compositor*	*02,737*	*089 (1969)*	*NP 353.075*

Número	Nome	km	N° C.M.E.F.	N° FEPASA
141	*Cabine de Medição*	*02,737*	*093 (1969)*	-
142	*Casa Armazenista*	*02,737*	*069 (1969)*	*NP 353.076*
143	*Casa do Motorista*	*02,737*	*070 (1969)*	*NP 353.077*
144	*Casa Trabalhador*	*02,737*	*047 (1969)*	*NP 353.078*
145	*Casa Motorista/Diretoria*	*02,737*	*048 (1969)*	*NP 353.079*
146	*Casa Artífice Carpinteiro*	*02,737*	*050 (1969)*	*NP 353.080*
147	*Casa Guarda-fios*	*02,737*	*051 (1969)*	*NP 353.081*
148	*Casa Trabalhador*	*02,737*	*052 (1969)*	*NP 353.082*
149	*Casa Trabalhador*	*02,737*	*053 (1969)*	*NP 353.083*
150	*Casa Trabalhador*	*02,737*	*054 (1969)*	*NP 353.084*
151	*Casa Trabalhador*	*02,737*	*055 (1969)*	*NP 353.085*
152	*Casa Artífice Mecânico*	*02,737*	*056 (1969)*	*NP 353.086*
153	*Casa Trabalhador*	*02,737*	*057 (1969)*	*NP 353.087*
154	*Casa*	*02,737*	*058 (1969)*	*NP 353.088*
155	*Casa Artífice Mecânico*	*02,737*	*059 (1969)*	*NP 353.088*
156	*Casa Motorista*	*02,737*	*060 (1969)*	*NP 353.089*
157	*Casa Artífice Ferreiro*	*02,737*	*061 (1969)*	*NP 353.090*
158	*Casa Trabalhador*	*02,737*	*062 (1969)*	*NP 353.091*
159	*Casa Armazenista*	*02,737*	*063 (1969)*	*NP 353.092*
160	*Casa Manobrador*	*02,737*	*064 (1969)*	*NP 353.093*
161	*Casa Manobrador*	*02,737*	*067 (1969)*	*NP 353.094*
162	*Casa Artífice Carpinteiro*	*02,737*	*066 (1969)*	*NP 353.095*
163	*Casa Guarda-porteira*	*02,737*	*065 (1969)*	*NP 353.096*
164	*Departamento da Engenharia Civil*	*02,737*	*088 (1969)*	*NP 450.645*
165	*Casa Trabalhador*	*02,737*	*040 (1969)*	*NP 353.068*
166	*Casa Motorista*	*02,737*	*039 (1969)*	*NP 353.067*
167	*Casa Manobrador*	*02,737*	*038 (1969)*	*NP 353.066*
168	*Casa Trabalhador*	*02,737*	*036 (1969)*	*NP 353.065*
169	*Casa Manobrador*	*02,737*	*035 (1969)*	*NP 353.064*
170	*Casa Mestre Soldador*	*02,737*	*034 (1969)*	*NP 353.063*
171	*Casa Mestre Soldador*	*02,737*	*033 (1969)*	*NP 353.062*
172	*Casa Motorista*	*02,737*	*032 (1969)*	*NP 353.061*
173	*Casa Mestre Carpinteiro*	*02,737*	*031 (1969)*	*NP 353.060*
174	*Casa Artífice Ajustador*	*02,737*	*030 (1969)*	*NP 353.059*
175	*Casa*	*02,737*	*029 (1969)*	*NP 353.058*
176	*Casa Agente da Estação*	*02,737*	*028 (1969)*	*NP 353.057*
177	*Garagem*	*02,737*	*081 (1969)*	-
178	*Casa Truqueiro*	*02,737*	*027 (1969)*	*NP 353.056*
179	*Casa Artífice Soldador*	*02,737*	*026 (1969)*	*NP 353.055*
180	*Casa Guarda/Caixa d'agua*	*02,737*	*025 (1969)*	*NP 353.054*
181	*Casa Trabalhador*	*02,737*	*024 (1969)*	*NP 353.053*
182	*Casa Trabalhador*	*02,737*	*023 (1969)*	*NP 353.052*
183	*Casa Artífice Ferreiro*	*02,737*	*022 (1969)*	*NP 353.051*
184	*Casa Artífice Mecânico*	*02,737*	*021 (1969)*	*NP 353.050*
185	*Casa Trabalhador*	*02,737*	*087 (1969)*	*NP 353.049*

Número	Nome	km	N° C.M.E.F.	N° FEPASA
186	*Casa Artífice Soldador*	*02,737*	*020 (1969)*	*NP 353.048*
187	*Casa Trabalhador*	*02,737*	*091 (1969)*	*NP 353.097*
188	*Casa Guarda-porteira*	*02,737*	*092 (1969)*	*NP 353.098*
189	*Depósito da Engenharia Civil*	*02,737*	*104 (1969)*	*NP 450.622*
190	*Estação Guanabara*	*02,737*	*001 (1969)*	*NP 450.614*
191	*Armazém*	*02,737*	*002 (1969)*	*NP 450.617*
192	*Poço*	*02,737*	*005 (1969)*	*NP 450.632*
193	*Transformadores*	*02,737*	*094 (1969)*	-
194	*Passagem Inferior – Av. Brasil*	*03,294*	*S/N (1969)*	-
195	Casa	03,490	-	D-5
196	Sanitários (da casa D-5)	03,490	-	D-6
197	Casa	03,530	-	D-7
198	Casa	03,550	-	D-8
199	Sanitário (da casa D-8)	03,550	-	D-9
200	Casa	03,570	-	D-10
201	Depósito (da casa D-13)	03,575	-	D-11
202	Sanitário (da casa D-13)	03,575	-	D-12
203	Casa	03,580	-	D-13
204	Passagem em Nível – Av. Barão de Itapura	03,793	-	-
205	Casa do Guarda-porteira	03,382	-	D-22

TAQUARAL

206	Passagem Inferior – R. Paula Bueno	04,093	-	D-27
207	Passagem em Nível – R. Thomas Alva Edison	05,900	-	
208	Casa de Turma	06,280	-	NP 353.108 NP 353.109
209	Sanitários (das casas NP 353.108 e NP 353.109)	06,290	-	NP 353.110
210	Caixa d'agua	06,300	-	D-50
211	Casa de Turma	06.310	-	NP 353.111
212	Tanque (da casa 2)	06.615	Turma 2 Casa 2	-
213	Casa 2	06,620	Turma 2 Casa 2	-
214	Tanque e WC (das casas 2 e 3)	06,640	Turma 2 Casa 3	-
215	Casa 3	06,650	Turma 2 Casa 3	-
216	Casa 4	06,660	Turma 2 Casa 4	NP 353.112
217	Tanque (da casa 4)	06,675	Turma 2 Casa 4	D-59
218	Passagem em Nível	06,700	-	-
219	Ponte sobre o Ribeirão Anhumas	06,920	-	D-62

SÃO QUIRINO

220	Passagem Inferior – entre a fazenda	07,020	-	D-63
221	Passagem Inferior – entre a fazenda	08,382	-	-

Número	Nome	Km	Nº C.M.E.F.	Nº FEPASA
	Pátio da ESTAÇÃO ANHUMAS			
222	*Casa bombeiro*	*08,660*	-	*NP 353.113*
223	*Poço e Bomba*	*08,660*	-	-
224	*Caixa d'agua*	*08,740*	-	*NP 353.114*
225	*Casa de Portadores*	*08,800*	-	*NP 353.115* *NP 353.116*
226	*Sanitários*	*08,805*	-	-
227	*Embarcadouro*	*08,900*	-	-
228	*Caixa d'agua (da Estação Anhumas Velha)*	*09,416*	-	-
229	***Estação Anhumas (Velha)** – Localizava-se no traçado do antigo leito férreo construído em 1875 e desativado em 1926, a quilometragem era maior em relação ao leito de 1926.*	*09,470*	-	-
230	*Passagem Inferior– entre a fazenda*	*08,945*	-	*D-76*
231	*Casa de Força*	*09,050*	-	-
232	*Estação Anhumas (Nova)*	*09,057*	-	*NP 353.117*
233	*Casa de Portadores*	*09,070*	-	*NP 353.118* *NP 353.119*
234	*WC*	*09,075*	-	-
235	Passagem Inferior– entre a fazenda	09,318	-	D77

PARQUE IMPERADOR

236	Passagem Inferior– entre a fazenda	10,600	-	D86
237	Passagem Inferior– entre a fazenda	11,100	-	D91

ÀREA RURAL

238	Passagem Inferior– entre a fazenda	11,800	-	D94
239	Passagem Inferior– entre a fazenda	19,600	-	D98
240	Passagem Inferior– entre a fazenda	13,200	-	D100
241	Passagem Inferior– entre a fazenda	13,400	-	D103
242	***Estação Gety –** Localizava-se no traçado do antigo leito férreo construído em 1875 e desativado em 1926, a quilometragem era maior em relação ao leito de 1926.*	*15,643*	-	-
	Pátio da ESTAÇÃO PEDRO AMÉRICO			
243	*Caixa d'agua*	*14,525*	-	*D107*
244	*Cabine de Força*	*14,560*	-	*D108*
245	*Casa do Telegrafista*	*14,560*	-	*NP 353.120*
246	*Tanque e WC (da casa NP353.120)*	*14,560*	-	*D113*
247	*Casa de Portadores*	*14,580*	-	*NP 353.121* *NP 353.122*

Número	Nome	km	N° C.M.E.F.	N° FEPASA
248	*WC (da casa NP 353.121)*	*14,580*	-	*D115*
249	*Tanque e WC (da casa NP 353.122)*	*14,580*	-	*D116*
250	*Estação Pedro Américo*	*14,600*	-	*NP 353.123*
251	*Casa de Turma I*	*14,620*	-	*NP 353.124*
252	*Tanque e WC (da casa NP 353.122)*	*14,620*	-	*D118*
253	*Caixa d'água*	*14,625*	-	-
254	*Poço*	*14,780*	-	*D120*
255	*Bomba*	*14,780*	-	*D121*
256	*Passagem Inferior– entre a fazenda*	*14,973*	-	*D122*
257	*Casa de Turma 2*	*15,000*	-	*NP 353.125* *NP 353.126*
258	*Tanque (da casa NP 353.125)*	*15,000*	-	*D124*
259	*WC (da casa NP 353.126)*	*15,000*	-	*D125*
260	*Caixa d'agua*	*15,030*	-	*D126*
261	*Casa de Feitor*	*15,030*	-	*NP 353.127*
262	*Tanque e WC (da casa NP 353.127)*	*15,030*	-	*D128*
263	*Casa do Trolei,*	*15,040*	-	*D129*
264	*Casa de Turma 3*	*15,050*	-	*NP 353.127* *NP 353.128*
265	*Tanque e WC (da casa NP 353.127)*	*15,050*	-	*D131*
266	*WC (da casa NP 353.128)*	*15,050*	-	*D132*
267	Passagem Inferior– entre a fazenda	15,800	-	D136
268	Passagem Inferior– entre a fazenda	16,600	-	D140
269	Passagem Inferior– entre a fazenda	16,800	-	D142
270	Passagem Inferior– entre a fazenda	17,800	-	D150
271	Passagem Inferior– entre a fazenda	18,000	-	D153
272	Passagem Inferior– entre a fazenda	18,400	-	D156
273	***Estação Tanquinho (Velha) –*** *Localiza-se no traçado do antigo leito férreo construído em 1875 e desativado em 1926, a quilometragem era maior em relação ao leito de 1926.*	*19,702*	-	-
274	Passagem Inferior– entre a fazenda	18,900	-	D160
Pátio da ESTAÇÃO TANQUINHO				
275	*Casa do Telegrafista e Portador*	*18,960*	-	*NP 353.130* *NP 353.131*
276	*WC (da casa NP 353.130)*	*18,960*	-	*D162*
277	*Tanques (das casas NP 353.130 e NP 353.131)*	*18,960*	-	*D163*
278	*Casa do Trolei*	*18,960*	-	*D165*
279	*WC (da casa NP 353.131)*	*18,960*	-	*D166*
280	*Plataforma para carregamento de materiais*	*19,040*	-	-
281	*Casa de Força*	*19,270*	-	*D168*
282	*Estação Tanquinho (Nova)*	*19,277*	-	*NP 353.132*

Número	Nome	km	N° C.M.E.F.	N° FEPASA
283	*Depósito*	*19,280*	-	*D172*
284	*Lavador de Gaiolas*	*19,320*	-	*D175*
285	*WC (da Caixa d'agua D177)*	*19,400*	-	*D176*
286	*Caixa d'agua*	*19,400*	-	*D177*
287	*WC (das casas NP 353.133 e NP 353.134)*	*19,460*	-	*D178*
288	*Casas do Pessoal de Lavagem de Gaiolas*	*19,460*	-	*NP 353.133* *NP 353.134* *NP 353.135*
289	*WC (da casa NP 353.135)*	*19,460*	-	*D181*
290	*WC (da casa NP 353.136)*	*19,520*	-	*D182*
291	*Casas de Portadores*	*19,520*	-	*NP 353.136* *NP 353.137*
292	*Tanques (das casas NP 353.136 e 353.137)*	*19,520*	-	*D183*
293	*WC (da casa NP 353.137)*	*19,520*	-	*D185*
294	Passagem Inferior– entre a fazenda	20,300	-	D189
295	Passagem Inferior– entre a fazenda	21,300	-	D194
296	Passagem Inferior– entre a fazenda	22,300	-	D201
297	Ponte sobre o Rio Atibaia	22,916	-	-
Pátio da ESTAÇÃO DESEMBARGADOR FURTADO				
298	*WC (das casas NP 353.138 e NP 353.139)*	*22,986*	-	*D206*
299	*Casa de Turma 4*	*22,986*	-	*NP 353.138* *NP 353.139* *NP 353.140* *NP 353.141*
300	*WC (das casas NP 353.140 e NP 353.141)*	*22,986*	-	*D208*
301	***Estação Desembargador Furtado (Velha)*** *Localizava-se no traçado do antigo leito férreo construído em 1875 e desativado em 1929, a quilometragem era maior em relação ao leito de 1926.*	*24,120*	-	-
302	*Caixa d'agua (da Estação Desembargador Furtado Velha).*	*24,130*	-	-
303	*WC (da casa NP 353.142)*	*23,022*	-	*D210*
304	*Casa de Portadores*	*23,022*	-	*NP 353.142* *NP 353.143*
305	*WC (da casa NP 353.143)*	*23,022*	-	*D211*
306	*Casa de Turma 5*	*23,042*	-	*NP 353.144* *NP 353.145*
307	*Tanques (das casas NP 353.144 e NP 353.145)*	*23,042*	-	*D213*
308	*Casa de Feitor*	*23,052*	-	*NP 353.146*
309	*Tanque (da casa NP 353.146)*	*23,052*	-	*D215*

Número	Nome	km	N° C.M.E.F.	N° FEPASA
310	*Casa do Trolei*	*23,065*	-	*D216*
311	*Poço*	*23,090*	-	*D217*
312	*Passagem Inferior– curso d'água*	*23,300*	-	*D218*
313	*Estação Desembargador Furtado (Nova)*	*23,411*	-	*NP 353.147*
314	*Testeira da Passagem Inferior – traçado do antigo leito férreo construído em 1875.*	*25,029*	-	-
315	*Casa de Portadores*	*23,705*	-	*NP 353.149*
316	*Tanque (da casa NP 353.149)*	*23,705*	-	*D223*
317	*WC (da casa NP 353.149)*	*23,705*	-	*D224*
318	Passagem Inferior– entre a fazenda	23,837	-	D226
319	Passagem Inferior– entre a fazenda	24,720	-	D231
320	Passagem Inferior– entre a fazenda	25,500	-	D235
321	***Estação Matto Dentro,*** *em 1897 passa a ser denominada* ***Estação Carlos Gomes (Velha)*** *– Localiza-se no traçado do antigo leito férreo construído em 1875 e desativado em 1929.*	27,348	-	-
	Pátio da ESTAÇÃO CARLOS GOMES			
322	*Passagem Inferior – sobre a rua de terra*	*26,200*	-	*D239*
323	*Plataforma para materiais*	*26,261*	-	-
324	***Estação Carlos Gomes (Nova)***	*26,261*	-	*NP 353.150*
325	*Casa da Bomba*	*26,660*	-	*D242*
326	*Poço*	*26,660*	-	*D243*
327	*Casa de Portadores*	*27,000*	-	*NP 353.151 NP 353.152*
328	*Tanques (das casas NP 353.151 e NP 353.152)*	*27,000*	-	*D246*
329	*WC (das casas NP 353.151 e NP 353.152)*	*27,000*	-	*D247*
330	*Casa de Portadores 2*	*27,010*	-	*NP 353.153 NP 353.154*
331	*WC (das casas NP 353.153 e NP 353.154)*	*27,010*	-	*D250*
332	Passagem Inferior – Última construção antes da divisa entre os Municípios de Campinas e Jaguariúna.	27,700	-	*D252*

Com os traçados e as construções identificadas, consideramos parte do inventário montado, porém, para finalizar, é necessário uma Ficha Cadastral próxima da realidade da Estrada de Ferro. Identificamos algumas possibilidades como a Ficha Cadastral da Coordenadoria Setorial do Patrimônio Cultural – CSPC, utilizada no Inventário do Centro Histórico de Campinas. Entendemos que seria possível utiliza-la, contudo foi constituída mais próximo da realidade do centro da cidade e não se tornou adequada.

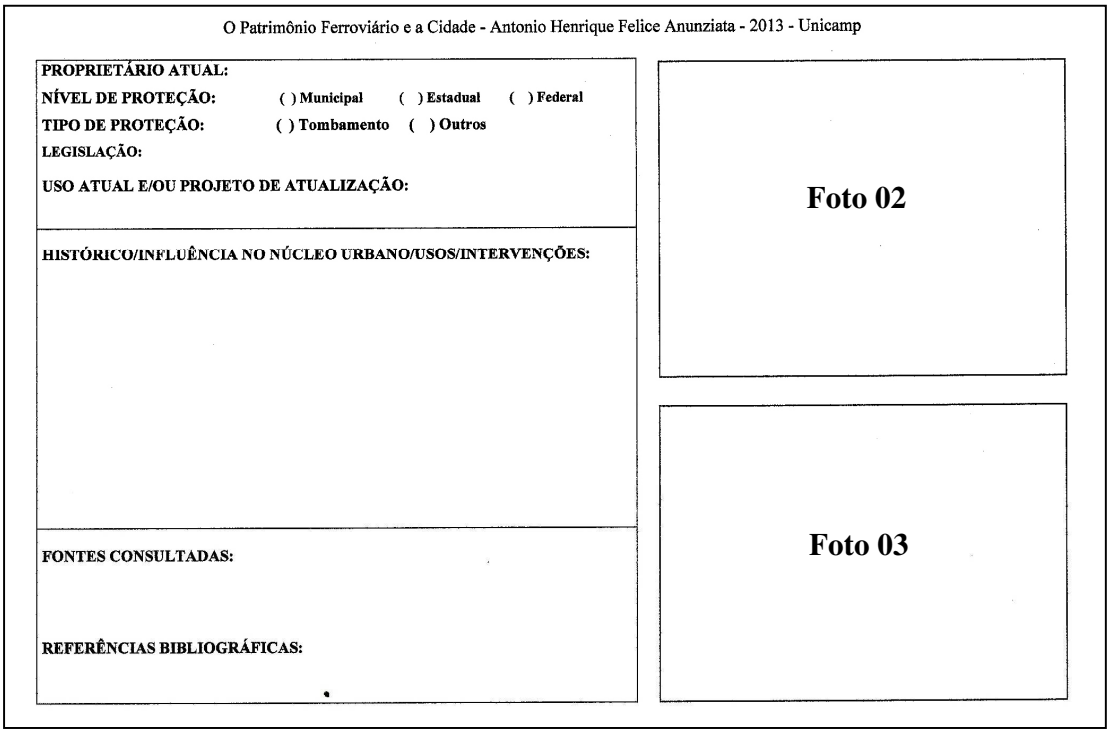
Procuramos a Ficha Cadastral do Instituto do Patrimônio Histórico Artístico Nacional – IPHAN, e notamos que, para as construções ferroviárias, não é adequada. Outra obra que analisamos foi a Ficha Cadastral de Café, Ferro e Argilla de Fábio Cyrino. De fato, atendia parte de nossas necessidades, contudo, está ligada diretamente a uma questão arquitetônica e teríamos que adequá-la para algumas questões históricas então pensamos não ser apropriado intervir em um trabalho já consolidado.

Fomos informados de um trabalho realizado em 2002, pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado do Rio Grande do Sul – IPHAE, que, ao conhecermos encaixava-se perfeitamente às nossas necessidades, continha elementos arquitetônicos e também os historiográficos e de simples entendimento, como podemos ver a seguir:

O Patrimônio Ferroviário e a Cidade - Antonio Henrique Felice Anunziata - 2013 - Unicamp

DENOMINAÇÃO:	**FICHA Nº**
ENDEREÇO:	**DATA DE INAUGURAÇÃO:**
MUNICÍPIO: Campinas	**DATA DE DESATIVAÇÃO:**
LINHA: **Km:**	
CONSTRUTOR:	
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL:	
TRILHOS:	
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:	
EDIFÍCIOS VIZINHOS:	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO:	
VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:	
A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado	
CATEGORIA/TIPOLOGIA:	
MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:	
COBERTURA: ( ) BEIRAIS (X) PLATIBANDA ( ) OUTROS Nº DE PAVIMENTOS:	
TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**	
ABERTURAS:	
DETALHES:	
OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA:	

Foto 01


O Patrimônio Ferroviário e a Cidade - Antonio Henrique Felice Anunziata - 2013 - Unicamp

PROPRIETÁRIO ATUAL:
NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) Municipal ( ) Estadual ( ) Federal
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) Tombamento ( ) Outros
LEGISLAÇÃO:
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

Foto 02

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Foto 03

FONTES CONSULTADAS:

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

Realizamos três adaptações para o nosso contexto nesta Ficha Cadastral. A primeira foi no campo designado TIPOLOGIA VÃOS, retiramos o termo e colocamos ABERTURAS. A segunda foi acrescentar após FONTES CONSULTADAS, as REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS e por último, adicionar o campo FOTO 03, que era inexistente.

O campo Foto 01 trata-se de uma planta de localização do imóvel que está inserido no Município de Campinas.

O campo Foto 02 é a imagem mais recente do imóvel podendo ser foto, desenho ou Print Screen no Google Earth.

No campo 03, as imagens são antigas, sendo colocadas fotos, plantas da Aerofotometria de 1940 da Prefeitura Municipal de Campinas ou desenhos originais da construção coletado durante a pesquisa. A centralização destas informações, colocadas nas devidas bases, resultou em um conjunto de 27 pranchas, que contém os trechos férreos de 1875 e 1926, e as edificações listadas. A seguir as pranchas finalizadas:

Fig. 90 – Prancha A1, Vila Industrial: Oficinas antigas.


PRANCHA A1
MARCAÇÃO DA RODOVIÁRIA DE CAMPINAS SOBRE A ÁREA QUE CORRESPONDE AO ANTIGO PATIO FERROVIARIO NO BAIRRO BONFIM
DELIMITAÇÃO DOS TERRENOS DA CIA. MOGYANA DE ESTRADAS DE FERRO
BENS DEMOLIDOS
050
LINHA TRONCO
AHFA - 2013

Fig. 91 – Prancha 01, Vila Industrial.

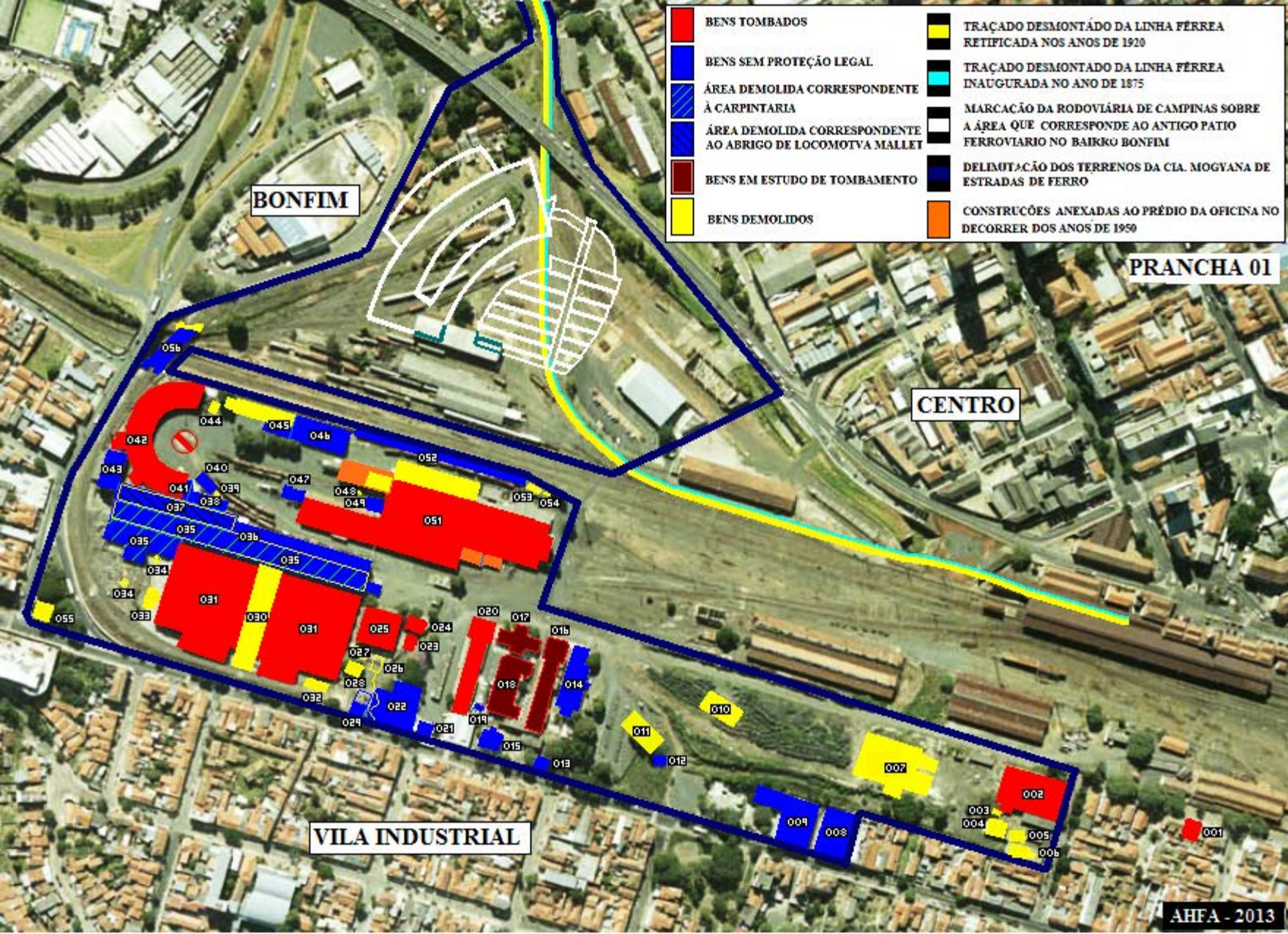

BENS TOMBADOS
BENS SEM PROTEÇÃO LEGAL
ÁREA DEMOLIDA CORRESPONDENTE À CARPINTARIA
ÁREA DEMOLIDA CORRESPONDENTE AO ABRIGO DE LOCOMOTVA MALLET
BENS EM ESTUDO DE TOMBAMENTO
BENS DEMOLIDOS
TRAÇADO DESMONTÁDO DA LINHA FÉRREA RETIFICADA NOS ANOS DE 1920
TRAÇADO DESMONTADO DA LINHA FÉRREA INAUGURADA NO ANO DE 1875
MARCAÇÃO DA RODOVIÁRIA DE CAMPINAS SOBRE A ÁREA QUE CORRESPONDE AO ANTIGO PATIO FERROVIARIO NO BAIRRO BONFIM
DELIMITAÇÃO DOS TERRENOS DA CIA. MOGYANA DE ESTRADAS DE FERRO
CONSTRUÇÕES ANEXADAS AO PRÉDIO DA OFICINA NO DECORRER DOS ANOS DE 1950
BONFIM
CENTRO
VILA INDUSTRIAL
PRANCHA 01
AHFA - 2013

Fig. 92 – Prancha 02: Bomfim.

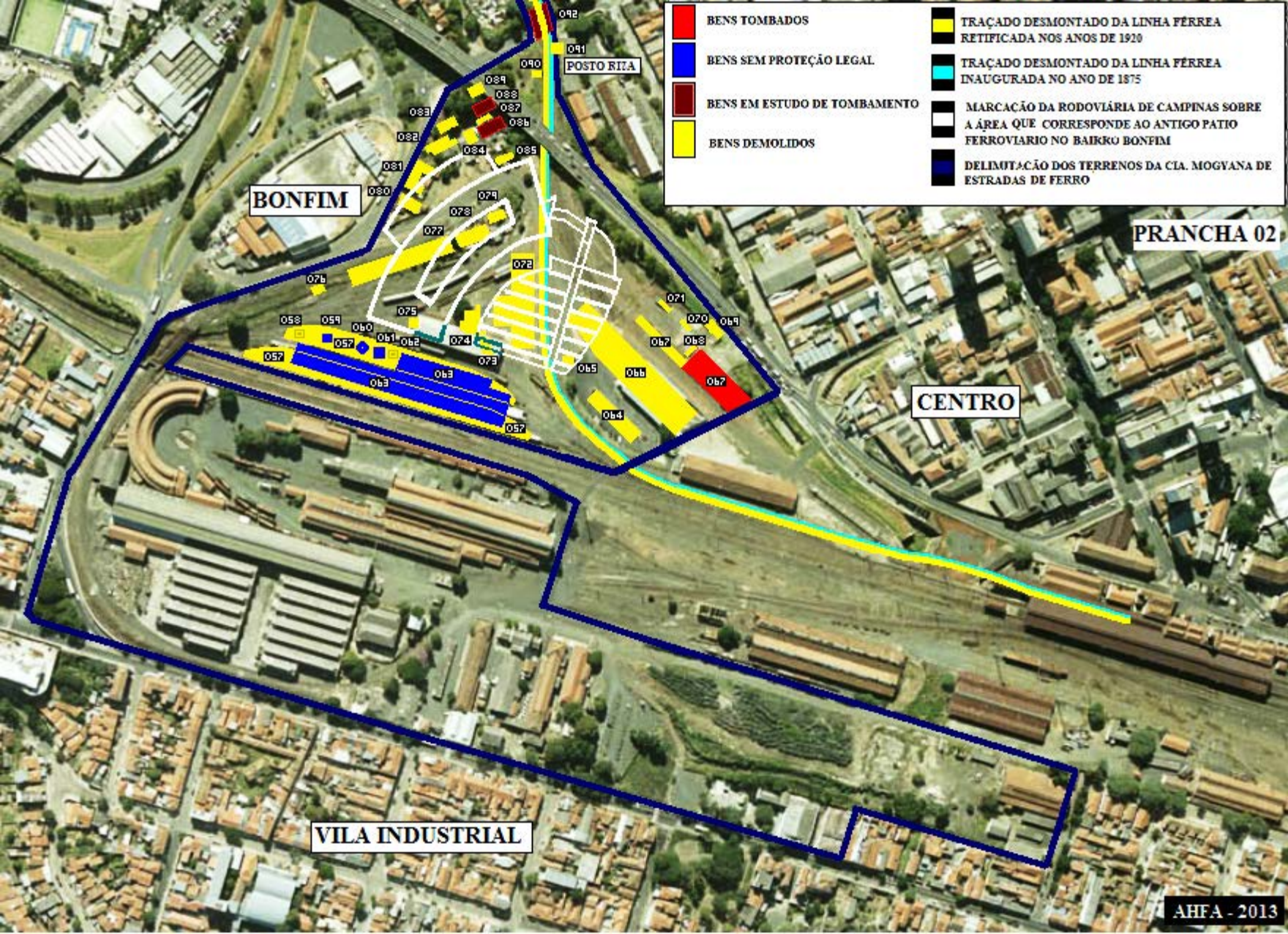

BENS TOMBADOS
BENS SEM PROTEÇÃO LEGAL
BENS EM ESTUDO DE TOMBAMENTO
BENS DEMOLIDOS
TRAÇADO DESMONTADO DA LINHA FÉRREA RETIFICADA NOS ANOS DE 1920
TRAÇADO DESMONTADO DA LINHA FÉRREA INAUGURADA NO ANO DE 1875
MARCAÇÃO DA RODOVIÁRIA DE CAMPINAS SOBRE A ÁREA QUE CORRESPONDE AO ANTIGO PATIO FERROVIARIO NO BAIRRO BONFIM
DELIMITAÇÃO DOS TERRENOS DA CIA. MOGYANA DE ESTRADAS DE FERRO
PRANCHA 02
BONFIM
CENTRO
VILA INDUSTRIAL
POSTO RITA
AHFA - 2013

Fig. 93 – Prancha 03: Centro.


R. GENERAL OSÓRIO
093
CENTRO
Av. CAMPOS SALES
094
Av. ANDRADE NEVES
095
R. VISCONDE DO RIO BRANCO
096
PRANCHA 03
BENS TOMBADOS
BENS DEMOLIDOS
TRAÇADO DESMONTADO DA LINHA FÉRREA RETIFICADA NOS ANOS DE 1920
TRAÇADO DESMONTADO DA LINHA FÉRREA INAUGURADA NO ANO DE 1875
AHFA - 2013

Fig. 94 – Prancha 04: Botafogo.

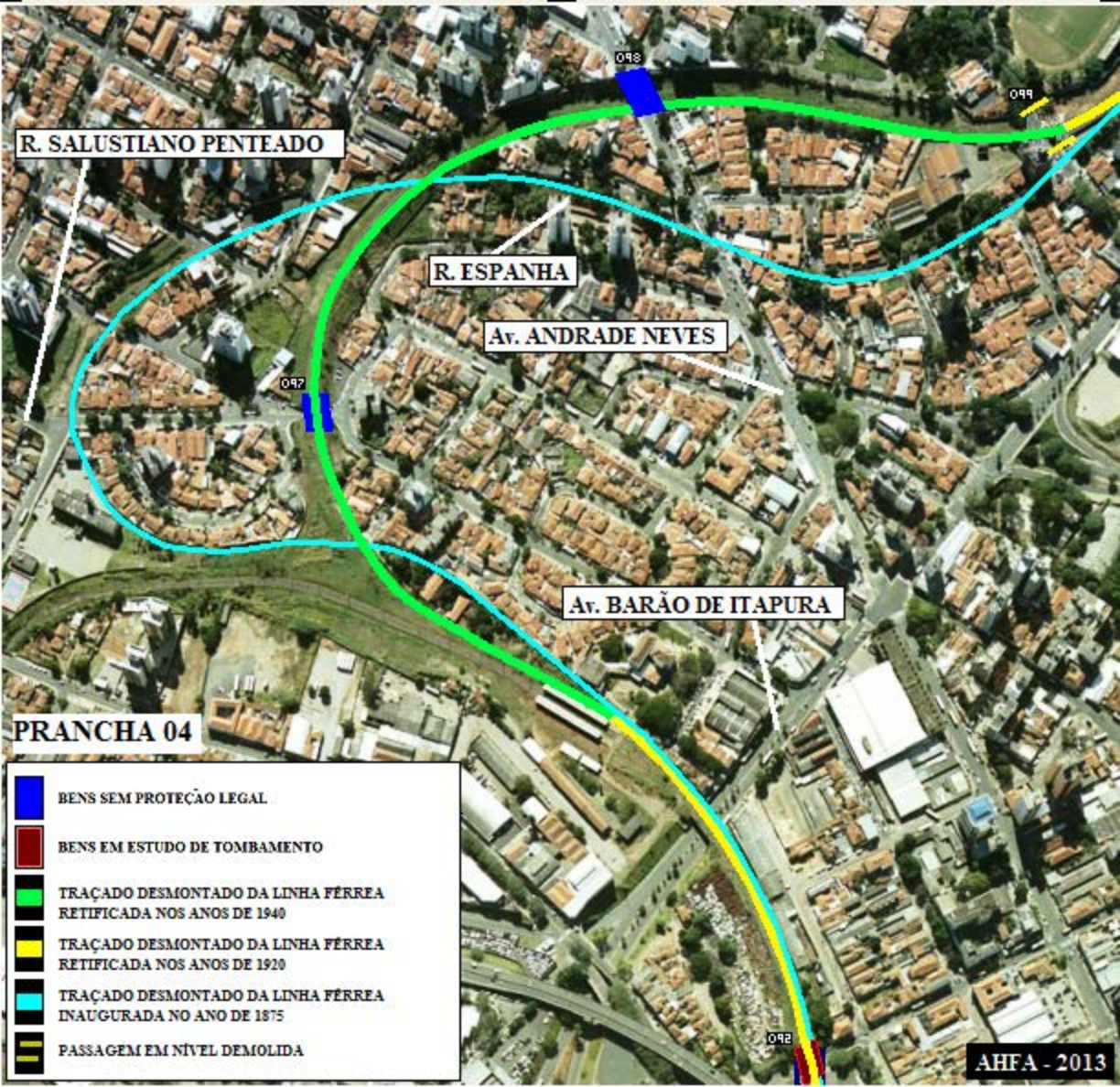

R. SALUSTIANO PENTEADO
R. ESPANHA
Av. ANDRADE NEVES
Av. BARÃO DE ITAPURA
098
099
097
092
PRANCHA 04
BENS SEM PROTEÇÃO LEGAL
BENS EM ESTUDO DE TOMBAMENTO
TRAÇADO DESMONTADO DA LINHA FÉRREA RETIFICADA NOS ANOS DE 1940
TRAÇADO DESMONTADO DA LINHA FÉRREA RETIFICADA NOS ANOS DE 1920
TRAÇADO DESMONTADO DA LINHA FÉRREA INAUGURADA NO ANO DE 1875
PASSAGEM EM NÍVEL DEMOLIDA
AHFA - 2013

Fig. 95 – Prancha 05: Guanabara

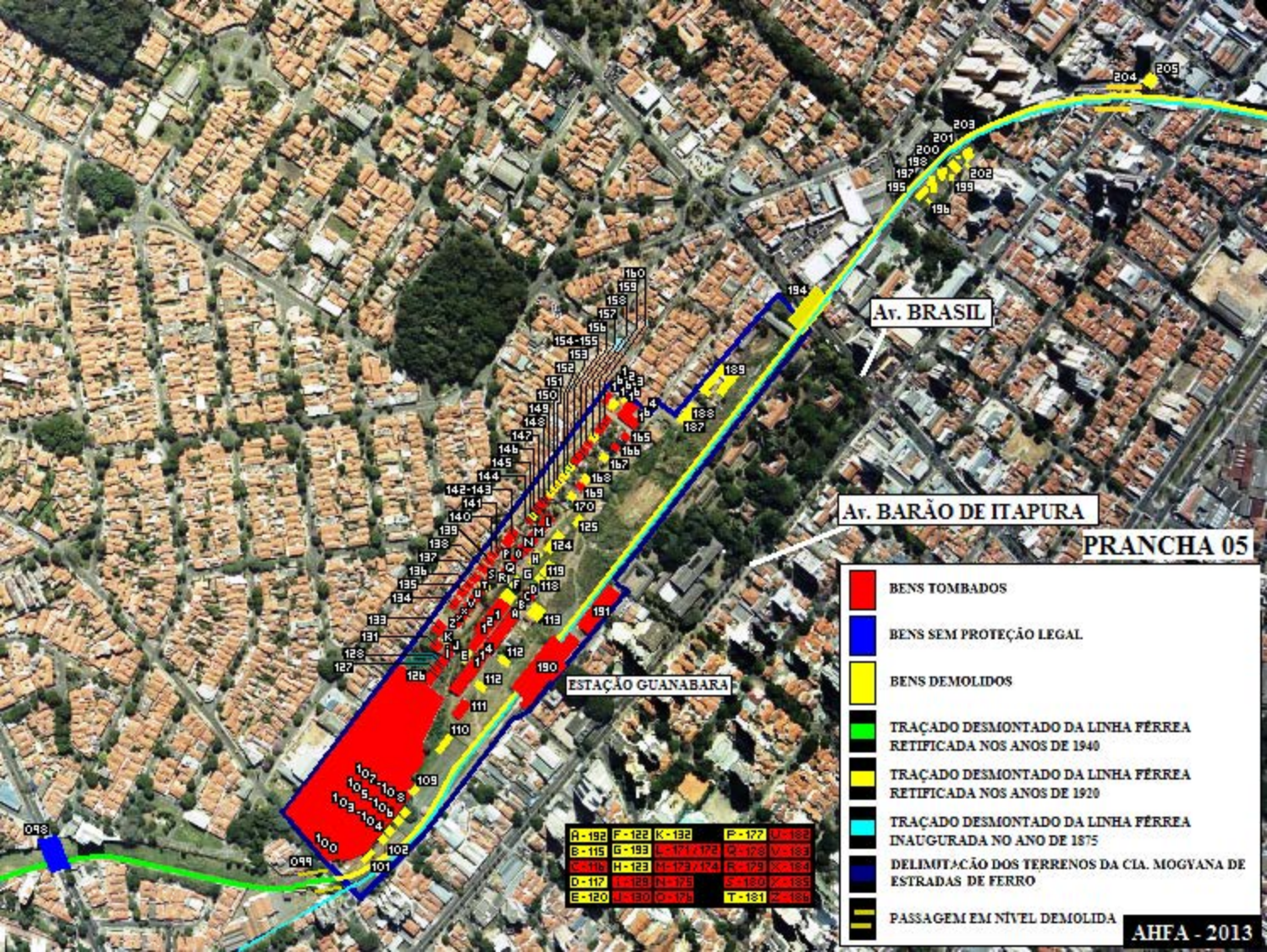

Av. BRASIL
Av. BARÃO DE ITAPURA
ESTAÇÃO GUANABARA
PRANCHA 05
BENS TOMBADOS
BENS SEM PROTEÇÃO LEGAL
BENS DEMOLIDOS
TRAÇADO DESMONTADO DA LINHA FÉRREA RETIFICADA NOS ANOS DE 1940
TRAÇADO DESMONTADO DA LINHA FÉRREA RETIFICADA NOS ANOS DE 1920
TRAÇADO DESMONTADO DA LINHA FÉRREA INAUGURADA NO ANO DE 1875
DELIMITAÇÃO DOS TERRENOS DA CIA. MOGYANA DE ESTRADAS DE FERRO
PASSAGEM EM NÍVEL DEMOLIDA
AHFA - 2013

Fig. 96 – Prancha 06, Taquaral: Rua Tiradentes.


BENS SEM PROTEÇÃO LEGAL
BENS DEMOLIDOS
TRAÇADO DESMONTADO DA LINHA FÉRREA RETIFICADA NOS ANOS DE 1920
TRAÇADO DESMONTADO DA LINHA FÉRREA INAUGURADA NO ANO DE 1875
PASSAGEM EM NÍVEL DEMOLIDA
PRANCHA 06
R. MARIA DE UMBELINA COUTO
Av. BARÃO DE ITAPURA
R. PAULA BUENO
205
206
204
R. TIRADENTES
AHFA - 2013

Fig. 97 – Prancha 07, Taquaral: Rua Ari Barroso


BENS SEM PROTEÇÃO LEGAL
TRAÇADO DESMONTADO DA LINHA FÉRREA RETIFICADA NOS ANOS DE 1920
TRAÇADO DESMONTADO DA LINHA FÉRREA INAUGURADA NO ANO DE 1875
PASSAGEM EM NÍVEL DEMOLIDA
PRANCHA 07
R. THOMAS ALVA EDISON
207
R. PAULA BUENO
Av. JOSÉ DE SOUSA CAMPOS (VIA NORTE-SUL)
R. ARI BARROSO
Av. OROSIMBO MAIA
206
AHFA - 2013

Fig. 98 – Prancha 08, Taquaral: R. Cônego Pedro Bonhomme.


R. CÔNEGO PEDRO BONHOMME
211
210
209
208
BENS SEM PROTEÇÃO LEGAL
TRAÇADO DESMONTADO DA LINHA FÉRREA RETIFICADA NOS ANOS DE 1920
TRAÇADO DESMONTADO DA LINHA FÉRREA INAUGURADA NO ANO DE 1875
PASSAGEM EM NÍVEL DEMOLIDA
PRANCHA 08
Av. JOSÉ BONIFÁCIO
207
R. THOMAS ALVA EDISON
AHFA - 2013

Fig. 99 – Prancha 09: São Quirino

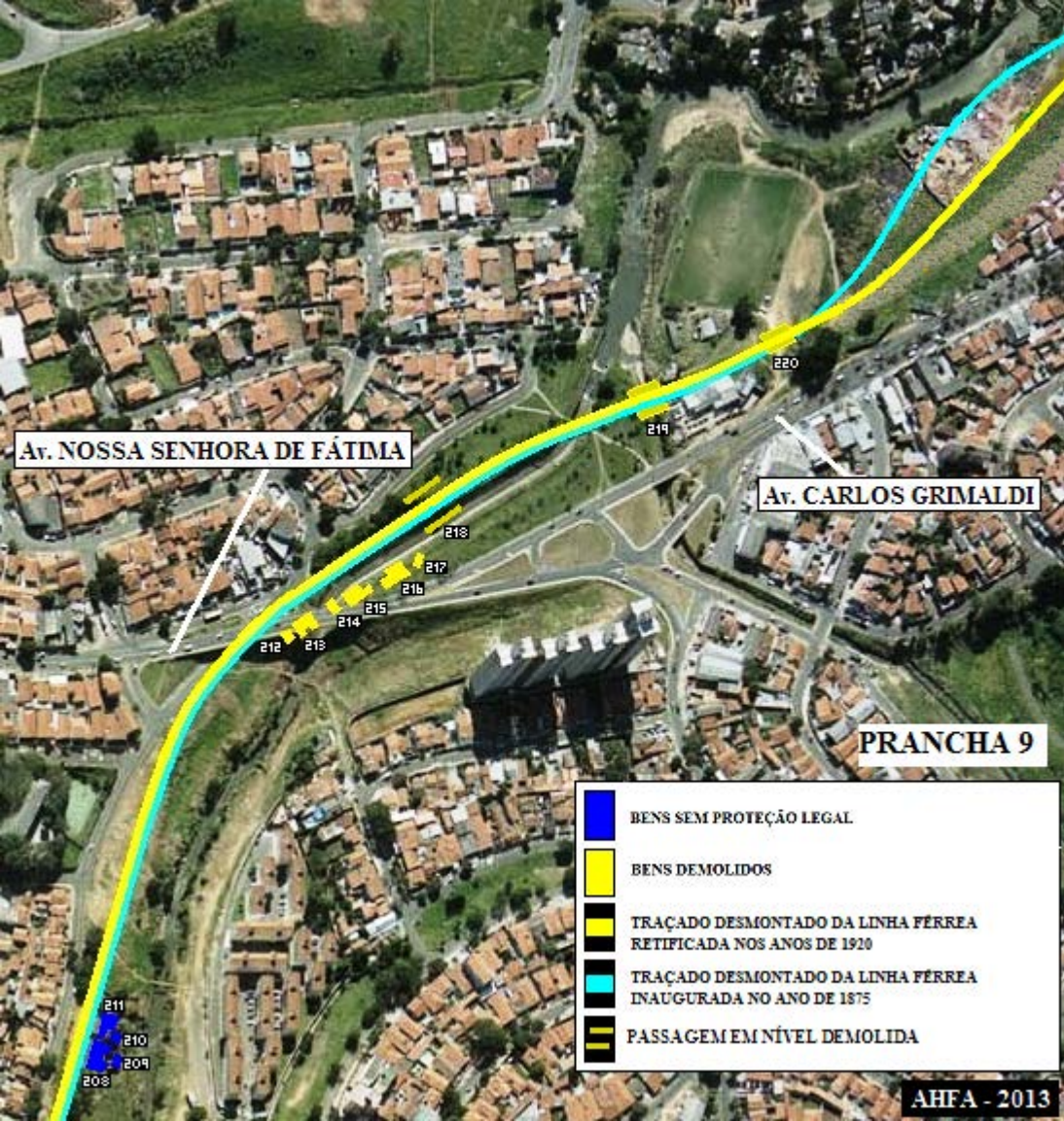

Av. NOSSA SENHORA DE FÁTIMA
Av. CARLOS GRIMALDI
220
219
218
217
216
215
214
213
212
211
210
209
208
PRANCHA 9
BENS SEM PROTEÇÃO LEGAL
BENS DEMOLIDOS
TRAÇADO DESMONTADO DA LINHA FÉRREA RETIFICADA NOS ANOS DE 1920
TRAÇADO DESMONTADO DA LINHA FÉRREA INAUGURADA NO ANO DE 1875
PASSAGEM EM NÍVEL DEMOLIDA
AHFA - 2013

Fig. 100 – Prancha 10: São Quirino.


CÓRREGO ANHUMAS
R. MOSCOU
BOSQUE YITZHAK RABIN
Av. CARLOS GRIMALDI
220
PRANCHA 10
BENS DEMOLIDOS
TRAÇADO DESMONTADO DA LINHA FÉRREA RETIFICADA NOS ANOS DE 1920
TRAÇADO DESMONTADO DA LINHA FÉRREA INAUGURADA NO ANO DE 1875
AHFA - 2013

Fig. 101 – Prancha 11, São Quirino: Condomínio Campos Verdes

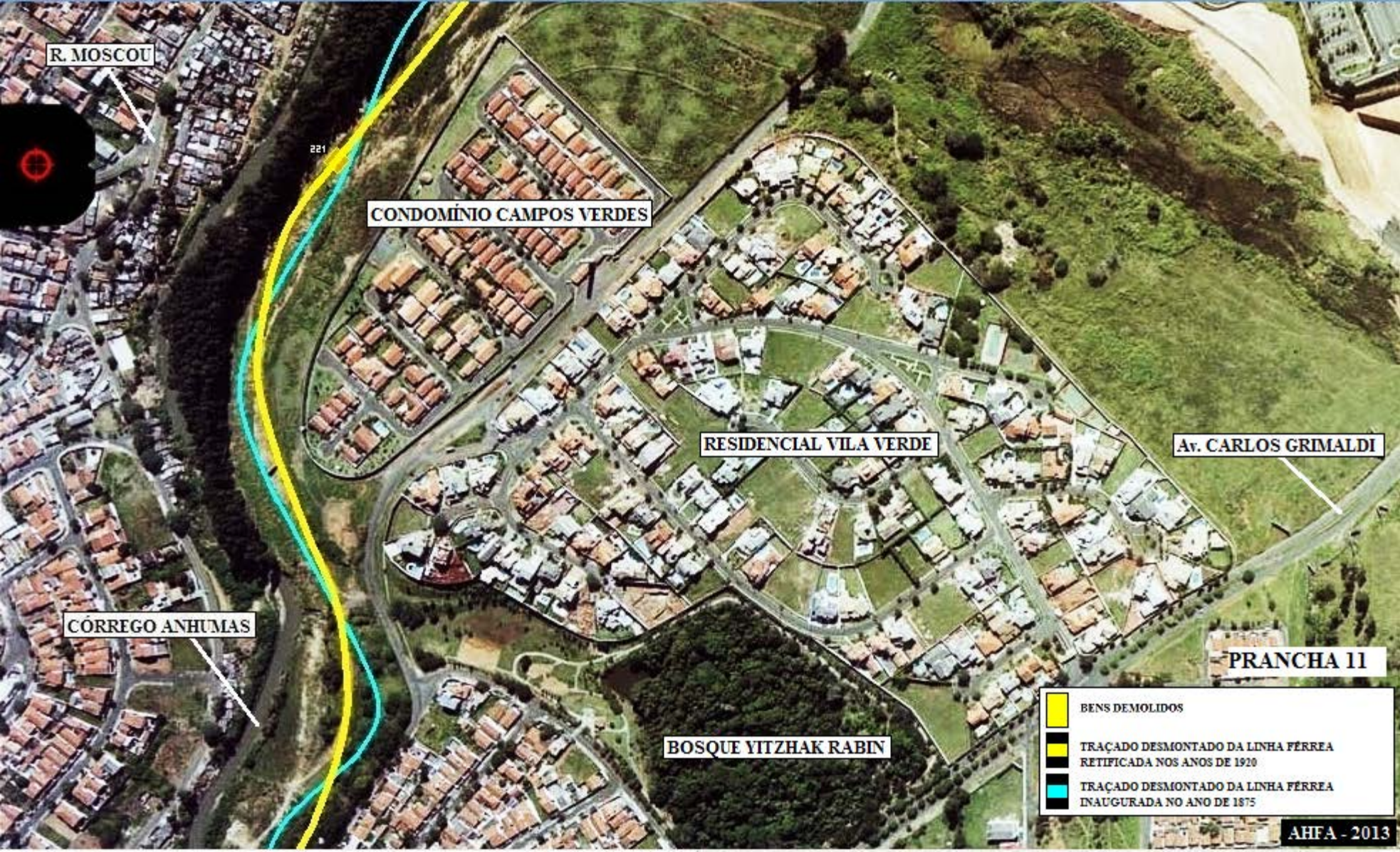

R. MOSCOU
221
CONDOMÍNIO CAMPOS VERDES
RESIDENCIAL VILA VERDE
Av. CARLOS GRIMALDI
CÓRREGO ANHUMAS
BOSQUE YITZHAK RABIN
PRANCHA 11
BENS DEMOLIDOS
TRAÇADO DESMONTADO DA LINHA FÉRREA RETIFICADA NOS ANOS DE 1920
TRAÇADO DESMONTADO DA LINHA FÉRREA INAUGURADA NO ANO DE 1875
AHFA - 2013

Fig. 102 – Prancha 12, São Quirino: Av. Prof. Dr. Alexandre Chiarini.

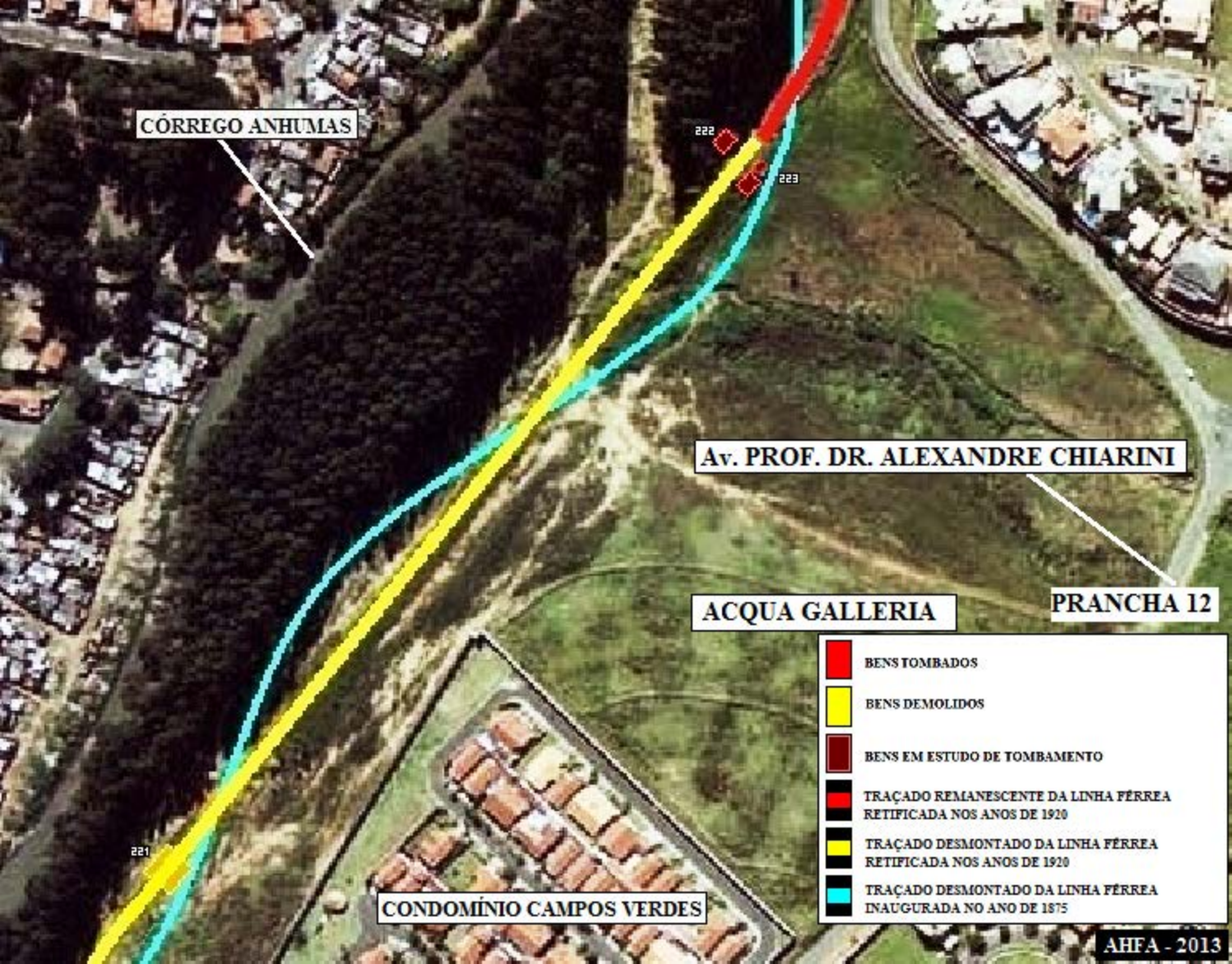

CÓRREGO ANHUMAS
222
223
Av. PROF. DR. ALEXANDRE CHIARINI
PRANCHA 12
ACQUA GALLERIA
BENS TOMBADOS
BENS DEMOLIDOS
BENS EM ESTUDO DE TOMBAMENTO
TRAÇADO REMANESCENTE DA LINHA FÉRREA RETIFICADA NOS ANOS DE 1920
TRAÇADO DESMONTADO DA LINHA FÉRREA RETIFICADA NOS ANOS DE 1920
TRAÇADO DESMONTADO DA LINHA FÉRREA INAUGURADA NO ANO DE 1875
221
CONDOMÍNIO CAMPOS VERDES
AHFA - 2013

Fig. 103 – Prancha 13, São Quirino: Estação Anhumas

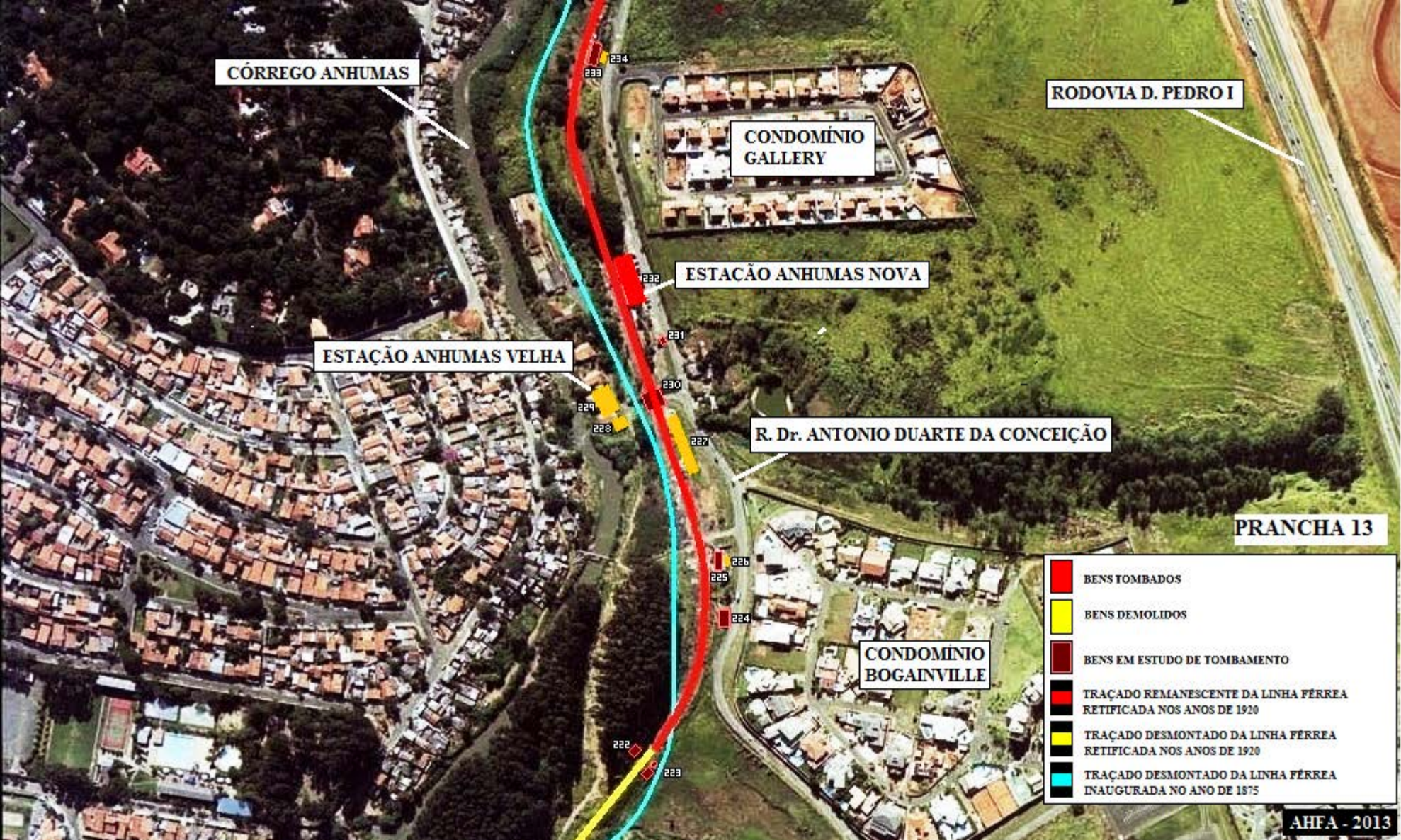

CÓRREGO ANHUMAS
RODOVIA D. PEDRO I
CONDOMÍNIO GALLERY
ESTACÃO ANHUMAS NOVA
ESTAÇÃO ANHUMAS VELHA
R. Dr. ANTONIO DUARTE DA CONCEIÇÃO
CONDOMÍNIO BOGAINVILLE
PRANCHA 13
BENS TOMBADOS
BENS DEMOLIDOS
BENS EM ESTUDO DE TOMBAMENTO
TRAÇADO REMANESCENTE DA LINHA FÉRREA RETIFICADA NOS ANOS DE 1920
TRAÇADO DESMONTADO DA LINHA FÉRREA RETIFICADA NOS ANOS DE 1920
TRAÇADO DESMONTADO DA LINHA FÉRREA INAUGURADA NO ANO DE 1875
AHFA - 2013

Fig. 104 – Prancha 14: Hipermercado Carrefour.


HIPERMERCADO
CARREFOUR D PEDRO
RODOVIA D.PEDRO I
235
234
233
PRANCHA 14
BENS TOMBADOS
BENS DEMOLIDOS
BENS EM ESTUDO DE TOMBAMENTO
TRAÇADO REMANESCENTE DA LINHA FÉRREA RETIFICADA NOS ANOS DE 1920
TRAÇADO DESMONTADO DA LINHA FÉRREA INAUGURADA NO ANO DE 1875
AHFA - 2013

Fig. 105 – Prancha 15: Parque Imperador.

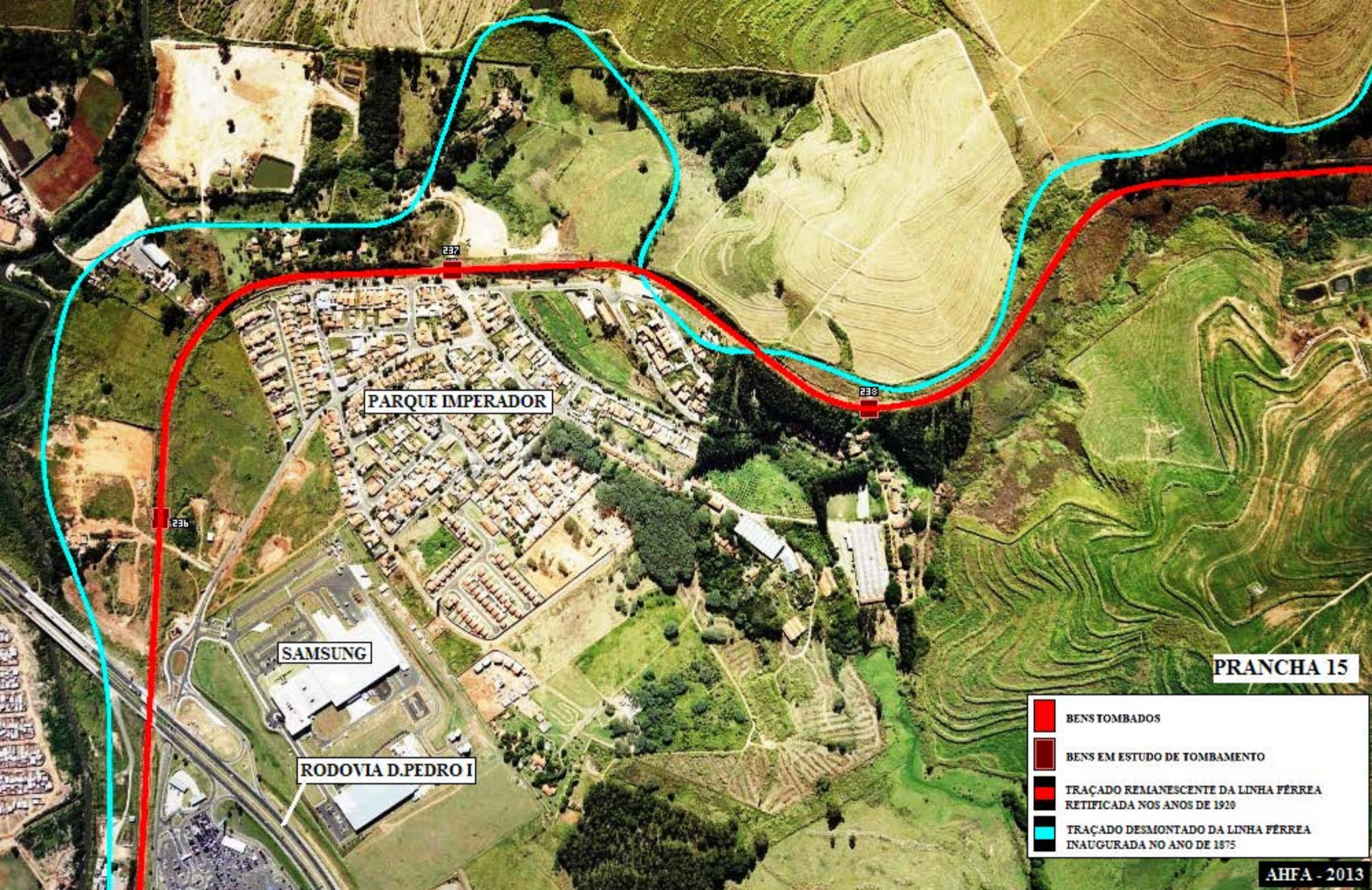

237
238
236
PARQUE IMPERADOR
SAMSUNG
RODOVIA D.PEDRO I
PRANCHA 15
BENS TOMBADOS
BENS EM ESTUDO DE TOMBAMENTO
TRAÇADO REMANESCENTE DA LINHA FÉRREA RETIFICADA NOS ANOS DE 1920
TRAÇADO DESMONTADO DA LINHA FÉRREA INAUGURADA NO ANO DE 1875
AHFA - 2013

Fig. 106 – Prancha 16: Parque Imperador

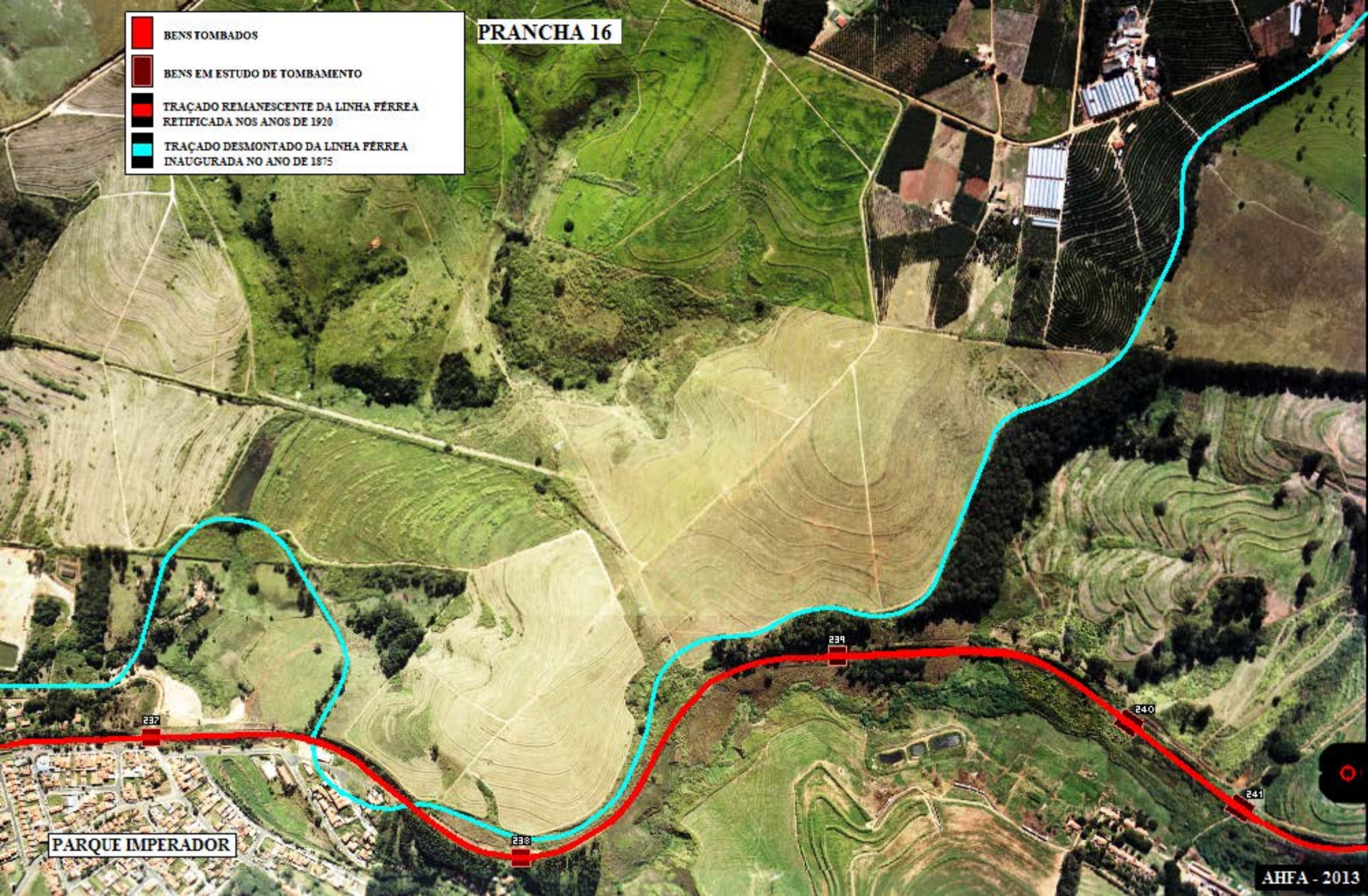

BENS TOMBADOS
BENS EM ESTUDO DE TOMBAMENTO
TRAÇADO REMANESCENTE DA LINHA FÉRREA RETIFICADA NOS ANOS DE 1920
TRAÇADO DESMONTADO DA LINHA FÉRREA INAUGURADA NO ANO DE 1875
PRANCHA 16
237
238
239
240
241
PARQUE IMPERADOR
AHFA - 2013

Fig. 107 – Prancha 17: Fazenda São Vicente.

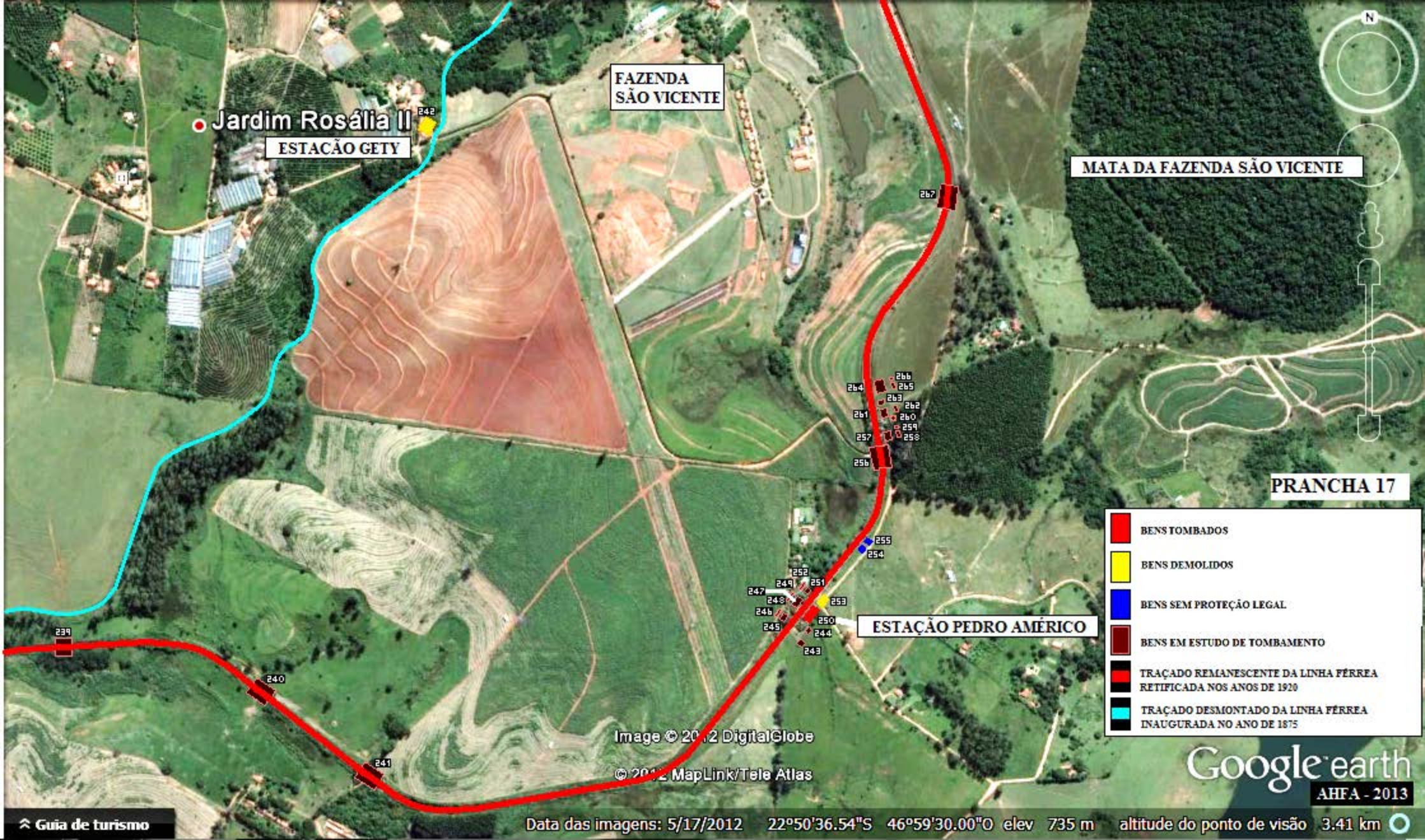

Jardim Rosália II
ESTACÃO GETY
FAZENDA
SÃO VICENTE
MATA DA FAZENDA SÃO VICENTE
PRANCHA 17
ESTAÇÃO PEDRO AMÉRICO
BENS TOMBADOS
BENS DEMOLIDOS
BENS SEM PROTEÇÃO LEGAL
BENS EM ESTUDO DE TOMBAMENTO
TRAÇADO REMANESCENTE DA LINHA FÉRREA RETIFICADA NOS ANOS DE 1920
TRAÇADO DESMONTADO DA LINHA FÉRREA INAUGURADA NO ANO DE 1875
Image © 2012 DigitalGlobe
© 2012 MapLink/Tele Atlas
Google earth
AHFA - 2013
Guia de turismo
Data das imagens: 5/17/2012 22°50'36.54"S 46°59'30.00"O elev 735 m altitude do ponto de visão 3.41 km

Fig. 108 – Prancha 18: Estação Gety.

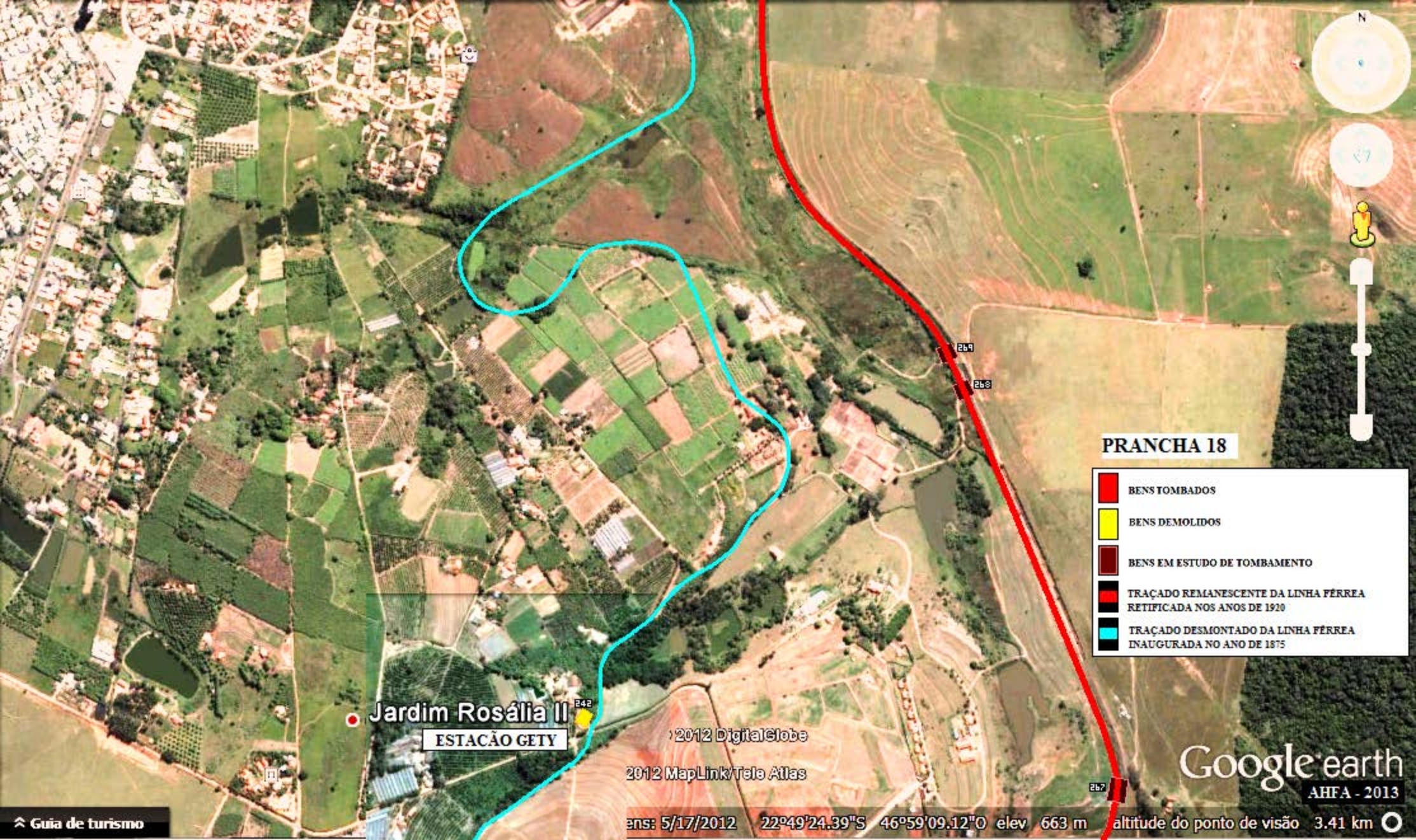

PRANCHA 18
BENS TOMBADOS
BENS DEMOLIDOS
BENS EM ESTUDO DE TOMBAMENTO
TRAÇADO REMANESCENTE DA LINHA FÉRREA RETIFICADA NOS ANOS DE 1920
TRAÇADO DESMONTADO DA LINHA FÉRREA INAUGURADA NO ANO DE 1875
Jardim Rosália II
ESTACÃO GETY
242
269
268
267
2012 DigitalGlobe
2012 MapLink/Tele Atlas
Google earth
AHFA - 2013
altitude do ponto de visão 3.41 km
Guia de turismo

Fig. 109 – Prancha 19: Estação Tanquinho Velha

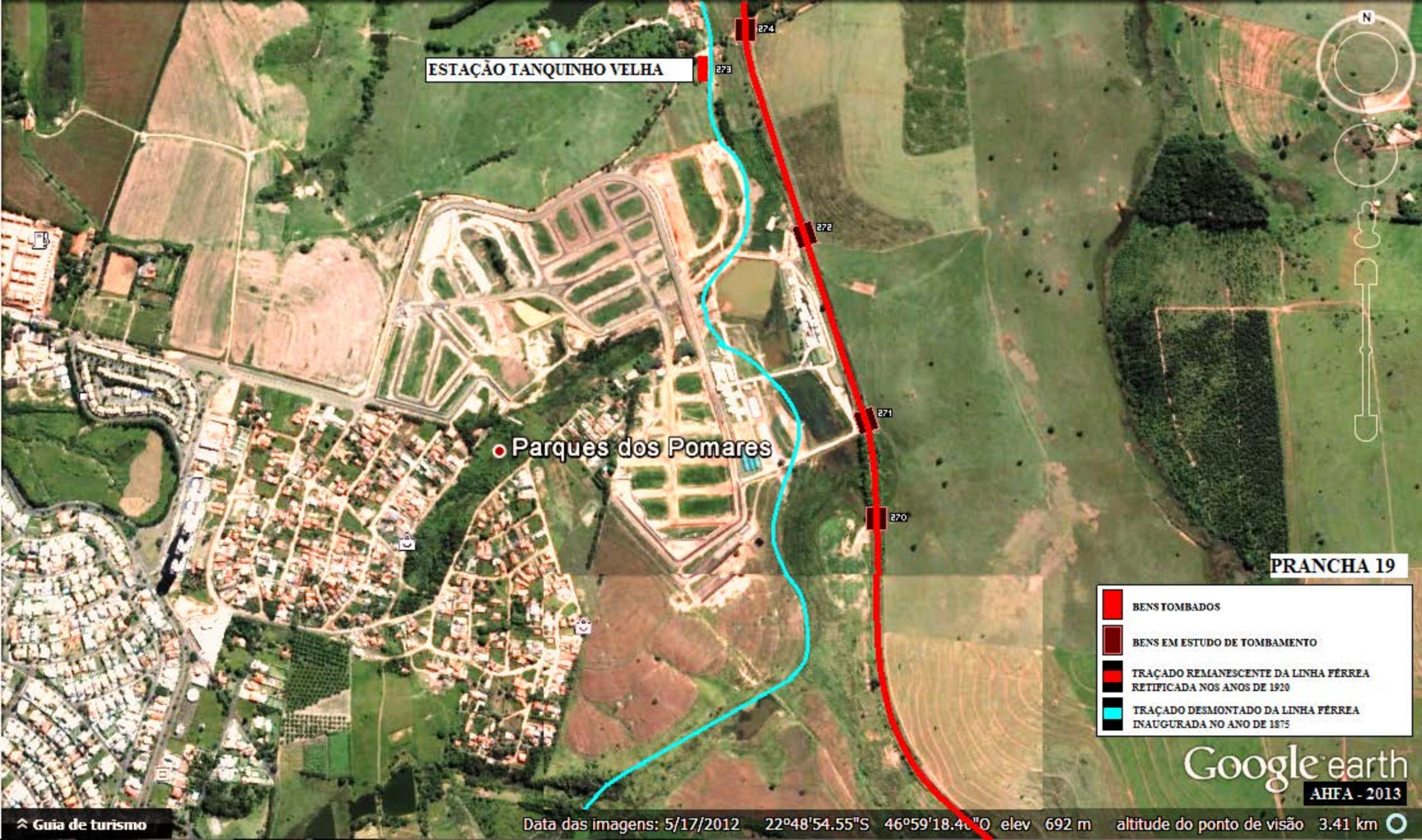

ESTAÇÃO TANQUINHO VELHA
274
273
272
271
270
Parques dos Pomares
N
PRANCHA 19
BENS TOMBADOS
BENS EM ESTUDO DE TOMBAMENTO
TRAÇADO REMANESCENTE DA LINHA FÉRREA RETIFICADA NOS ANOS DE 1920
TRAÇADO DESMONTADO DA LINHA FÉRREA INAUGURADA NO ANO DE 1875
Google earth
AHFA - 2013
Guia de turismo
Data das imagens: 5/17/2012 22°48'54.55"S 46°59'18.4
"O elev 692 m altitude do ponto de visão 3.41 km

Fig. 110 – Prancha 20: Estação Tanquinho Nova.

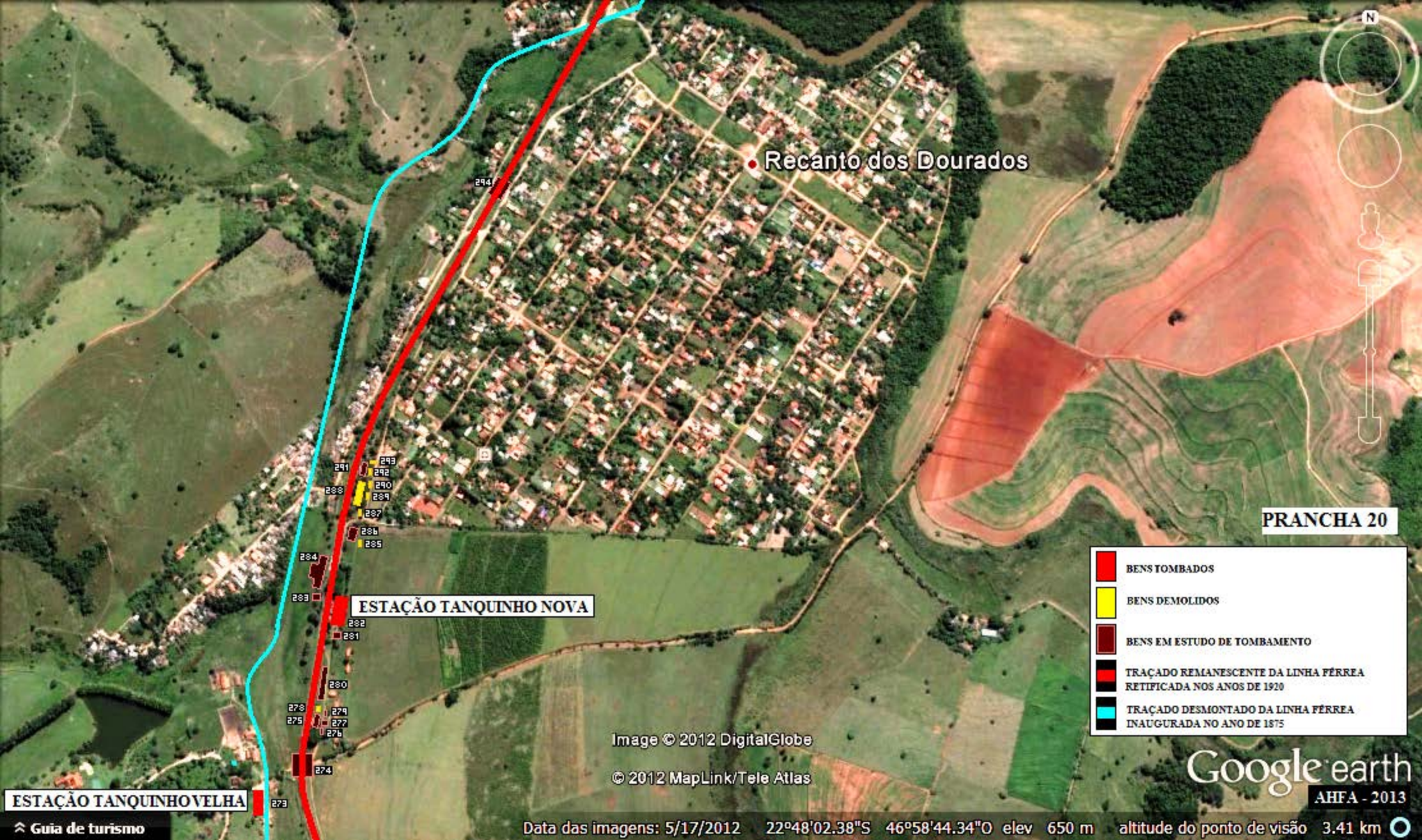

Recanto dos Dourados
PRANCHA 20
BENS TOMBADOS
BENS DEMOLIDOS
BENS EM ESTUDO DE TOMBAMENTO
TRAÇADO REMANESCENTE DA LINHA FÉRREA RETIFICADA NOS ANOS DE 1920
TRAÇADO DESMONTADO DA LINHA FÉRREA INAUGURADA NO ANO DE 1875
ESTAÇÃO TANQUINHO NOVA
ESTAÇÃO TANQUINHO VELHA
Image © 2012 DigitalGlobe
© 2012 MapLink/Tele Atlas
Google earth
AHFA - 2013
Guia de turismo
Data das imagens: 5/17/2012 22°48'02.38"S 46°58'44.34"O elev 650 m altitude do ponto de visão 3.41 km

Fig. 111 – Prancha 21: Recanto dos Dourados.

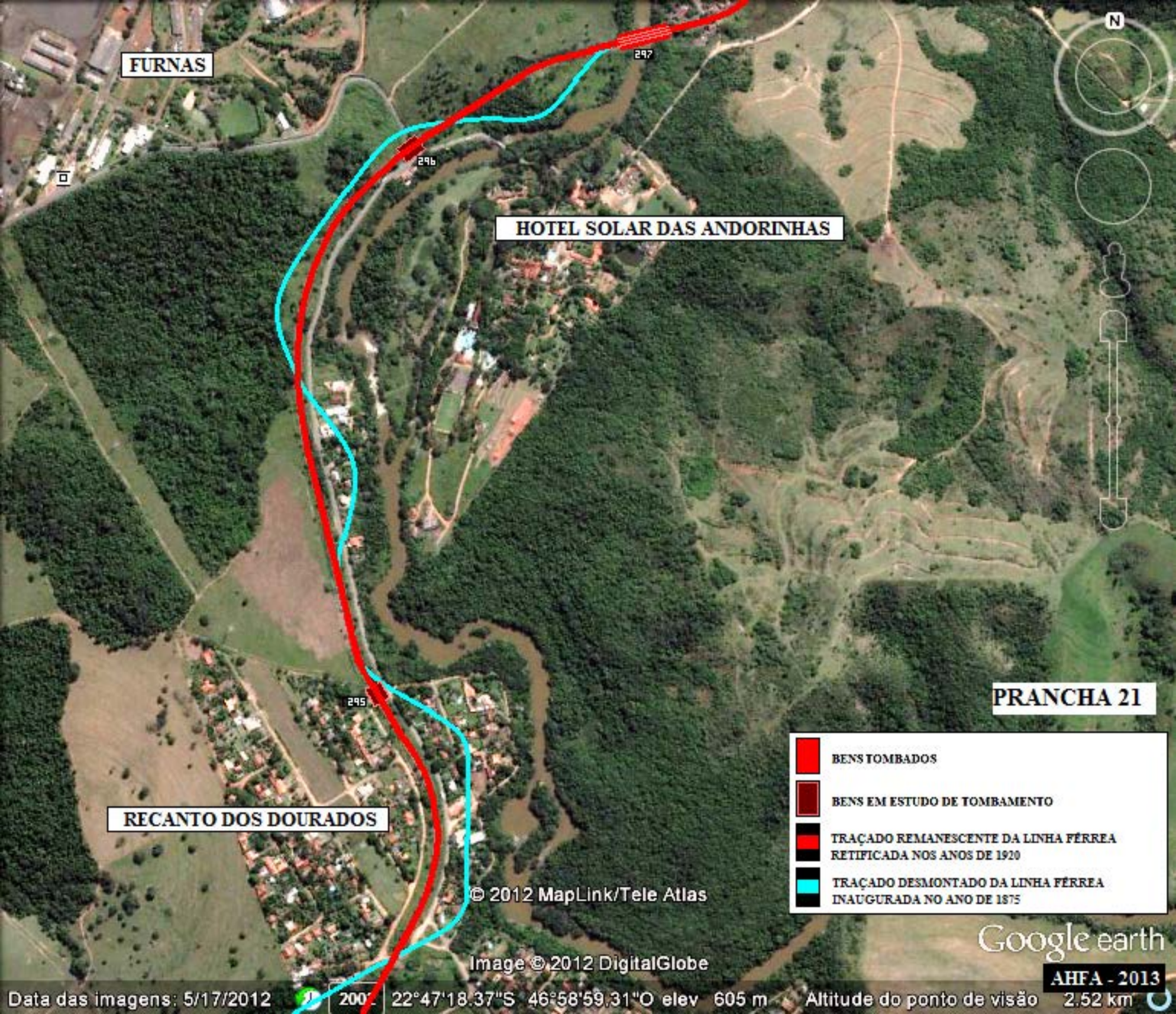

FURNAS
HOTEL SOLAR DAS ANDORINHAS
RECANTO DOS DOURADOS
297
296
295
N
PRANCHA 21
BENS TOMBADOS
BENS EM ESTUDO DE TOMBAMENTO
TRAÇADO REMANESCENTE DA LINHA FÉRREA RETIFICADA NOS ANOS DE 1920
TRAÇADO DESMONTADO DA LINHA FÉRREA INAUGURADA NO ANO DE 1875
© 2012 MapLink/Tele Atlas
Image © 2012 DigitalGlobe
Google earth
AHFA - 2013
Data das imagens: 5/17/2012
22°47'18.37"S 46°58'59.31"O elev 605 m
Altitude do ponto de visão 2.52 km

Fig. 112 – Prancha 22: Estação Desembargador Furtado Nova.

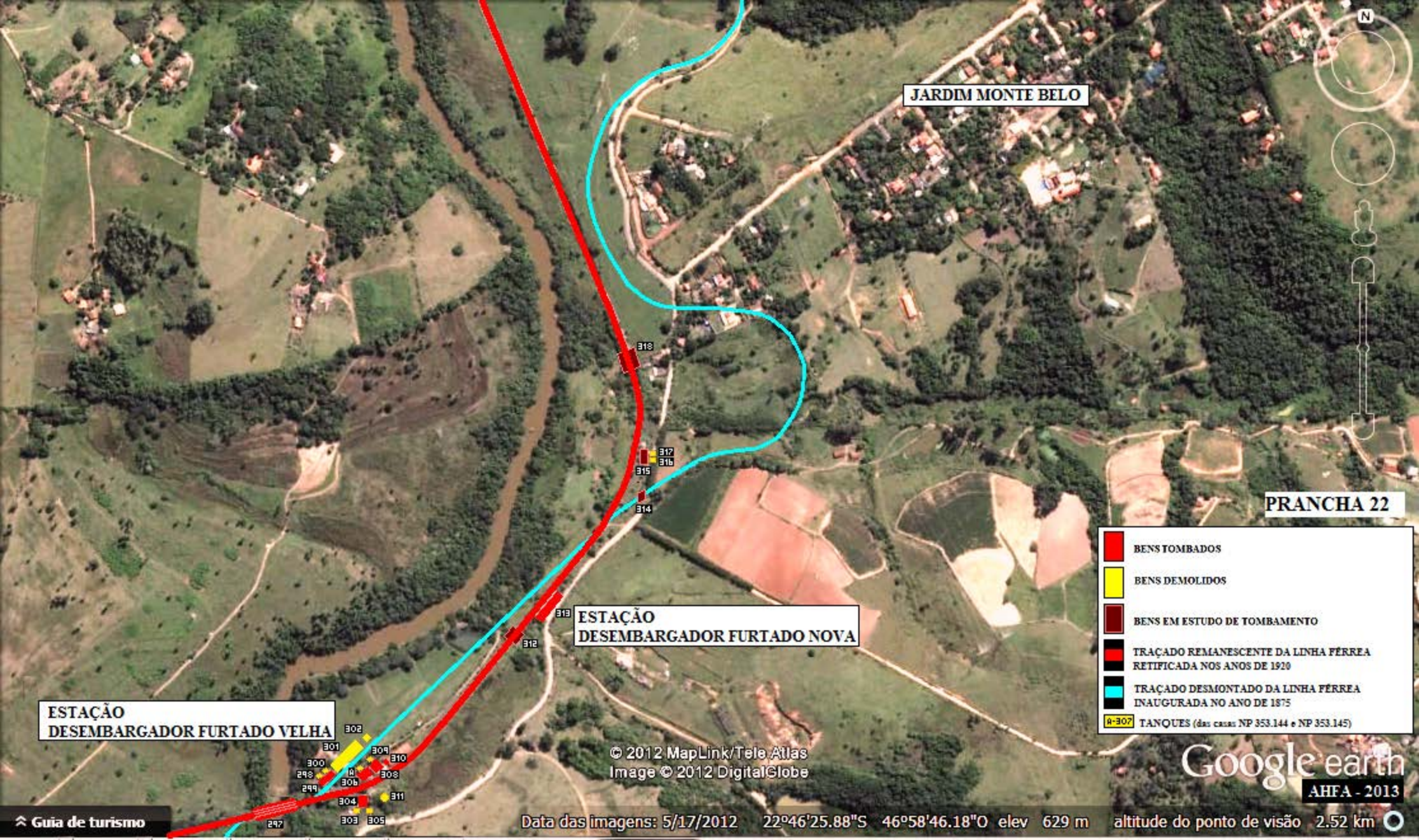

JARDIM MONTE BELO
PRANCHA 22
ESTAÇÃO
DESEMBARGADOR FURTADO NOVA
ESTAÇÃO
DESEMBARGADOR FURTADO VELHA
BENS TOMBADOS
BENS DEMOLIDOS
BENS EM ESTUDO DE TOMBAMENTO
TRAÇADO REMANESCENTE DA LINHA FÉRREA RETIFICADA NOS ANOS DE 1920
TRAÇADO DESMONTADO DA LINHA FÉRREA INAUGURADA NO ANO DE 1875
A-307 TANQUES (das casas NP 353.144 e NP 353.145)
© 2012 MapLink/Tele Atlas
Image © 2012 DigitalGlobe
Google earth
AHFA - 2013
Guia de turismo
Data das imagens: 5/17/2012 22°46'25.88"S 46°58'46.18"O elev 629 m altitude do ponto de visão 2.52 km

Fig. 113 – Prancha 23: Estação Matto Dentro.

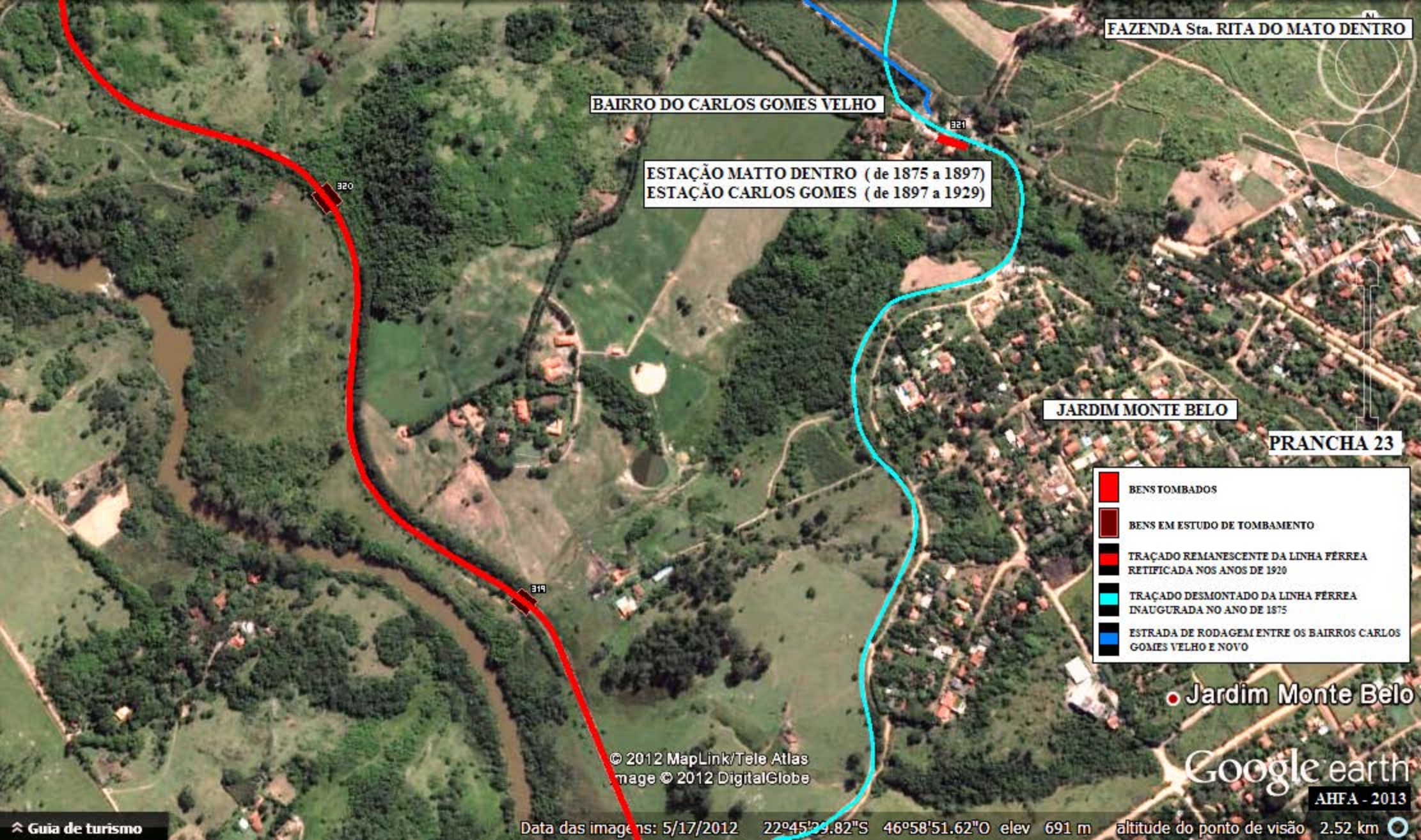

FAZENDA Sta. RITA DO MATO DENTRO
BAIRRO DO CARLOS GOMES VELHO
321
ESTAÇÃO MATTO DENTRO (de 1875 a 1897)
ESTAÇÃO CARLOS GOMES (de 1897 a 1929)
320
JARDIM MONTE BELO
PRANCHA 23
BENS TOMBADOS
BENS EM ESTUDO DE TOMBAMENTO
TRAÇADO REMANESCENTE DA LINHA FÉRREA RETIFICADA NOS ANOS DE 1920
TRAÇADO DESMONTADO DA LINHA FÉRREA INAUGURADA NO ANO DE 1875
ESTRADA DE RODAGEM ENTRE OS BAIRROS CARLOS GOMES VELHO E NOVO
319
Jardim Monte Belo
© 2012 MapLink/Tele Atlas
Image © 2012 DigitalGlobe
Google earth
AHFA - 2013
Guia de turismo
Data das imagens: 5/17/2012 22°45'29.82"S 46°58'51.62"O elev 691 m altitude do ponto de visão 2.52 km

Fig. 114 – Prancha 24: Estação Carlos Gomes Nova.

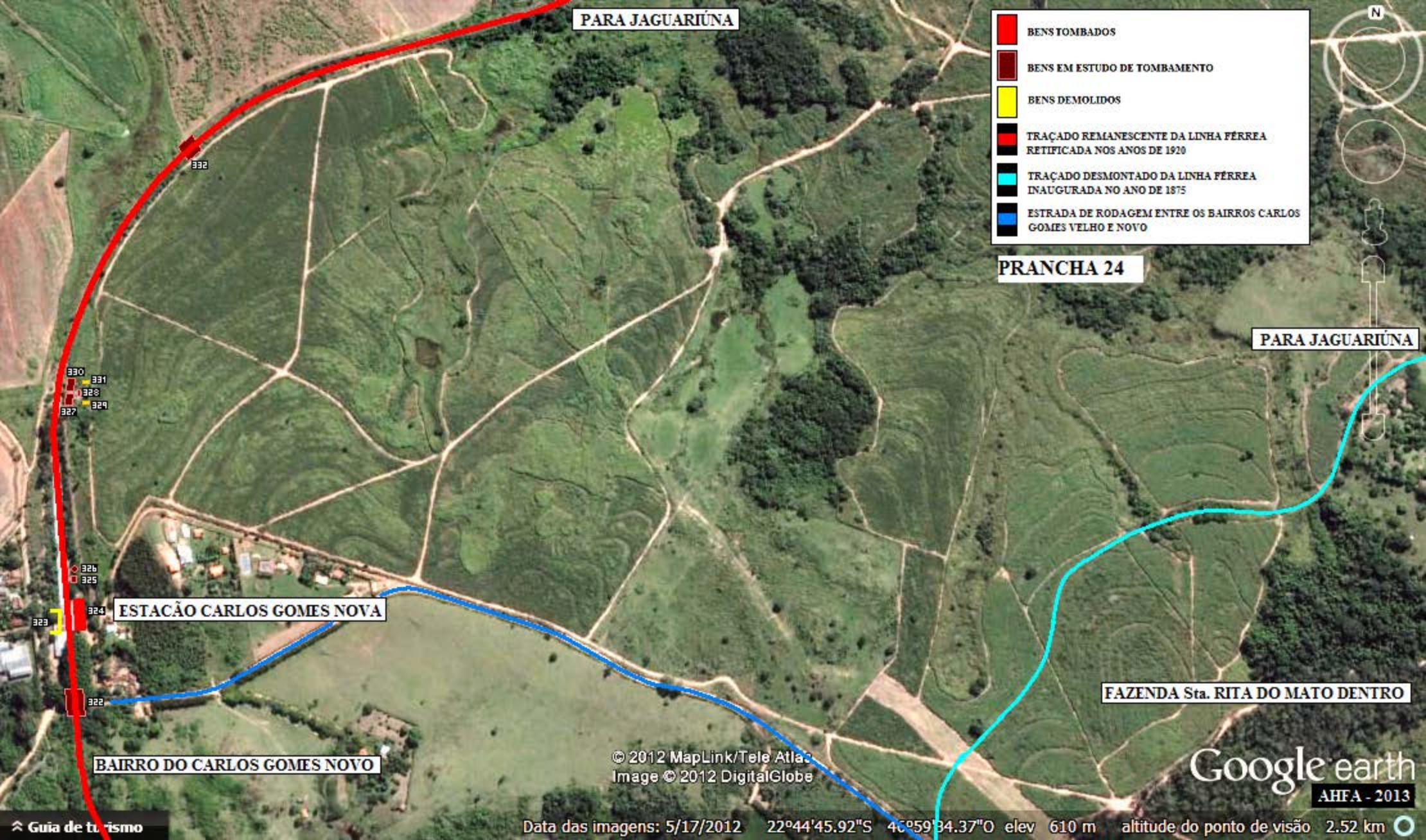

PARA JAGUARIÚNA
BENS TOMBADOS
BENS EM ESTUDO DE TOMBAMENTO
BENS DEMOLIDOS
TRAÇADO REMANESCENTE DA LINHA FÉRREA RETIFICADA NOS ANOS DE 1920
TRAÇADO DESMONTADO DA LINHA FÉRREA INAUGURADA NO ANO DE 1875
ESTRADA DE RODAGEM ENTRE OS BAIRROS CARLOS GOMES VELHO E NOVO
PRANCHA 24
PARA JAGUARIÚNA
ESTAÇÃO CARLOS GOMES NOVA
FAZENDA Sta. RITA DO MATO DENTRO
BAIRRO DO CARLOS GOMES NOVO
© 2012 MapLink/Tele Atlas
Image © 2012 DigitalGlobe
Google earth
AHFA - 2013
Data das imagens: 5/17/2012 22°44'45.92"S 46°59'34.37"O elev 610 m altitude do ponto de visão 2.52 km

Fig. 115 – Prancha 25: Fazenda Sta. Rita do Mato Dentro.

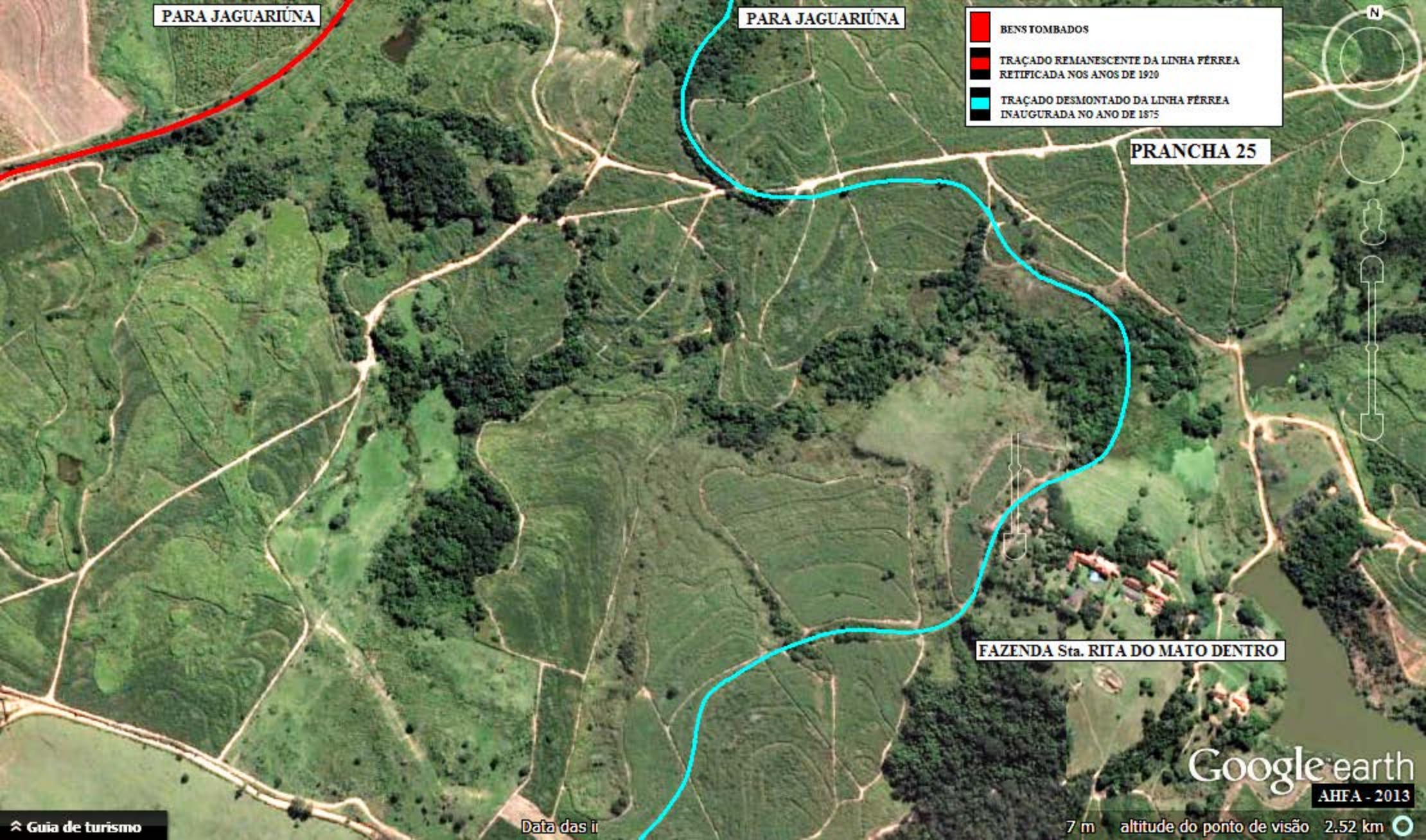
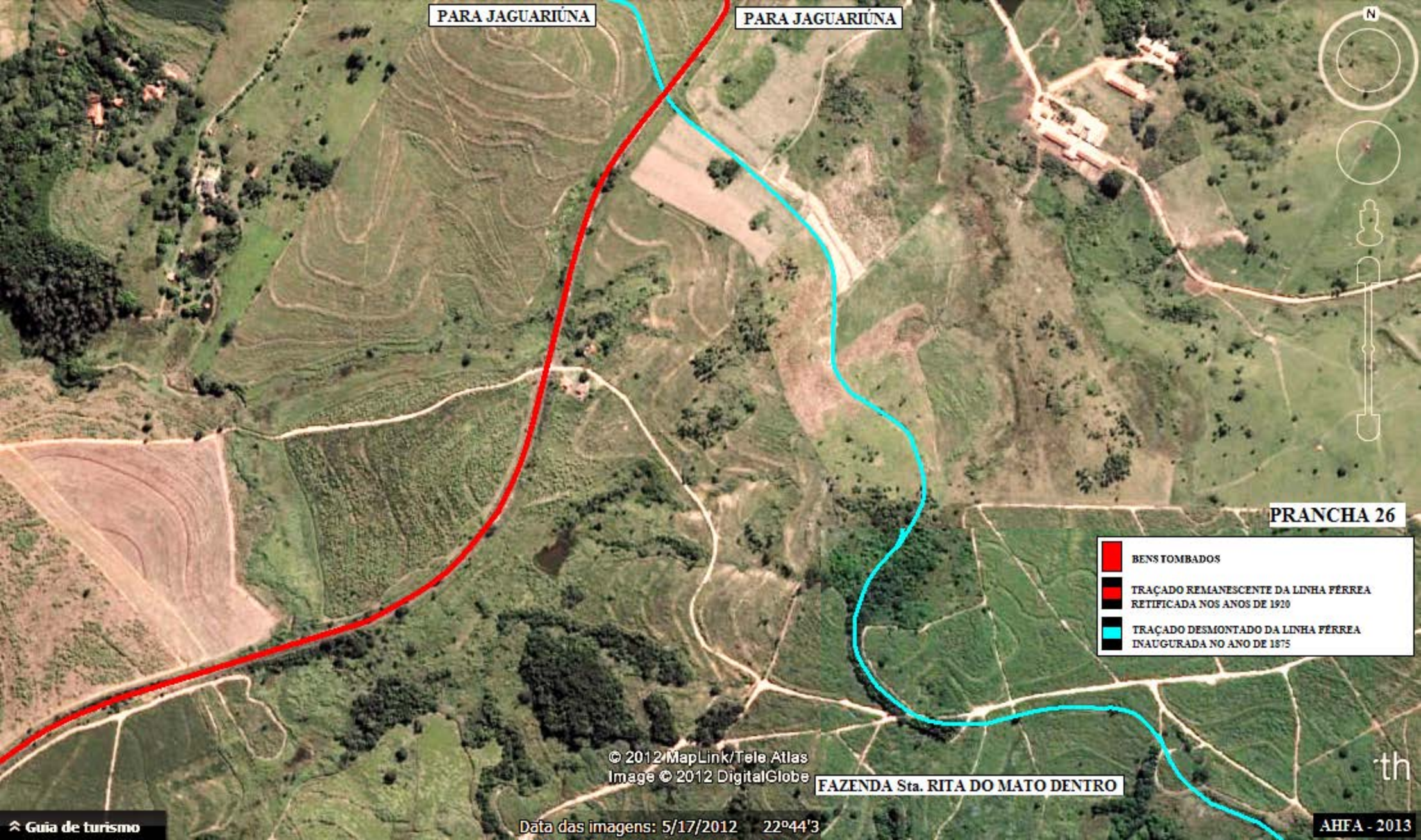

PARA JAGUARIÚNA
PARA JAGUARIÚNA
BENS TOMBADOS
TRAÇADO REMANESCENTE DA LINHA FÉRREA RETIFICADA NOS ANOS DE 1920
TRAÇADO DESMONTADO DA LINHA FÉRREA INAUGURADA NO ANO DE 1875
PRANCHA 25
FAZENDA Sta. RITA DO MATO DENTRO
Google earth
AHFA - 2013
Guia de turismo
Data das i
7 m
altitude do ponto de visão
2.52 km

Fig. 116 – Prancha 26: Para Jaguariúna.


PARA JAGUARIÚNA
PARA JAGUARIÚNA
N
PRANCHA 26
BENS TOMBADOS
TRAÇADO REMANESCENTE DA LINHA FÉRREA RETIFICADA NOS ANOS DE 1920
TRAÇADO DESMONTADO DA LINHA FÉRREA INAUGURADA NO ANO DE 1875
© 2012 MapLink/Tele Atlas
Image © 2012 DigitalGlobe
FAZENDA Sta. RITA DO MATO DENTRO
Guia de turismo
Data das imagens: 5/17/2012 22°44'3
AHFA - 2013

CONCLUSÃO

O inventário foi realizado entre os anos de 2009 a 2012, a partir do km 00,000, onde começava a linha férrea da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro, na antiga Estação Campinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro até a divisa do Município de Campinas com o Município de Jaguariúna no km 27,700, levando em consideração as construções e suas mais diversas funções.

No decorrer do levantamento e diante do recorte temporal estabelecido para a pesquisa que se fez de 1872 a 1971, adotamos métodos atuais de georeferenciamento, como a Base SANASA/2002 e Google Eearth, para podermos localizar os leitos férreos e as construções no espaço contemporâneo da cidade de Campinas, ficando deste modo a possível localização real e visual por onde percorria a linha férrea e se encontravam as estruturas edificadas.

Por meio dos prédios inventariados, confirmamos a existência de edifícios representativos de um conjunto fabril, construídos em alvenaria de tijolo aparente. Outros tantos, existentes na extensão da linha, caracterizam um ecletismo simplificado contextualizando a arquitetura do espaço rural, tornado-a interessante, pois também está presente no espaço dado como urbano na região da Guanabara.

Desse conjunto edificado, constatando-se a existência de diversos tipos de instalações bastante ecléticas, fossem operacionais ou não, formadas por Armazéns, Casa de Carros, Casa de Vagões, Lavagem, Rotunda, Oficinas; as edificações administrativas compostas pelas estações, pelos postos telegráficos e do Escritório Central e casarios operários, entre os quais a Casa do Manobrista, do Feitor, Armazenista, Artífice Soldador, Artífice Carpinteiro, Artífice Mecânico, Guarda-porteira, entre outras, o que nos auxiliou a montar este "jogo de pontos".

O levantamento nos levou a um total de 332 construções, sendo que destas 183 ainda estão erigidas representando 55,10 % do volume integral, e 149 instalações foram demolidas. Observamos que o Estado de São Paulo ao unificar as ferrovias paulistas em 1971, por meio da estatal Ferrovia Paulista S/A, não marcou ou denominou parte dos prédios da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro.

Analisando a atual distribuição das construções pelo antigo leito férreo, identificamos que dos 332 prédios, 237 estão localizados entre o Centro da cidade e o Parque Imperador e os demais 95 na Área Rural até a divisa com o Município de Jaguariúna.

Das 183 edificações ferroviárias da Companhia Mogyana que remanescem dentro do Município de Campinas, 77 estão tombadas por meio dos Processos de Tombamentos:

001/02, Resolução 085/09 – Conjunto Arquitetônico/Vila Industrial, com 01 imóvel:

Rua Francisco Theodoro nº 975/977;

004/89, Resolução 004/90 – Complexo Ferroviário Central, com 09 imóveis:

V – Fundição

VI – Departamento de Materiais

VII – Caixa d'agua /Solda

– Caixa d'agua

VIII – Usina Geradora

IX – Oficina de Carros e Vagões

X – Rotunda

XI – Oficina/Solda elétrica

XII – Armazém;

001/94, Resolução 028/98 – Palácio da Mogiana, com 01 imóvel:

Escritório Central;

002/96, Resolução 045/04 – Áreas e Prédios do Complexo Ferroviário da antiga Companhia Mogyana de Estradas de Ferro no Bairro Guanabara, com 52 imóveis:

Estação Guanabara – 01 imóvel

Armazém – 01 imóvel

Vila operária – 44 imóveis

Esporte Clube Mogyana – 01 imóvel

Prédios operacionais – 5 imóveis,

003/03, Resolução 122/12 – Percurso do leito da antiga Estrada de Ferro Mogiana, com 13 imóveis:

Estação Anhumas (Nova)

Estação Pedro Américo

Estação Tanquinho (Velha)

Estação Tanquinho (Nova)

Ponte sobre o Rio Atibaia

Casa de Turma 4

Casa de Portadores

Casa de Turma 5

Casa de Feitor

Casa do Trolei

Estação Desembargador Furtado (Nova)

Estação Matto Dentro (Estação Carlos Gomes Velha)

Estação Carlos Gomes (Nova);

009/04, Resolução 076/08 – Traçados urbanos da Praça 09 de julho, com uma peça: remanescente do Marco de comemoração da fundação de 25 anos da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro;

e 67 em Processos de Estudo de Tombamento:

001/12 – Immigração, com 04 imóveis;

003/06 – Construções e equipamentos remanescentes do Complexo Ferroviário e dos Bondes, com 03 imóveis;

005/11 – Edifícios remanescentes nos pátios ferroviários da antiga Companhia Mogyana, com 42 imóveis;

004/11 – Passagens inferiores entre o km 08,200 ao km 27,400, com 25 imóveis.

Das 332 edificações mencionadas no inventário que ainda permaneçam erigidas ou já foram demolidas, todas se encontram distribuídas pelo Município de Campinas por 08 bairros na área urbana mais a área rural, da seguinte forma:

Vila Industrial – permaneceram = 32 imóveis

demolidos = 24 imóveis

Total = 56 imóveis;

Bonfim – permaneceram = 08 imóveis
demolidos = 28 imóveis
Total = 36 imóveis

Centro – permaneceram = 01 imóvel
demolidos = 03 imóveis
Total = 04 imóveis

Botafogo – permaneceram = 01 imóvel
demolidos = 00 imóvel
Total = 01 imóvel

Guanabara – permaneceram = 53 imóveis
demolidos = 54 imóveis
Total = 107

Taquaral – permaneceram = 05 imóveis
demolidos = 08 imóveis
Total = 13 imóveis

São Quirino – permaneceram = 09 imóveis
demolidos = 08 imóveis
Total = 17 imóveis

Parque Imperador – permaneceram = 02 imóveis
demolidos = 00 imóveis
Total = 02 imóveis

Área Rural – permaneceram = 71 imóveis
demolidos = 24
Total = 95 Imóveis

No espaço urbano a maioria das edificações localizava-se na Estação Guanabara seguida pela Vila Industrial e Bonfim. A região mais íntegra é a Área Rural, em contrapartida, o espaço que mais sofreu demolições foi o Bonfim com 77,77% da perda de prédios, local da atual rodoviária. O total de porcentual demolido por área ficou definido deste modo:

Vila Industrial – 42,85 %

Bonfim – 77,77 %

Centro – 33,33 %

Botafogo – 00,00 %

Guanabara – 50,46 %

Taquaral – 61,55 %

São Quirino – 47,05 %

Parque Imperador –00,00 %

Área Rural – 25,26 %

O maior número de construções da Companhia Mogyana, dentro do Município de Campinas, era formado pelas residências com um total de 149 imóveis que estavam presentes em todas as estações ou pátios ferroviários, com as mais diversas representações dos profissionais que as abrigavam. Outro dado demonstrado é a alta concentração de estações em um único município, pois, somente a Companhia Mogyana havia alojado 12 estações entre o trecho de 1875 e o trecho retificado de 1926.

Por Campinas ser a sede desta ferrovia, a quantidade de edificações ligadas ao conjunto fabril, oficinas e fundições, é surpreendentemente alto, comparável somente a outra cidade de grande porte ferroviário, o Rio de Janeiro, justamente onde foi implantada a primeira ferrovia no país e, após a inauguração das novas instalações de 1903 na Vila Industrial, foi considerada a melhor estrutura fabril brasileira, em questão de material ferroviário.[111]

Os dados aqui levantados em hipótese alguma concluem este inventário, pois está em constante mudança, sendo que o setor imobiliário está avançando ininterruptamente na área rural do Município. As intervenções do Setor Público também não levam em consideração este complexo ferroviário, as análises que realizam quase sempre são pontuais, desfigurando, cada vez mais o conjunto. A nossa proposta foi uma pequena contribuição sobre este patrimônio para que não perca a informação e a memória do que foi uma das maiores e mais equipadas estradas de ferro do país, a Companhia Mogyana de Estradas de Ferro.

[111] TELLES, Pedro Carlos da Silva. Op.Cit., p.41

BIBLIOGRAFIA

AMARAL, Plínio. **Campinas.** São Paulo: Habitat, 1955.

ANDRADE, Domingos. **Álbum de Campinas**: Comemorativo do centenário da independência do Brasil; 1922. Campinas: Tipografia da Casa Genoud, 1922.

ANUNZIATA, Antonio Henrique Felice. Parecer sobre as estações ferroviárias de Indaiatuba.

INDAIATUBA Prefeitura Municipal de. Fundação Pró-memória. Indaiatuba: 2003. Relatório de Tombamento das Estações Pimenta, Itaici e Indaiatuba .

ARGAN, Giulio Carlo. **Arte Moderna**: Do iluminismo aos movimentos contemporâneos. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.

_____. **História da Arte como história da cidade**. 3. ed. São Paulo: Ed. Martins Fontes, 1995.

ASSIS, Olavo Amadeu de. **O ferroviário, nos trilhos da saudade**. Belo Horizonte: Imprensa Oficial do Estado de Minas Gerais, 1985.

BADARÓ, Ricardo. **CAMPINAS:** O despertar da modernidade. Campinas: Editora Unicamp. Publicação do CMU. 1996.

BAENINGER Rosana. **Espaço e tempo em Campinas**: migrantes e a expansão do Pólo Industrial Paulista. Centro de Memória Unicamp / UNICAMP. Campinas, 1996.

BARRETO, Margarita. **Vivendo a história de Campinas.** Campinas: Mercado de Letras / Autores Associados, 1995.

BATTISTONI FILHO, Duílio. **Pequena história da arte.** Campinas: Papirus, 1989.

BRITO, Jolumá. **História da cidade de Paulínia**. São Paulo: Indústria Gráfica Saraiva, 1972.

BUCCELLI, Vittorio. **Libro d'oro dello Stato di S. Paolo**. Roma: Incisioni e Stampa Dello Stabilimento Fratelli Capaccini, 1910.

CALDEIRA, Jorge. **Mauá,** Empresário do Império. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

CALVO, Antonio. Edição comemorativa do 90° aniversário da Cia. Paulista de Estradas de Ferro. In: **Ferrovia, órgão oficial da Estrada de Ferro Santos a Jundiaí.** São Paulo: 1958.

CANO, Wilson. **Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil**: 1930 –1970. São Paulo: Ed. Global / Ed. Unicamp, 1985.

_____. **Raízes da concentração industrial em São Paulo**. São Paulo: Hucitec, 1990.

CAMILLO, Ema E. R. **Guia histórico da indústria nascente em Campinas**: 1850-1887. Campinas: Centro de Memória Unicamp / Mercado de Letras, 1998.

CAMPINAS. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Administração. Arquivo Histórico. Portaria 1364. Requerimento 01.05.1902.

_____.. Arquivo Histórico. Portaria 398. Requerimento 15.09.1905.

_____.. Arquivo Histórico. Portaria 130. Requerimento 14.03.1906.

_____. Arquivo Histórico. Portaria 204. Requerimento 20.08.1907.

_____. Arquivo Histórico. Portaria 26. Requerimento 21.01.908.

_____. Arquivo Histórico. Portaria 920. Requerimento 11.10.1920.

_____. Arquivo Histórico. Portaria 1032. Requerimento 06.11.1923.

_____. Arquivo Histórico. Portaria 198. Requerimento 05.02.1924.

_____. Arquivo Histórico. Portaria 132. Requerimento 02.02.1926.

_____. Arquivo Histórico. Portaria 689. Requerimento 02.06.1926.

_____. Arquivo Histórico. Portaria 1364. Requerimento 11.10.1926.

_____. Arquivo Histórico. Portaria 462. Requerimento 11.10.1928.

_____. Arquivo Histórico. Portaria 1434. Requerimento 30.08.1929.

_____. Arquivo Histórico. Portaria 781. Requerimento 11.10.1937.

_____. Arquivo Histórico. Portaria 0490. Requerimento 01.07.1920.

_____. Arquivo Histórico. Portaria 2851. Requerimento 02.12.1938.

_____. Arquivo Histórico. Portaria 0002. Requerimento 03.01.1917.

_____. Arquivo Histórico. Portaria 1017. Requerimento 05.09.1925.

_____. Arquivo Histórico. Portaria 0507. Requerimento 13.08.1915.

_____. Arquivo Histórico. Portaria 0323. Requerimento 18.07.1901.

_____. Arquivo Histórico. Portaria 0392. Requerimento 23.06.1916.

_____. Arquivo Histórico. Portaria 0632. Requerimento 26.08.1920.

_____. Arquivo Histórico. Portaria 0442. Requerimento 26.08.1921.

_____. Arquivo Histórico. Portaria 0781. Requerimento 11.10.1937.

_____. Arquivo Histórico. Portaria 0566. Requerimento 09.05.1925.

_____. Arquivo Histórico. Portaria 0096. Requerimento 15.01.1938.

_____. Arquivo Histórico. Portaria 2584. Requerimento 25.11.1935.

_____. Arquivo Histórico. Portaria 0228. Requerimento 09.09.1907.

_____. Arquivo Histórico. Portaria 0302. Requerimento 19.11.1907.

_____. Arquivo Histórico. Portaria 0403. Requerimento 22.10.1906.

_____. Arquivo Histórico. Portaria 0187. Requerimento 31.05.1902.

_____. Arquivo Histórico. Portaria 0640. Requerimento 10.03.1937.

_____. Arquivo Histórico. Portaria 0525. Requerimento 02.09.1918.

_____. Arquivo Histórico. Pátio 1941. Estação Guanabara.

_____. Arquivo Histórico. Traçado novo km 5 + 098,00 a 5 + 502,90 – ano de 1943 – Linha

_____. Arquivo Histórico. Traçado novo entre Riza e Guanabara – 10.07.1947 – Linha.

_____. Arquivo Histórico. Pátio 1933 – Oficinas.

_____. Arquivo Histórico. Pátio 1948 – Oficinas.

_____. Arquivo Histórico. Pátio 1953 – Oficinas.

_____. Arquivo Histórico. Traçado novo para rua Pereira Lima – 27.10.1950.

CAMPINAS. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Cultura. Coordenadoria Setorial do Patrimônio Cultural. Centro de Documentação. Processo de Tombamento 004/89.

_____. Centro de Documentação. Processo de Tombamento 002/92

_____. Centro de Documentação. Processo de Tombamento 001/94.

_____. Centro de Documentação. Processo de Tombamento 002/96.

_____. Centro de Documentação. Processo de Tombamento 003/03.

_____. Centro de Documentação. Processo de Tombamento 009/04.

_____. Centro de Documentação. Processo de Estudo de Tombamento 003/06.

_____. Centro de Documentação. Base SANASA/2002 - 3414_05_0021 – Sociedade de Abastecimento de Água e Saneamento S/A.

_____. Centro de Documentação. Base SANASA/2002 - 3412_04_0019 – Sociedade de Abastecimento de Água e Saneamento S/A.

_____. Centro de Documentação. Base SANASA/2002 - 3421_04_0021 – Sociedade de Abastecimento de Água e Saneamento S/A.

_____. Centro de Documentação. Base SANASA/2002 - 3264_03_0017 – Sociedade de Abastecimento de Água e Saneamento S/A.

_____. Centro de Documentação. Base SANASA/2002 - 3262_02_0023 – Sociedade de Abastecimento de Água e Saneamento S/A.

_____. Centro de Documentação. Base SANASA/2002 - 3414_05_0021 – Sociedade de Abastecimento de Água e Saneamento S/A.

CAMPINAS. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Cultura/Museu da Imagem e do Som. Caderno comemorativo aniversário de Campinas de 1968.

CAMPINAS. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Planejamento. Departamento Interno de Desenhos e Cadastros. Ficha cadastral com protocolado N° 19734 – 06/06/1966.

_____. Departamento Interno de Desenhos e Cadastros. Ficha cadastral Av. Campos Sales N° 427.

_____. Departamento Interno de Desenhos e Cadastros. Aerofotometria de 1940, Imagens de 1940_45 a 1940_49; 1940_51; 1940_59; 1940_137; 1940_139; 1940_141; 1940_143; 1940_145; 1940_147 e 1940_148.

CARDIAL, Edimilson. **Notícias da Serra do Mar e Mata Atlântica**. São Paulo: Segmento, 1994.

CERCHI, Carlos Alberto. **Os bondes de Sacramento.** Uberaba: Artes Gráficas, 1991.

COELHO, E.J.J.; SETTI, J.B. **A era Diesel na Estrada de Ferro Central do Brasil**. Rio de Janeiro: AENFER, 1993.

_____. **A Estrada de Ferro Vitória Minas**. Rio de Janeiro: Open Publish Comercial/Hamburg Donnelley, 2000.

COLEÇÃO das Leis do Império do Brazil. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1876.

DEBES, Célio. **A caminho do oeste**: História da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. São Paulo: Bentigna, 1968.

DIAS, José Roberto de Souza. **Caminhos de ferro do Rio Grande do Sul.** São Paulo: Rios, 1986.

DELLELIS, Rosana; MARETTI, Orlando. **A era do trem**. São Paulo: Lu Fernandes / Nastari, 1999.

EL-KAREH, Almir Chaiban. **Filha branca de mãe preta**. A companhia da Estrada de ferro D. Pedro II: 1855-1865. Petrópolis: Vozes, 1980.

EUFRASIO, Mário A. **Estrutura urbana e ecologia humana**: a Escola de Chicago (1915-1940). São Paulo: Editora 34. 1999.

FERROVIAS no Brasil. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. 1956

FEPASA – Ferrovia Paulista S.A.: Departamento do Patrimônio, Pátio de Anhumas, trecho dos km 08-09 e 10 ex – CM, 1973.

FEPASA – Ferrovia Paulista S.A.: Departamento do Patrimônio, trecho dos km 12-13 e 14 ex – CM, 1973.

FEPASA – Ferrovia Paulista S.A.: Departamento do Patrimônio, trecho dos km 16 e 17 ex – CM, 1973.

FEPASA – Ferrovia Paulista S.A.: Departamento do Patrimônio, Pátio de Tanquinho, trecho dos km 18 e 19 ex – CM, 1973.

FEPASA – Ferrovia Paulista S.A.: Departamento do Patrimônio, trecho dos km 20 e 21 ex – CM, 1973.

FEPASA – Ferrovia Paulista S.A.: Departamento do Patrimônio, Pátio de Desembargador Furtado, trecho dos km 22 e 23 ex – CM, 1973.

FEPASA – Ferrovia Paulista S.A.: Departamento do Patrimônio, trecho do km 24 ex – CM, 1973.

FEPASA – Ferrovia Paulista S.A.: Departamento do Patrimônio, Pátio de Carlos Gomes, trecho dos km 25 e 26 ex – CM, 1973.

FEPASA – Ferrovia Paulista S.A.: Departamento do Patrimônio, trecho dos km 27 e 28 ex – CM, 1973.

FRANCISCO, Rita de Cássia. As oficinas da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro: arquitetura de um complexo produtivo. (Dissertação) FAU-USP, 2007.

FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil.** São Paulo: Nacional, 1985.

GARCIA, Julio Cezar. Invasões Francesas. **Almanaque Abril 1982**, São Paulo, 1982.

GOFF, Jacques Le. **História e Memória**. Campinas: Ed. da Unicamp. 2006.

GOULART, Edmo. **Campinas ruas da época imperial**. Campinas: Maranata, 1983.

GUIMARÃES, Alaôr Malta. **Campinas dados históricos e estatísticos**. Campinas: Livraria Brasil, 1953.

GUIMARÃES, Benício. **O vapor nas ferrovias do Brasil.** Petrópolis: Gráfica Jornal da Cidade, 1993.

HARDMAN, Francisco Foot. **Trem fantasma**. São Paulo: Companhia de Letras, 1988.

HOBSBAWM, Eric. **A era das revoluções**: 1789-1848. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

_____. **Da revolução industrial inglesa ao imperialismo**. Rio de Janeiro; Forense Universitária, 1986.

ITAU Instituto Cultural. **Cadernos Cidade de São Paulo:** Região da Luz. São Paulo: ICI, 1994.

JUNDIAÍ. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Cultura. Museu da Companhia Paulista. Álbuns de fotografia da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro 1910 e 1933.

KUHL, Beatriz Mugayar. **Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo**: Reflexões sobre a sua preservação. São Paulo: Ateliê Editorial / Fapesp / Secretaria da Cultura, 1998.

LAPA, José Roberto do Amaral. **A cidade**: os cantos e os antros. São Paulo: Edusp, 1996.

_____. **A economia cafeeira**. São Paulo: Brasiliense, 1983.

LAVANDER JUNIOR, Moysés, MENDES, Paulo Augusto. **S.P.R**.: Memórias de uma inglesa. São Paulo, SP; Impressão Clanel Artes Gráficas Ltda. 2005.

LEME, Maria Pompêo de Camargo. **Trabalhadores ferroviários em greve**. Campinas: Ed. Unicamp, 1986.

MARIANO, Júlio. **Do bondinho da Carril ao elétrico da Tração**. Campinas: Rotary Clube Campinas, 1943.

MAZZOCO, Maria Inês Dias. **De Santos á Jundiaí**: nos trilhos do café com a São Paulo Railway. São Paulo: Magma Ed. Cultural. 2005.

MEDRANO Lilia Inês Zanotti, GODOY João Miguel Teixeira de. org., **Campinas:** visões de sua história**.** Campinas: Editora Átomo, 2006.

MARQUES, Luiz. org.. **A fábrica do antigo**. Campinas: Ed. Unicamp, 2008.

MATOS, Odilon Nogueira de. **Café e ferrovias**. 3 ed. São Paulo: Alfa-Omega, 1974.

MELO José Evando Vieira de. Café com açúcar: A formação do mercado consumidor de açúcar em São Paulo e o nascimento da grande indústria açucareira paulista na segunda metade do século XIX. **Seculum: Revista de História**, João Pessoa, jan/jun. 2006.

MENDES, José de Castro. Toponímia de Ruas e Praças de Campinas existente em 1848. **CORREIO POPULAR**, Campinas, 08/08/1968. História de Campinas.

MONOGRAFIA Histórica do Município de Campinas. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1952.

MORETTINI, E.; VILLAR, A. **120 anos de Ferrovia Paulista**. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado S/A IMESP, 1992.

OLIVEIRA FILHO, Celso Franco de. **Fora dos Trilhos**: A História do Esporte Clube Mogiana. Campinas: E-color Editora e Gráfica, 2008.

POZZER, Guilherme Pinheiro. **A antiga estação da Companhia Paulista em Campinas:** Estrutura simbólica transformadora da cidade (1872-2002), Dissertação (Mestrado). IFCH, Unicamp, Campinas, 2007.

PELLICCIOTTA, Mirza Maria Baffi, Riqueza urbana e rural, sofisticação produtiva e construtiva: raízes do fausto na região de Campinas. In: **Revista Humanitas**, Campinas, ago. 1999.

_____, Subsídios para o estudo de evolução urbana de Campinas. In **Revista Humanitas**, Campinas, out. 1997.

PEQUENO, Hugo Alves. **As estradas de rodagem em território Paulista.** São Paulo: Departamento de Estradas de Rodagem, 1999.

PEREIRO, Xerardo, Patrimônio cultural: o casamento entre patrimônio e cultura. In **Revista dos Sócios do Museu do Povo Galego,** Trás-os-Montes, 2006.

PINTO, Adolpho Augusto. **História da Viação Pública de São Paulo**. São Paulo: Typografia e Papelaria de Vanorden & Cia., 1903.

PINTO, Alfredo Moreira. **História da Viação Pública de São Paulo**. São Paulo: Vanordem, 1903.

PRADO JÙNIOR, Caio. **História econômica do Brasil**. São Paulo: Círculo do Livro, s/d.

PUPO, Celso Maria de Melo. **Campinas:** Município no Império. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo de S/A, 1983.

_____.. **Campinas:** seu berço e juventude. Campinas: Academia Campinense de Letras, 1969.

QUADROS Jânio; ARINOS Afonso. **História do povo brasileiro.** São Paulo: J. Quadros Editores Culturais S.A, 1968.

QUEIRÓS, Vitalina Pompeu de Sousa. **Reminiscências de Campinas**, Campinas: s.n., 1951.

RANIERO, Ivana. Companhia Mogyana de Estradas de Ferro: participação no desenvolvimento de Uberlândia. (Dissertação) Universidade Federal de Uberlândia, 1997.

REGULAMENTO Provisional do Real Corpo de Engenheiros. Lisboa: Imprensa Régia, 1812.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Relatório técnico sobre as obras de conservação na estação ferroviária de Campinas**. São Paulo: Planart, 1979.

SAES Flávio Azevedo Marques de. **As ferrovias de São Paulo**: 1870-1940. São Paulo: Hucitec, 1981.

SAINT-HILAIRE, Auguste de. 1779-1853, **Viagem à Província de São Paulo.** Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, São Paulo, Ed.da Universidade de São Paulo, 1976.

SANTO ANDRÉ. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Cultura, Esporte, Lazer e Turismo. **Histórico do município**. Santo Andre: Pref. Municipal, 2011. Disponível em : http://www2.santoandre.sp.gov.br/page/15.

SANTOS, Antonio da Costa. **Campinas**, das origens ao futuro. Campinas: Ed. da Unicamp, 2002.

SANTOS FILHO, Lycurgo de Castro; NOVAES, José Nogueira. **A febre amarela em Campinas:** 1889-1900. Campinas: CMU/Unicamp, 1996.

SANTOS, Francisco Martins do Santos. Estrada do Vergueiro. **Novo Milenium,** Santos, dez. 2002.

SÃO PAULO Governo do Estado de. Secretaria dos Negócios dos Transportes do Estado de São Paulo. **Notícias da Serra do Mar**. São Paulo: Editora Segmento, 1994.

SÃO PAULO Prefeitura Municipal. Sampart. **O Caminho do Padre José**. 2010. Disponível em: http://www.capital.sp.gov.br/portalpmsp.

SERRÃO, Joaquim Veríssimo. **História de Portugal**: O Século de Ouro 1495 – 1580. Lisboa: Verbo, 1978. v. 3.

SCARABELLI, Patricia Ceroni. **Guanabara e Arredores**: a formação de um bairro. Dissertação (Mestrado). Pontifícia Universidade Católica de Campinas. Campinas. 2004.

SCHAEFFER, Enrico. **História da Arte**. São Paulo: Sangus, 1950.

SCHOPPA, Renê Fernandes. **150 anos de trem no Brasil**. São Paulo: Milograph Formato e Modelo Gráfica e Editora Ltda., 2004.

SCHORSKE, Carl E. **Viena fin-de-siécle**: política e cultura. São Paulo: Cia. das Letras, 1988.

SEIXAS, Manoel Rodriques. **Crônicas de um ferroviário**. São Paulo: Edicon, 1991.

SEMEGHINI, Ulysses Carlos**. Do café a indústria, a cidade e seu tempo**. Campinas: Ed. Unicamp, 1991.

SESSO JUNIOR, Geraldo. **Retalhos da velha Campinas**. Campinas: Palmeiras, 1970.

SPINDEL, Cheyna R. **Homens e máquinas na transição de uma economia cafeeira**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

SOUZA, Cícero Alves de. et. al. **As ferrovias em Campinas**: do auge a sua decadência. Campinas (Trabalho terminal de curso) PUC-Campinas, 1984.

TELLES, Pedro Carlos da Silva. **História da Engenharia no Brasil**: Séculos XVI a XIX. Rio de Janeiro: Clavero. 1994.

ZEQUINI, Anicleide. **Terra Paulista**: História / Arte / Costumes a formação do Estado de São Paulo, seus habitantes e os usos da terra. São Paulo: CENPEC/Imprensa Oficial, 2004.

DOCUMENTOS PRIMÁRIOS

Companhia Mogyana de Estradas de Ferro: Guia. Campinas: Typ. Livro Azul, set. 1939.

_____.: Guia de horários. Campinas: 1939.

_____.: Casa Guarda-porteira Km 4 + 198,50 da Avenida Barão de Itapura. Divisão da linha e edifícios. Campinas. S/D

_____.: Condições Technicas, resistencias accidentaes máximas correspondentes e classificação dos perfis: linha tronco e ramaes. Campinas: Typografia a vapor Casa do Livro Azul. 1930.

_____.: Melhoramentos da linha tronco: Projecto de modificação do traçado pontilhão sobre o Rib. Anhumas a ponte do Rio Atibaia. Campinas. 1920.

_____.: Planta. Departamento da Via Permanente. Setor de Obras. Campinas. 1956.

_____. Planta do pátio de Campinas. Divisão da linha e edifícios. Campinas. 1959.

_____.: Planta do pátio de Campinas. 1° Distrito Sector A. Campinas. 1947

_____.: Planta cadastral do km 0 ao km 313, Linha tronco Campinas-Ribeirão Preto, Folha 1. Campinas.

_____: Planta cadastral do km 7 ao km 17, Linha tronco, Folha 2. Campinas.

_____.: Planta cadastral do km 17 ao km 32, Linha tronco, Folha 3. Campinas.

_____.: Planta do pátio de Campinas. Divisão da linha e edifícios. Campinas. 1959.

_____.: Planta do pátio Guanabara. Departamento da linha. Campinas. 1957.

_____: Planta pátio de Campinas, Projeto da nova ligação da Rua Sales de Oliveira com a Rua Pereira Lima. Divisão da linha e edifícios. Campinas. 1957.

_____: Planta da recomposição do Pavilhão Campos Sales. Divisão da linha e edifícios. Campinas. 1957.

_____: Planta da recomposição do Pavilhão Campos Sales. Divisão da linha e edifícios. Campinas. 1957.

_____ -Secção Técnica; Divisão Mecânica: locomotivas. Campinas. 1939.

COSTA, Horácio A. **Companhia Mogyana de Estradas de Ferro**: Regulamento interno das repartições a cargo. Campinas: Typ. Livro Azul, 1935.

Companhia Mogyana de Estradas de Ferro. RELATÓRIO 1878. Rio de Janeiro: Typographia da Gazeta de Notícias, 1878.

_____. RELATÓRIO 1879. Campinas: Typographia do Diário de Campinas, 1879.

_____. RELATÓRIO 1883. Campinas: Casa do Livro Azul, 1933.

_____. RELATÓRIO 1888. Campinas: Casa do Livro Azul, 1888.

_____. RELATÓRIO 1896. Campinas: Casa do Livro Azul, 1933.

_____. RELATÓRIO 1897. Campinas: Casa do Livro Azul, 1933.

_____. RELATÓRIO 1909. Campinas: Casa do Livro Azul, 1909.

_____. RELATÓRIO n.57. Campinas: Casa do Livro Azul, 1910.

_____. RELATÓRIO n.59. Campinas: Casa do Livro Azul, 1912. anexo.

_____. RELATÓRIO n.68. Campinas: Casa do Livro Azul, 1921. anexo.

_____. RELATÓRIO n.80. Campinas: Casa do Livro Azul, 1933.

_____. RELATÓRIO n. 95. Campinas: Casa do Livro Azul, 1948.

CRÉDITOS DAS ILUSTRAÇÕES

Capítulo 1

01 - Luminárias de rua. Correio Popular, 2002.

02 - Estudo da São Paulo Railway para implantação do leito férreo na cidade de Campinas. SANTOS, Antonio da Costa**. Campinas,** das Origens ao Futuro**.** Campinas**:** Ed da Unicamp, 2002. p. 150.

03 - Planificação das linhas do Bonde com tração animal. Planta do Município de Campinas 1878. Campinas. Prefeitura Municipal.

04 - Região central com marcação da área ferroviária Base da SANASA / 2002/05_0021. Arquivo da Sociedade de Abastecimento de Água e Saneamento S/A (SANASA – Campinas).

05 - Localização das fábricas, e as linhas do Bonde com tração animal. Desenho baseado em Planta do Município de Campinas de 1878. Campinas. Prefeitura Municipal. Secretaria de Planejamento.

06 - Primeiro trecho da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, inaugurado em 11 de agosto 1872. CALVO, Antonio. **Edição comemorativa do 90º aniversário da Companhia Paulista de Estradas de Ferro**. São Paulo: Revista Ferrovia, órgão oficial da Estrada de Ferro Santos a Jundiaí, v. 24, N° 279, 1958/59.

07 - Primeira locomotiva da Companhia Paulista de Estradas de Ferro com identificação de Nº 1, a trafegar no trecho mencionado acima. Locomotiva N° 1. Jundiaí/SP. Ca 1923. Locomotivas da C.P. Museu da Cia. Paulista em Jundiaí.

08 - Traçado da Companhia Paulista de Estradas de Ferro em Campinas. SÃO PAULO Governo do Estado de. Secretaria Estadual da Agricultura. **Planta de Campinas**. São Paulo: Comissão Gráfica e Geológica do Estado de São Paulo, 1921.

09 - Traçado da Estrada de Ferro Sorocabana em Campinas. SÃO PAULO Governo do Estado de. Secretaria Estadual da Agricultura. **Planta de Campinas**. São Paulo: Comissão Gráfica e Geológica do Estado de São Paulo, 1921.

10 - Composição parada na Estação Cabras por volta de 1915. Estação Cabras. Campinas. 1915. V8. Centro de Memória Unicamp.

11 - Traçado da Companhia do Ramal Férreo Campineiro. SÃO PAULO Governo do Estado de. Secretaria Estadual da Agricultura. **Planta de Campinas**. São Paulo: Comissão Gráfica e Geológica do Estado de São Paulo, 1921.

12 - Tipo de locomotivas utilizadas na Estrada de Ferro Funilense estacionadas na Usina Esther em 1934. Locomotivas da Funilense. Campinas/SP. 1934. Usina Esther. Museu da Imagem e do Som de Campinas.

13 - Traçado da Companhia Agrícola do Funil em Campinas. SÃO PAULO Governo do Estado de. Secretaria Estadual da Agricultura. **Planta de Campinas**. São Paulo: Comissão Gráfica e Geológica do Estado de São Paulo, 1921.

Capítulo 2

14 - Mapa sobre as ferrovias na Província de São Paulo em 1878. Nota-se o trecho inaugural da Companhia Mogyana no detalhe. Ralph Giesbrescht.Trilhos no interior paulista.In: História Viva, SP, ed. esp. maio.2008. p 23.

15 - Primeira sede da Companhia Mogyana. Campinas/SP. 1878. Coleção Maria Luiza. Museu da Imagem e do Som de Campinas.

16 - Panorâmica de Campinas. Campinas/SP. 1890. Fotógrafo Kowalsky Coleção João Falchi Trinca. Centro de Memória Unicamp.

17 - Foto da preparação do terreno antes de iniciar a base da primeira edificação do Escritório Central da Companhia Mogyana em 1890. Projeto de conservação do Palácio da Mogyana, abril 2005. Campinas. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Cultura/Coordenadoria Setorial do Patrimônio Cultural/Centro de Documentação.

18 - Foto da primeira edificação do Escritório Central da Companhia Mogyana após o seu término. Projeto de conservação do Palácio da Mogyana, abril 2005. Campinas. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Cultura/Coordenadoria Setorial do Patrimônio Cultural/Centro de Documentação.

19 - Companhia Mogyana. Campinas/SP. 1890. Biblioteca Municipal de Campinas. Museu da Imagem e do Som de Campinas

20 - Portaria 26. 1908. Campinas. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Administração. Arquivo Histórico.

21 - Portaria 26. Planta I. Campinas. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Administração. Arquivo Histórico.

22 - Portaria 26. Planta II. Campinas. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Administração. Arquivo Histórico.

23 - Escritório Central da Companhia Mogyana , Pavilhão Campos Sales em construção. Campinas/SP. 1910. Álbum Companhia Mogyana de 1910. Museu da Companhia Paulista.

24 - Escritórios da Companhia Mogyana. Campinas/SP. 1910. Álbum Companhia Mogyana de 1910. Museu da Companhia Paulista.

25 - Panorama de Campinas. São Paulo/SP. 1890. Coleção Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Estado de São Paulo. Centro de Memória Unicamp.

26 - Escritórios da Companhia Mogyana. Campinas/SP. ca 1912. Maria Luiza.
Museu da Imagem e do Som de Campinas.

27 - Demolição do Pavilhão Campos Sales. Campinas/SP. 1956. Fotógrafo José Gomes Guarnieri. Coleção José Gomes Guarnieri. Centro de Memória. Unicamp.

28 - Projeto para reconstituição da fachada para a rua Visconde do Rio Branco e Rua Dr. Campos Sales (cópia heliográfica). Companhia Mogiana de Estradas de Ferro. Divisão da Linha e Edifícios. Escritório da Superintendência. Campinas/SP. 1957. Acervo do autor.

29 - Escritório Central da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, fachada rua Visconde do Rio Branco. 1997. Campinas. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Cultura. Coordenadoria Setorial do Patrimônio Cultural. Centro de Documentação.

30 - Rua General Osório parte de trás da edificação nota-se o gradil e a casa, conjunto pertencente ao Escritório Central. Campinas/SP. 2009. Escritório Central. Foto do autor.

31 - Planta do trecho inaugural. Planta Geral de Transportes da Cia. Mogiana de EE.F. 1952. Rio de Janeiro / RJ. Contadoria Geral de Transportes. Acervo do autor.

32 - O desenho mostra especificamente o ramal de Amparo a partir da atual cidade de Jaguariúna, nota-se que no sentido ao sul há a Estação Tanquinho que vinha para Campinas e começava a ferrovia. Este ramal foi inaugurado junto com o trecho inicial de Mogi-Mirim. Planta Geral de Transportes da Companhia Mogiana de EE.FF. 1952. Rio de Janeiro/RJ. Contadoria Geral de Transportes. Acervo do autor.

33 - Desenho baseado em planta do Município de Campinas de 1878. 1878. Campinas. Prefeitura Municipal. Secretaria de Planejamento. Departamento Interno de Desenhos e Cadastros.

34 - Marcação sem escalas das antigas oficinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, em mapa atual da cidade de Campinas baseado em planta de 1878. Está marcada a linha férrea do trecho original da Companhia Mogyana. Base da SANASA / 2002/05_0021. Arquivo da Sociedade de Abastecimento de Água e Saneamento S/A (SANASA – Campinas)

35 - Pátio da Companhia Paulista de Estradas de Ferro em Campinas. Campinas/SP. 1885. Companhia Paulista. Museu da Companhia Paulista. CP 1185a.

36 - Pátio da Companhia Paulista de Estradas de Ferro em Campinas. Campinas. 1885/SP. Companhia Paulista. Museu da Companhia Paulista.CP 1185b.

37 - Planta de águas pluviais. 1893. Campinas. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Administração. Arquivo Público Municipal. Arquivo Histórico.

38 - Planta do Laudo de Venda. 1893. Campinas. Câmara Municipal. Biblioteca.

39 - Laudo de Venda. 1893. Campinas. Câmara Municipal. Biblioteca. 1º Folha.

40 - Laudo de Venda. 1893. Campinas. Câmara Municipal. Biblioteca. 1º Folha verso.

41 - Laudo de Venda. 1893. Campinas. Câmara Municipal. Biblioteca. 2º Folha.

42 - Monumento 25 anos da Companhia Mogiana. Campinas/SP. 1897. Companhia Mogiana. Museu da Companhia Paulista.

43 - Casa de vagões. Campinas/SP. 1910. Álbum Companhia Mogyana de 1910. Museu da Companhia Paulista.

44 - Casa de carros. Campinas/SP. 1910. Álbum Companhia Mogyana de 1910. Museu da Companhia Paulista.

45 - Planta do Município de Campinas 1900. Campinas. Prefeitura Municipal. Secretaria de Planejamento. Departamento Interno de Desenhos e Cadastros.

46 - Planta do Município de Campinas 1900. Campinas. Prefeitura Municipal. Secretaria de Planejamento. Departamento Interno de Desenhos e Cadastros.

47- **RELATÓRIO** N° 52 da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro. 1905. Campinas: Typographia a Vapor Livro Azul. pgs 164 e 165.

48 - No destaque a porteira. Planta do Laudo de Venda. 1893. Campinas. Câmara Municipal. Biblioteca.

49 - Placa em mármore da passagem inferior na Rua Dr. Mascarenhas escrito “C M 1903”. Campinas/SP. 2007. Foto do autor.

50 - Passagem inferior na Rua Dr. Mascarenhas. Campinas/SP. 1903. Ferrovias. Museu da Imagem e do Som de Campinas.

51 - Esplanada de Campinas. Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Departamento de Patrimônio e Cadastro. Jundiaí/SP. 1967.

52 - No destaque a relação dos antigos proprietários dos terrenos pertencentes a Companhia Paulista de EE.FF.

53 - Portaria 525 / 02.09.918 – Campinas. Prefeitura Municipal. Secretaria da Administração. Arquivo Histórico.

54 - Posto Policial. Escritório Central. Companhia Mogyana de Estradas de Ferro. Campinas/SP. 1918.

55 - Pátio Campinas. Sector A e B.16/9/47. Companhia Mogyana de Estradas de Ferro. 1º Distrito.Campinas/SP. 1947. Acervo do autor.

56 - Pátio de Campinas. 1950. Campinas. Prefeitura Municipal . Secretaria Municipal de Administração. Arquivo Público Municipal. Arquivo Histórico.

57- Detalhe da demolição do Posto Policial. Pátio de Campinas. 1950. Campinas. Prefeitura Municipal . Secretaria Municipal de Administração. Arquivo Público Municipal. Arquivo Histórico.

58 - Vista panorâmica. Campinas. ca 1952. Fotos aéreas. Museu da Imagem e do Som de Campinas. MIS 3373.

59 - Esplanada de Campinas. Companhia Mogyana de Estradas de Ferro. Divisão da Linha e Edificações. Linha tronco km 00,000. Campinas. 1959. Acervo do autor.

60 - Plataforma de embarque. Campinas. 1927. Coordenadoria Setorial do Patrimônio Cultural Centro de Documentação.

61 - Posto Riza. Campinas S/P. 1985. José Pascori Rocha. Trem da Ferrovia Paulista S/A . Acervo José Pascori Rocha.

62 - Estação Guanabara. Campinas/SP. 1893. Ferrovias. Museu da Imagem e do Som de Campinas.

63 - Reforma na Estação Guanabara. Campinas/SP. 1915. Ferrovias. Museu da Imagem e do Som de Campinas.

64 - Esplanada da Guanabara, casario da vila operária. 2009. Campinas. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Cultura. Coordenadoria Setorial do Patrimônio Cultural. Centro de Documentação.

65 - Fundações. Esporte Clube Mogyana. Campinas/SP. 1933. Geraldo Culhari. Acervo do autor.

66 - Campo. Esporte Clube Mogyana. Campinas/SP. 1933. Geraldo Culhari. Acervo do autor.

67 - Arquibancadas. Esporte Clube Mogyana. Campinas/SP. 1933. Geraldo Culhari. Acervo do autor.

68 - O pontilhão a frente é da Companhia Mogyana e ao fundo da Companhia do Ramal Férreo Campineiro. Passagem inferior sobre a rua major Sólon Km 4. Campinas/SP. 1910. Álbum Mogyana de 1910. Museu da Companhia Paulista.

69 - Rua Paula Bueno. Campinas/SP. 1968/Ferrovias. Museu da Imagem e do Som de Campinas.

70 - Estação Anhumas Antiga. Campinas/SP. 1910. Álbum Companhia Mogyana de 1910. Museu da Companhia Paulista.

71 - **RELATÓRIO** N º 68 da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro. Campinas: Typographia Gráfica Casa do Livro Azul. 1921. Anexo.

72 - Estação Anhumas. Campinas/SP. 2009. Estações. Foto do autor.

73- Estação Pedro Américo. Revolução de 1932. Campinas/SP. 1932. Associação Brasileira de Preservação Ferroviária.

74 - Estação Pedro Américo. Campinas/SP. ca 1992. Arnaldo Martins. Acervo do autor.

75 - Estação Tanquinho Antiga. Campinas/SP. 1910. Álbum Companhia Mogyana de 1910. Museu da Companhia Paulista.

76 - Estação Tanquinho. Campinas/SP. ca 1992. Arnaldo Martins. Acervo do autor.

77 - Estação Desembargador Furtado. Campinas/SP. 1929 .Nilson Rodriques Associação Brasileira de Preservação Ferroviária.

78 - Estação Desembargador Furtado Antiga. Campinas/SP. 1910. Álbum Companhia Mogyana de 1910. Museu da Companhia Paulista.

79 - Estação Desembargador Furtado. Campinas/SP. 2010. Estações. Foto do autor.

80 - Estação Carlos Gomes (antiga Matto Dentro). Campinas/SP. 1910. Álbum Companhia Mogyana de 1910. Museu da Companhia Paulista.

81 – Estação Carlos Gomes (antiga Matto Dentro). Campinas/SP. 1910. Álbum Companhia Mogyana de 1910. Museu da Companhia Paulista.

82 - Estação Carlos Gomes. Campinas/SP. 2011. Estações. Hélcio de Abreu.

Capítulo 3

83 – Ficha Cadastral da Prefeitura Municipal de Campinas em 1956 – Referente ao Escritório Central da Cia. Mogyana , R. Visconde do Rio Branco nº 45 – Campinas. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal do Planejamento.

84 – Aerofotometria de 1940 – foto nº 59 – Parcial do centro da cidade com destaque a Estação Guanabara e linha da Cia. Mogyana. Campinas. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal do Planejamento, Departamento Interno de Desenhos e Cadastros.

85 – Portaria 187 – 31.05.1902 - Requerimento – Cia. Mogyana solicitando a Prefeitura Municipal de Campinas á ampliação da Carpintaria. Campinas. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Administração, Arquivo Permanente.

86 – Croqui do Escritório Central, fachada a R. Visconde do Rio Branco, 1997, inserido no Processo de Tombamento 001/94. Campinas. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Cultura. Coordenadoria setorial do Patrimônio Cultural. Centro de Documentação.

87 – COMPANHIA Mogyana de Estradas de Ferro. Relatório, 1878. Campinas: Typographia do Diário, 1878. Sindicato dos Ferroviários da Zona Mogiana.

88 – Base SANASA/2002 - 3414_05_0021 – Região Central – Campinas. Prefeitura Municipal. Sociedade de Abastecimento de Água e Saneamento S/A.

89 – Base Google Earth – Altitude de 3,41 km

90 – Prancha A1, Vila Industrial: Oficinas antigas. Base SANASA/2002 - 3414_05_0021 – Região Central – Campinas. Prefeitura Municipal. Sociedade de Abastecimento de Água e Saneamento S/A.

91 – Prancha 01: Vila Industrial. Base SANASA/2002 - 3414_05_0021 – Região Central – Campinas. Prefeitura Municipal. Sociedade de Abastecimento de Água e Saneamento S/A.

92 – Prancha 02: Bonfim. Base SANASA/2002 - 3414_05_0021 – Região Central – Campinas. Prefeitura Municipal. Sociedade de Abastecimento de Água e Saneamento S/A.

93 – Prancha 03: Centro. Base SANASA/2002 - 3414_05_0021 – Região Central – Campinas. Prefeitura Municipal. Sociedade de Abastecimento de Água e Saneamento S/A.

94 – Prancha 04: Botafogo. Base SANASA/2002 - 3414_05_0021 – Região Central – Campinas. Prefeitura Municipal. Sociedade de Abastecimento de Água e Saneamento S/A.

95 – Prancha 05: Guanabara. Base SANASA/2002 - 3412_04_0019 – Região Guanabara – Campinas. Prefeitura Municipal. Sociedade de Abastecimento de Água e Saneamento S/A.

96 – Prancha 06, Taquaral: Rua Tiradentes. Base SANASA/2002 - 3414_05_0021 – Região Taquaral – Campinas. Prefeitura Municipal. Sociedade de Abastecimento de Água e Saneamento S/A.

97 – Prancha 07, Taquaral: Rua Ari Barroso. Base SANASA/2002 - 3414_05_0021 – Região Taquaral – Campinas. Prefeitura Municipal. Sociedade de Abastecimento de Água e Saneamento S/A.

98 – Prancha 08, Taquaral: Rua Cônego Pedro Bonhomme. Base SANASA/2002 - 3414_05_0021 – Região Taquaral – Campinas. Prefeitura Municipal. Sociedade de Abastecimento de Água e Saneamento S/A.

99 – Prancha 09: São Quirino. Base SANASA/2002 - 3414_05_0021 – Região Anhumas – Campinas. Prefeitura Municipal. Sociedade de Abastecimento de Água e Saneamento S/A.

100 – Prancha 10: São Quirino. Base SANASA/2002 - 3264_03_0017 – Região Anhumas – Campinas. Prefeitura Municipal. Sociedade de Abastecimento de Água e Saneamento S/A.

101 – Prancha 11, São Quirino: Condomínio Campos Verdes. Base SANASA/2002 - 3264_03_0017 – Região Anhumas – Campinas. Prefeitura Municipal. Sociedade de Abastecimento de Água e Saneamento S/A.

102 – Prancha 12, São Quirino: Av. Prof. Dr. Alexandre Chiarini. Base SANASA/2002 - 3264_03_0017 – Região Anhumas – Campinas. Prefeitura Municipal. Sociedade de Abastecimento de Água e Saneamento S/A.

103 – Prancha 13, São Quirino: Estação Anhumas. Base SANASA/2002 - 3264_03_0017 – Região Anhumas – Campinas. Prefeitura Municipal. Sociedade de Abastecimento de Água e Saneamento S/A.

104 – Prancha 14: Hipermercado Carrefour. Base SANASA/2002 - 3262_02_0023 – Região Anhumas – Campinas. Prefeitura Municipal. Sociedade de Abastecimento de Água e Saneamento S/A.

105 – Prancha 15: Parque Imperador. Base SANASA/2002 - 3262_02_0023 – Região Anhumas – Campinas. Prefeitura Municipal. Sociedade de Abastecimento de Água e Saneamento S/A.

106 – Prancha 16: Parque Imperador. Base SANASA/2002 - 3244_01_0013 – Região Anhumas – Campinas. Prefeitura Municipal. Sociedade de Abastecimento de Água e Saneamento S/A.

107 – Prancha 17: Fazenda São Vicente. Google Earth: acessso Jan/2013.

108 – Prancha 18: Estação Gety. Google Earth: acessso Jan/2013.

109 – Prancha 19: Estação Tanquinho Velha. Google Earth: acessso Jan/2013.

110 – Prancha 20: Estação Tanquinho Nova. Google Earth: acessso Jan/2013.

111 – Prancha 21: Recanto dos Dourados. Google Earth: acessso Jan/2013

112 – Prancha 22: Estação Desembargador Furtado Nova. Google Earth: acessso Jan/2013

113 – Prancha 23: Estação Matto Dentro. Google Earth: acessso Jan/2013

114 – Prancha 24: Estação Carlos Gomes Nova. Google. Earth: acessso Jan/2013

115 – Prancha 25: Fazenda Sta. Rita do Mato Dentro. Earth: acessso Jan/2013

116 – Prancha 26: Para Jaguariúna. Earth: acessso Jan/2013

UNICAMP

Antonio Henrique Felice Anunziata

O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO E A CIDADE: A COMPANHIA MOGYANA DE ESTRADAS DE FERRO E CAMPINAS (1872-1971)

Volume: 02/03

CAMPINAS
2013

RATA: Onde se lê "O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO E A CIDADE: A COMPANHIA MOGYANA DE ESTRADAS DE FERRO CAMPINAS (1872-1971)" leia-se "O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO E A CIDADE: A COMPANHIA MOGIANA DE ESTRADAS DE FERRO E CAMPINAS (1872-1971)"

Profa. Dra. Fátima Regina Rodrigues Évora
Coordenadora de Comissão de Pós-Graduação / IFCH / UNICAMP
Matrícula: 174947

Universidade Estadual de Campinas
Instituto de Filosofia e Ciências Humanas

Antonio Henrique Felice Anunziata

O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO E A CIDADE: A COMPANHIA MOGYANA DE ESTRADAS DE FERRO E CAMPINAS (1872-1971)

Volume: 02/03

Orientador: Prof. Dr. Marcos Tognon

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas na Universidade Estadual de Campinas, para obtenção do título de Mestre em História, na área de concentração em História da Arte.

ESTE EXEMPLAR CORRESPONDE À VERSÃO FINAL DA DISSERTAÇÃO DEFENDIDA PELO ALUNO ANTONIO HENRIQUE FELICE ANUNZIATA, E ORIENTADO PELO PROF. DR. MARCOS TOGNON.

CPG, 25 / 03 / 2013

CAMPINAS
2013

ERRATA: Onde se lê "O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO E A CIDADE: A COMPANHIA MOGYANA DE ESTRADAS DE FERRO E CAMPINAS (1872-1971)" leia-se "O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO E A CIDADE: A COMPANHIA MOGIANA DE ESTRADAS DE FERRO E CAMPINAS (1872-1971)"

Profa. Dra. Fátima Regina Rodrigues Évora
Coordenadora da Comissão de Pós-Graduação / IFCH / UNICAMP
Matrícula: 174947

FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA POR
CECÍLIA MARIA JORGE NICOLAU – CRB8/3387 – BIBLIOTECA DO IFCH
UNICAMP

An89p

Anunziata, Antonio Henrique Felice, 1965-
O patrimônio ferroviário e a cidade: a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Campinas (1872-1971) / Antonio Henrique Felice Anunziata. -- Campinas, SP : [s. n.], 2013.

Orientador: Marcos Tognon.
Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas.

1. Companhia Mogiana de Estradas de Ferro. 2. Ferrovias – Campinas (SP) - História. 3. Patrimônio histórico – Campinas (SP) – 1872-1971. 4. Patrimônio cultural – Proteção. I. Tognon, Marcos,1966- II. Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. III.Título.

Informação para Biblioteca Digital

Título em Inglês: The heritage railway and the city: the Cia. Mogyana de Estradas de Ferro and Campinas (1872-1971)
Palavras-chave em inglês:
Companhia Mogiana de Estradas de Ferro
Railroad – Campinas (SP) - History
Historic heritage – Campinas (SP) – 1872-1971
Protection of cultural - Property
Área de concentração: História da Arte
Titulação: Mestre em História
Banca examinadora:
Marcos Tognon [Orientador]
Luciano Migliaccio
Eduardo Romero
Data da defesa: 25-03-2013
Programa de Pós-Graduação: História

SUMÁRIO

Volume 1/3

Dedicatória ……..... ……... 07
Agradecimentos.....……..……..09
Resumo.....……..… 11
Abstract.....……... 13
Sumário.....…… 15
Introdução.....……..…...17

Capítulo 1 – Caminhos de Ferro

1.1. A transformação do espaço na cidade de Campinas…….....19
1.2. Ferrovias no Município de Campinas…….....28
1.2.1. Companhia Paulista de Estradas de Ferro……..... 29
1.2.2. Companhia Ytuana de Estradas de Ferro ……..... 36
(Estrada de Ferro Sorocabana)
1.2.3. Companhia do Ramal Férreo Campineiro……..... 38
1.2.4. Companhia Agrícola do Funil – Estrada de Ferro Funilense…..... 41

Capítulo 2 – Companhia Mogyana de Estradas de Ferro

2.1. A formação da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro……..... 45
2.2. O Escritório Central…….....48
2.3. O primeiro trecho da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro……..... 64
2.4. Moldando a colina……..... 67
2.5. Traçados e Estações…….....87

Capítulo 3 – Patrimônio edificado

3.1. O inventário das construções ferroviárias…….....107
3.2. Sobre o inventário……..... 109
3.3. Processando as informações…….....…..... 120

Conclusão…….....……. 191
Bibliografia…….....197
Documentos primários……..... 207
Créditos das ilustrações…….. 209

Volume 2/3

Fichas cadastrais de 1 a 166

Volume 3/3

Fichas cadastrais de 167 a 332

DENOMINAÇÃO: Casa **ENDEREÇO:** R. Francisco Theodoro, nºs 975 e 977, Vila Industrial. **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 00,000 **CONSTRUTOR:** Germano Hausen	**FICHA Nº 001** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1893 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** Década de 90 do Séc. XX

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Moradia

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular

VOLUMETRIA: A **COBERTURA:** B **VÃOS:** A **EVESTIMENTOS:** B

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: ( ) BEIRAIS (X) PLATIBANDA ( ) OUTROS

Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Fibrocimento **Nº ÁGUAS:** Duas

ABERTURAS: Verga reta; esquadrias de madeira com caixilhos de vidro e portas contendo bandeira fixa

DETALHES: Cobertura original capa e canal.

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: 352.195 e 352.196; C.M.E.F. S/N de 1959.



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento nº 001/02, Resolução nº085/09.

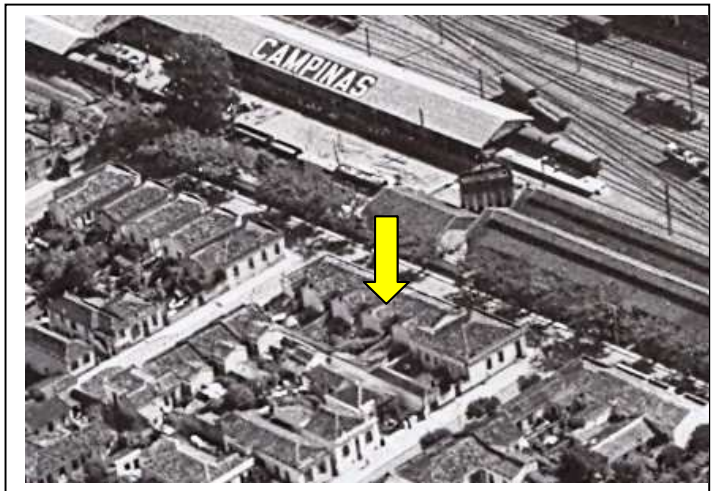
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Habitada por antigo funcionário da Ferrovia Paulista S/A – FEPASA.



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

No final do século XIX, Campinas passa por transformações, gerando a necessidade de mão-de-obra especializada, motivada por indústrias que se instalavam na cidade, como as ferrovias e as indústrias têxteis entre outras. Surgem imigrantes interessados em edificar casas simples para os operários, inicialmente o local que recebeu estas construções foi a Vila Industrial.

Consta em plantas cadastrais da Cia. Paulista de Estradas de 1950 uma edificação única que em sua divisão interna continha nove casas, cujo imóvel fora adquirido por esta estrada de ferro em 1921 e que nesta mesma data a Cia. Mogyana comprara duas unidades das nove existentes.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Fundição e Modelação **ENDEREÇO:** Final da R. Francisco Theodoro com o início da R. Antonio Manoel, Vila Industrial. **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 00,000 **CONSTRUTOR:** Antonio Correa de Lemos	**FICHA Nº 002** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1900 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** N/D

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Fundição/Casa de Moldes

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular

VOLUMETRIA: A **COBERTURA:** B **VÃOS:** B **REVESTIMENTOS:** C

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Fabril

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

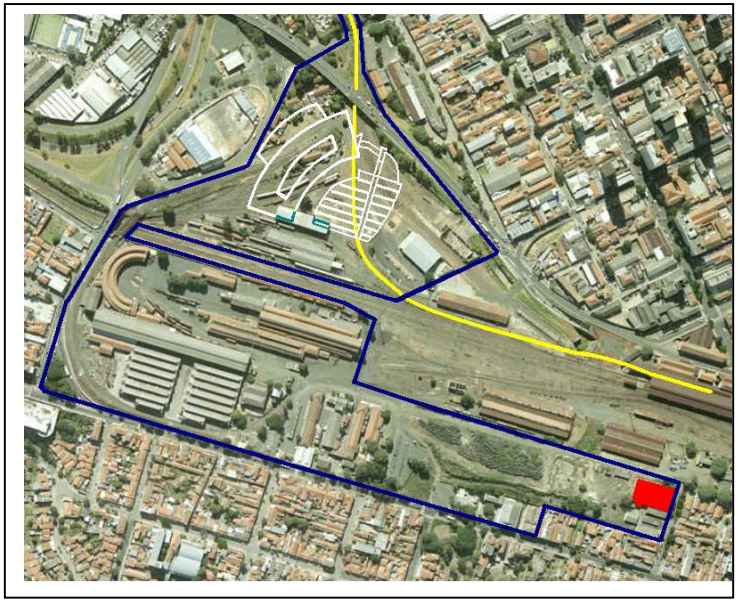
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telha em cerâmica, tipo francesas **Nº ÁGUAS:** Quatro

ABERTURAS: Arco pleno; esquadrias de ferro fundido com caixilhos de vidro e portas corrediças de ferro.

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 104 em planta da C.M.E.F. de 1959



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

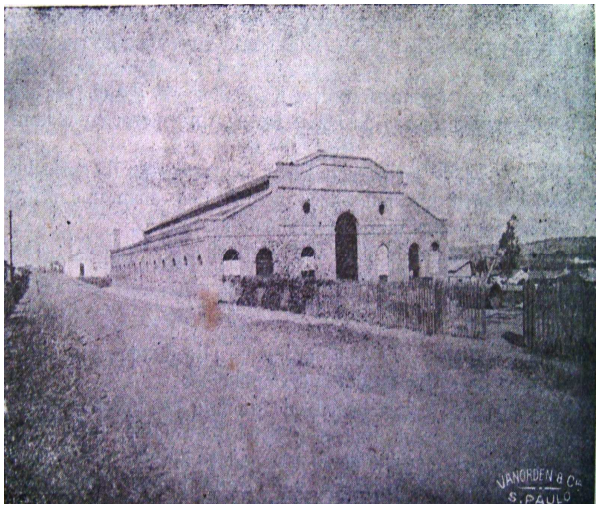
LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento nº 004/89, Resolução nº 004/90

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Depósito da Coordenadoria da Estação Cultura, Secretaria Municipal de Cultura.



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Conforme o "Almanaque de Campinas em 1900", a edificação iniciaria as atividades para o funcionamento da "Empreza Fabril", cuja propriedade era de Antonio Correa de Lemos. Consta o prédio como a Nova Fundição da Cia. Mogyana de Estradas de Ferro na Portaria nº 398 de 1905, enviada a Prefeitura Municipal de Campinas solicitando intervenções de reparo no edifício. Por meio da Portaria nº 130 de 1906 do mesmo modo o prédio é mencionado como Nova Fundição da Cia. Mogyana, documentação enviada a Prefeitura Municipal pedindo permissão para a construção de uma fossa séptica no local.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Caixa d'água **ENDEREÇO:** R. Antonio Manoel nº 40, Vila Industrial. **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 00,000 **CONSTRUTOR:** Cia. Mogyana de Estradas de Ferro	**FICHA Nº 003** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** ca.1906 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** Década de 1970



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Caixa d'água

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolida

VOLUMETRIA: A **COBERTURA:** B **VÃOS:** B **REVESTIMENTOS:** C

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Fabril

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: Telha de zinco **Nº ÁGUAS:** Duas

ABERTURAS:

DETALHES: Estrutura localizava-se próxima a lateral esquerda do prédio da Fundição e Modelagem.

OBSERVAÇÕES: No local há outra construção. Edificação nº 089 em planta da C.M.E.F. de 1948.

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) **Municipal** ( ) **Estadual** ( ) **Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) **Tombamento** ( ) **Outros**

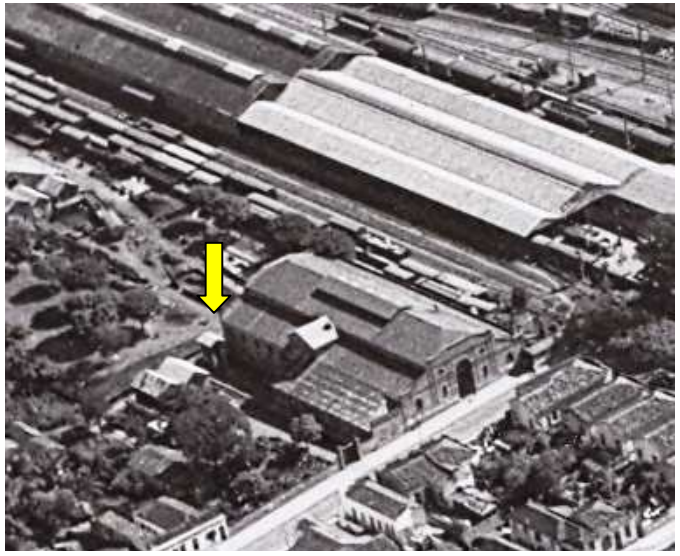
LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Nova Fundição da Cia. Mogyana de Estradas de Ferro de 1906, citada na Ficha Individual 002, continha as características técnicas encontradas nas fundições do período mencionado como a Fundição da Cia. Mac-Hardy, que necessitava de água para o funcionamento. Também existe a solicitação da Portaria nº 130/1906 para uma instalação de fossa séptica no local, demonstrando a necessidade de ter uma Caixa d'água próxima ao prédio da fundição.





FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Garage da RCM - Rodoviário Cia. Mogiana

ENDEREÇO: R. Cel. Antonio Manoel, nº 40, Vila Industrial.

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco /Oficina **Km:** 00,000

CONSTRUTOR: Cia. Mogyana de Estradas de Ferro

FICHA Nº 004

DATA DE INAUGURAÇÃO: ca. 1933

DATA DE DESATIVAÇÃO: Década de 1980



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Cobertura para veículos

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolida

VOLUMETRIA: C **COBERTURA:** **VÃOS:** **REVESTIMENTOS:**

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telha de zinco **Nº ÁGUAS:** Quatro

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Dados obtidos por meio das imagens. No local há outra construção. Edificação nº 105 em planta da C.M.E.F. de 1959.

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal ( ) Estadual ( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento ( ) Outros**

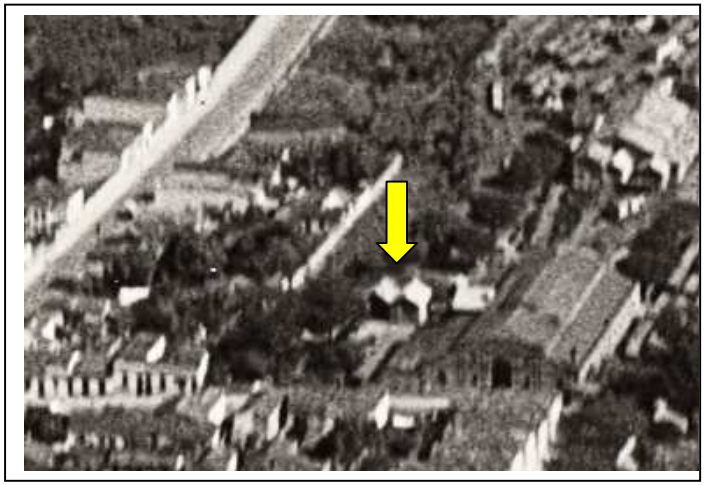
LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Planta de Patio de Campinas, ano de 1933 apresenta a edificação como "*Garage da CMT*". No Relatório nº 85 da Cia. Mogyana correspondente ao ano de 1937 demonstrou a necessidade da formação da Cia. Mogyana de Transportes – C.M.T. e a sua importância para as atividades comercias da Estrada de Ferro. Na década de 1940 propagandas da CMT são veiculadas na Revista Mogiana, periódico existente desde 1935 contento assuntos diversos. Na Planta de Pátio de Campinas, ano de 1959 a designação encontrada foi "*Garage RCM*", mantendo esta nomenclatura em propaganda na década de 1960.





FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Mictório **ENDEREÇO:** R. Antonio Manoel nº 40, Vila Industrial. **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 00,000 **CONSTRUTOR:** Cia. Mogiana de Estradas de Ferro	**FICHA Nº 005** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** ca.1906 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** Década de 1970

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Sanitários

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolida

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES: Estrutura localizava-se próxima a lateral esquerda do prédio da Fundição e Modelagem e a frente da Garage do Rodoviário Cia. Mogiana.

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 107 em planta da C.M.E.F. de 1959.



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal ( ) Estadual ( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento ( ) Outros**

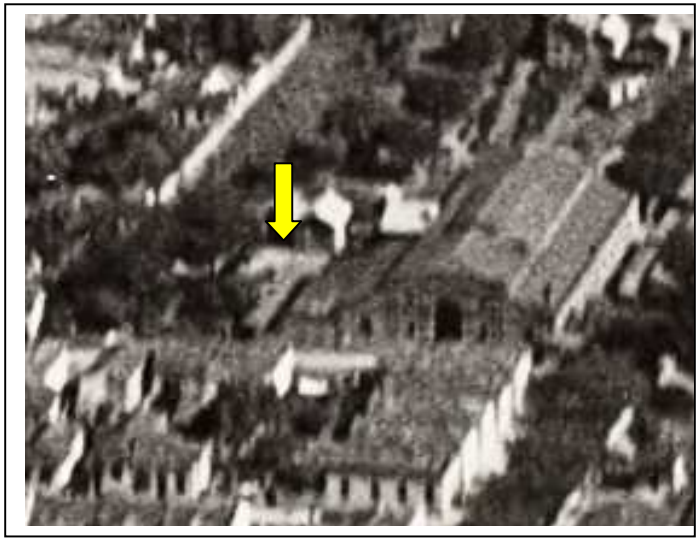
LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Nova Fundição da Cia. Mogyana de Estradas de Ferro de 1906, citada na Ficha Individual 002, dominava as características técnicas encontradas nas fundições do período mencionado, que continha muitos operários em suas instalações. Também se encontrou uma Portaria nº 130/1906 solicitando uma instalação de fossa séptica no local.





FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Depósito de Moldes **ENDEREÇO:** R. Antonio Manoel nº40, Vila Industrial. **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 00,000 **CONSTRUTOR:** Cia. Mogyana de Estradas de Ferro	**FICHA Nº 006** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** ca. 1906 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** Década de 1980

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Fundição

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolida

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Fabril

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

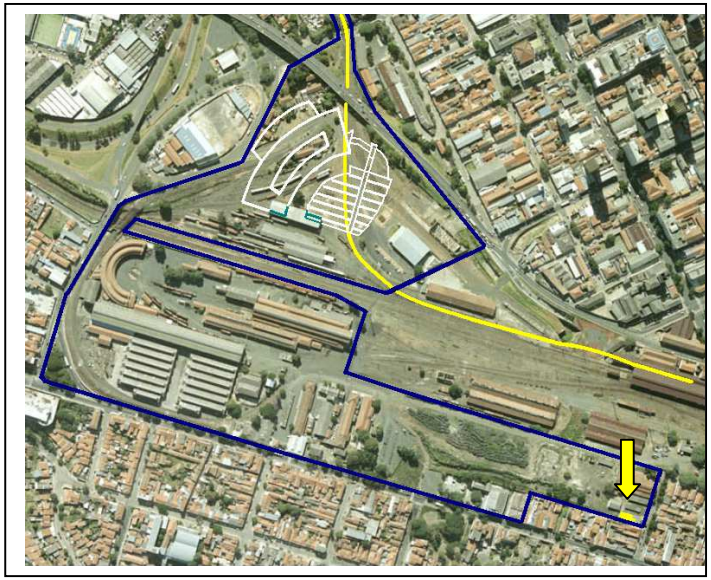
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: No local há outra construção. Edificação nº 107 em planta da C.M.E.F. de 1959.



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal ( ) Estadual ( ) Federal**

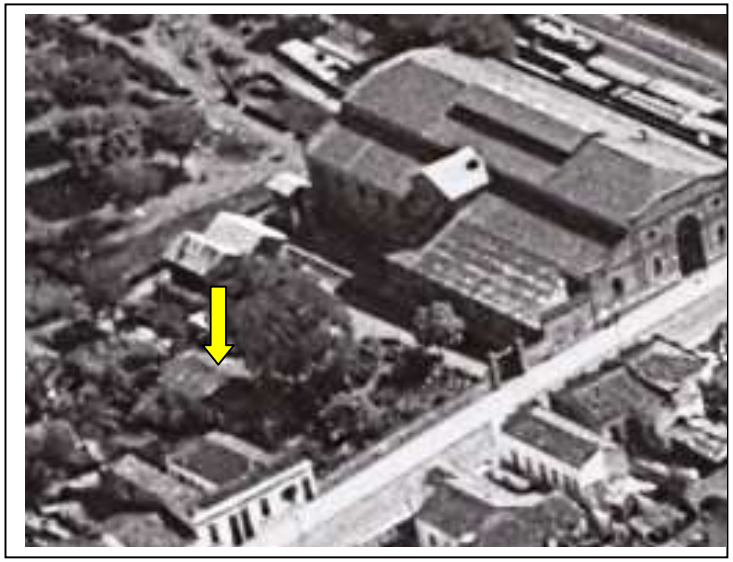
TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento ( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Nova Fundição da Cia. Mogyana de Estradas de Ferro de 1906, citada na Ficha Individual 002, dominava as características técnicas encontradas nas fundições do período mencionado, contendo a estrada de ferro as instalações necessárias para uma adequada produção industrial.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Fundição de Cobre

ENDEREÇO: R. Sales de Oliveira nº 1380, Vila Industrial.

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco /Oficina **Km:** 00,000

CONSTRUTOR: Cia. Mogyana de Estradas de Ferro.

FICHA Nº 007

DATA DE INAUGURAÇÃO: Década de 1920

DATA DE DESATIVAÇÃO: ca. 1982

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Fundição

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolida

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Fabril

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

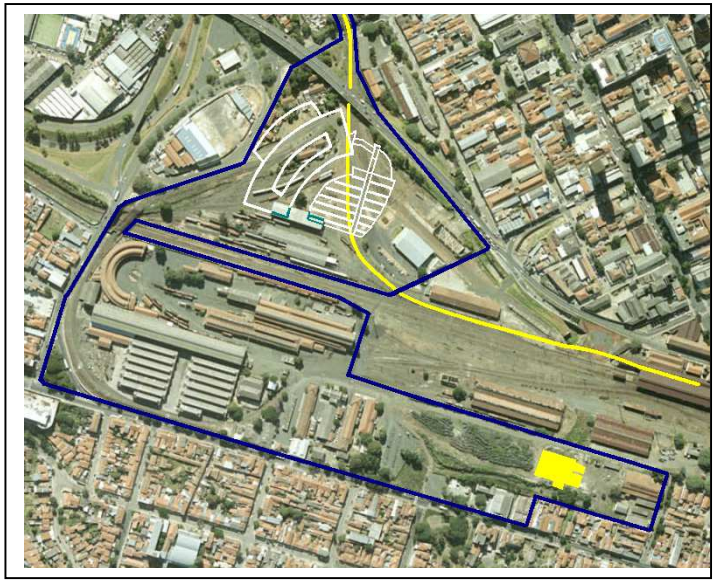
COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 103 em planta da C.M.E.F. de 1959



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) **Municipal** ( ) **Estadual** ( ) **Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) **Tombamento** ( ) **Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Nota-se a marcação do piso da edificação demolida no terreno existente, que é utilizado como depósito de carros apreendidos pela Empresa Municipal do Desenvolvimento de Campinas – EMDEC.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Nova Fundição da Cia. Mogyana de Estradas de Ferro de 1906, citada na Ficha Individual 002, dominava as características técnicas encontradas nas fundições do período, contendo a estrada de ferro as instalações necessárias para uma adequada produção industrial.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Cooperativa de Consumo dos Ferroviários da C.M.E.F.

ENDEREÇO: R. Sales de Oliveira nº 895, Vila Industrial.

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco /Oficina **km:** 00,000

CONSTRUTOR: Cooperativa de Consumo dos Ferroviários da C.M.E.F.

FICHA Nº 008

DATA DE INAUGURAÇÃO:

Década de 1960

DATA DE DESATIVAÇÃO: N/D



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS:

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom

VOLUMETRIA: A **COBERTURA:** A **VÃOS:** N/D **REVESTIMENTOS:** N/D

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Comercial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: ( ) BEIRAIS (X) PLATIBANDA ( ) OUTROS

Nº DE PAVIMENTOS: Dois

TELHAMENTO: Fibrocimento **Nº ÁGUAS:** Doze

ABERTURAS: Vãos de verga reta, fechamento por meio de portas de rolo.

DETALHES: Estrutura das envasaduras totalmente alteradas, não há mais os vãos.

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 109 em planta da C.M.E.F. de 1959.

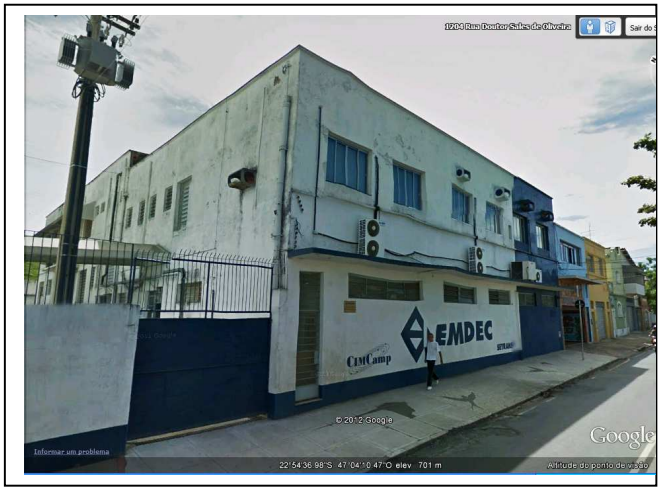
PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) **Municipal** ( ) **Estadual** ( ) **Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) **Tombamento** ( ) **Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Utilizado como Centro Integrado de Monitoramento de Campinas – Cimcamp, setor de segurança pública administrado pela Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas – EMDEC.



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Na Planta do Pátio Campinas de 1959 da C.M.E.F. consta somente o terreno como reservado para a Cooperativa de Consumo dos Ferroviários da C.M.E.F., não marca a presença do edifício. A instituição é de existência anterior de acordo com a propaganda da revista Mogiana em abril de 1944.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Escola Ferroviária Senai Mogiana Engenheiro Wilson Leal

ENDEREÇO: R. Sales de Oliveira nº 1028, Vila Industrial.

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco /Oficina **km:** 00,000

CONSTRUTOR: Construtores Breternitz e Jacobert

FICHA Nº 009

DATA DE INAUGURAÇÃO: Década de 1950

DATA DE DESATIVAÇÃO: ca. 1973



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Escola

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom

VOLUMETRIA: A **COBERTURA:** A **VÃOS:** A **REVESTIMENTOS:** B

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Educacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria composta por: 1- Estrutura com pilares e vigas de concreto e 2 - Vedação em bloco de concreto.

COBERTURA: ( ) BEIRAIS (X) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Dois

TELHAMENTO: Fibrocimento **Nº ÁGUAS:** Dez

ABERTURA: Verga reta; esquadrias de ferro com perfilado em T e I, caixilhos de ferro com vedação em vidro, com duas folhas de correr e as portas com esquadrias de ferro com perfilado em T e I, caixilhos de ferro com vedação em vidro.com duas folhas portas com folhas duplas de abrir.

DETALHES: no segundo piso a estrutura e acompanha por um passadiço

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 109 em planta da C.M.E.F. de 1959

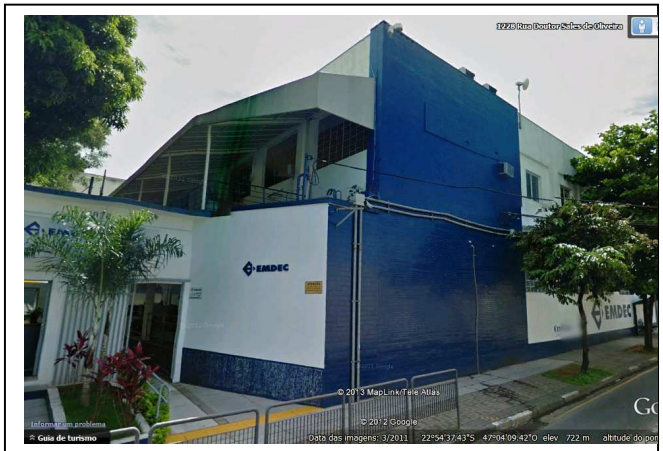
PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) **Municipal** ( ) **Estadual** ( ) **Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) **Tombamento** ( ) **Outros**

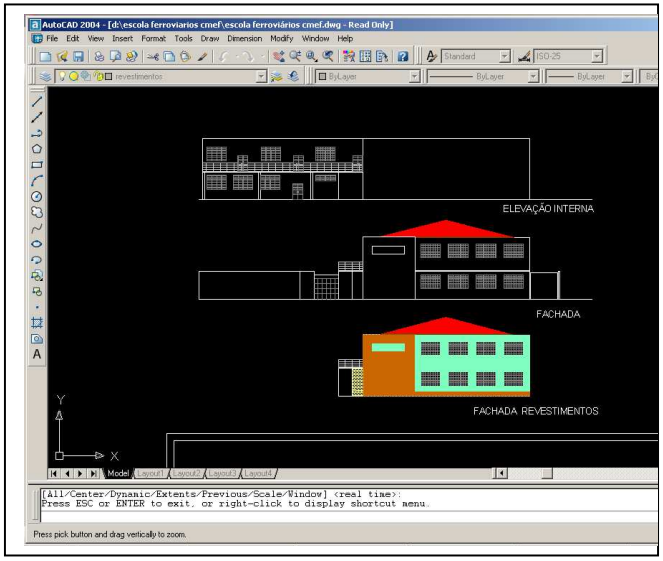
LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Utilizado como Centro Integrado de Monitoramento de Campinas – Cimcamp, setor de segurança pública administrado pela Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas – EMDEC.



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Na "Planta do Pátio" Campinas de 1953 da C.M.E.F. consta "Escola Ferroviária". A instituição educacional foi inaugurada nos anos de 1940, na década de 1950 foi construído um prédio próprio, funcionando até 1973. Na parte superior do edifício era dado o curso teórico e na parte inferior do prédio as aulas práticas, os alunos aprendiam diretamente no maquinário idêntico que era utilizado na ferrovia.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Conservação de Vagões/Depósito

ENDEREÇO: R. Antonio Manoel nº40, Vila Industrial.

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco /Oficina **Km:** 00,000

CONSTRUTOR: Cia. Mogyana de Estradas de Ferro

FICHA Nº 010

DATA DE INAUGURAÇÃO: ca. 1906

DATA DE DESATIVAÇÃO: Década de 1980

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Fundição

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolida

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Fabril

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: No local há outra construção. Edificação nº 107 em planta da C.M.E.F. de 1959.



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal ( ) Estadual ( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento ( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Nova Fundição da Cia. Mogyana de Estradas de Ferro de 1906, citada na Ficha Individual 002, dominava as características técnicas encontradas nas fundições do período mencionado, contendo a estrada de ferro as instalações necessárias para uma adequada produção industrial.

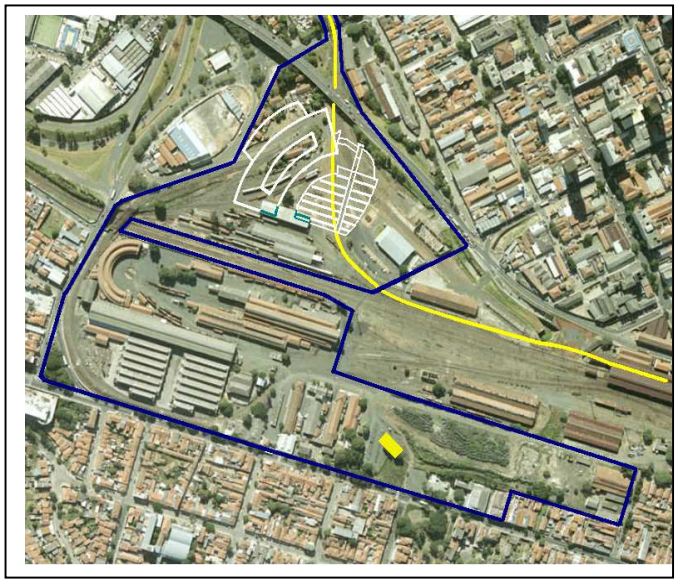




FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Campo de Instrução **ENDEREÇO:** R. Sales de Oliveira, nº 1380, Vila Industrial **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 00,000 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 011** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1940 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** Década de 90 do Séc. XX
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Sim **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Sim **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Vestiário do Campo de Instrução Física	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Educacional/Esportivo **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Alvenaria em Tijolos **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Térreo **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Edificação nº 99 em planta da C.M.E.F. de 1959.	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Estacionamento da EMDEC

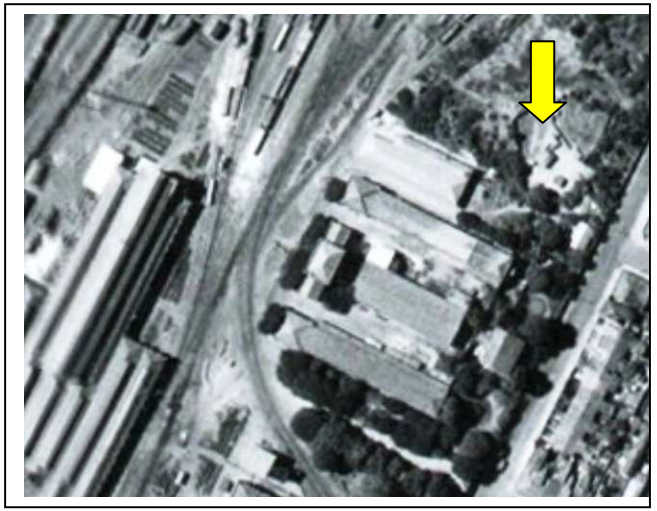
HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Na "Planta do Pátio" Campinas de 1953 da C.M.E.F. consta "Escola Ferroviária". A instituição educacional foi inaugurada nos anos de 1940, na década de 1950 foi construído um prédio próprio, funcionando até 1973. Na parte superior do edifício era dado o curso teórico e na parte inferior do prédio as aulas práticas, os alunos aprendiam diretamente no maquinário idêntico que era utilizado na ferrovia. O Campo de Instrução era parte deste conjunto escolar.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Vestiário do Campo de Instrução Física **ENDEREÇO:** R. Sales de Oliveira, nº 1380, Vila Industrial **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 00,000 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 012** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1940 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** Década de 90 do Séc. XX



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Campo de Instrução

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom

VOLUMETRIA: A **COBERTURA:** A **VÃOS:** B **REVESTIMENTOS:** C

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Educacional/Esportivo

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telha cerâmica capa e canal **Nº ÁGUAS:** duas

ABERTURAS: Verga reta, esquadrias de madeira.

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 100 em planta da C.M.E.F. de 1959

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) **Municipal** ( ) **Estadual** ( ) **Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) **Tombamento** ( ) **Outros**

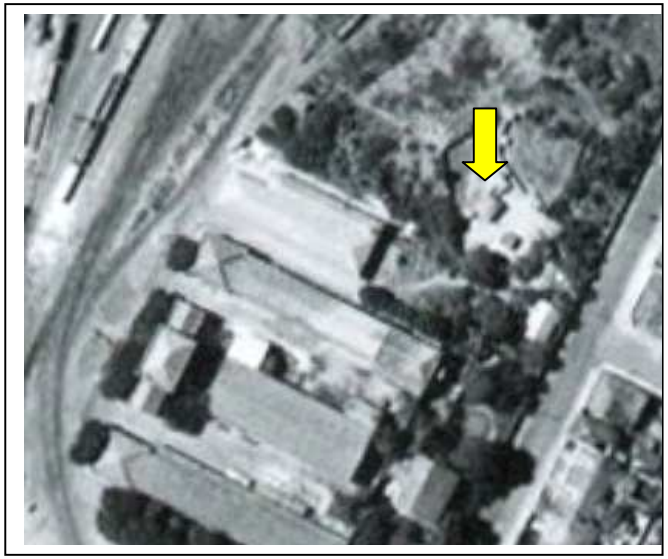
LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Vestiário dos motoristas da EMDEC



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Na "Planta do Pátio" Campinas de 1953 da C.M.E.F. consta "Escola Ferroviária". A instituição educacional foi inaugurada nos anos de 1940, na década de 1950 foi construído um prédio próprio, funcionando até 1973. Na parte superior do edifício era dado o curso teórico e na parte inferior do prédio as aulas práticas, os alunos aprendiam diretamente no maquinário idêntico que era utilizado na ferrovia. O Vestiário do Campo de Instrução era parte deste conjunto escolar.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa do Guarda

ENDEREÇO: R. Sales de Oliveira, nº 1380, Vila Industrial

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco /Oficina **Km:** 00,000

CONSTRUTOR:

FICHA Nº 013

DATA DE INAUGURAÇÃO: Década de 1930

DATA DE DESATIVAÇÃO: Década de 90 do Séc. XX

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Não

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom

VOLUMETRIA: B **COBERTURA:**C **VÃOS:**B **REVESTIMENTOS:** A

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Administrativo

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Fibrocimento **Nº ÁGUAS:** Duas

ABERTURAS: Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro, portas de madeira.

DETALHES: Cobertura original capa e canal

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 98 em planta da C.M.E.F. de 1959



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Na "Planta do Pátio" Campinas de 1953 da C.M.E.F. consta "Escola Ferroviária". A instituição educacional foi inaugurada nos anos de 1940, na década de 1950 foi construído um prédio próprio, funcionando até 1973. Na parte superior do edifício era dado o curso teórico e na parte inferior do prédio as aulas práticas, os alunos aprendiam diretamente no maquinário idêntico que era utilizado na ferrovia. A Casa do Guarda está inserida na área deste conjunto escolar.



FONTES CONSULTADAS: FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Restaurante

ENDEREÇO: R. Sales de Oliveira, nº 1380, Vila Industrial

MUNICÍPIO: Campinas

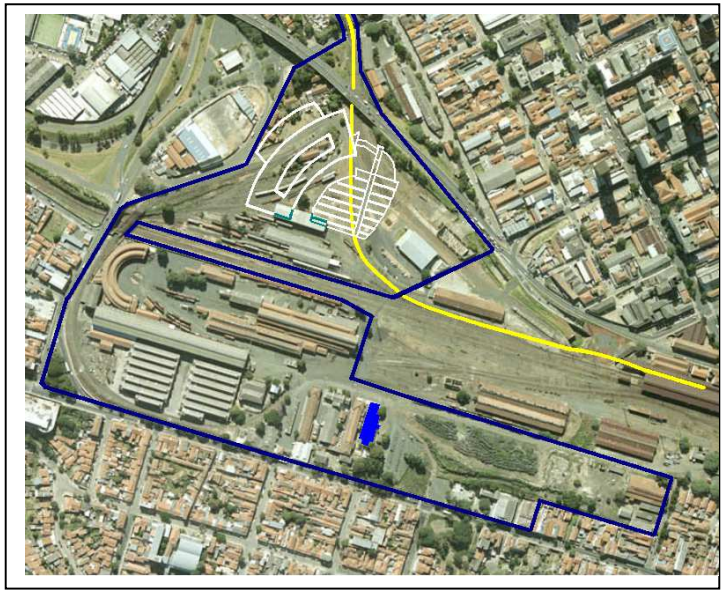
LINHA: Tronco /Oficina **Km:** 00,000

CONSTRUTOR:

FICHA Nº 014

DATA DE INAUGURAÇÃO Década de 1930

DATA DE DESATIVAÇÃO: Década de 90 do Séc. XX



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Escritório Departamento da Mecânica

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom

VOLUMETRIA: A COBERTURA: A VÃOS:A REVESTIMENTOS:A

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Administrativo

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telha cerâmica modelo francesa **Nº ÁGUAS:** oito

ABERTURAS: Verga reta esquadrias de ferro com caixilhos de vidro

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 97 em planta da C.M.E.F. de 1959

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

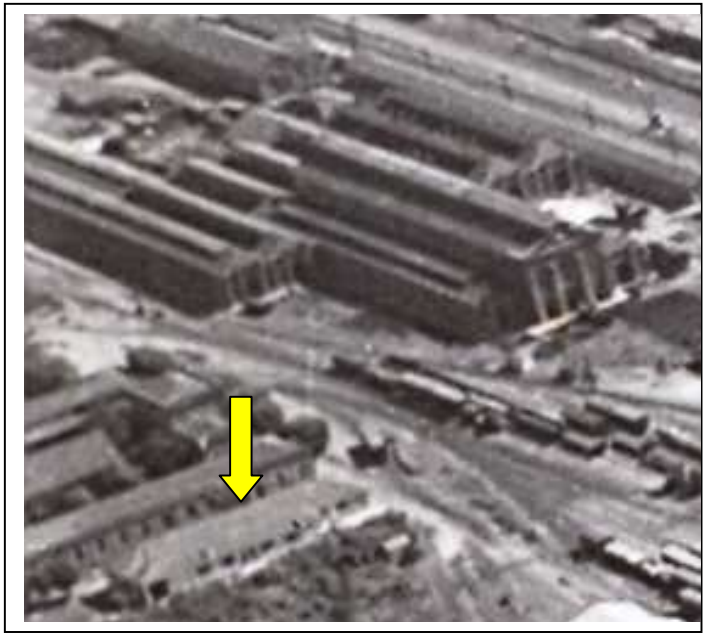
LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Escritórios da EMDEC



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

No documento da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro "Planta do Pateo" de 1933 consta como "Refeitório para o Pessoal", código 94.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Contadoria

ENDEREÇO: R. Sales de Oliveira, nº 1380, Vila Industrial

MUNICÍPIO: Campinas

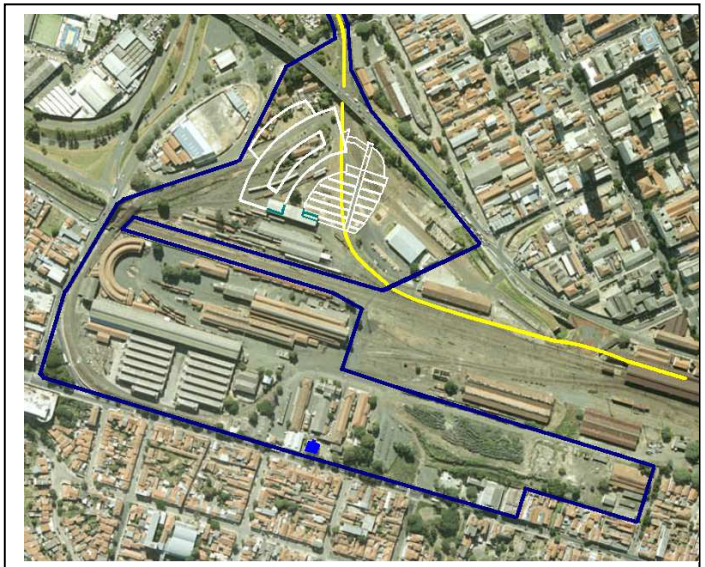
LINHA: Tronco /Oficina **Km:** 00,000

CONSTRUTOR:

FICHA Nº 015

DATA DE INAUGURAÇÃO: Década de 1930

DATA DE DESATIVAÇÃO: Década de 90 do Séc. XX



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Não

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom

VOLUMETRIA: A COBERTURA: A VÃOS: A REVESTIMENTOS: A

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Administrativo

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: dois

TELHAMENTO: Fibrocimento **Nº ÁGUAS:** quatro

ABERTURAS: Esquadrias de madeira e de ferro com caixilhos de vidro

DETALHES: Cobertura original capa e canal

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 96 em planta da C.M.E.F. de 1959

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

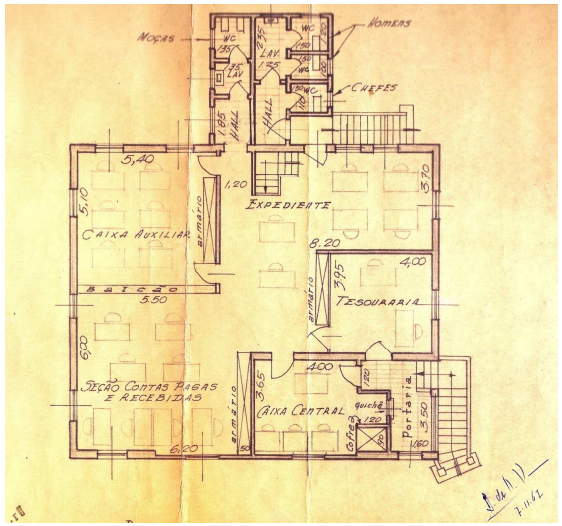
LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 001/12

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Escritórios da EMDEC



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

No documento da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro "Planta do Pateo" de 1933 consta como "Casa do Engenheiro da Locomoção", código 80. Em planta de 1953 é denominada "Casa do Superintende" e no ano de 1966 é adequada para ser a Pagadoria.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Escritório Departamento da Mecânica

ENDEREÇO: R. Sales de Oliveira, nº 1380, Vila Industrial

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco /Oficina **Km:** 00,000

CONSTRUTOR:

FICHA Nº 016

DATA DE INAUGURAÇÃO: ca.1897

DATA DE DESATIVAÇÃO: Década de 90 do Séc. XX

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Escritório Departamento do administrativo

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular

VOLUMETRIA: B COBERTURA:A VÃOS:B REVESTIMENTOS: C

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Administrativo

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: (X) BEIRAIS (X) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telha cerâmica tipo francesa **Nº ÁGUAS:** sete

ABERTURAS: Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro e portas contendo bandeira fixa

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 95 em planta da C.M.E.F. de 1959



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 001/12

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Oficina de reparos da EMDEC



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A estrutura arquitetônica da "Immigração" construída durante os anos de 1890 correspondia a cinco edificações que estavam ligadas administrativamente ao Governo do Estado de São Paulo, que posteriormente na década de 1910 foi comprada pela Companhia Mogyana de Estrada de Ferro. Atualmente localizam-se à Rua Sales de Oliveira N° 1380. Após a aquisição do conjunto pela ferrovia a denominação deste prédio passou a ser definida como Escritório Departamento da Mecânica.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Escritório Departamento do Administrativo **ENDEREÇO:** R. Sales de Oliveira, nº 1380, Vila Industrial **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 00,000 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 017** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** ca. 1897 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** Década de 90 do Séc. XX



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Pagadoria

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular

VOLUMETRIA: A COBERTURA: C VÃOS: C REVESTIMENTOS: C

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Administrativo

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: ( ) BEIRAIS (X) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: dois

TELHAMENTO: Fibrocimento **Nº ÁGUAS:** oito

ABERTURAS: Esquadrias de ferro com caixilhos de vidro

DETALHES: Cobertura original de cerâmica tipo francesa.

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 94 em planta da C.M.E.F. de 1959. Foram totalmente modificadas as envasaduras e os caixilhos, sendo as envasaduras de arco abatido e as esquadrias de madeira com caixilhos de vidro.

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 001/12

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Sem uso

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A estrutura arquitetônica da "Immigração" construída durante os anos de 1890 correspondia a cinco edificações que estavam ligadas administrativamente ao Governo do Estado de São Paulo que posteriormente na década de 1910 foi comprada pela Companhia Mogyana de Estrada de Ferro. Atualmente localizam-se à Rua Sales de Oliveira N° 1380. Após a aquisição do conjunto pela ferrovia a denominação deste prédio passou a ser definida como Escritório Departamento do Administrativo.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Pagadoria **ENDEREÇO:** R. Sales de Oliveira, nº 1380, Vila Industrial **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 00,000 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 018** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** ca. 1897 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** Década de 90 do Séc. XX



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Departamento de Materiais

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular

VOLUMETRIA: B COBERTURA: C VÃOS: C REVESTIMENTOS: B

Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Administrativo

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Fibrocimento **Nº ÁGUAS:** duas

ABERTURAS: Esquadrias de ferro com caixilhos de vidro

DETALHES: Cobertura original de cerâmica tipo francesa.

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 94 em planta da C.M.E.F. de 1959. Foram totalmente modificadas as envasaduras e os caixilhos, sendo as envasaduras de arco abatido e as esquadrias de madeira com caixilhos de vidro.

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 001/12

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Sem uso



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A estrutura arquitetônica da "Immigração" construída durante os anos de 1890 correspondia a cinco edificações que estavam ligadas administrativamente ao Governo do Estado de São Paulo que posteriormente na década de 1910 foi comprada pela Companhia Mogyana de Estrada de Ferro. Atualmente localizam-se à Rua Sales de Oliveira N° 1380. Após a aquisição do conjunto pela ferrovia a denominação deste prédio passou a ser definida como Pagadoria.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Mictório e banheiro /Curso ferroviário

ENDEREÇO: R. Sales de Oliveira, nº 1380, Vila Industrial

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco /Oficina **Km:** 00,000

CONSTRUTOR:

FICHA Nº 019

DATA DE INAUGURAÇÃO: Década de 1940

DATA DE DESATIVAÇÃO: Década de 90 do Séc. XX



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Não

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom

VOLUMETRIA: A COBERTURA:A VÃOS:C REVESTIMENTOS: A

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Educacional/Esportivo

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telha cerâmica tipo francesa **Nº ÁGUAS:** duas

ABERTURAS: Portas de aço

DETALHES: Envasaduras modificadas por completo, as portas originais eram de madeira.

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 92 em planta da C.M.E.F. de 1959.

PROPRIETÁRIO ATUAL:

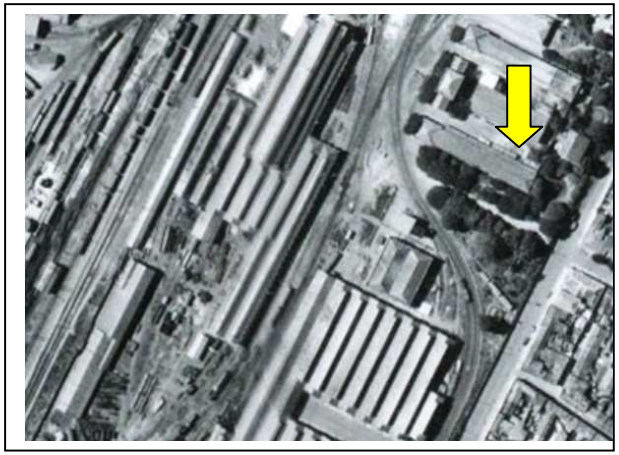
NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Sem uso





HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Na "Planta do Pátio" Campinas de 1953 da C.M.E.F. consta "Escola Ferroviária". A instituição educacional foi inaugurada nos anos de 1940, na década de 1950 foi construído um prédio próprio, funcionando até 1973. Na parte superior do edifício era dado o curso teórico e na parte inferior do prédio as aulas práticas, os alunos aprendiam diretamente no maquinário idêntico que era utilizado na ferrovia. O Mictório e banheiro era parte deste conjunto escolar.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Departamento de Materiais **ENDEREÇO:** R. Sales de Oliveira, nº 1380, Vila Industrial **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 00,000 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 020** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** ca . 1897 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** Década de 90 do Séc. XX



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Pagadoria

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim

VOLUMETRIA: A COBERTURA:A VÃOS:A REVESTIMENTOS: A

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Administrativo

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: (X) BEIRAIS (X) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telha cerâmica tipo francesa **Nº ÁGUAS:** sete

ABERTURAS: Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro e portas contendo bandeira fixa

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 112 em planta da C.M.E.F. de 1959.

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de tombamento nº 004/89, Resolução nº 004/90

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Sem uso



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A estrutura arquitetônica da "Immigração" construída durante os anos de 1890 correspondia a cinco edificações que estavam ligadas administrativamente ao Governo do Estado de São Paulo, que posteriormente na década de 1910 foi comprada pela Companhia Mogyana de Estrada de Ferro. Atualmente localizam-se à Rua Sales de Oliveira N° 1380. Após a aquisição do conjunto pela ferrovia a denominação deste prédio passou a ser definida como Departamento de Materiais.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Garage da Locomoção

FICHA Nº 021

ENDEREÇO: R. Sales de Oliveira, nº 1380, Vila Industrial

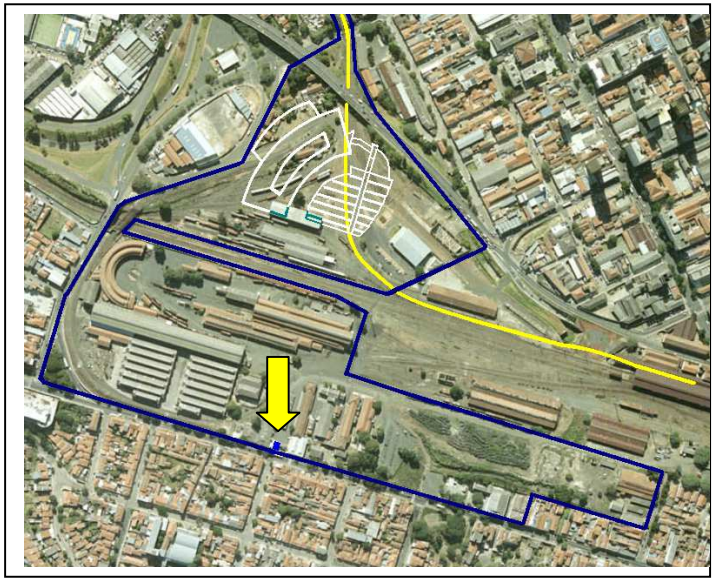
MUNICÍPIO: Campinas

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1964

LINHA: Tronco /Oficina **Km:** 00,000

CONSTRUTOR:

DATA DE DESATIVAÇÃO: Década de 90 do Séc. XX



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Não

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular

VOLUMETRIA: A COBERTURA: A VÃOS:B REVESTIMENTOS:B

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Administrativo

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telha cerâmica tipo francesa **Nº ÁGUAS:** quatro

ABERTURAS: Esquadria de ferro

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 90 em planta da C.M.E.F. de 1959

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

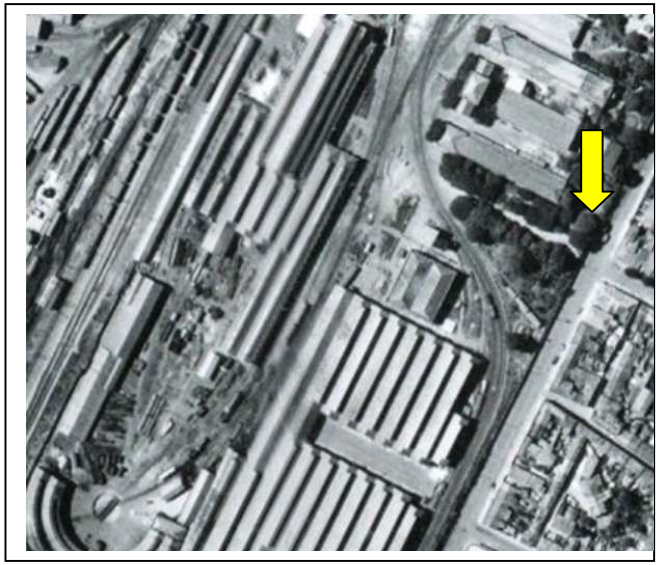
LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Sem uso



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A melhora desta construção operacional realizada entre OUT/1964 a JUN/1965 foi parte do Projeto do Governo do Estado de São Paulo entre 1964 a 1966, denominada pelo Governador Ademar de Barros como Plano de Desenvolvimento Integrado – PLADI. Entre os objetivos deste Plano era melhorar as instalações construtivas e integrar os sistemas de Transportes do Estado de São Paulo.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Vestiário Coletivo **ENDEREÇO:** R. Sales de Oliveira, nº 1380, Vila Industrial **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 00,000 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 022** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1964 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** Década de 90 do Séc. XX



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Não

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular

VOLUMETRIA: A COBERTURA:A VÃOS: A REVESTIMENTOS: A

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: ( ) BEIRAIS (X) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Amianto **Nº ÁGUAS:** oito

ABERTURAS: Verga reta, esquadrias de ferro com caixilhos de vidro e portas corrediças de madeira.

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 44 em planta da C.M.E.F de 1959

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

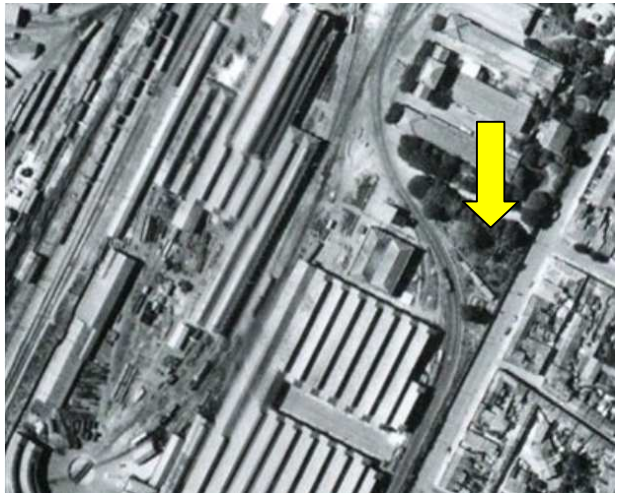
LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Sem uso



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A melhora desta construção operacional realizada entre OUT/1964 a JUN/1965 foi parte do Projeto do Governo do Estado de São Paulo entre 1964 a 1966, denominada pelo Governador Ademar de Barros como Plano de Desenvolvimento Integrado – PLADI. Entre os objetivos deste Plano era melhorar as instalações construtivas e integrar os sistemas de Transportes do Estado de São Paulo.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Caixa d'água **ENDEREÇO:** R. Sales de Oliveira, nº 1380, Vila Industrial **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 00,000 **CONSTRUTOR:** Masini e Cia.	**FICHA Nº 023** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1903 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** Década de 90 do Séc. XX

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Caixa d'água e Solda

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim

VOLUMETRIA: A COBERTURA: A VÃOS:A REVESTIMENTOS: A

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Fabril

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

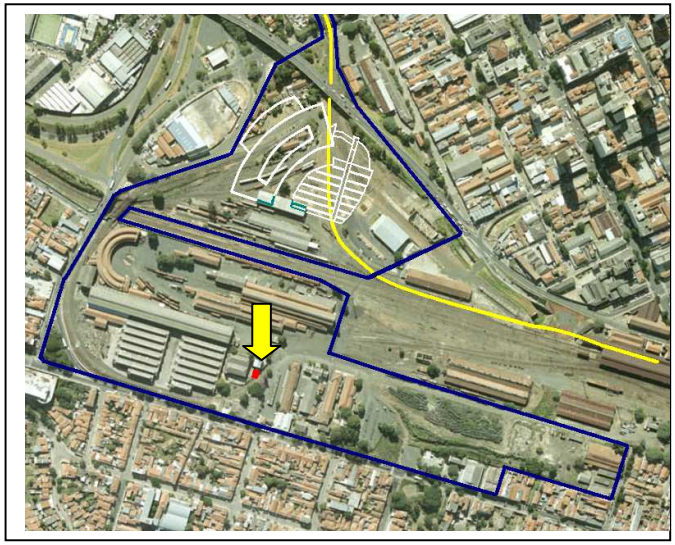
COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA (X) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Ferro **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS: Esquadrias de ferro com caixilhos de vidro e portas camarão de madeira

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 85 em planta da C.M.E.F. de 1959



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de tombamento nº 004/89, Resolução nº 004/90

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

As "Officinas Companhia Mogyana" localizadas entre os bairros Vila Industrial e Bonfim foram projetadas no final do século XIX, iniciando a execução das obras em 1902 e dando-as por finalizadas em 1905. Devido o aumento das linhas férreas da Companhia no decorrer dos anos de 1890 e da necessidade de manutenção e construção do material rodante, as primeiras oficinas estavam com a sua capacidade de produção em seu limite máximo, e a necessidade de melhorias era incontestável.

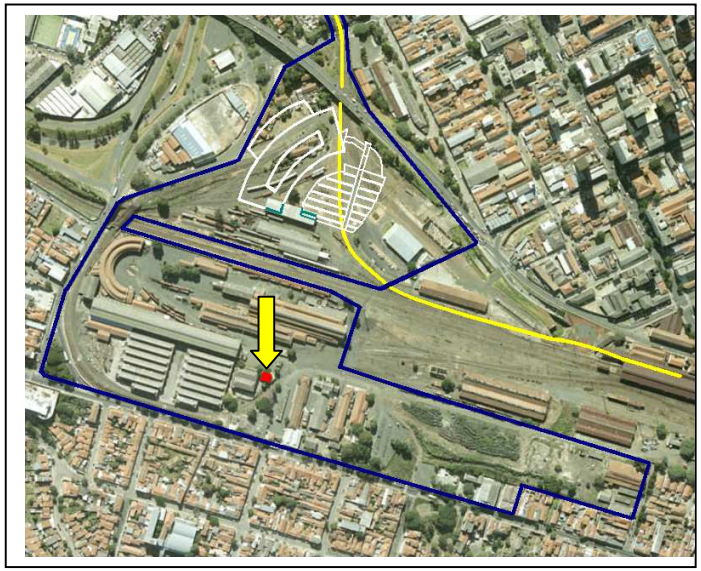
Contudo o espaço tornara-se insuficiente, o maquinário obsoleto, dispendioso e com uma tecnologia ainda ligada ao vapor. A nova estrutura fabril concede um conjunto de edifícios com enormes vãos internos e providos de maquinários com tecnologia avançada para aquela época à energia elétrica.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Caixa d'água e Solda **ENDEREÇO:** R. Sales de Oliveira, nº 1380, Vila Industrial **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 00,000 **CONSTRUTOR:** Masini e Cia.	**FICHA Nº 024** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1903 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** Década de 90 do Séc. XX



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Caixa d'água

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim

VOLUMETRIA: A COBERTURA:A VÃOS: A REVESTIMENTOS: A

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Fabril

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA (X) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Ferro **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS: Esquadrias de ferro com caixilhos de vidro e portas camarão de madeira

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 84 em planta da C.M.E.F de 1959

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de tombamento nº 004/89, Resolução nº 004/90

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Sem uso





HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

As "Officinas Companhia Mogyana" localizadas entre os bairros Vila Industrial e Bonfim foram projetadas no final do século XIX, iniciando a execução das obras em 1902 e dando-as por finalizadas em 1905. Devido o aumento das linhas férreas da Companhia no decorrer dos anos de 1890 e da necessidade de manutenção e construção do material rodante, as primeiras oficinas estavam com a sua capacidade de produção em seu limite máximo, e a necessidade de melhorias era incontestável.

Contudo o espaço tornara-se insuficiente, o maquinário obsoleto, dispendioso e com uma tecnologia ainda ligada ao vapor. A nova estrutura fabril concede um conjunto de edifícios com enormes vãos internos e providos de maquinários com tecnologia avançada para aquela época à energia elétrica.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Usina Geradora de Eletricidade **ENDEREÇO:** R. Sales de Oliveira, nº 1380, Vila Industrial **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 00,000 **CONSTRUTOR:** Masini e Cia.	**FICHA Nº 025** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1903 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** Década de 90 do Séc. XX



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL:

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Transformador

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim

VOLUMETRIA: A COBERTURA: C VÃOS: A REVESTIMENTOS: A

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Fabril

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: ( ) BEIRAIS (X) PLATIBANDA ( ) OUTROS

Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Fibrocimento **Nº ÁGUAS:** oito

ABERTURAS: Arco pleno, esquadrias de ferro com caixilhos de ferro e portas corrediças

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 83 em planta da C.M.E.F de 1959. Originalmente o telhamento era telha cerâmica tipo francesa.

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de tombamento nº 004/89, Resolução nº 004/90

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

As "Officinas Companhia Mogyana" localizadas entre os bairros Vila Industrial e Bonfim foram projetadas no final do século XIX, iniciando a execução das obras em 1902 e dando-as por finalizadas em 1905. Devido o aumento das linhas férreas da Companhia no decorrer dos anos de 1890 e da necessidade de manutenção e construção do material rodante, as primeiras oficinas estavam com a sua capacidade de produção em seu limite máximo, e a necessidade de melhorias era incontestável.

Contudo o espaço tornara-se insuficiente, o maquinário obsoleto, dispendioso e com uma tecnologia ainda ligada ao vapor. A nova estrutura fabril concede um conjunto de edifícios com enormes vãos internos e providos de maquinários com tecnologia avançada para aquela época à energia elétrica.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Transformador

ENDEREÇO: R. Sales de Oliveira, nº 1380, Vila Industrial

MUNICÍPIO: Campinas

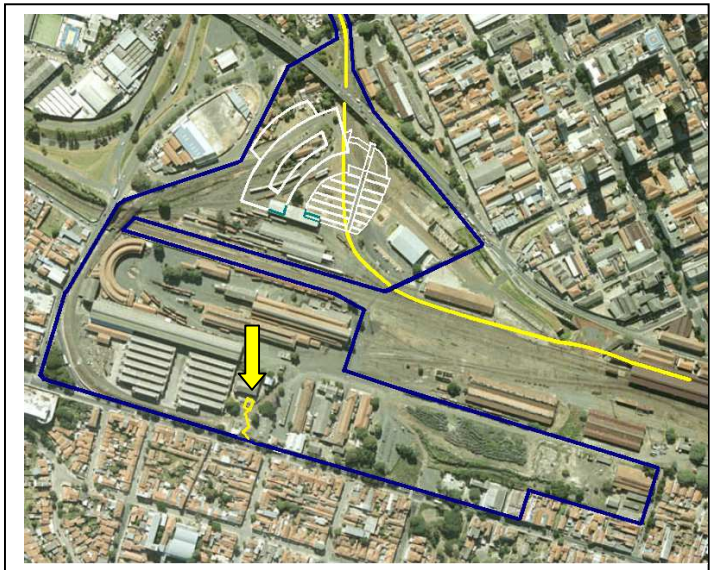
LINHA: Tronco /Oficina **Km:** 00,000

CONSTRUTOR:

FICHA Nº 026

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1903

DATA DE DESATIVAÇÃO: Década de 90 do Séc. XX



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Usina Geradora de Eletricidade

ESTADO DE CONSERVAÇÃO:

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Fabril

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 86 em planta da C.M.E.F. de 1959.

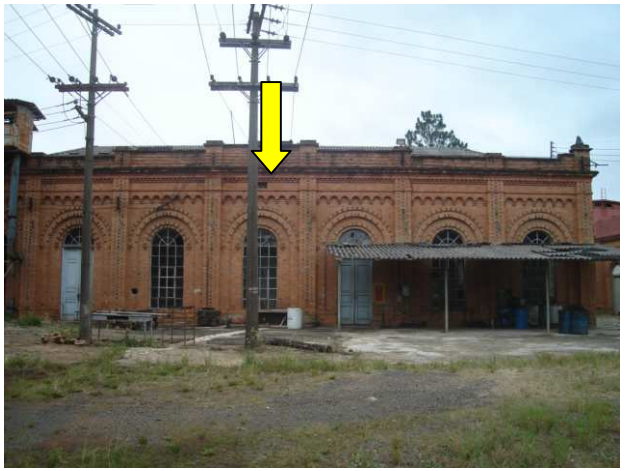
PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

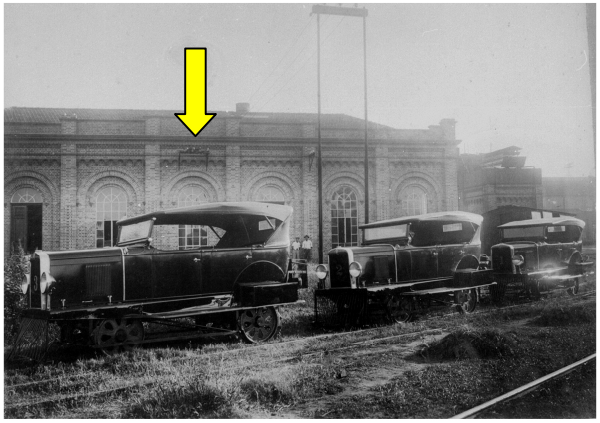
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

As "Officinas Companhia Mogyana" localizadas entre os bairros Vila Industrial e Bonfim foram projetadas no final do século XIX, iniciando a execução das obras em 1902 e dando-as por finalizadas em 1905. Devido o aumento das linhas férreas da Companhia no decorrer dos anos de 1890 e da necessidade de manutenção e construção do material rodante, as primeiras oficinas estavam com a sua capacidade de produção em seu limite máximo, e a necessidade de melhorias era incontestável.

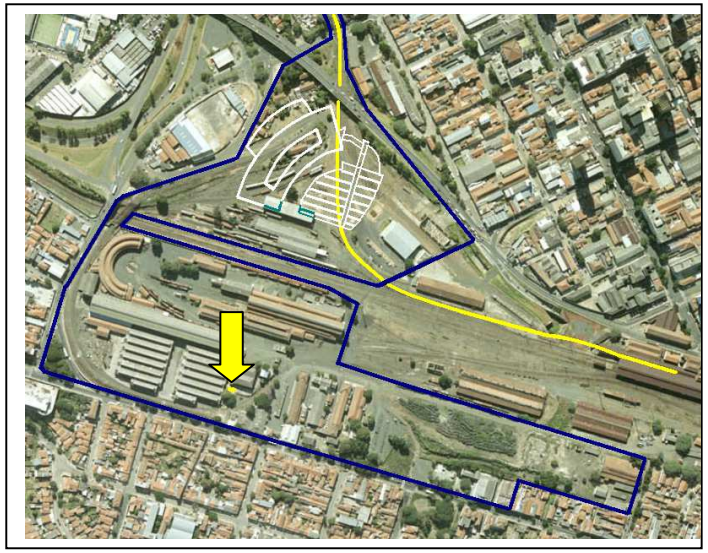
Contudo o espaço tornara-se insuficiente, o maquinário obsoleto, dispendioso e com uma tecnologia ainda ligada ao vapor. A nova estrutura fabril concede um conjunto de edifícios com enormes vãos internos e providos de maquinários com tecnologia avançada para aquela época à energia elétrica.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Reservatório de Ar Comprimido **ENDEREÇO:** R. Sales de Oliveira, nº 1380, Vila Industrial **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 00,000 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 027** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1903 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** Década de 90 do Séc. XX
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Sim **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Sim **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Usina Geradora de Eletricidade	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Fabril **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Alvenaria em Tijolos **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Edificação nº 87 em planta da C.M.E.F. de 1959	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

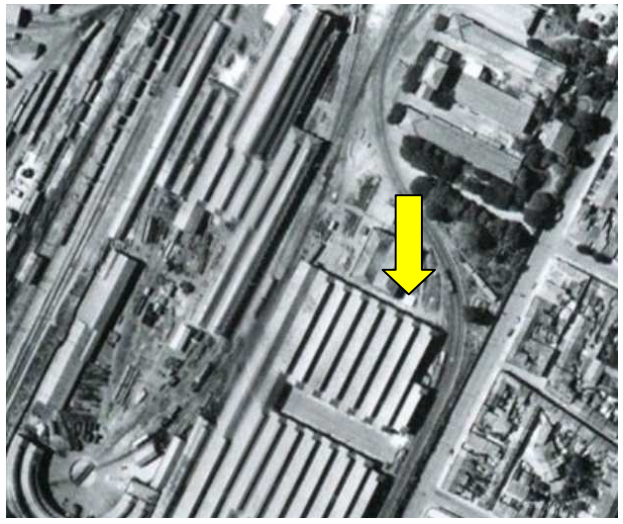
As "Officinas Companhia Mogyana" localizadas entre os bairros Vila Industrial e Bonfim foram projetadas no final do século XIX, iniciando a execução das obras em 1902 e dando-as por finalizadas em 1905. Devido o aumento das linhas férreas da Companhia no decorrer dos anos de 1890 e da necessidade de manutenção e construção do material rodante, as primeiras oficinas estavam com a sua capacidade de produção em seu limite máximo, e a necessidade de melhorias era incontestável.

Contudo o espaço tornara-se insuficiente, o maquinário obsoleto, dispendioso e com uma tecnologia ainda ligada ao vapor. A nova estrutura fabril concede um conjunto de edifícios com enormes vãos internos e providos de maquinários com tecnologia avançada para aquela época à energia elétrica.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Caixa d'água Resfriamento **ENDEREÇO:** R. Sales de Oliveira, nº 1380, Vila Industrial **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 00,000 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 028** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1903 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** Década de 90 do Séc. XX



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Usina Geradora de Eletricidade

ESTADO DE CONSERVAÇÃO:

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Fabril

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES: Caixa d'água ainda existente.

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 88 em planta da C.M.E.F. de 1959. Estrutura demolida, a caixa d'água de ferro fundido atualmente localiza-se encostada nas paredes da Rotunda ao lado da linha da antiga Cia. Paulista de Estradas de Ferro.

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

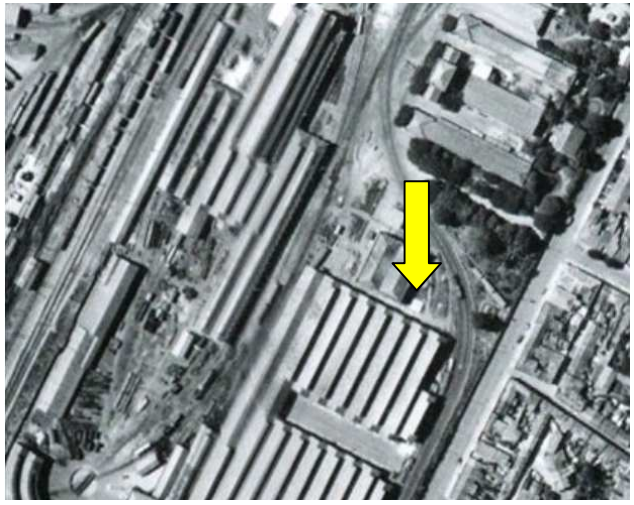
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

As "Officinas Companhia Mogyana" localizadas entre os bairros Vila Industrial e Bonfim foram projetadas no final do século XIX, iniciando a execução das obras em 1902 e dando-as por finalizadas em 1905. Devido o aumento das linhas férreas da Companhia no decorrer dos anos de 1890 e da necessidade de manutenção e construção do material rodante, as primeiras oficinas estavam com a sua capacidade de produção em seu limite máximo, e a necessidade de melhorias era incontestável.

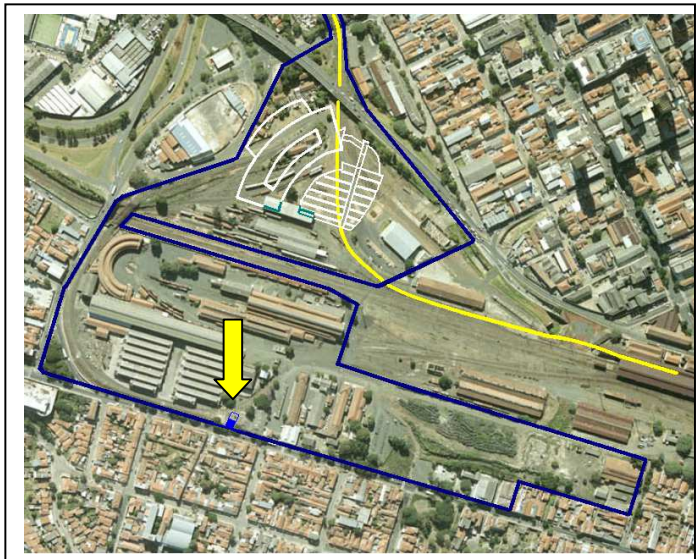
Contudo o espaço tornara-se insuficiente, o maquinário obsoleto, dispendioso e com uma tecnologia ainda ligada ao vapor. A nova estrutura fabril concede um conjunto de edifícios com enormes vãos internos e providos de maquinários com tecnologia avançada para aquela época à energia elétrica.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Transformador **ENDEREÇO:** R. Sales de Oliveira, nº 1380, Vila Industrial **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 00,000 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 029** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1903 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** Década de 90 do Séc. XX



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Usina Geradora de Eletricidade

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom

VOLUMETRIA: C COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Fabril

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 89 em planta da C.M.E.F. de 1959. Estruturas da grade elétrica mantém-se no local de origem, contudo foi modernizada na medida do tempo o equipamento técnico.

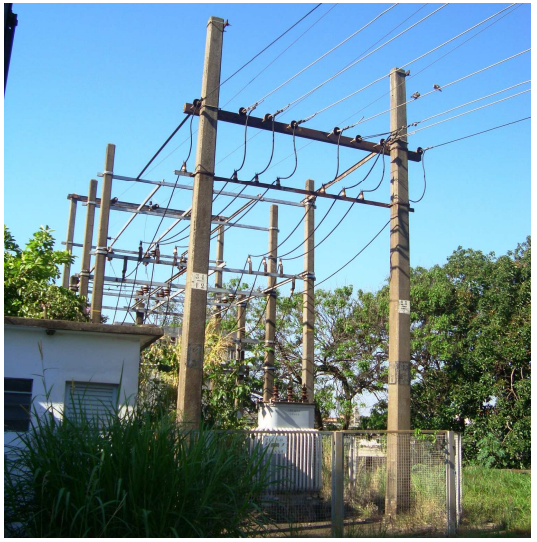
PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

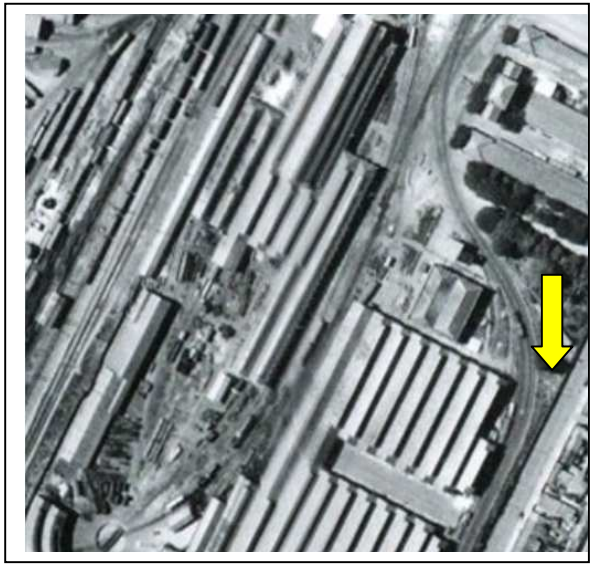
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Sem uso



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

As "Officinas Companhia Mogyana" localizadas entre os bairros Vila Industrial e Bonfim foram projetadas no final do século XIX, iniciando a execução das obras em 1902 e dando-as por finalizadas em 1905. Devido o aumento das linhas férreas da Companhia no decorrer dos anos de 1890 e da necessidade de manutenção e construção do material rodante, as primeiras oficinas estavam com a sua capacidade de produção em seu limite máximo, e a necessidade de melhorias era incontestável.

Contudo o espaço tornara-se insuficiente, o maquinário obsoleto, dispendioso e com uma tecnologia ainda ligada ao vapor. A nova estrutura fabril concede um conjunto de edifícios com enormes vãos internos e providos de maquinários com tecnologia avançada para aquela época à energia elétrica.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Carretão Elétrico **ENDEREÇO:** R. Sales de Oliveira, nº 1380, Vila Industrial **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 00,000 **CONSTRUTOR:** Masini e Cia.	**FICHA Nº 030** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1903 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** Década de 90 do Séc. XX



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Oficina de Carros e Vagões – (Prédios A e B)

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Fabril

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 65 em planta da C.M.E.F. de 1948.

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

As "Officinas Companhia Mogyana" localizadas entre os bairros Vila Industrial e Bonfim foram projetadas no final do século XIX, iniciando a execução das obras em 1902 e dando-as por finalizadas em 1905. Devido o aumento das linhas férreas da Companhia no decorrer dos anos de 1890 e da necessidade de manutenção e construção do material rodante, as primeiras oficinas estavam com a sua capacidade de produção em seu limite máximo, e a necessidade de melhorias era incontestável.

Contudo o espaço tornara-se insuficiente, o maquinário obsoleto, dispendioso e com uma tecnologia ainda ligada ao vapor. A nova estrutura fabril concede um conjunto de edifícios com enormes vãos internos e providos de maquinários com tecnologia avançada para aquela época à energia elétrica.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Oficina de Carros e Vagões – (Prédio A)

ENDEREÇO: R. Sales de Oliveira, nº 1380, Vila Industrial

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco /Oficina **Km:** 00,000

CONSTRUTOR: Masini e Cia.

FICHA Nº 031

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1903

DATA DE DESATIVAÇÃO: Década de 90 do Séc. XX

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Oficina de Carros e Vagões – (Prédio B)

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim

VOLUMETRIA: A COBERTURA: B VÃOS:B REVESTIMENTOS:B

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Fabril

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

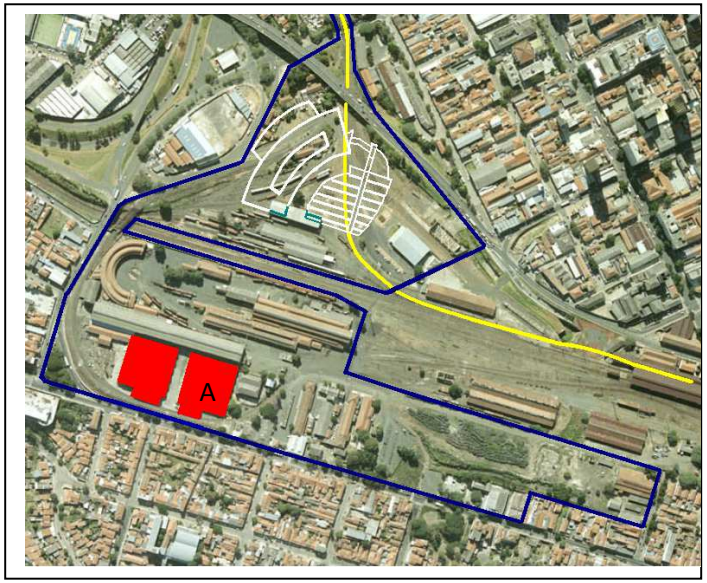
COBERTURA: ( ) BEIRAIS (X) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Fibrocimento **Nº ÁGUAS:** Quatorze

ABERTURAS: Arco pleno, esquadrias de ferro com caixilhos de vidro, portas de abrir em madeira.

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 80 e 82 em planta da C.M.E.F. de 1959. A maior parte dos vãos de portas e janelas foram fechados irregularmente. Originalmente o telhamento era telha cerâmica tipo francesa.



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de tombamento nº 004/89, Resolução nº 004/90

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Sem uso



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

As "Officinas Companhia Mogyana" localizadas entre os bairros Vila Industrial e Bonfim foram projetadas no final do século XIX, iniciando a execução das obras em 1902 e dando-as por finalizadas em 1905. Devido o aumento das linhas férreas da Companhia no decorrer dos anos de 1890 e da necessidade de manutenção e construção do material rodante, as primeiras oficinas estavam com a sua capacidade de produção em seu limite máximo, e a necessidade de melhorias era incontestável.

Contudo o espaço tornara-se insuficiente, o maquinário obsoleto, dispendioso e com uma tecnologia ainda ligada ao vapor. A nova estrutura fabril concede um conjunto de edifícios com enormes vãos internos e providos de maquinários com tecnologia avançada para aquela época à energia elétrica.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Serraria/Marcenaria/Pintura (Prédio B)

FICHA Nº 031

ENDEREÇO: R. Sales de Oliveira, nº 1380, Vila Industrial

MUNICÍPIO: Campinas

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1903

LINHA: Tronco /Oficina **Km:** 00,000

CONSTRUTOR:

DATA DE DESATIVAÇÃO: Década de 90 do Séc. XX



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Serraria/Marcenaria/Pintura (Prédio A)

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Fabril

VOLUMETRIA: A COBERTURA: B VÃOS:B REVESTIMENTOS: B

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA:

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: ( ) BEIRAIS (X) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Fibrocimento **Nº ÁGUAS:** Guatorze

ABERTURAS: Arco pleno, esquadrias de ferro com caixilhos de vidro, portas de abrir em madeira.

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº75, 77, 78 e 111 em planta da C.M.E.F. de 1959. Edificação nº 80 e 82 em planta da C.M.E.F. de 1959. A maior parte dos vãos de portas e janelas foram fechados irregularmente. Originalmente o telhamento era telha cerâmica tipo francesa.

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de tombamento nº 004/89, Resolução nº 004/90

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

As "Officinas Companhia Mogyana" localizadas entre os bairros Vila Industrial e Bonfim foram projetadas no final do século XIX, iniciando a execução das obras em 1902 e dando-as por finalizadas em 1905. Devido o aumento das linhas férreas da Companhia no decorrer dos anos de 1890 e da necessidade de manutenção e construção do material rodante, as primeiras oficinas estavam com a sua capacidade de produção em seu limite máximo, e a necessidade de melhorias era incontestável.

Contudo o espaço tornara-se insuficiente, o maquinário obsoleto, dispendioso e com uma tecnologia ainda ligada ao vapor. A nova estrutura fabril concede um conjunto de edifícios com enormes vãos internos e providos de maquinários com tecnologia avançada para aquela época à energia elétrica.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Instalação prova Locomotiva a Diesel **ENDEREÇO:** R. Sales de Oliveira, nº 1380, Vila Industrial **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 00,000 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 032** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1903 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** Década de 90 do Séc. XX



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Serraria/Marcenaria/Pintura (Prédio A)

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Fabril

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: ( ) BEIRAIS (X) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 81 em planta da C.M.E.F. de 1959

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

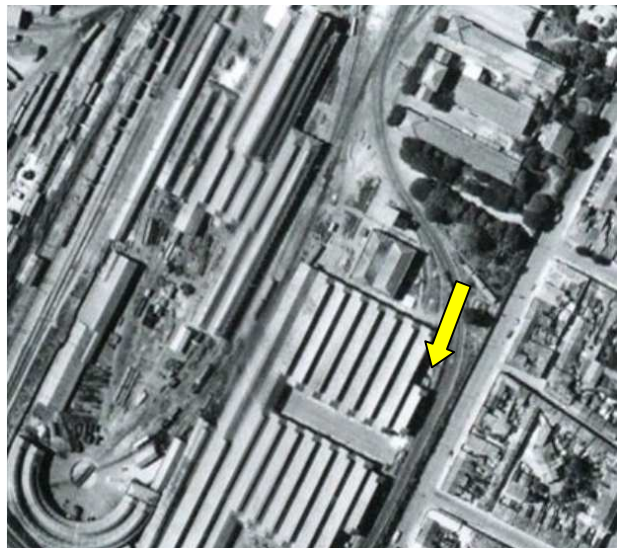
HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A partir de 1952 começou a "Dieselização" na Companhia Mogyana que foi a substituição das locomotivas movidas à lenha e carvão por locomotivas diesel-elétricas. No primeiro lote foram 12 locomotivas diesel-elétricas General Electric – Cooper Bessemer. Em novembro de 1956 motivados pelo "Plano de Reaparelhamento da Rede de Transportes Paulistas" a ferrovia assinou um acordo com Electro Motive Divison - General Motors para a aquisição de novas locomotivas, as 30 primeiras a serem entregues ocorreu em 1957. Este equipamento instalado na área das Oficinas era especifico para aferir as locomotivas diesel-elétricas que eram entregues quando novas e as que estavam em uso após ocorrerem a sua manutenção.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Depósito **ENDEREÇO:** R. Sales de Oliveira, nº 1380, Vila Industrial **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 00,000 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 033** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1903 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** Década de 90 do Séc. XX

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Serraria/Marcenaria/Pintura (Prédio B)

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Fabril

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

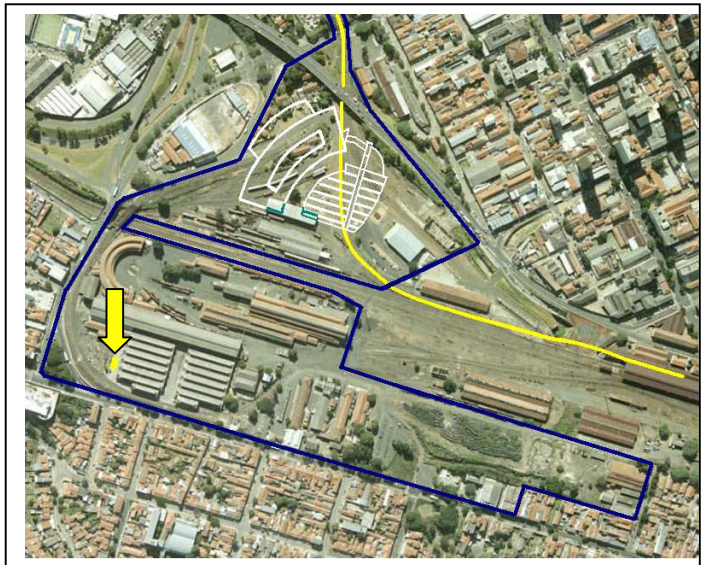
COBERTURA: ( ) BEIRAIS (X) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 79 em planta da C.M.E.F. de 1959



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

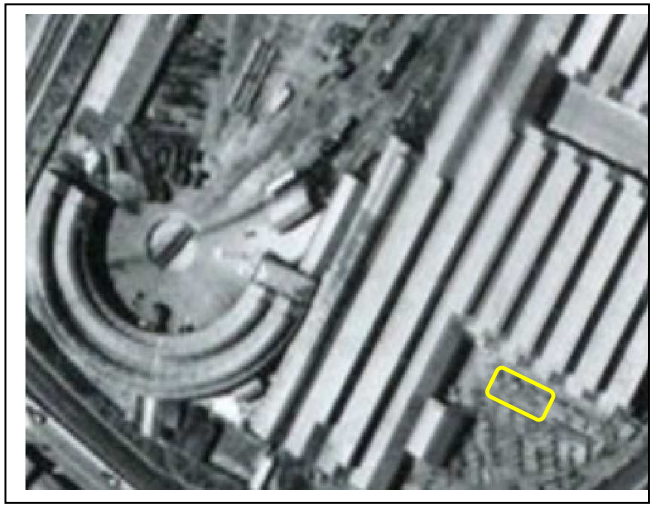
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

As "Officinas Companhia Mogyana" localizadas entre os bairros Vila Industrial e Bonfim foram projetadas no final do século XIX, iniciando a execução das obras em 1902 e dando-as por finalizadas em 1905. Devido o aumento das linhas férreas da Companhia no decorrer dos anos de 1890 e da necessidade de manutenção e construção do material rodante, as primeiras oficinas estavam com a sua capacidade de produção em seu limite máximo, e a necessidade de melhorias era incontestável.

Contudo o espaço tornara-se insuficiente, o maquinário obsoleto, dispendioso e com uma tecnologia ainda ligada ao vapor. A nova estrutura fabril concede um conjunto de edifícios com enormes vãos internos e providos de maquinários com tecnologia avançada para aquela época à energia elétrica.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Giradores **ENDEREÇO:** R. Sales de Oliveira, nº 1380, Vila Industrial **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 00,000 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 034** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1903 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** Década de 90 do Séc. XX

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Carpintaria/Escritório

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Fabril

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

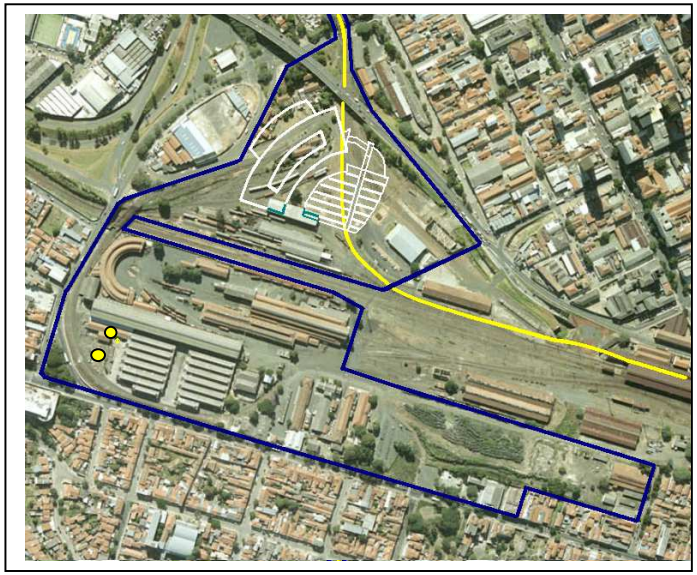
Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 76 em planta da C.M.E.F. de 1959. Os geradores eram confeccionados em ferro fundido com alvenaria em tijolos.



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

As "Officinas Companhia Mogyana" localizadas entre os bairros Vila Industrial e Bonfim foram projetadas no final do século XIX, iniciando a execução das obras em 1902 e dando-as por finalizadas em 1905. Devido o aumento das linhas férreas da Companhia no decorrer dos anos de 1890 e da necessidade de manutenção e construção do material rodante, as primeiras oficinas estavam com a sua capacidade de produção em seu limite máximo, e a necessidade de melhorias era incontestável.

Contudo o espaço tornara-se insuficiente, o maquinário obsoleto, dispendioso e com uma tecnologia ainda ligada ao vapor. A nova estrutura fabril concede um conjunto de edifícios com enormes vãos internos e providos de maquinários com tecnologia avançada para aquela época à energia elétrica.

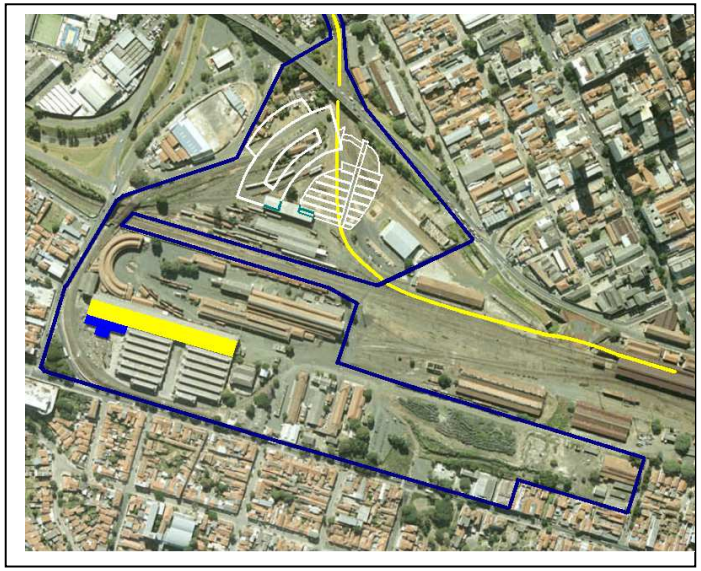
FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Carpintaria/Escritório **ENDEREÇO:** R. Sales de Oliveira, nº 1380, Vila Industrial **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 00,000 **CONSTRUTOR:** Masini e Cia.	**FICHA Nº 035** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1903 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** Década de 90 do Séc. XX



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Oficina Nova

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim

VOLUMETRIA: C COBERTURA: C VÃOS: C REVESTIMENTOS:
Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Fabril

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telha cerâmica tipo francesa **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 71 em planta da C.M.E.F. de 1959. A estrutura era de porte monumental, a maior parte foi demolida para a construção da Nova Oficina, remanesce uma pequena parte do lado oeste do prédio 31 B.

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Uso para deposito de material ferroviário inservível do Governo Federal

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

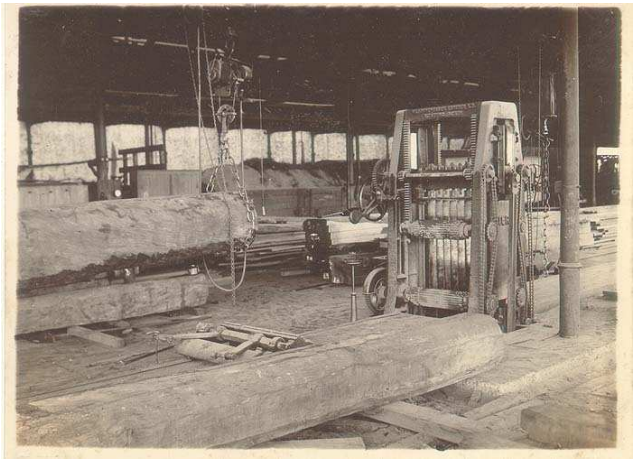
As "Officinas Companhia Mogyana" localizadas entre os bairros Vila Industrial e Bonfim foram projetadas no final do século XIX, iniciando a execução das obras em 1902 e dando-as por finalizadas em 1905. Devido o aumento das linhas férreas da Companhia no decorrer dos anos de 1890 e da necessidade de manutenção e construção do material rodante, as primeiras oficinas estavam com a sua capacidade de produção em seu limite máximo, e a necessidade de melhorias era incontestável.

Contudo o espaço tornara-se insuficiente, o maquinário obsoleto, dispendioso e com uma tecnologia ainda ligada ao vapor. A nova estrutura fabril concede um conjunto de edifícios com enormes vãos internos e providos de maquinários com tecnologia avançada para aquela época à energia elétrica.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Oficina Nova

ENDEREÇO: R. Sales de Oliveira, nº 1380, Vila Industrial

MUNICÍPIO: Campinas

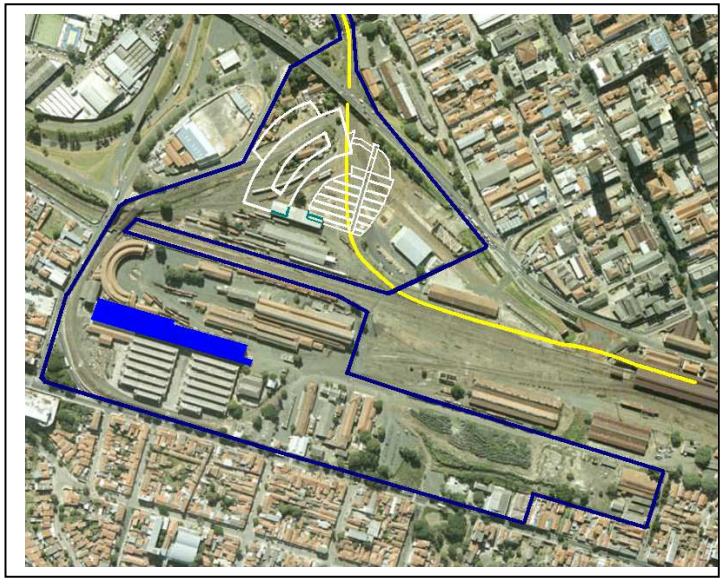
LINHA: Tronco /Oficina **Km:** 00,000

CONSTRUTOR:

FICHA Nº 036

DATA DE INAUGURAÇÃO: ca. 1964

DATA DE DESATIVAÇÃO: Década de 90 do Séc. XX



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Oficina de Carros e Vagões – (Prédio A)

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular

VOLUMETRIA: A COBERTURA: A VÃOS: A REVESTIMENTOS: A

Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Fabril

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: ( ) BEIRAIS (X) PLATIBANDA ( ) OUTROS

Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Amianto e politileno **Nº ÁGUAS:** duas

ABERTURAS: Portas de abertura em ferro

DETALHES: Cobertura com lanternin

OBSERVAÇÕES: Edificação S/N da C.M.E.F. ano de 1959

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) **Municipal** ( ) **Estadual** ( ) **Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) **Tombamento** ( ) **Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Sem uso



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

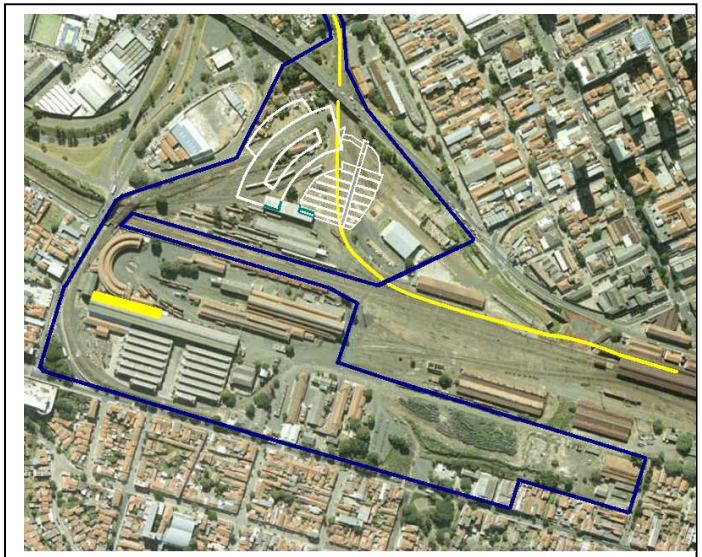
A Companhia Mogyana de Estradas de Ferro no ano de 1959 iniciou a fabricação de "Carros de Passageiros de Aço Carbono", levando as "Oficinas de Carros" a sua capacidade máxima de produção e manutenção. Em 1964 começou a execução do projeto para as novas instalações fabris deste setor da ferrovia. Primeiro demoliu parte das antigas oficinas do projeto de 1903 e depois construiu uma nova edificação nesta mesma área, e conforme a Planta de Patio de 1964 recebeu a denominação de "Carpintaria de Vagões".



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Abrigo de Locomotiva (Mallet) **ENDEREÇO:** R. Sales de Oliveira, nº 1380, Vila Industrial **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 00,000 **CONSTRUTOR:** Masini e Cia.	**FICHA Nº 037** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1903 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** Década de 90 do Séc. XX



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Rotunda

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 72 em planta da C.M.E.F. de 1959. Esta edificação era uma construção única com as Oficinas de Reparação da Locomotiva Mallet.

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

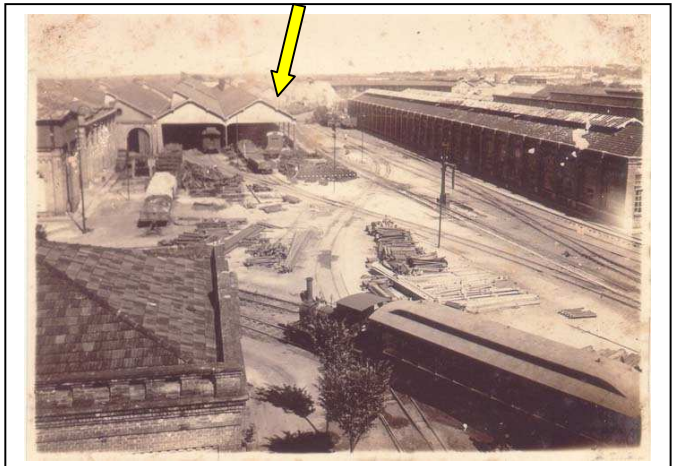
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

As "Officinas Companhia Mogyana" localizadas entre os bairros Vila Industrial e Bonfim foram projetadas no final do século XIX, iniciando a execução das obras em 1902 e dando-as por finalizadas em 1905. Devido o aumento das linhas férreas da Companhia no decorrer dos anos de 1890 e da necessidade de manutenção e construção do material rodante, as primeiras oficinas estavam com a sua capacidade de produção em seu limite máximo, e a necessidade de melhorias era incontestável.

Contudo o espaço tornara-se insuficiente, o maquinário obsoleto, dispendioso e com uma tecnologia ainda ligada ao vapor. A nova estrutura fabril concede um conjunto de edifícios com enormes vãos internos e providos de maquinários com tecnologia avançada para aquela época à energia elétrica.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Oficina de Reparação (Mallet)

ENDEREÇO: R. Sales de Oliveira, nº 1380, Vila Industrial

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco /Oficina **Km:** 00,000

CONSTRUTOR: Masini e Cia.

FICHA Nº 038

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1903

DATA DE DESATIVAÇÃO: Década de 90 do Séc. XX



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Oficina Nova

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim

VOLUMETRIA: A COBERTURA: A VÃOS: B REVESTIMENTOS: A
Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: ( ) BEIRAIS (X) PLATIBANDA ( ) OUTROS

Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telha cerâmica tipo francesa **Nº ÁGUAS:** duas

ABERTURAS: Esquadrias de ferro com caixilhos de vidro.

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº72 em planta da C.M.E.F. de 1959. Esta edificação era uma construção única com o Abrigo de Locomotiva Mallet.

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Sem uso



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

As "Officinas Companhia Mogyana" localizadas entre os bairros Vila Industrial e Bonfim foram projetadas no final do século XIX, iniciando a execução das obras em 1902 e dando-as por finalizadas em 1905. Devido o aumento das linhas férreas da Companhia no decorrer dos anos de 1890 e da necessidade de manutenção e construção do material rodante, as primeiras oficinas estavam com a sua capacidade de produção em seu limite máximo, e a necessidade de melhorias era incontestável.

Contudo o espaço tornara-se insuficiente, o maquinário obsoleto, dispendioso e com uma tecnologia ainda ligada ao vapor. A nova estrutura fabril concede um conjunto de edifícios com enormes vãos internos e providos de maquinários com tecnologia avançada para aquela época à energia elétrica.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Cinzeiro **ENDEREÇO:** R. Sales de Oliveira, nº 1380, Vila Industrial **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 00,000 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 039** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1903 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** Década de 90 do Séc. XX
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Sim **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Depósito de Areia	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Alvenaria em Tijolos **COBERTURA: ( ) BEIRAIS (X) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Edificação nº62 em planta da C.M.E.F. de 1959	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

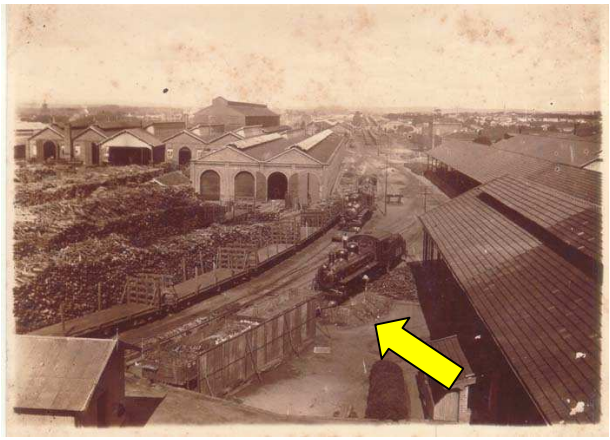
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

As "Officinas Companhia Mogyana" localizadas entre os bairros Vila Industrial e Bonfim foram projetadas no final do século XIX, iniciando a execução das obras em 1902 e dando-as por finalizadas em 1905. Devido o aumento das linhas férreas da Companhia no decorrer dos anos de 1890 e da necessidade de manutenção e construção do material rodante, as primeiras oficinas estavam com a sua capacidade de produção em seu limite máximo, e a necessidade de melhorias era incontestável.

Contudo o espaço tornara-se insuficiente, o maquinário obsoleto, dispendioso e com uma tecnologia ainda ligada ao vapor. A nova estrutura fabril concede um conjunto de edifícios com enormes vãos internos e providos de maquinários com tecnologia avançada para aquela época à energia elétrica.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Depósito de Areia **ENDEREÇO:** R. Sales de Oliveira, nº 1380, Vila Industrial **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 00,000 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 040** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1903 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** Década de 90 do Séc. XX

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Rotunda

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim

VOLUMETRIA: A COBERTURA: A VÃOS: A REVESTIMENTOS: A

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telha em cerâmica tipo francesa **Nº ÁGUAS:** duas

ABERTURAS: Verga reta, esquadrias de ferro com caixilhos de vidro e portas de abrir em madeira.

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº63 em planta da C.M.E.F. de 1959



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

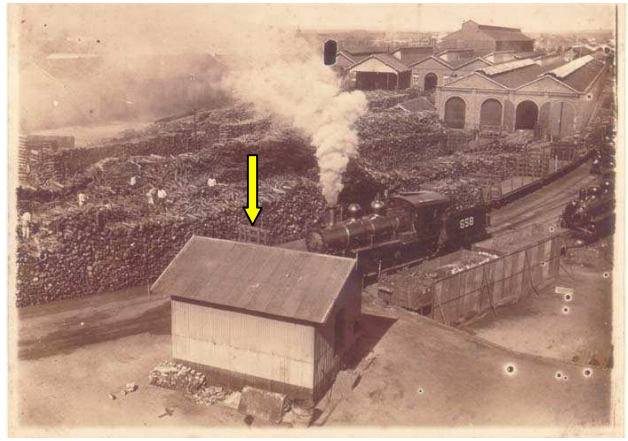
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

As "Officinas Companhia Mogyana" localizadas entre os bairros Vila Industrial e Bonfim foram projetadas no final do século XIX, iniciando a execução das obras em 1902 e dando-as por finalizadas em 1905. Devido o aumento das linhas férreas da Companhia no decorrer dos anos de 1890 e da necessidade de manutenção e construção do material rodante, as primeiras oficinas estavam com a sua capacidade de produção em seu limite máximo, e a necessidade de melhorias era incontestável.

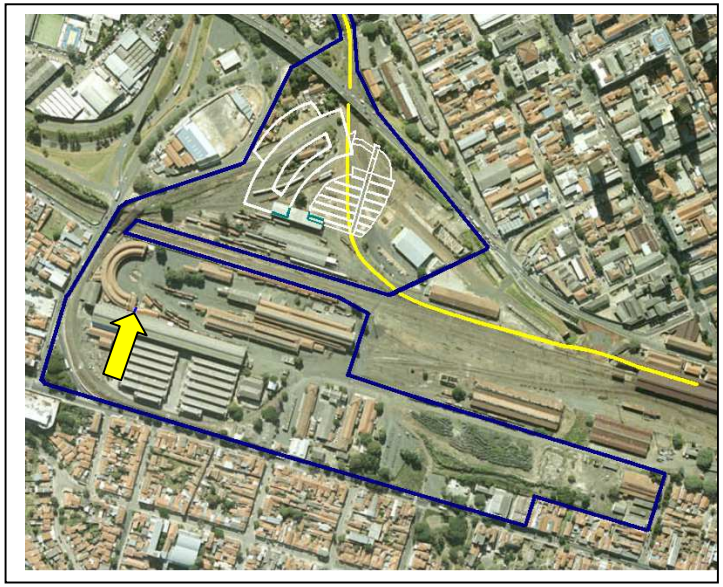
Contudo o espaço tornara-se insuficiente, o maquinário obsoleto, dispendioso e com uma tecnologia ainda ligada ao vapor. A nova estrutura fabril concede um conjunto de edifícios com enormes vãos internos e providos de maquinários com tecnologia avançada para aquela época à energia elétrica.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Mictório/WC **ENDEREÇO:** R. Sales de Oliveira, nº 1380, Vila Industrial **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 00,000 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 041** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1903 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** Década de 90 do Séc. XX



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Oficina de Reparação (Mallet)

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular

VOLUMETRIA: A COBERTURA: A VÃOS: A REVESTIMENTOS: A
Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telha em ceramica tipo francesa **Nº ÁGUAS:** duas

ABERTURAS: Esquadrias de ferro com caixilhos de vidro

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 65 em planta da C.M.E.F. de 1959. Esta edificação era uma construção única com o Abrigo da Locomotiva Mallet.

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

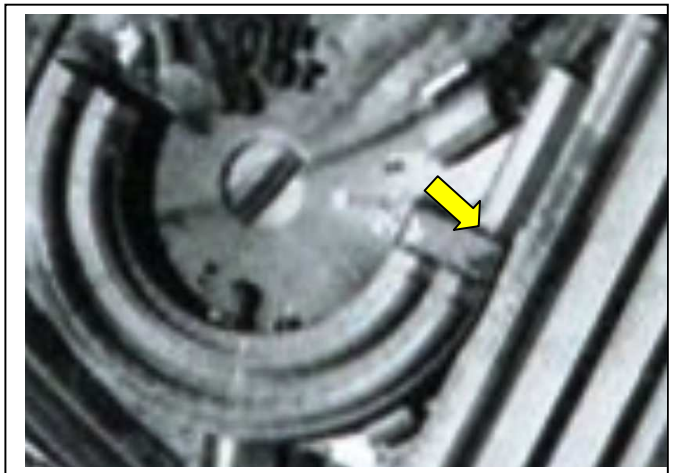
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Sem uso



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

As "Officinas Companhia Mogyana" localizadas entre os bairros Vila Industrial e Bonfim foram projetadas no final do século XIX, iniciando a execução das obras em 1902 e dando-as por finalizadas em 1905. Devido o aumento das linhas férreas da Companhia no decorrer dos anos de 1890 e da necessidade de manutenção e construção do material rodante, as primeiras oficinas estavam com a sua capacidade de produção em seu limite máximo, e a necessidade de melhorias era incontestável.

Contudo o espaço tornara-se insuficiente, o maquinário obsoleto, dispendioso e com uma tecnologia ainda ligada ao vapor. A nova estrutura fabril concede um conjunto de edifícios com enormes vãos internos e providos de maquinários com tecnologia avançada para aquela época à energia elétrica.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Rotunda (Prédio A) **ENDEREÇO:** R. Sales de Oliveira, nº 1380, Vila Industrial **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 00,000 **CONSTRUTOR:** Masini e Cia.	**FICHA Nº 042** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1903 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** Década de 90 do Séc. XX



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Oficina/Solda elétrica

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim

VOLUMETRIA: A COBERTURA: A VÃOS: B REVESTIMENTOS: A
Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telha em cerâmica tipo francesa **Nº ÁGUAS:** quatro

ABERTURAS: Arco pleno, esquadrias de ferro, com caixilhos de vidro

DETALHES: No centro da cobertura existe a estrutura de um lanternin.

OBSERVAÇÕES: Edificação nº66 em planta da C.M.E.F. de 1959

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de tombamento nº 004/89, Resolução nº 004/90

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

As "Officinas Companhia Mogyana" localizadas entre os bairros Vila Industrial e Bonfim foram projetadas no final do século XIX, iniciando a execução das obras em 1902 e dando-as por finalizadas em 1905. Devido o aumento das linhas férreas da Companhia no decorrer dos anos de 1890 e da necessidade de manutenção e construção do material rodante, as primeiras oficinas estavam com a sua capacidade de produção em seu limite máximo, e a necessidade de melhorias era incontestável.

Contudo o espaço tornara-se insuficiente, o maquinário obsoleto, dispendioso e com uma tecnologia ainda ligada ao vapor. A nova estrutura fabril concede um conjunto de edifícios com enormes vãos internos e providos de maquinários com tecnologia avançada para aquela época à energia elétrica.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Rotunda (Oficina - prédio B) **ENDEREÇO:** R. Sales de Oliveira, nº 1380, Vila Industrial **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 00,000 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 042** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1903 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** Década de 90 do Séc. XX

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Oficina/Solda elétrica

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim

VOLUMETRIA: A COBERTURA: A VÃOS: B REVESTIMENTOS: A
Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: (X) BEIRAIS (X) PLATIBANDA ( ) OUTROS

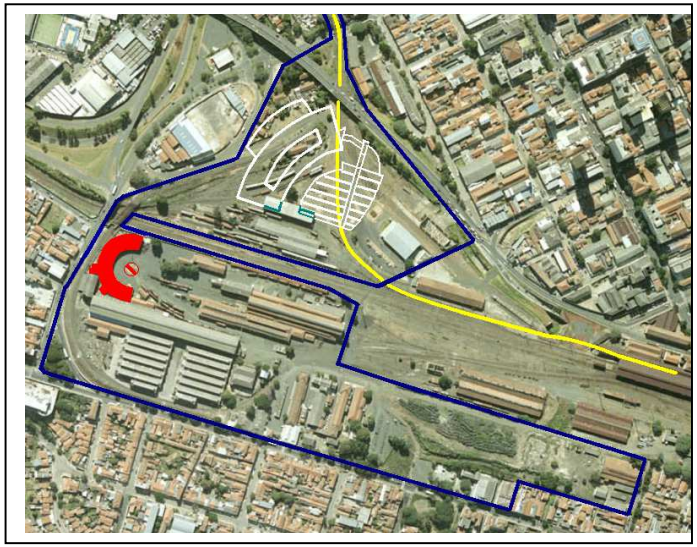
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telha em cerâmica tipo francesa **Nº ÁGUAS:** quatro

ABERTURAS: Arco pleno, esquadrias de ferro com caixilhos de vidro

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 64 em planta da C.M.E.F. de 1959



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de tombamento 004/89, Inciso X, Resolução 004/90

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Sem Uso

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

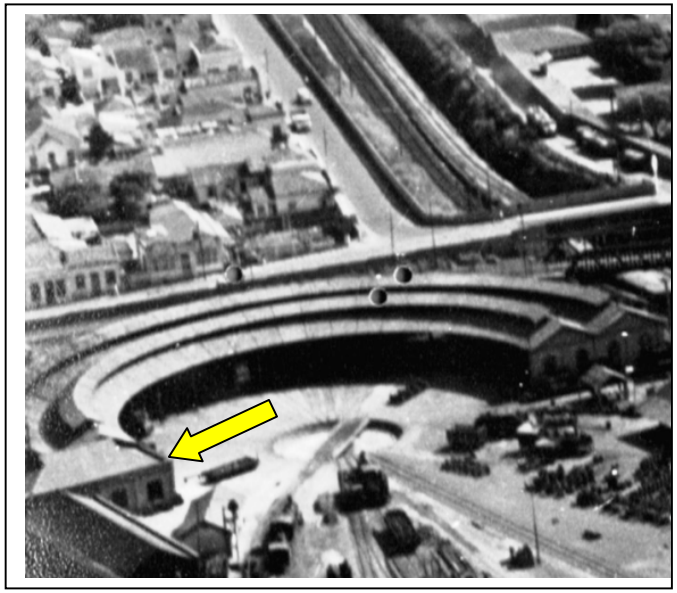
As "Officinas Companhia Mogyana" localizadas entre os bairros Vila Industrial e Bonfim foram projetadas no final do século XIX, iniciando a execução das obras em 1902 e dando-as por finalizadas em 1905. Devido o aumento das linhas férreas da Companhia no decorrer dos anos de 1890 e da necessidade de manutenção e construção do material rodante, as primeiras oficinas estavam com a sua capacidade de produção em seu limite máximo, e a necessidade de melhorias era incontestável.

Contudo o espaço tornara-se insuficiente, o maquinário obsoleto, dispendioso e com uma tecnologia ainda ligada ao vapor. A nova estrutura fabril concede um conjunto de edifícios com enormes vãos internos e providos de maquinários com tecnologia avançada para aquela época à energia elétrica.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Rotunda (Caldeira – Prédio C) **ENDEREÇO:** R. Sales de Oliveira, nº 1380, Vila Industrial **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 00,000 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 042** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1903 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** Década de 90 do Séc. XX

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Oficina/Solda elétrica

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim

VOLUMETRIA:A COBERTURA:A VÃOS:A REVESTIMENTOS:A
Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

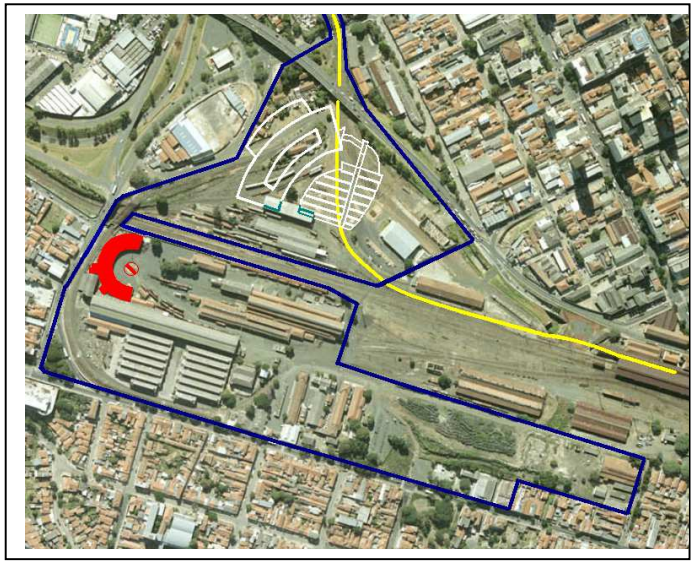
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telha em ceramica tipo francesa **Nº ÁGUAS:** duas

ABERTURAS: Verga reta, esquadrias de ferro com caixilhos de vidro

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 67 em planta da C.M.E.F. de 1959



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de tombamento 004/89, Inciso X, Resolução 004/90

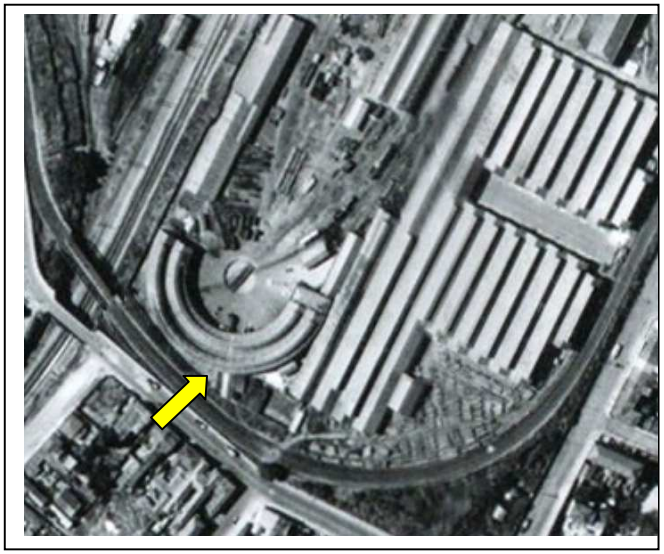
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Sem uso



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

As "Officinas Companhia Mogyana" localizadas entre os bairros Vila Industrial e Bonfim foram projetadas no final do século XIX, iniciando a execução das obras em 1902 e dando-as por finalizadas em 1905. Devido o aumento das linhas férreas da Companhia no decorrer dos anos de 1890 e da necessidade de manutenção e construção do material rodante, as primeiras oficinas estavam com a sua capacidade de produção em seu limite máximo, e a necessidade de melhorias era incontestável.

Contudo o espaço tornara-se insuficiente, o maquinário obsoleto, dispendioso e com uma tecnologia ainda ligada ao vapor. A nova estrutura fabril concede um conjunto de edifícios com enormes vãos internos e providos de maquinários com tecnologia avançada para aquela época à energia elétrica.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Rotunda (Guarda - Roupa – Prédio D)

ENDEREÇO: R. Sales de Oliveira, nº 1380, Vila Industrial

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco /Oficina **Km:** 00,000

CONSTRUTOR:

FICHA Nº 042

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1903

DATA DE DESATIVAÇÃO: Década de 90 do Séc. XX

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Oficina/Solda elétrica

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim

VOLUMETRIA: A COBERTURA: A VÃOS:A REVESTIMENTOS:A
Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

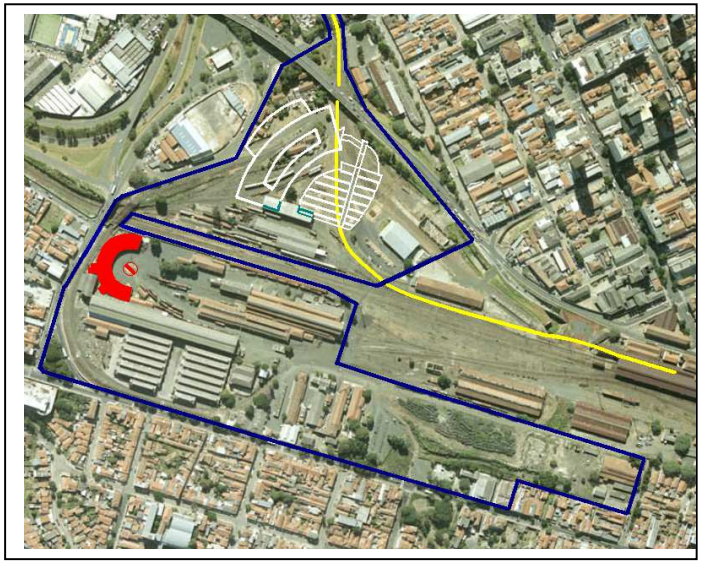
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telha tipo francesa **Nº ÁGUAS:** duas

ABERTURAS: Verga reta, esquadrias de ferro com caixilhos de vidro

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 68 em planta da C.M.E.F. de 1959



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de tombamento 004/89, Inciso X, Resolução 004/90

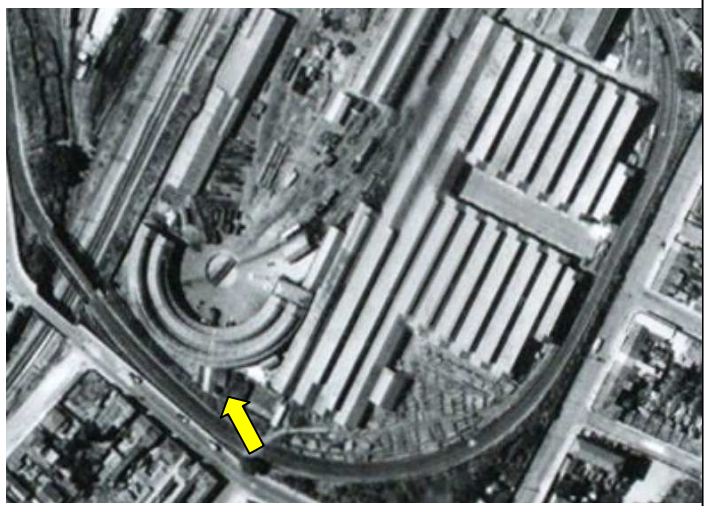
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Sem uso



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

As "Officinas Companhia Mogyana" localizadas entre os bairros Vila Industrial e Bonfim foram projetadas no final do século XIX, iniciando a execução das obras em 1902 e dando-as por finalizadas em 1905. Devido o aumento das linhas férreas da Companhia no decorrer dos anos de 1890 e da necessidade de manutenção e construção do material rodante, as primeiras oficinas estavam com a sua capacidade de produção em seu limite máximo, e a necessidade de melhorias era incontestável.

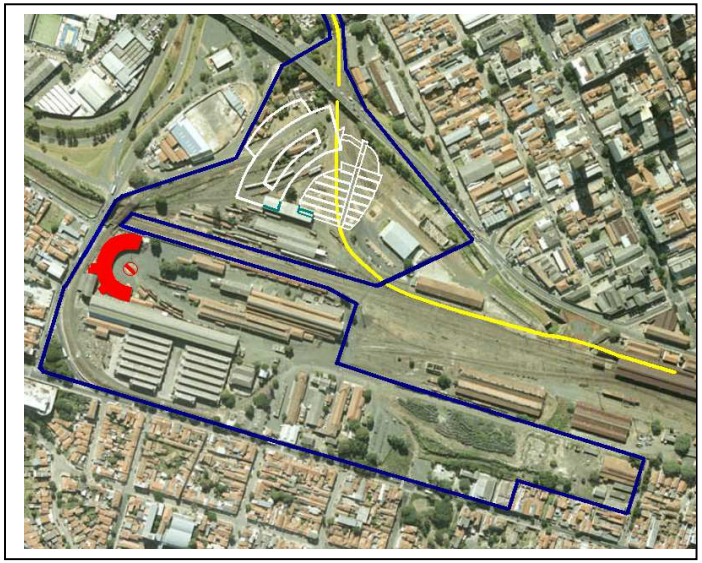
Contudo o espaço tornara-se insuficiente, o maquinário obsoleto, dispendioso e com uma tecnologia ainda ligada ao vapor. A nova estrutura fabril concede um conjunto de edifícios com enormes vãos internos e providos de maquinários com tecnologia avançada para aquela época à energia elétrica.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Rotunda (Girador – Prédio E) **ENDEREÇO:** R. Sales de Oliveira, nº 1380, Vila Industrial **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 00,000 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 042** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1903 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** Década de 90 do Séc. XX



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Operacional

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim

VOLUMETRIA: A COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:
Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 69 em planta da C.M.E.F. de 1959

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de tombamento 004/89, Inciso X, Resolução 004/90

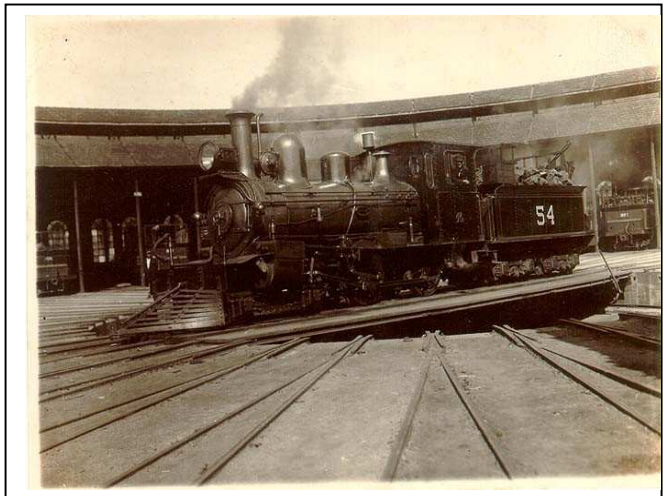
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Sem uso



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

As "Officinas Companhia Mogyana" localizadas entre os bairros Vila Industrial e Bonfim foram projetadas no final do século XIX, iniciando a execução das obras em 1902 e dando-as por finalizadas em 1905. Devido o aumento das linhas férreas da Companhia no decorrer dos anos de 1890 e da necessidade de manutenção e construção do material rodante, as primeiras oficinas estavam com a sua capacidade de produção em seu limite máximo, e a necessidade de melhorias era incontestável.

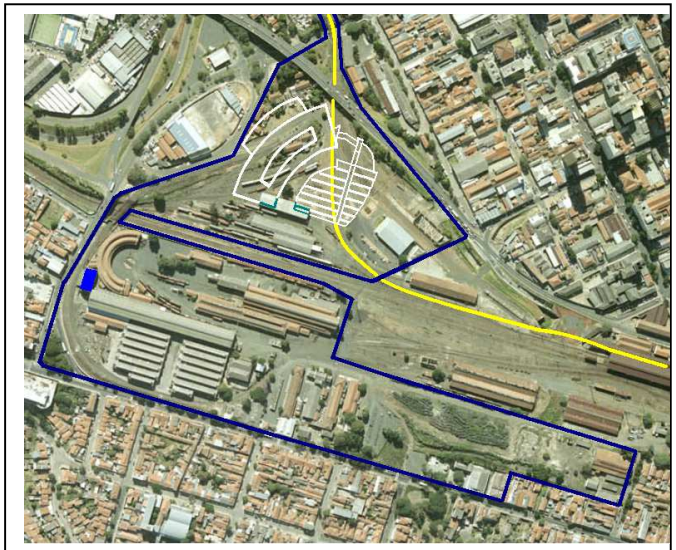
Contudo o espaço tornara-se insuficiente, o maquinário obsoleto, dispendioso e com uma tecnologia ainda ligada ao vapor. A nova estrutura fabril concede um conjunto de edifícios com enormes vãos internos e providos de maquinários com tecnologia avançada para aquela época à energia elétrica.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Museu da CM **ENDEREÇO:** R. Sales de Oliveira, nº 1380, Vila Industrial **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 00,000 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 043** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1903 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** Década de 90 do Séc. XX



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Rotunda

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim

VOLUMETRIA: A COBERTURA: A VÃOS: A REVESTIMENTOS: A
Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Educacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telha zincada **Nº ÁGUAS:** duas

ABERTURAS: Verga reta, esquadrios de ferro com caixilhos de vidro, portas contendo bandeira fixa e com duas folhas

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 70 em planta da C.M.E.F. de 1959. Em planta da CM de 1933 este prédio é denominado de depósito.

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Sem uso



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

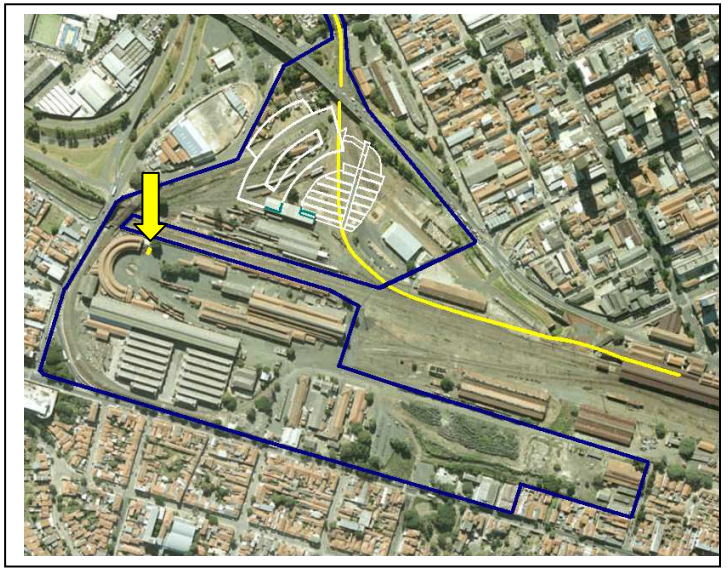
A Companhia Mogyana de Estradas de Ferro no ano do primeiro bicentenário de Campinas comemorado em 1939, construiu na R. Pereira Lima uma edificação apresentando peças da ferrovia, indicando o espaço como "Companhia Mogyana". No documento "Planta de Patio" de 1953, na parte dos fundos da Rotunda em uma edificação diferente de 1939, consta como "Almoxarifado Peças Diesel", código 51. Na "Planta de Pátio" de 1959 a mesma edificação que está na Planta de 1953 está identificada como "Museu da Companhia Mogiana", código 70.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Machado Mecânico **ENDEREÇO:** R. Sales de Oliveira, nº 1380, Vila Industrial **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 00,000 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 044** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1903 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** Década de 90 do Séc. XX



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Rotunda

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Fabril

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 53 em planta da C.M.E.F. de 1959

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

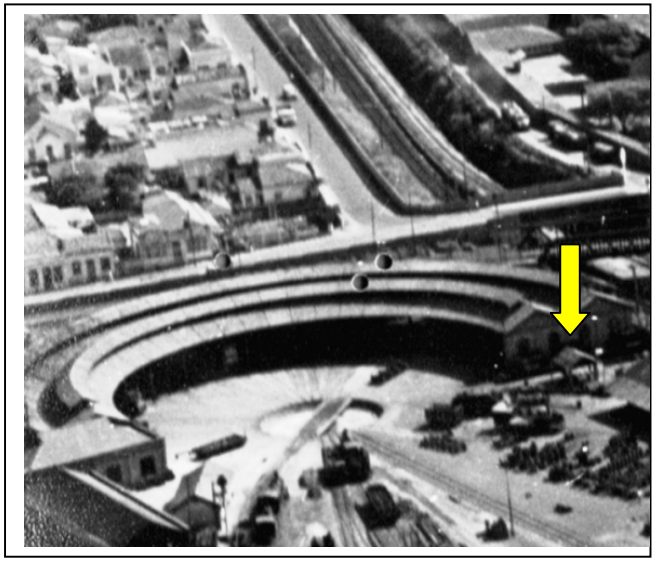
As "Officinas Companhia Mogyana" localizadas entre os bairros Vila Industrial e Bonfim foram projetadas no final do século XIX, iniciando a execução das obras em 1902 e dando-as por finalizadas em 1905. Devido o aumento das linhas férreas da Companhia no decorrer dos anos de 1890 e da necessidade de manutenção e construção do material rodante, as primeiras oficinas estavam com a sua capacidade de produção em seu limite máximo, e a necessidade de melhorias era incontestável.

Contudo o espaço tornara-se insuficiente, o maquinário obsoleto, dispendioso e com uma tecnologia ainda ligada ao vapor. A nova estrutura fabril concede um conjunto de edifícios com enormes vãos internos e providos de maquinários com tecnologia avançada para aquela época à energia elétrica.

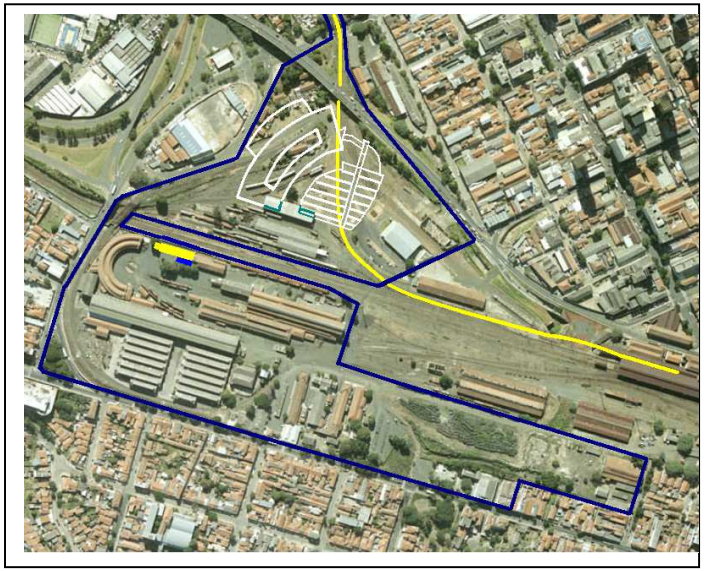
FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Depósito do Almoxarifado **ENDEREÇO:** R. Sales de Oliveira, nº 1380, Vila Industrial **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 00,000 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 045** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1890 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** Década de 90 do Séc. XX



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Depósito de Ferro

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Fabril

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 52 em planta da C.M.E.F. de 1959

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

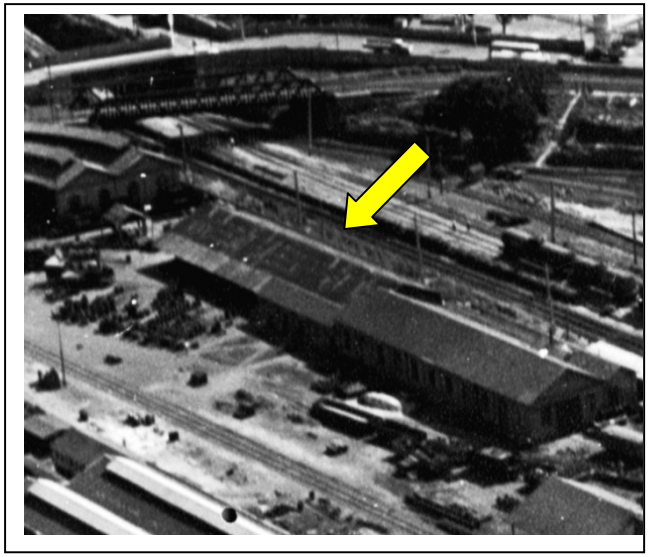
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

As "Officinas Companhia Mogyana" localizadas entre os bairros Vila Industrial e Bonfim foram projetadas no final do século XIX, iniciando a execução das obras em 1902 e dando-as por finalizadas em 1905. Devido o aumento das linhas férreas da Companhia no decorrer dos anos de 1890 e da necessidade de manutenção e construção do material rodante, as primeiras oficinas estavam com a sua capacidade de produção em seu limite máximo, e a necessidade de melhorias era incontestável.

Contudo o espaço tornara-se insuficiente, o maquinário obsoleto, dispendioso e com uma tecnologia ainda ligada ao vapor. A nova estrutura fabril concede um conjunto de edifícios com enormes vãos internos e providos de maquinários com tecnologia avançada para aquela época à energia elétrica.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Depósito de Ferro

FICHA Nº 046

ENDEREÇO: R. Sales de Oliveira, nº 1380, Vila Industrial

MUNICÍPIO: Campinas

DATA DE INAUGURAÇÃO: Década de 1890

LINHA: Tronco /Oficina **Km:** 00,000

CONSTRUTOR:

DATA DE DESATIVAÇÃO: Década de 90 do Séc. XX

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Depósito do Almoxarifado

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruinas

VOLUMETRIA: B COBERTURA: B VÃOS:C REVESTIMENTOS:B
Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Fabril

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

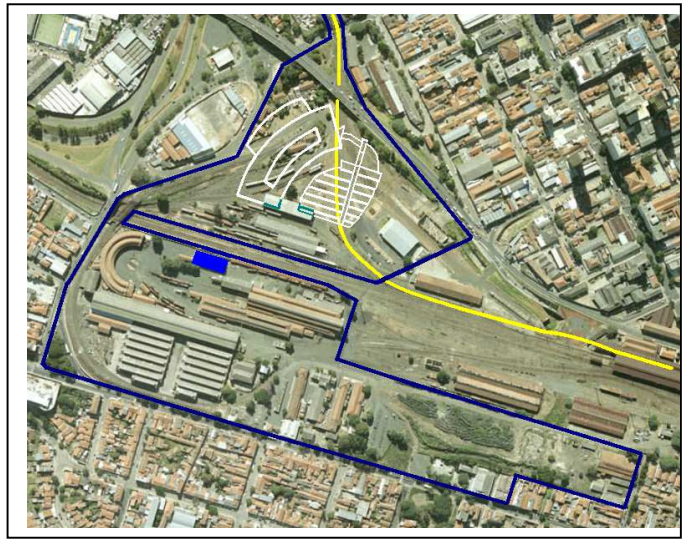
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telha em ceramica tipo francesa **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS: Verga reta, esquadrias de madeira com caixilhos de vidro, portas de duas folhas contendo bandeira fixa e porta corrediça de madeira.

DETALHES: Este prédio foi uma das primeiras fundições da ferrovia.

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 51 em planta da C.M.E.F. de 1959. Atualmente está em ruínas e não há qualquer proteção legal. Construção do século XIX.



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

As "Officinas Companhia Mogyana" localizadas entre os bairros Vila Industrial e Bonfim foram projetadas no final do século XIX, iniciando a execução das obras em 1902 e dando-as por finalizadas em 1905. Devido o aumento das linhas férreas da Companhia no decorrer dos anos de 1890 e da necessidade de manutenção e construção do material rodante, as primeiras oficinas estavam com a sua capacidade de produção em seu limite máximo, e a necessidade de melhorias era incontestável.

Contudo o espaço tornara-se insuficiente, o maquinário obsoleto, dispendioso e com uma tecnologia ainda ligada ao vapor. A nova estrutura fabril concede um conjunto de edifícios com enormes vãos internos e providos de maquinários com tecnologia avançada para aquela época à energia elétrica.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Mictório **ENDEREÇO:** R. Sales de Oliveira, nº 1380, Vila Industrial **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 00,000 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 047** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1903 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** Década de 90 do Séc. XX

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Oficina Nova/ Solda elétrica

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular

VOLUMETRIA: A COBERTURA: A VÃOS: A REVESTIMENTOS: A
Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telha em ceramica tipo francesa **Nº ÁGUAS:** duas

ABERTURAS: Verga reta. Não há esquadrias, somente os vãos.

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 61 em planta da C.M.E.F. de 1959



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

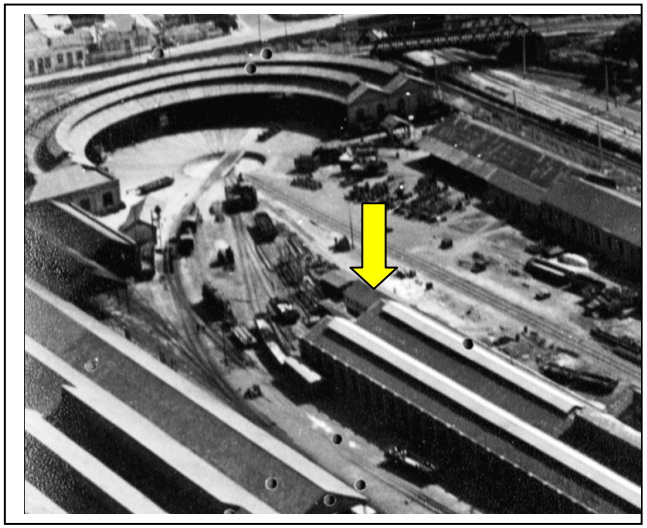
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Sem uso



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

As "Officinas Companhia Mogyana" localizadas entre os bairros Vila Industrial e Bonfim foram projetadas no final do século XIX, iniciando a execução das obras em 1902 e dando-as por finalizadas em 1905. Devido o aumento das linhas férreas da Companhia no decorrer dos anos de 1890 e da necessidade de manutenção e construção do material rodante, as primeiras oficinas estavam com a sua capacidade de produção em seu limite máximo, e a necessidade de melhorias era incontestável.

Contudo o espaço tornara-se insuficiente, o maquinário obsoleto, dispendioso e com uma tecnologia ainda ligada ao vapor. A nova estrutura fabril concede um conjunto de edifícios com enormes vãos internos e providos de maquinários com tecnologia avançada para aquela época à energia elétrica.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Guindaste **ENDEREÇO:** R. Sales de Oliveira, nº 1380, Vila Industrial **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 00,000 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 048** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** S/D **DATA DE DESATIVAÇÃO:** Década de 90 do Séc. XX

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Oficina/Solda elétrica

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

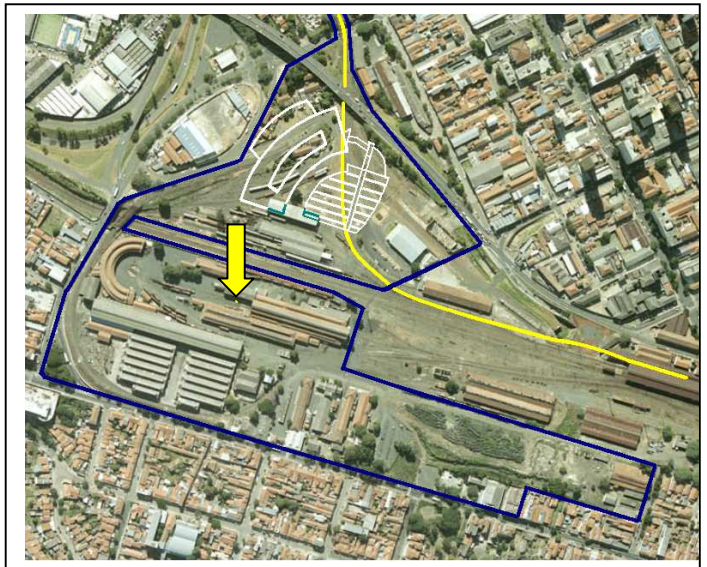
COBERTURA: ( ) BEIRAIS (X) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 59 em planta da C.M.E.F. de 1959



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

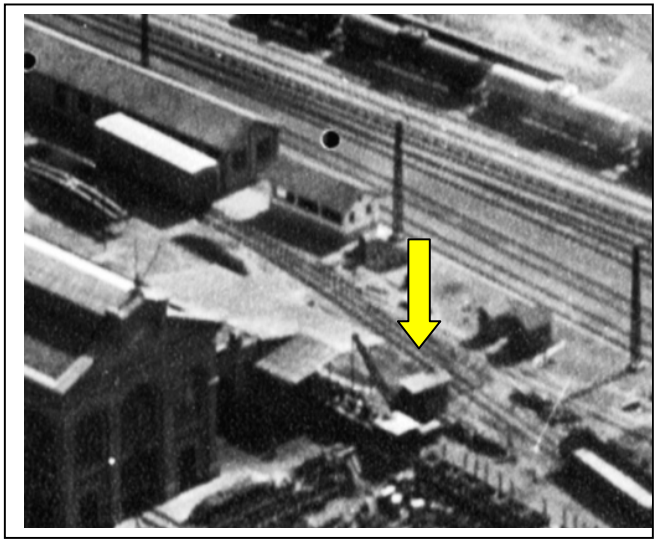
As "Officinas Companhia Mogyana" localizadas entre os bairros Vila Industrial e Bonfim foram projetadas no final do século XIX, iniciando a execução das obras em 1902 e dando-as por finalizadas em 1905. Devido o aumento das linhas férreas da Companhia no decorrer dos anos de 1890 e da necessidade de manutenção e construção do material rodante, as primeiras oficinas estavam com a sua capacidade de produção em seu limite máximo, e a necessidade de melhorias era incontestável.

Contudo o espaço tornara-se insuficiente, o maquinário obsoleto, dispendioso e com uma tecnologia ainda ligada ao vapor. A nova estrutura fabril concede um conjunto de edifícios com enormes vãos internos e providos de maquinários com tecnologia avançada para aquela época à energia elétrica.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Vestiário Antigo **ENDEREÇO:** R. Sales de Oliveira, nº 1380, Vila Industrial **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 00,000 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 049** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** **DATA DE DESATIVAÇÃO:** Década de 90 do Séc. XX



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Oficina/Solda elétrica

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:
Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA (X) OUTROS

Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS: Verga reta, esquadrias de ferro com caixilhos de vidro e portas com uma folha de madeira.

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº60 em planta da C.M.E.F. de 1959. Ocorreram intervenções na cobertura.

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de tombamento 004/89, Inciso XI, Resolução 004/90

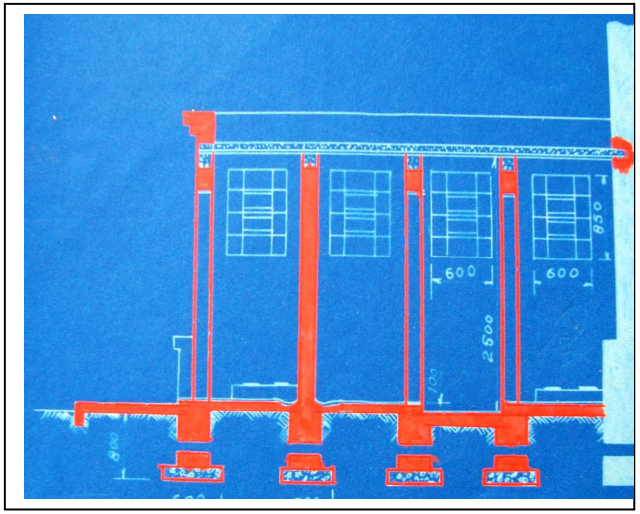
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

As "Officinas Companhia Mogyana" localizadas entre os bairros Vila Industrial e Bonfim foram projetadas no final do século XIX, iniciando a execução das obras em 1902 e dando-as por finalizadas em 1905. Devido o aumento das linhas férreas da Companhia no decorrer dos anos de 1890 e da necessidade de manutenção e construção do material rodante, as primeiras oficinas estavam com a sua capacidade de produção em seu limite máximo, e a necessidade de melhorias era incontestável.

Contudo o espaço tornara-se insuficiente, o maquinário obsoleto, dispendioso e com uma tecnologia ainda ligada ao vapor. A nova estrutura fabril concede um conjunto de edifícios com enormes vãos internos e providos de maquinários com tecnologia avançada para aquela época à energia elétrica.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Oficinas Antigas **ENDEREÇO:** R. Sales de Oliveira, nº 1380, Vila Industrial **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 00,000 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 050** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1880 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** Década de 90 do Séc. XX

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:

EDIFÍCIOS VIZINHOS:

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Fabril

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

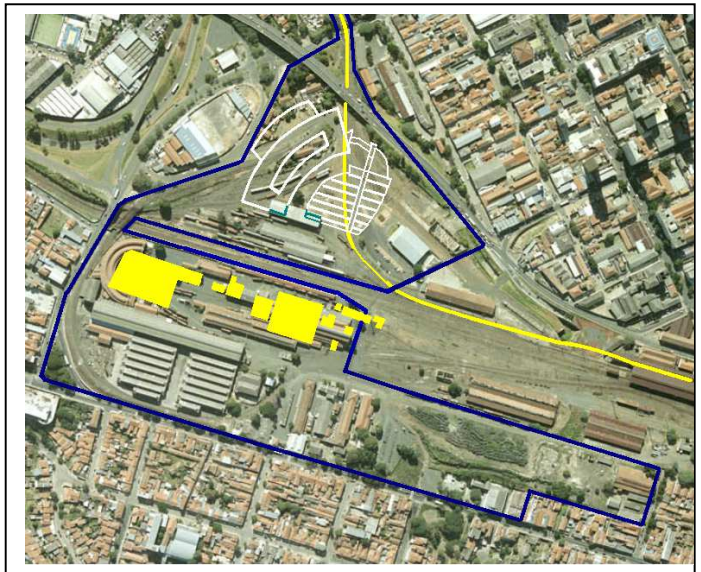
COBERTURA: ( ) BEIRAIS (X) PLATIBANDA ( ) OUTROS Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: Nº ÁGUAS:

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação S/N da C.M.E.F. ano de 1893



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

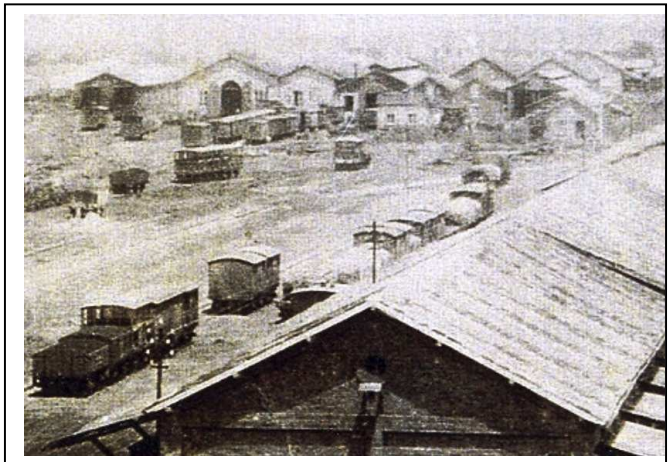
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

As antigas Oficinas da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro foram inauguradas ainda nos anos de 1880 do lado esquerdo da linha da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Em 1897 já havia as Carvoeiras, as Casas de Carros e Vagões, Fábrica de Acumuladores e outras edificações para a manutenção dos equipamentos do material rodante (carros, vagões e locomotivas).

Neste final do século XIX, a Companhia ampliou substancialmente a sua rede ferroviária, levando as antigas oficinas a sua capacidade máxima de produção e manutenção. Isto fez com que esta empresa ferroviária desenvolvesse um projeto para outro conjunto fabril mais moderno do que o existente, e que acabou sendo executado a partir de 1902



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Oficina/Solda Elétrica **ENDEREÇO:** R. Sales de Oliveira, nº 1380, Vila Industrial **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 00,000 **CONSTRUTOR:** Masini e Cia.	**FICHA Nº 051** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1903 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** Década de 90 do Séc. XX



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Depósito de Óleo e Bronze

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim

VOLUMETRIA: A COBERTURA: A VÃOS:A REVESTIMENTOS:A
Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Fabril

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: ( ) BEIRAIS (X) PLATIBANDA ( ) OUTROS

Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telha ceramica tipo francesa e telhas de vidro e vidros **Nº ÁGUAS:** duas

ABERTURAS: Verga reta, esquadrias de ferro, caixilhos de vidro com portas de madeira de duas folhas com abertura, e portas de aço corrediças.

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 57 e 58 em planta da C.M.E.F. de 1959. A ala norte da edificação foi demolida.

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de tombamento 004/89, Inciso XI, Resolução 004/90

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Sem uso



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

As "Officinas Companhia Mogyana" localizadas entre os bairros Vila Industrial e Bonfim foram projetadas no final do século XIX, iniciando a execução das obras em 1902 e dando-as por finalizadas em 1905. Devido o aumento das linhas férreas da Companhia no decorrer dos anos de 1890 e da necessidade de manutenção e construção do material rodante, as primeiras oficinas estavam com a sua capacidade de produção em seu limite máximo, e a necessidade de melhorias era incontestável.

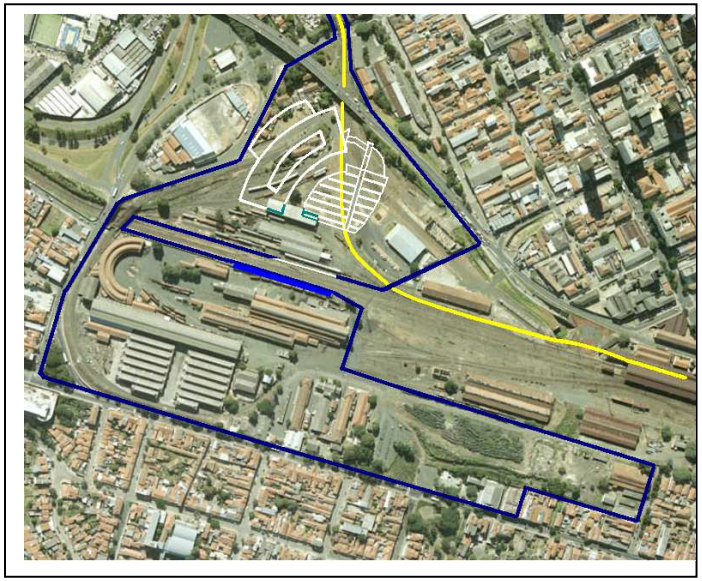
Contudo o espaço tornara-se insuficiente, o maquinário obsoleto, dispendioso e com uma tecnologia ainda ligada ao vapor. A nova estrutura fabril concede um conjunto de edifícios com enormes vãos internos e providos de maquinários com tecnologia avançada para aquela época à energia elétrica.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Depósito de Óleo e Bronze **ENDEREÇO:** R. Sales de Oliveira, nº 1380, Vila Industrial **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 00,000 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 052** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1890 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** Década de 90 do Séc. XX



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Oficina/Solda Elétrica

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim

VOLUMETRIA: A COBERTURA: A VÃOS: A REVESTIMENTOS: A

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Fabril

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telha ceramica tipo francesa **Nº ÁGUAS:** duas

ABERTURAS: Verga reta, esquadrias de ferro com caixilhos de vidro

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 50 em planta da C.M.E.F. de 1959. Construção do século XIX sem proteção legal. Colunas de madeira apodrecidas com risco de desabamento

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

As antigas Oficinas da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro foram inauguradas ainda nos anos de 1880 do lado esquerdo da linha da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Em 1897 já havia as Carvoeiras, as Casas de Carros e Vagões, Fábrica de Acumuladores e outras edificações para a manutenção dos equipamentos do material rodante (carros, vagões e locomotivas).

Neste final do século XIX, a Companhia ampliou substancialmente a sua rede ferroviária, levando as antigas oficinas a sua capacidade máxima de produção e manutenção. Isto fez com que esta empresa ferroviária desenvolvesse um projeto para outro conjunto fabril mais moderno do que o existente, e que acabou sendo executado a partir de 1902.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Mictório

ENDEREÇO: R. Sales de Oliveira, nº 1380, Vila Industrial

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco /Oficina **Km:** 00,000

CONSTRUTOR:

FICHA Nº 053

DATA DE INAUGURAÇÃO: Década de 1950

DATA DE DESATIVAÇÃO: Década de 90 do Séc. XX

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Depósito de Óleo e Bronze

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: ( ) BEIRAIS (X) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:** Duas

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 49 em planta da C.M.E.F. de 1959



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

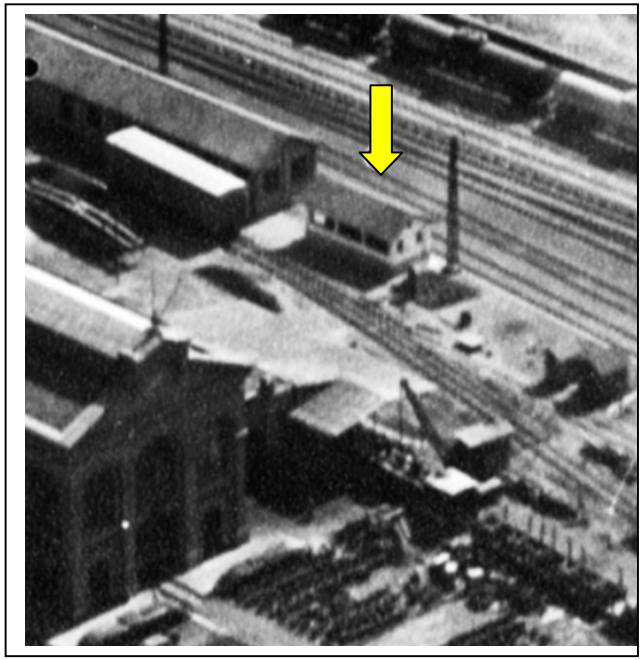
As "Officinas Companhia Mogyana" localizadas entre os bairros Vila Industrial e Bonfim foram projetadas no final do século XIX, iniciando a execução das obras em 1902 e dando-as por finalizadas em 1905. Devido o aumento das linhas férreas da Companhia no decorrer dos anos de 1890 e da necessidade de manutenção e construção do material rodante, as primeiras oficinas estavam com a sua capacidade de produção em seu limite máximo, e a necessidade de melhorias era incontestável.

Contudo o espaço tornara-se insuficiente, o maquinário obsoleto, dispendioso e com uma tecnologia ainda ligada ao vapor. A nova estrutura fabril concede um conjunto de edifícios com enormes vãos internos e providos de maquinários com tecnologia avançada para aquela época à energia elétrica.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Guarita

ENDEREÇO: R. Sales de Oliveira, nº 1380, Vila Industrial

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco /Oficina **Km:** 00,000

CONSTRUTOR:

FICHA Nº 054

DATA DE INAUGURAÇÃO: Década de 1950

DATA DE DESATIVAÇÃO: Década de 90 do Séc. XX



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Mictório

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Administrativo

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: ( ) BEIRAIS (X) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:** Duas

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 48 em planta da C.M.E.F. de 1959

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

As "Officinas Companhia Mogyana" localizadas entre os bairros Vila Industrial e Bonfim foram projetadas no final do século XIX, iniciando a execução das obras em 1902 e dando-as por finalizadas em 1905. Devido o aumento das linhas férreas da Companhia no decorrer dos anos de 1890 e da necessidade de manutenção e construção do material rodante, as primeiras oficinas estavam com a sua capacidade de produção em seu limite máximo, e a necessidade de melhorias era incontestável.

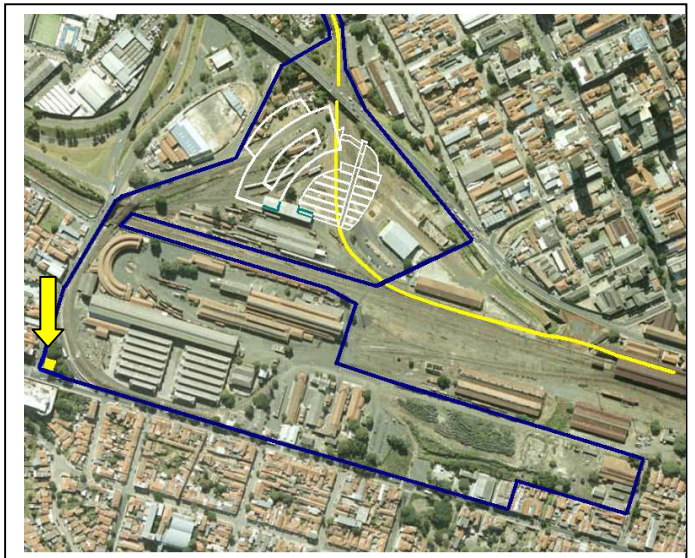
Contudo o espaço tornara-se insuficiente, o maquinário obsoleto, dispendioso e com uma tecnologia ainda ligada ao vapor. A nova estrutura fabril concede um conjunto de edifícios com enormes vãos internos e providos de maquinários com tecnologia avançada para aquela época à energia elétrica.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Posto Policial /Poço/Depósito **ENDEREÇO:** R. Sales de Oliveira, nº 1380, Vila Industrial **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 00,000 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 055** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** ca. 1918 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** ca. 1950
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Sim **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Não	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Administrativo **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Alvenaria em Tijolos **COBERTURA: ( ) BEIRAIS (X) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Térreo **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** Verga reta, esquadrias de madeira com caixilhos de vidro, portas de duas folhas contendo bandeira fixa **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Edificação nº 69, 70 e 71 em planta da C.M.E.F. de 1933.	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

No final do século XIX, Campinas passa por transformações, gerando a necessidade de mão-de-obra especializada, motivada por indústrias que se instalavam na cidade, como as ferrovias e as indústrias têxteis entre outras. Surgem imigrantes interessados em edificar casas simples para os operários, inicialmente o local que recebeu estas construções foi a Vila Industrial, por este motivo esta região acabou concentrando um grande numero de operários. Em 1917 a Cia. Mogyana de Estradas de Ferro é a primeira empresa privada a ter uma greve dos funcionários. Em 1918 este prédio é construído.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Passagem Inferior – C.M. e C.P. **ENDEREÇO:** R. Sales de Oliveira, nº 1380, Vila Industrial **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 00,000 **CONSTRUTOR:** Masini e Cia.	**FICHA Nº 056** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1903 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** Década de 90 do Séc. XX

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Não

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular

VOLUMETRIA: A COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:
Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Fabril

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação S/N da C.M.E.F., ano de 1959. A cabeceira leste foi demolida para a Nova Rodoviaria.



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento 003/06

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Sem uso

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

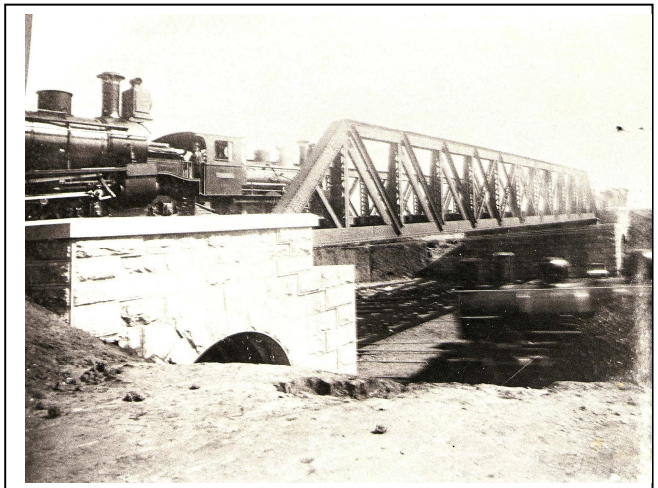
As "Officinas Companhia Mogyana" localizadas entre os bairros Vila Industrial e Bonfim foram projetadas no final do século XIX, iniciando a execução das obras em 1902 e dando-as por finalizadas em 1905. Devido o aumento das linhas férreas da Companhia no decorrer dos anos de 1890 e da necessidade de manutenção e construção do material rodante, as primeiras oficinas estavam com a sua capacidade de produção em seu limite máximo, e a necessidade de melhorias era incontestável.

Contudo o espaço tornara-se insuficiente, o maquinário obsoleto, dispendioso e com uma tecnologia ainda ligada ao vapor. A nova estrutura fabril concede um conjunto de edifícios com enormes vãos internos e providos de maquinários com tecnologia avançada para aquela época à energia elétrica.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Carvoeira

ENDEREÇO: R. Pereira Lima, S/Nº, Bonfim

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco /Oficina **Km:** 00,000

CONSTRUTOR:

FICHA Nº 057

DATA DE INAUGURAÇÃO: Década de 1890

DATA DE DESATIVAÇÃO: ca. 1953

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Limpeza e reparação de Carros

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

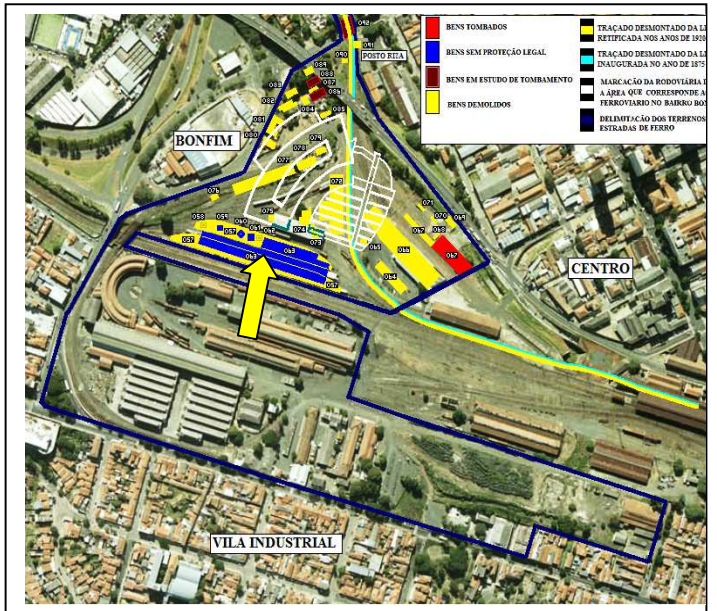
COBERTURA: ( ) BEIRAIS (X) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 41 e 42 em planta da C.M.E.F. de 1993



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

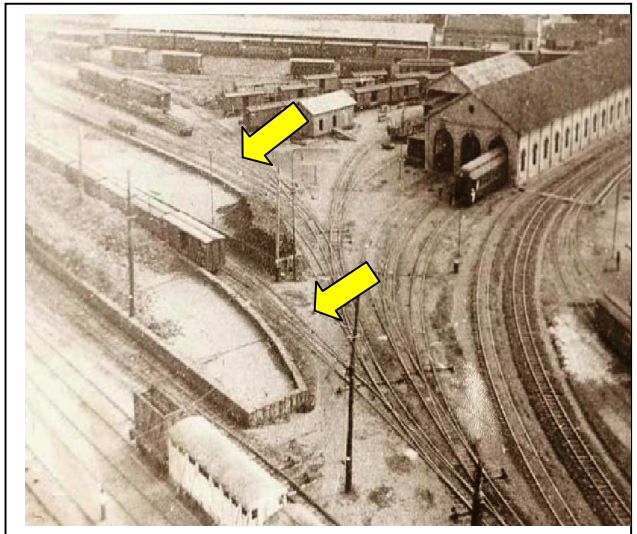
As "Officinas Companhia Mogyana" localizadas entre os bairros Vila Industrial e Bonfim foram projetadas no final do século XIX, iniciando a execução das obras em 1902 e dando-as por finalizadas em 1905. Devido o aumento das linhas férreas da Companhia no decorrer dos anos de 1890 e da necessidade de manutenção e construção do material rodante, as primeiras oficinas estavam com a sua capacidade de produção em seu limite máximo, e a necessidade de melhorias era incontestável.

Contudo o espaço tornara-se insuficiente, o maquinário obsoleto, dispendioso e com uma tecnologia ainda ligada ao vapor. A nova estrutura fabril concede um conjunto de edifícios com enormes vãos internos e providos de maquinários com tecnologia avançada para aquela época à energia elétrica.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Casa da Bomba **ENDEREÇO:** R. Pereira Lima, S/Nº, Bonfim **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 00,000 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 058** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1950 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** Década de 90 do Séc. XX

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Depósito de Óleo Combustível

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

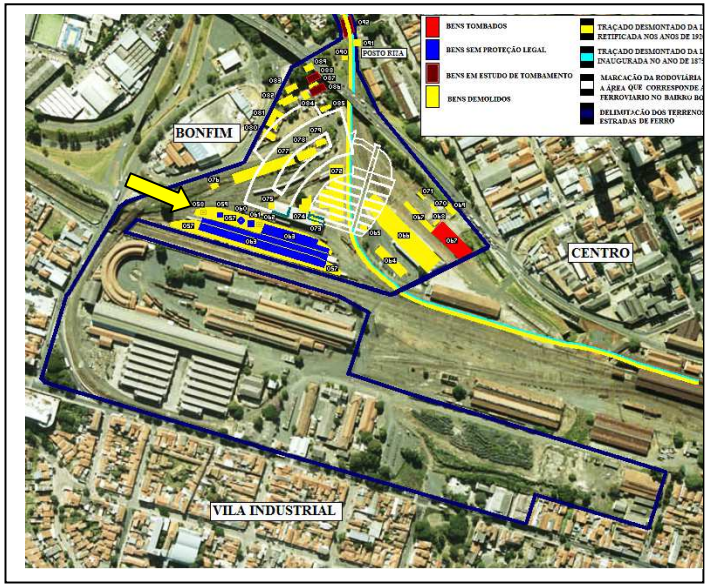
COBERTURA: ( ) BEIRAIS (X) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 39 em planta da C.M.E.F. de 1959



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

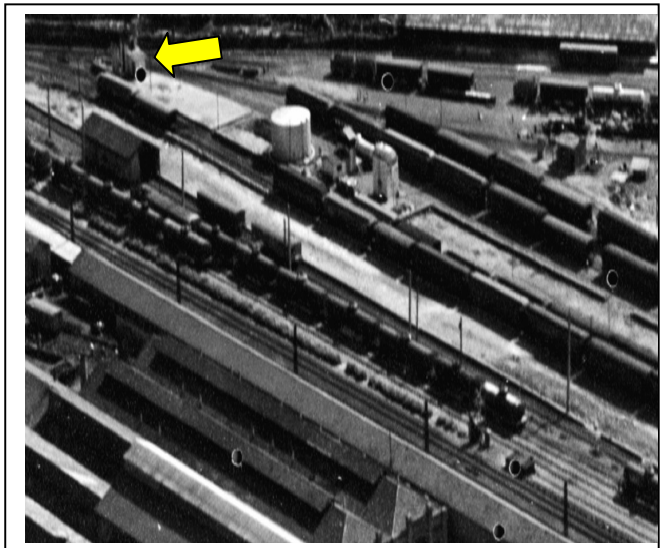
HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A partir de 1952 começou a "Dieselização" na Companhia Mogyana que foi a substituição das locomotivas movidas à lenha e carvão por locomotivas diesel-elétricas. No primeiro lote foram 12 locomotivas diesel-elétricas General Electric – Cooper Bessemer. Em novembro de 1956 motivados pelo "Plano de Reaparelhamento da Rede de Transportes Paulistas" a ferrovia assinou um acordo com Electro Motive Divison - General Motors para a aquisição de novas locomotivas, sendo que as 30 primeiras a serem entregues foram em 1957. Este equipamento instalado na área das Oficinas era necessário para que as locomotivas diesel-elétricas pudessem funcionar.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Depósito de Óleo Combustível

ENDEREÇO: R. Pereira Lima, S/Nº, Bonfim

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco /Oficina **Km:** 00,000

CONSTRUTOR:

FICHA Nº 059

DATA DE INAUGURAÇÃO: Década de 1950

DATA DE DESATIVAÇÃO: Década de 90 do Séc. XX

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Reservatório de Óleo

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim

VOLUMETRIA: B **COBERTURA:** C **VÃOS:** **REVESTIMENTOS:** B

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

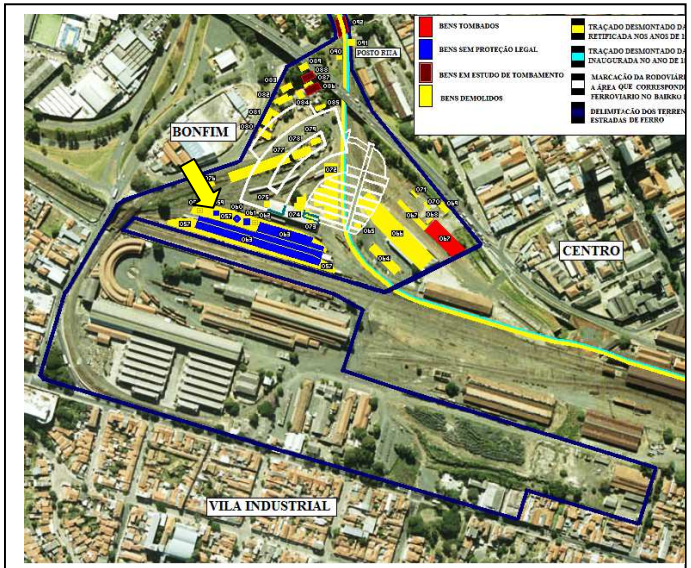
COBERTURA: ( ) **BEIRAIS** ( ) **PLATIBANDA** ( ) **OUTROS**
Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 40 em planta da C.M.E.F. de 1959



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Sem uso

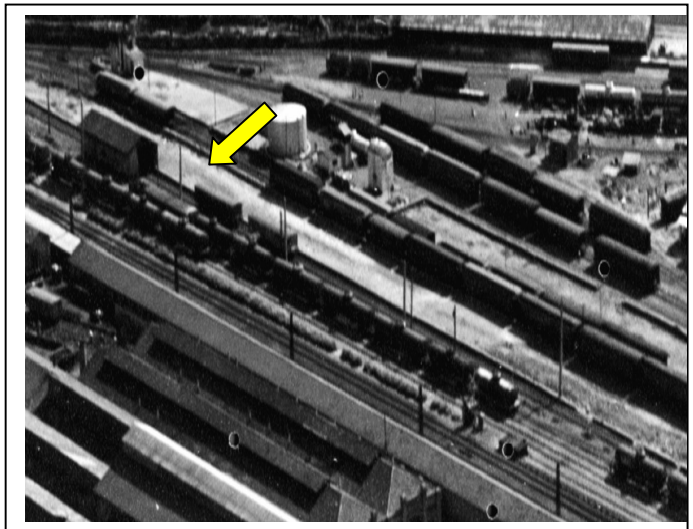
HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A partir de 1952 começou a "Dieselização" na Companhia Mogyana que foi a substituição das locomotivas movidas à lenha e carvão por locomotivas diesel-elétricas. No primeiro lote foram 12 locomotivas diesel-elétricas General Electric – Cooper Bessemer. Em novembro de 1956 motivados pelo "Plano de Reaparelhamento da Rede de Transportes Paulistas" a ferrovia assinou um acordo com Electro Motive Divison - General Motors para a aquisição de novas locomotivas, sendo que as 30 primeiras a serem entregues foram em 1957. Este equipamento instalado na área das Oficinas era necessário para que as locomotivas diesel-elétricas pudessem funcionar.

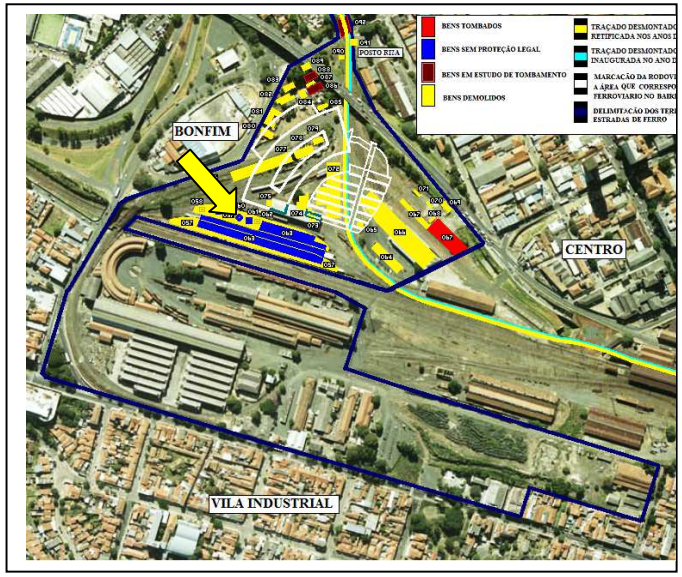
FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Reservatório de Óleo **ENDEREÇO:** R. Pereira Lima, S/Nº, Bonfim **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 00,000 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 060** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1950 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** Década de 90 do Séc. XX
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Sim **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Bomba Centrífuga	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: ruim **VOLUMETRIA: A COBERTURA: A VÃOS: REVESTIMENTOS: A** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Placas de aço rebitadas **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Edificação nº 41 em planta da C.M.E.F. de 1959	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Sem uso

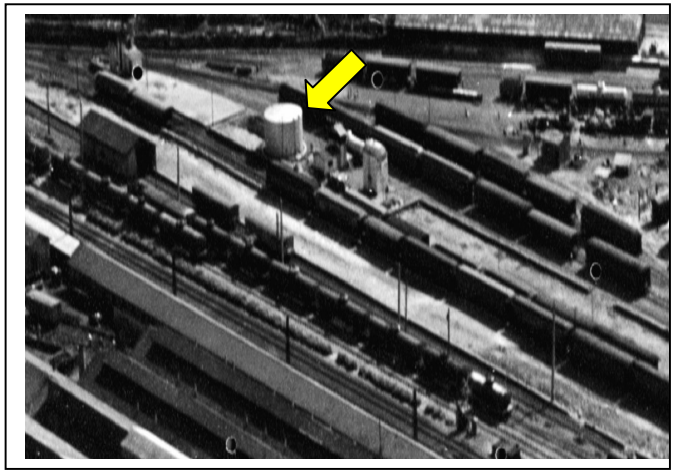
HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A partir de 1952 começou a "Dieselização" na Companhia Mogyana que foi a substituição das locomotivas movidas à lenha e carvão por locomotivas diesel-elétricas. No primeiro lote foram 12 locomotivas diesel-elétricas General Electric – Cooper Bessemer. Em novembro de 1956 motivados pelo "Plano de Reaparelhamento da Rede de Transportes Paulistas" a ferrovia assinou um acordo com Electro Motive Divison - General Motors para a aquisição de novas locomotivas, sendo que as 30 primeiras a serem entregues foram em 1957. Este equipamento instalado na área das Oficinas era necessário para que as locomotivas diesel-elétricas pudessem funcionar.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Bomba Centrífuga **ENDEREÇO:** R. Pereira Lima, S/Nº, Bonfim **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 00,000 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 061** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1950 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** Década de 90 do Séc. XX

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Reservatório de Óleo Diesel

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: ruim

VOLUMETRIA: A **COBERTURA:** A **VÃOS:** **REVESTIMENTOS:** A

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: **(X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS**

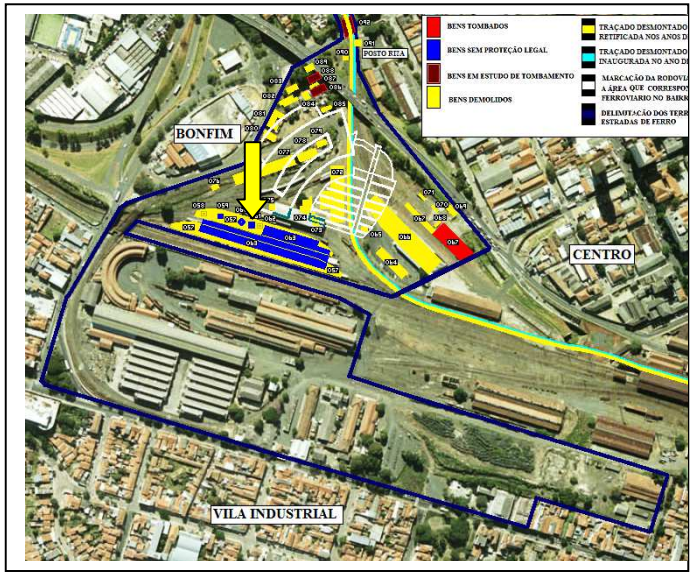
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telha cerâmica tipo francesa **Nº ÁGUAS**: Duas

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 42 em planta da C.M.E.F. de 1959



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

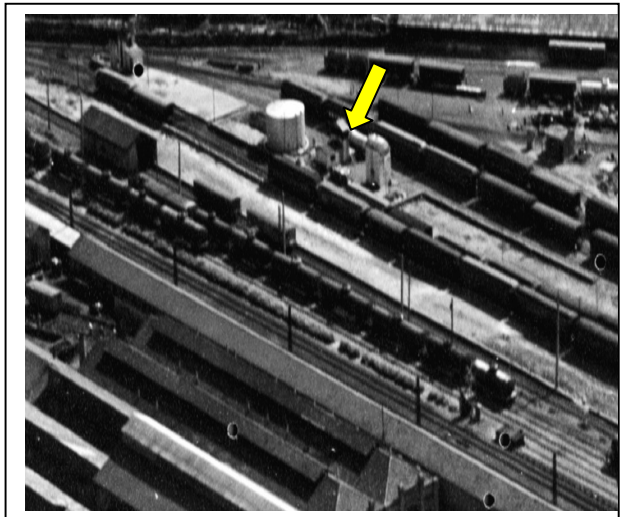
LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Sem uso



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A partir de 1952 começou a "Dieselização" na Companhia Mogyana que foi a substituição das locomotivas movidas à lenha e carvão por locomotivas diesel-elétricas. No primeiro lote foram 12 locomotivas diesel-elétricas General Electric – Cooper Bessemer. Em novembro de 1956 motivados pelo "Plano de Reaparelhamento da Rede de Transportes Paulistas" a ferrovia assinou um acordo com Electro Motive Divison - General Motors para a aquisição de novas locomotivas, sendo que as 30 primeiras a serem entregues foram em 1957. Este equipamento instalado na área das Oficinas era necessário para que as locomotivas diesel-elétricas pudessem funcionar.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Reservatório de Óleo Diesel

ENDEREÇO: R. Pereira Lima, S/Nº, Bonfim

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco /Oficina **Km:** 00,000

CONSTRUTOR:

FICHA Nº 062

DATA DE INAUGURAÇÃO: Década de 1950

DATA DE DESATIVAÇÃO: Década de 90 do Séc. XX

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Nova Casa de Carros

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim

VOLUMETRIA: B **COBERTURA:** C **VÃOS: REVESTIMENTOS:**

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

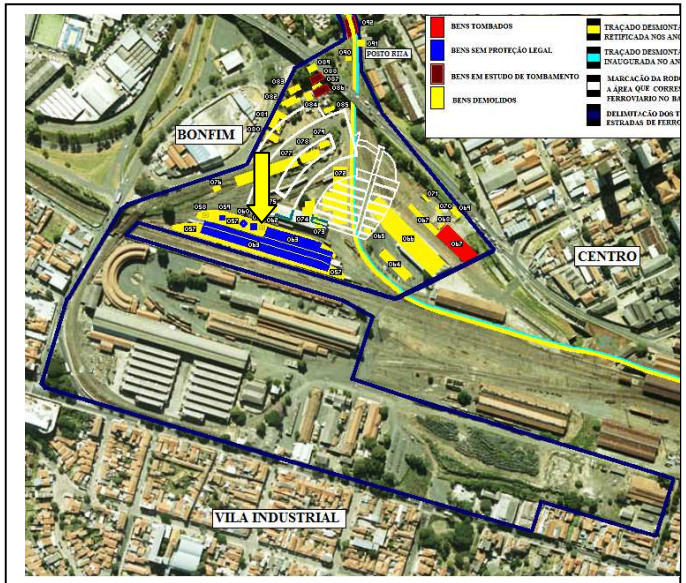
COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 43 em planta da C.M.E.F. de 1959



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Sem uso

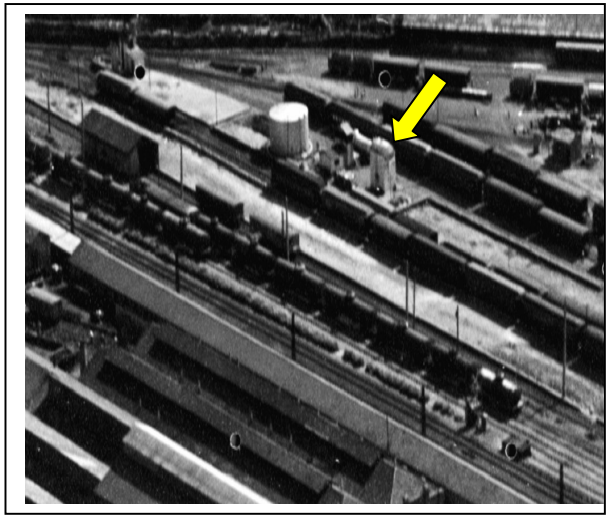
HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A partir de 1952 começou a "Dieselização" na Companhia Mogyana que foi a substituição das locomotivas movidas à lenha e carvão por locomotivas diesel-elétricas. No primeiro lote foram 12 locomotivas diesel-elétricas General Electric – Cooper Bessemer. Em novembro de 1956 motivados pelo "Plano de Reaparelhamento da Rede de Transportes Paulistas" a ferrovia assinou um acordo com Electro Motive Divison - General Motors para a aquisição de novas locomotivas, sendo que as 30 primeiras a serem entregues foram em 1957. Este equipamento instalado na área das Oficinas era necessário para que as locomotivas diesel-elétricas pudessem funcionar.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Nova Casa de Carros **ENDEREÇO:** R. Pereira Lima, S/Nº, Bonfim **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 00,000 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 063** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1964 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** Década de 90 do Séc. XX

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Armazém de Inflamáveis

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim

VOLUMETRIA: B COBERTURA: A VÃOS: B REVESTIMENTOS: A
Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Estrutura metálica em ferro

COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

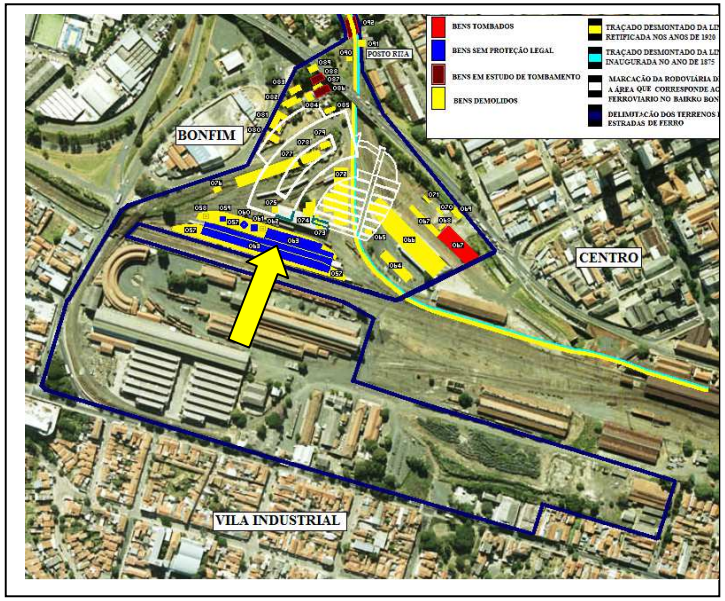
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telha zincada **Nº ÁGUAS:** quatro

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 45 em planta da C.M.E.F. de 1959. Fechado nas lateraiscom placas zincadas. Quatro linhas férreas entravam em seu interior.



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

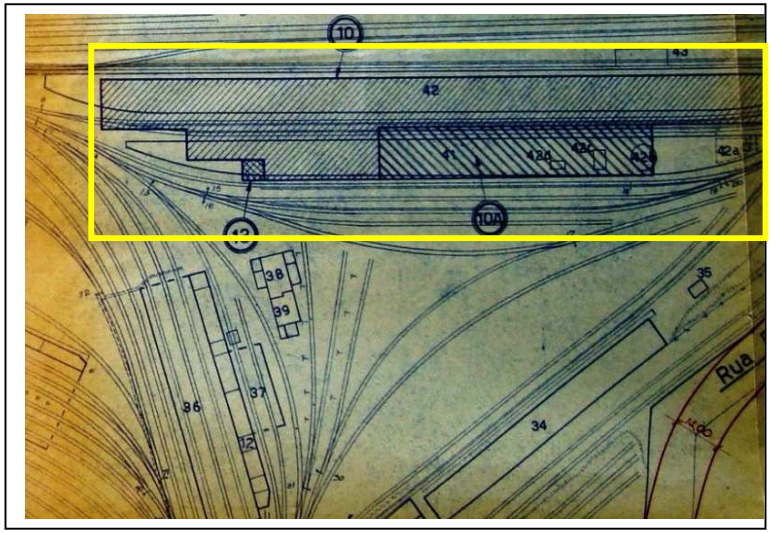
LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana de Estradas de Ferro inicia a fabricação de Carros de Aço Carbono em 1959 modernizando a sua frota de carros de passageiros. Esta decisão fez com que as oficinas de Carros e Vagões necessitassem serem modernizadas e ampliadas. Isto ocorreu com a nova área de produção chamada de "Carpintaria de Vagões", na parte da Vila Industrial e na parte do Bonfim construiu outra "Casa de Carros", demolindo anteriormente as antigas Carvoeiras para a execução deste projeto, de acordo com o documento da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro "Planta de Patio" de 1964, código 10.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Armazém de Inflamáveis

ENDEREÇO: R. Pereira Lima, S/Nº, Bonfim

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco /Oficina **Km:** 00,000

CONSTRUTOR:

FICHA Nº 064

DATA DE INAUGURAÇÃO: Década de 1910

DATA DE DESATIVAÇÃO: Década de 90 do Séc. XX

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Marco da Fundação da CM

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

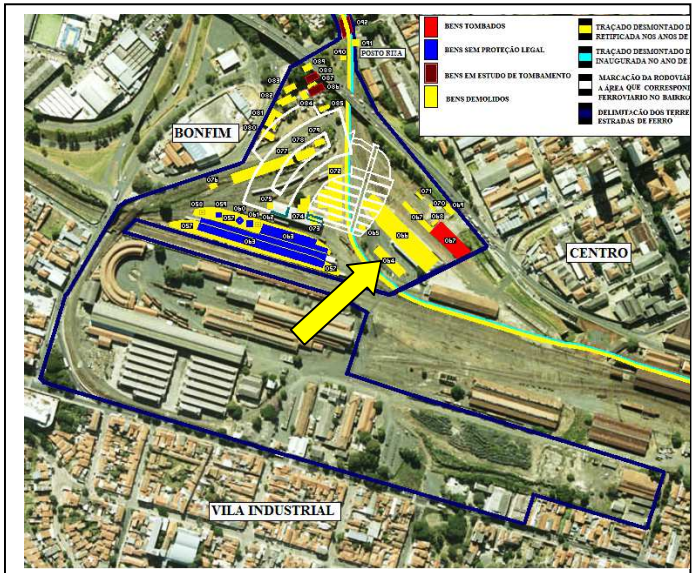
COBERTURA: ( ) BEIRAIS (X) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 10 em planta da C.M.E.F. de 1959



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

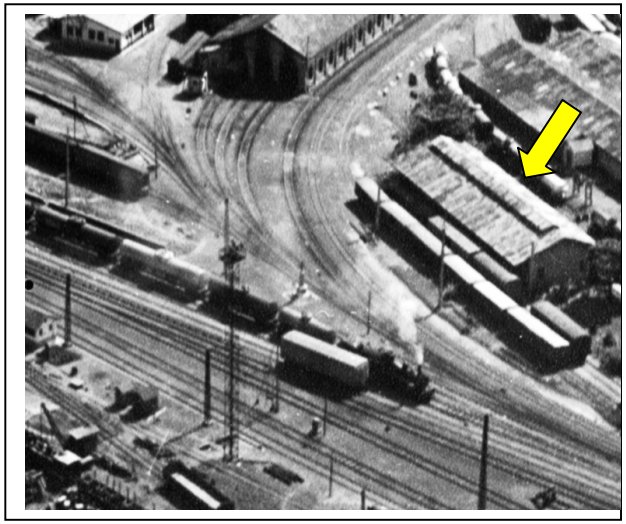
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

As antigas Oficinas da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro foram inauguradas ainda nos anos de 1880 do lado esquerdo da linha da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Em 1897 já havia as Carvoeiras, as Casas de Carros e Vagões, Fábrica de Acumuladores e outras edificações para a manutenção dos equipamentos do material rodante (carros, vagões e locomotivas).

Neste final do século XIX, a Companhia ampliou substancialmente a sua rede ferroviária, levando as antigas oficinas a sua capacidade máxima de produção e manutenção. Isto fez com que esta empresa ferroviária desenvolvesse um projeto para outro conjunto fabril mais moderno do que o existente, e que acabou sendo executado a partir de 1902





FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Marco da Fundação da CM

ENDEREÇO: R. Pereira Lima, S/Nº, Bonfim

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco /Oficina **Km:** 00,000

CONSTRUTOR: Cia. Mogyana de Estradas de Ferro

FICHA Nº 065

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1897

DATA DE DESATIVAÇÃO: ca. 1989

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Não

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: B COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS: B

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

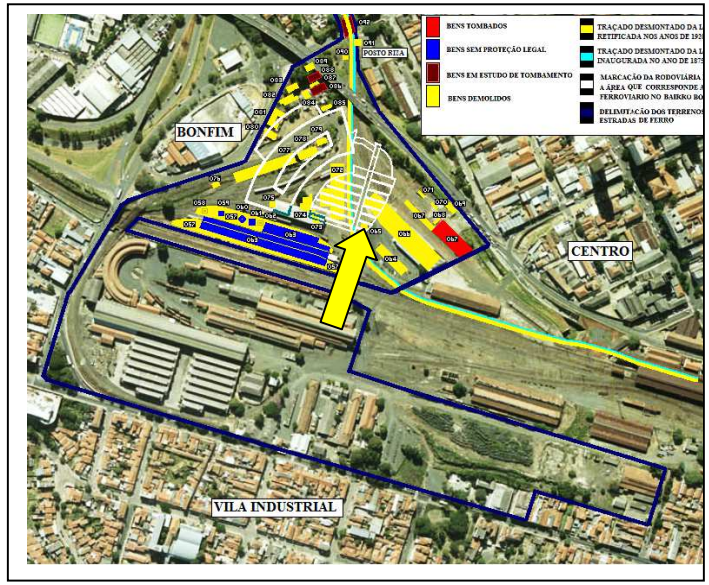
MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

OBSERVAÇÕES: Construção nº 55 em planta da C.M.E.F. de 1959. Na década de 70 o Marco foi tranferido do seu local de origem para a extinta Praça dos Ferroviarios, que atualmente é entrada do túnel Joá Penteado. Em 1989 o Marco foi novamente tranferido para frente da Estação Campinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro (atual Estação Cultura). Base em mármore demolida.



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 009/04, Resolução 076/08

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

No ano de 1897, os funcionários das "Officinas" de Campinas solicitaram à Diretoria a construção de um marco para homenagear os 25 anos de fundação da ferrovia. A peça foi fundida e construída nas próprias oficinas da Companhia Mogyana por meio dos ferroviários que ali trabalhavam. Entre as placas do pedestal uma tem o dizer "Glória eterna aos fundadores da Companhia Mogyana".





FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa de Carros

ENDEREÇO: Praça Prudente de Morais S/N, renominada para Praça dos Ferroviários. Bonfim.

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco /Oficina **Km:** 00,000

CONSTRUTOR:

FICHA Nº 066

DATA DE INAUGURAÇÃO: Década de 1910

DATA DE DESATIVAÇÃO: Década de 90 do Séc. XX

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Armazén

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Ferro fundido e telhas de zinco

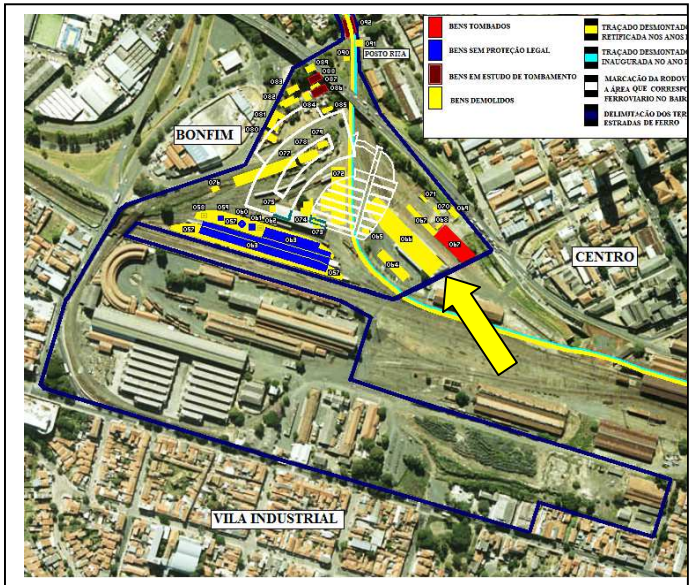
COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telha de zinco **Nº ÁGUAS:** Quatro

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 11 em planta da C.M.E.F. de 1959



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A ideia do projeto para as novas "Officinas Companhia Mogyna" começou no final do século XIX, período em que a Companhia Mogyana ampliou substancialmente a sua rede ferroviária, levando as oficinas a sua capacidade máxima de produção e manutenção. Iniciou-se a execução do projeto do novo conjunto fabril em 1902 e foi dado como finalizado em 1905.

As antigas oficinas não comportavam ampliações ou modificações, por já estarem com maquinários obsoletos e funcionarem por um sistema antigo de energia, o vapor. Vinha se implantando a eletricidade nas antigas oficinas desde 1885, mas não era possível inserir esta nova energia na totalidade deste espaço fabril. As novas "Officinas" ao serem concluídas tinham edificações com vãos livre enormes, adequados a maquinários de grande porte, possível graças à utilização da energia elétrica, aumentando a sua capacidade de produção e manutenção.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Armazén

ENDEREÇO: Praça Prudente de Morais S/N, renominada para Praça dos Ferroviários. Bonfim.

MUNICÍPIO: Campinas

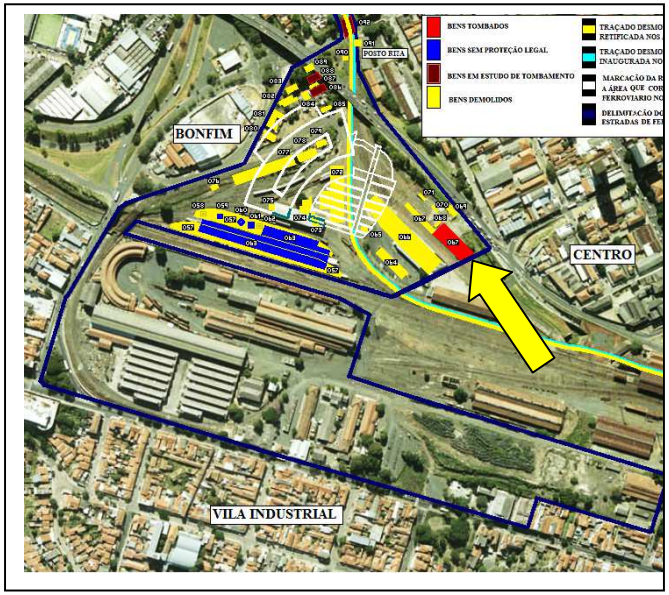
LINHA: Tronco /Oficina **Km:** 00,000

CONSTRUTOR: Cia. Mogyana de Estradas de Ferro

FICHA Nº 067

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1907

DATA DE DESATIVAÇÃO: Década de 90 do Séc. XX



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Casa de Carros

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Restaurado

VOLUMETRIA: A COBERTURA: A VÃOS: A REVESTIMENTOS: A

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telha em ceramica tipo francesa **Nº ÁGUAS:** duas

ABERTURAS: Verga reta, esquadrias de ferro, caixilhos de vidro, portas corrediças.

DETALHES: A plataforma era prolongada por uma estrutura de trilhos e telhas zincadas.

.**OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: 450.151 e C.M.E.F. nº 12, 13 e 14 de 1959. Sofreu incêndio em 1991 e foi restaurado em 2009, Lei de Concessão da Rodoviária.

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 004/89, Inciso XII, Resolução 004/90

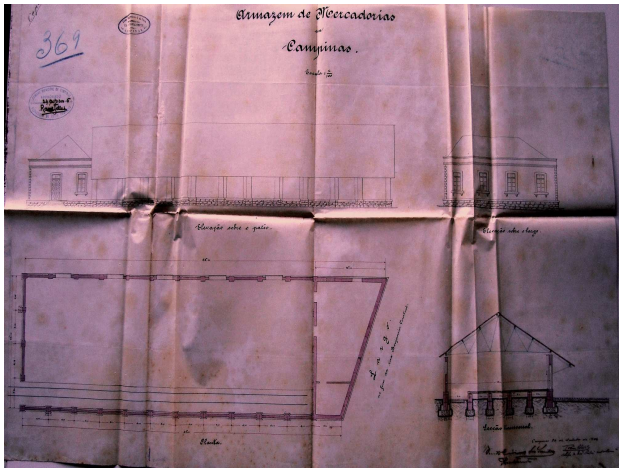
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Administrado pela SOCICAM



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

As "Officinas Companhia Mogyana" localizadas entre os bairros Vila Industrial e Bonfim foram projetadas no final do século XIX, iniciando a execução das obras em 1902 e dando-as por finalizadas em 1905. Devido o aumento das linhas férreas da Companhia no decorrer dos anos de 1890 e da necessidade de manutenção e construção do material rodante, as primeiras oficinas estavam com a sua capacidade de produção em seu limite máximo, e a necessidade de melhorias era incontestável.

Contudo o espaço tornara-se insuficiente, o maquinário obsoleto, dispendioso e com uma tecnologia ainda ligada ao vapor. A nova estrutura fabril concede um conjunto de edifícios com enormes vãos internos e providos de maquinários com tecnologia avançada para aquela época à energia elétrica.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Mictório (do Armazém)

ENDEREÇO: R. Pereira Lima, S/Nº, Bonfim

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco /Oficina **Km:** 00,000

CONSTRUTOR:

FICHA Nº 068

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1907

DATA DE DESATIVAÇÃO: Década de 90 do Séc. XX

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Armazém

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

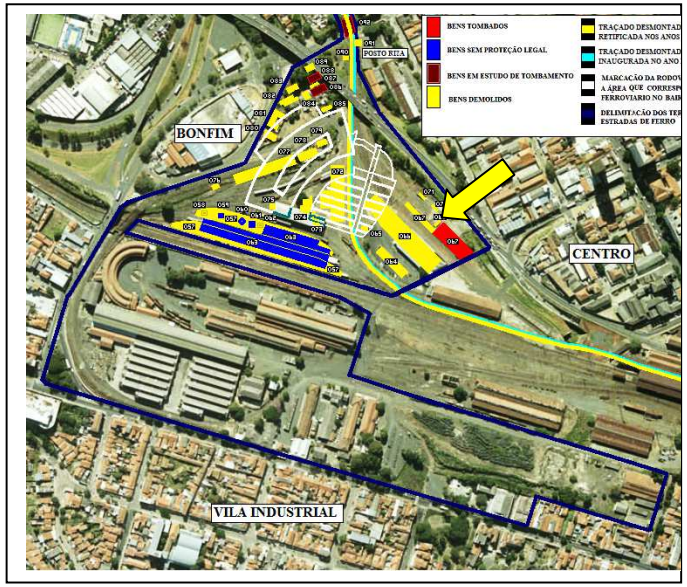
COBERTURA: ( ) **BEIRAIS** ( ) **PLATIBANDA** ( ) **OUTROS**
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telha em ceramica tipo francesa **Nº ÁGUAS:** Duas

ABERTURAS: Portas de abrir em madeira

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 15 em planta da C.M.E.F. de 1959



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

As "Officinas Companhia Mogyana" localizadas entre os bairros Vila Industrial e Bonfim foram projetadas no final do século XIX, iniciando a execução das obras em 1902 e dando-as por finalizadas em 1905. Devido o aumento das linhas férreas da Companhia no decorrer dos anos de 1890 e da necessidade de manutenção e construção do material rodante, as primeiras oficinas estavam com a sua capacidade de produção em seu limite máximo, e a necessidade de melhorias era incontestável.

Contudo o espaço tornara-se insuficiente, o maquinário obsoleto, dispendioso e com uma tecnologia ainda ligada ao vapor. A nova estrutura fabril concede um conjunto de edifícios com enormes vãos internos e providos de maquinários com tecnologia avançada para aquela época à energia elétrica.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Telheiro

ENDEREÇO: R. Pereira Lima, S/Nº, Bonfim

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco /Oficina **Km:** 00,000

CONSTRUTOR:

FICHA Nº 069

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1907

DATA DE DESATIVAÇÃO: Década de 90 do Séc. XX

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Mictório (do Armazém)

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

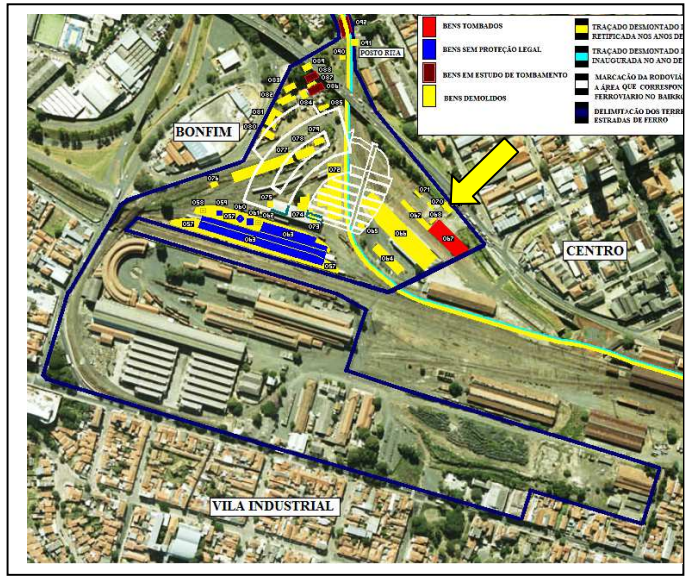
COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 17 em planta da C.M.E.F. de 1959



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

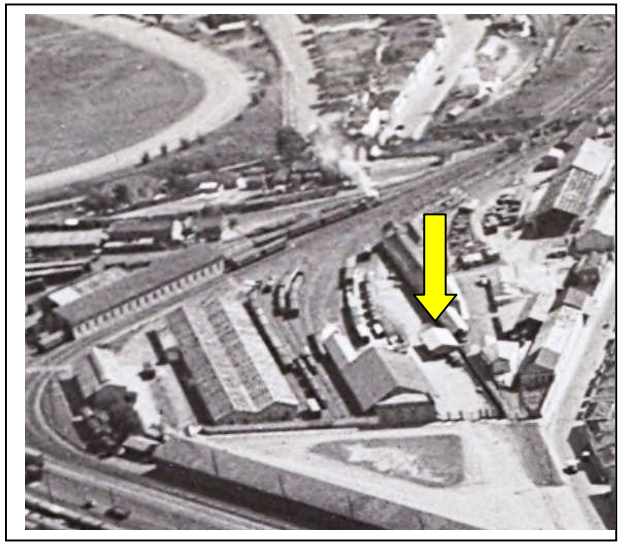
As "Officinas Companhia Mogyana" localizadas entre os bairros Vila Industrial e Bonfim foram projetadas no final do século XIX, iniciando a execução das obras em 1902 e dando-as por finalizadas em 1905. Devido o aumento das linhas férreas da Companhia no decorrer dos anos de 1890 e da necessidade de manutenção e construção do material rodante, as primeiras oficinas estavam com a sua capacidade de produção em seu limite máximo, e a necessidade de melhorias era incontestável.

Contudo o espaço tornara-se insuficiente, o maquinário obsoleto, dispendioso e com uma tecnologia ainda ligada ao vapor. A nova estrutura fabril concede um conjunto de edifícios com enormes vãos internos e providos de maquinários com tecnologia avançada para aquela época à energia elétrica.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Plataforma com Guindaste

ENDEREÇO: R. Pereira Lima, S/Nº, Bonfim

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco /Oficina **Km:** 00,000

CONSTRUTOR:

FICHA Nº 070

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1907

DATA DE DESATIVAÇÃO: Década de 90 do Séc. XX

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Telheiro

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

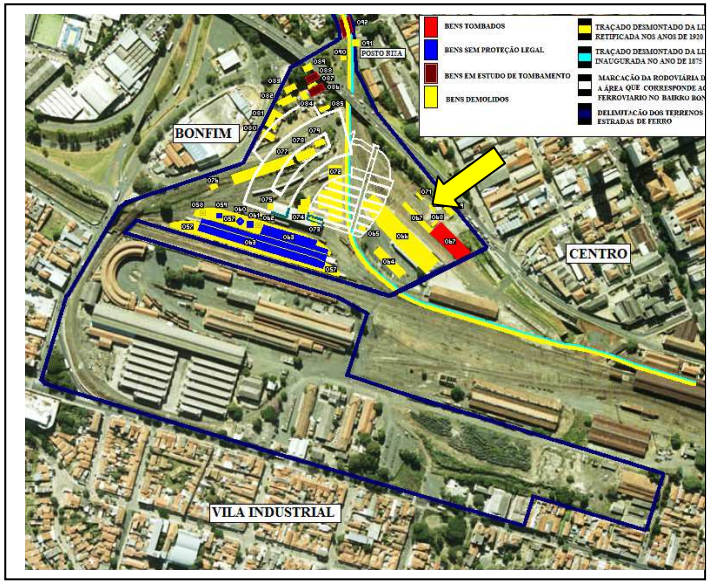
COBERTURA: ( ) **BEIRAIS** ( ) **PLATIBANDA** ( ) **OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:**

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 16 em planta da C.M.E.F. de 1959



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

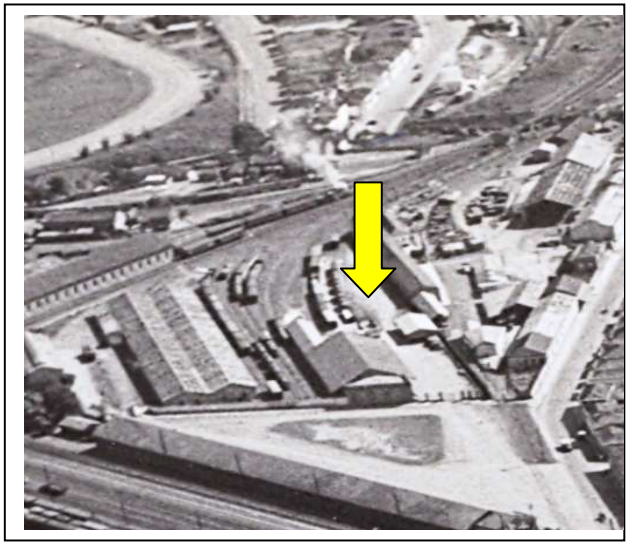
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

As "Officinas Companhia Mogyana" localizadas entre os bairros Vila Industrial e Bonfim foram projetadas no final do século XIX, iniciando a execução das obras em 1902 e dando-as por finalizadas em 1905. Devido o aumento das linhas férreas da Companhia no decorrer dos anos de 1890 e da necessidade de manutenção e construção do material rodante, as primeiras oficinas estavam com a sua capacidade de produção em seu limite máximo, e a necessidade de melhorias era incontestável.

Contudo o espaço tornara-se insuficiente, o maquinário obsoleto, dispendioso e com uma tecnologia ainda ligada ao vapor. A nova estrutura fabril concede um conjunto de edifícios com enormes vãos internos e providos de maquinários com tecnologia avançada para aquela época à energia elétrica.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Rampa com descarga **ENDEREÇO:** R. Pereira Lima, S/Nº, Bonfim **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 00,000 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 071** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1907 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** Década de 90 do Séc. XX

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Plataforma com Guindaste

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

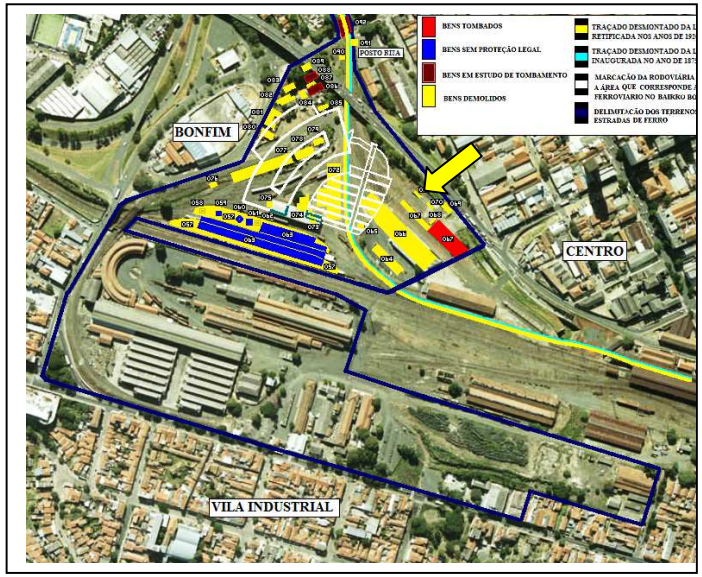
COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: Nº ÁGUAS:

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 19 em planta da C.M.E.F. de 1933



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

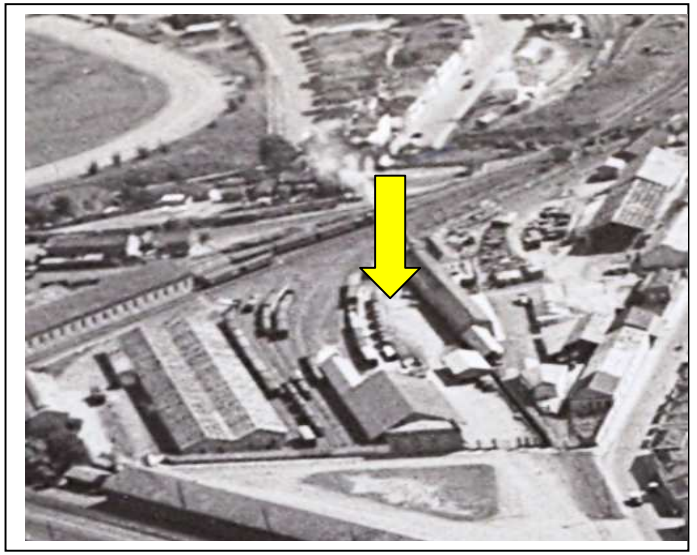
As "Officinas Companhia Mogyana" localizadas entre os bairros Vila Industrial e Bonfim foram projetadas no final do século XIX, iniciando a execução das obras em 1902 e dando-as por finalizadas em 1905. Devido o aumento das linhas férreas da Companhia no decorrer dos anos de 1890 e da necessidade de manutenção e construção do material rodante, as primeiras oficinas estavam com a sua capacidade de produção em seu limite máximo, e a necessidade de melhorias era incontestável.

Contudo o espaço tornara-se insuficiente, o maquinário obsoleto, dispendioso e com uma tecnologia ainda ligada ao vapor. A nova estrutura fabril concede um conjunto de edifícios com enormes vãos internos e providos de maquinários com tecnologia avançada para aquela época à energia elétrica.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Limpeza e reparação de Carros

ENDEREÇO: R. Pereira Lima, S/Nº, Bonfim

MUNICÍPIO: Campinas

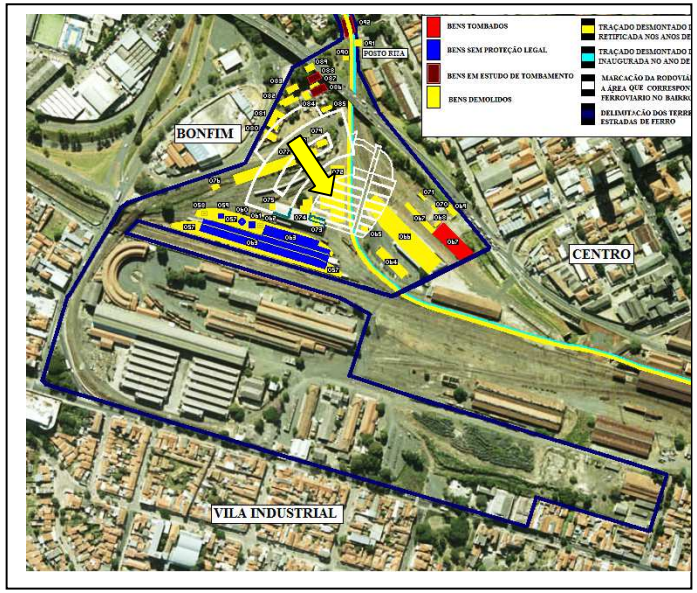
LINHA: Tronco /Oficina **Km:** 00,000

CONSTRUTOR:

FICHA Nº072

DATA DE INAUGURAÇÃO: Década de 1890

DATA DE DESATIVAÇÃO: ca. 1990.



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Carpintaria Externa/Depósito

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:
Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telha em cerâmica tipo francesa **Nº ÁGUAS:** quatro

ABERTURAS: Arco pleno com esquadrias de madeira e caixilhos de vidro

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 33 e 34 em planta da C.M.E.F. de 1959. Em 1990 a edificação foi demolida para a construção do Depósito do Veiculo Leve sobre Trilhos. – VLT.

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

.

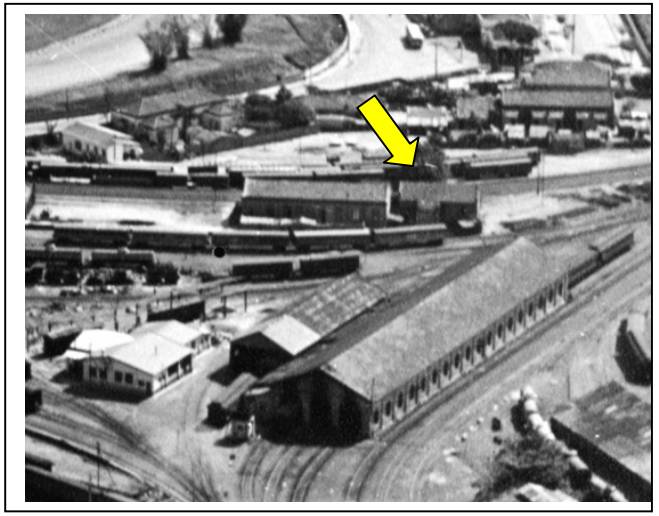
As antigas Oficinas da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro foram inauguradas ainda nos anos de 1880 do lado esquerdo da linha da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Em 1897 já havia as Carvoeiras, as Casas de Carros e Vagões, Fábrica de Acumuladores e outras edificações para a manutenção dos equipamentos do material rodante (carros, vagões e locomotivas).

Neste final do século XIX, a Companhia ampliou substancialmente a sua rede ferroviária, levando as antigas oficinas a sua capacidade máxima de produção e manutenção. Isto fez com que esta empresa ferroviária desenvolvesse um projeto para outro conjunto fabril mais moderno do que o existente, e que acabou sendo executado a partir de 1902.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Carpintaria Externa/Depósito **ENDEREÇO:** R. Pereira Lima, S/Nº, Bonfim **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 00,000 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 073** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1890 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** Década de 90 do Séc. XX

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Limpeza e reparação de Carros

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

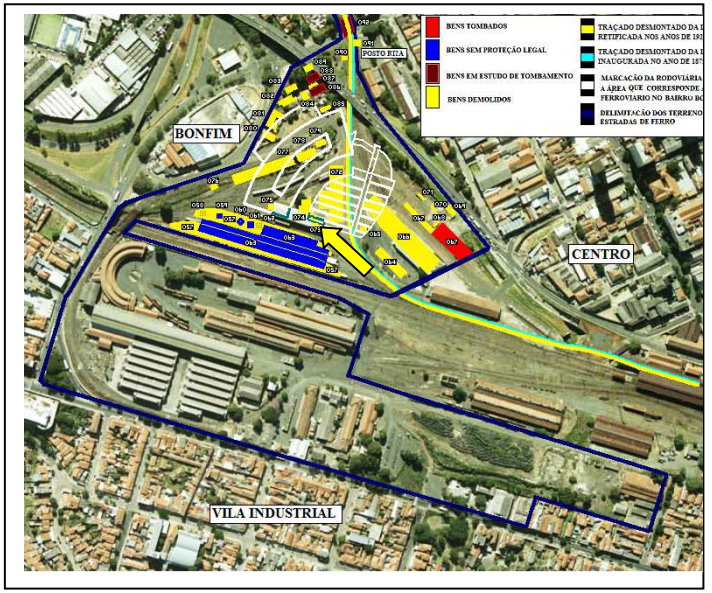
COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS **Nº DE PAVIMENTOS:**

TELHAMENTO: Telha em cerâmica tipo francesa **Nº ÁGUAS:** Duas

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 39 em planta da C.M.E.F. de 1933



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

As "Officinas Companhia Mogyana" localizadas entre os bairros Vila Industrial e Bonfim foram projetadas no final do século XIX, iniciando a execução das obras em 1902 e dando-as por finalizadas em 1905. Devido o aumento das linhas férreas da Companhia no decorrer dos anos de 1890 e da necessidade de manutenção e construção do material rodante, as primeiras oficinas estavam com a sua capacidade de produção em seu limite máximo, e a necessidade de melhorias era incontestável.

Contudo o espaço tornara-se insuficiente, o maquinário obsoleto, dispendioso e com uma tecnologia ainda ligada ao vapor. A nova estrutura fabril concede um conjunto de edifícios com enormes vãos internos e providos de maquinários com tecnologia avançada para aquela época à energia elétrica.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Lavanderia/Caixa d'água/Fábrica de Acumuladores

ENDEREÇO: R. Pereira Lima, S/Nº, Bonfim

MUNICÍPIO: Campinas

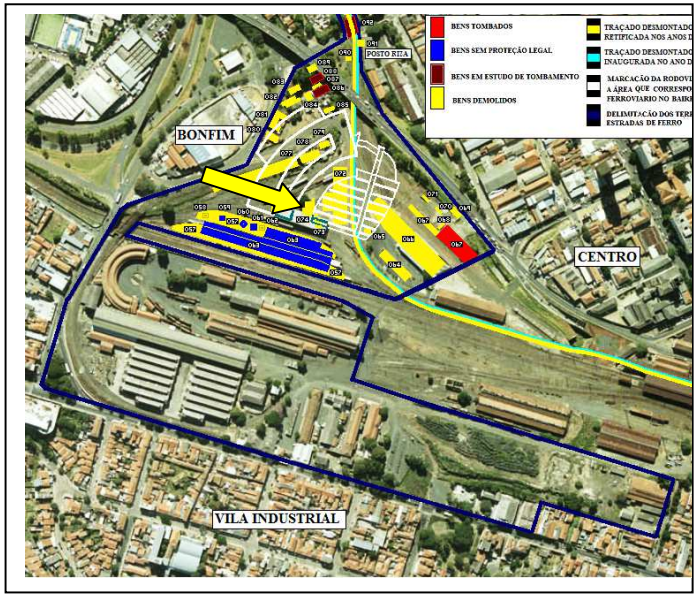
LINHA: Tronco /Oficina **Km:** 00,000

CONSTRUTOR:

FICHA Nº 074

DATA DE INAUGURAÇÃO: Década de 1950

DATA DE DESATIVAÇÃO: Década de 90 do Séc. XX



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Limpeza e reparação de Carros

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:
Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 35, 36 e 37 em planta da C.M.E.F. de 1959.

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

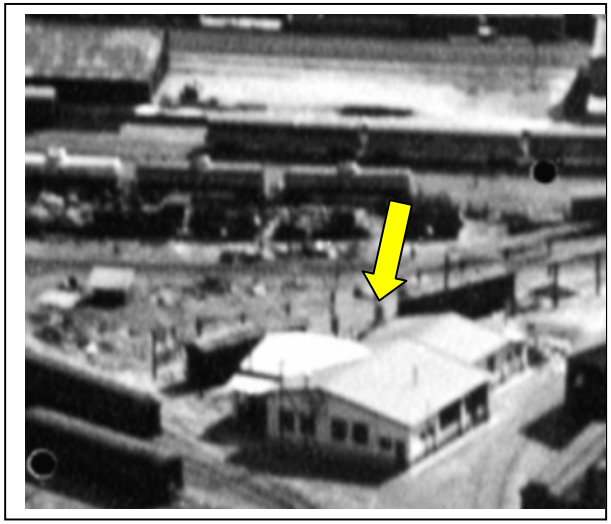
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

As "Officinas Companhia Mogyana" localizadas entre os bairros Vila Industrial e Bonfim foram projetadas no final do século XIX, iniciando a execução das obras em 1902 e dando-as por finalizadas em 1905. Devido o aumento das linhas férreas da Companhia no decorrer dos anos de 1890 e da necessidade de manutenção e construção do material rodante, as primeiras oficinas estavam com a sua capacidade de produção em seu limite máximo, e a necessidade de melhorias era incontestável.

Contudo o espaço tornara-se insuficiente, o maquinário obsoleto, dispendioso e com uma tecnologia ainda ligada ao vapor. A nova estrutura fabril concede um conjunto de edifícios com enormes vãos internos e providos de maquinários com tecnologia avançada para aquela época à energia elétrica.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Guarita Vigia **ENDEREÇO:** R. Pereira Lima, S/Nº, Bonfim **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 00,000 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 075** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1950 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** Década de 90 do Séc. XX

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Não

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

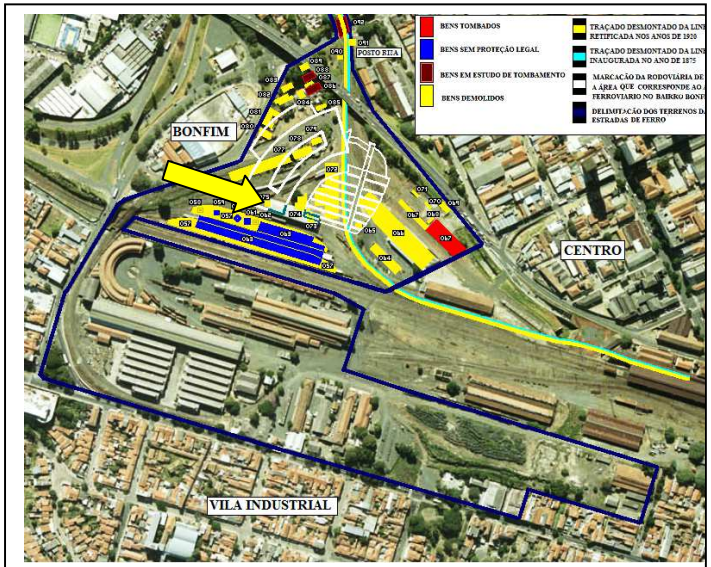
COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS **Nº DE PAVIMENTOS:**

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 38 em planta da C.M.E.F. de 1959



PROPRIETÁRIO ATUAL:

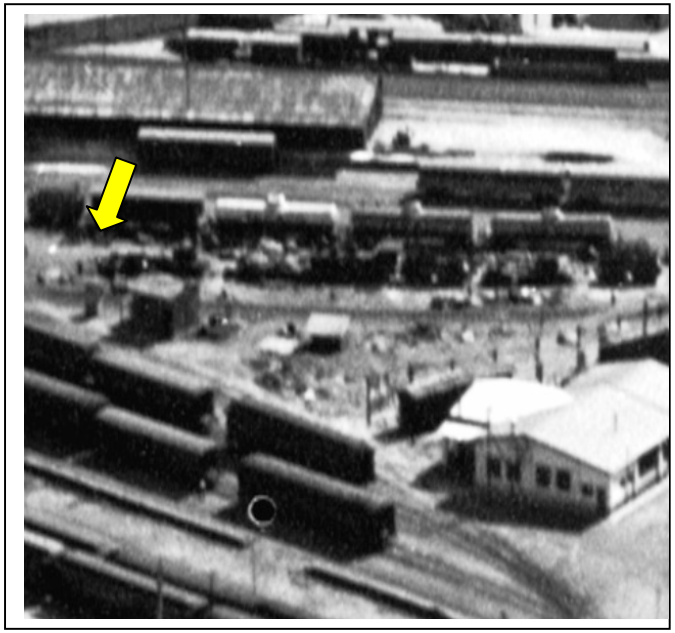
NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:





HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

As "Officinas Companhia Mogyana" localizadas entre os bairros Vila Industrial e Bonfim foram projetadas no final do século XIX, iniciando a execução das obras em 1902 e dando-as por finalizadas em 1905. Devido o aumento das linhas férreas da Companhia no decorrer dos anos de 1890 e da necessidade de manutenção e construção do material rodante, as primeiras oficinas estavam com a sua capacidade de produção em seu limite máximo, e a necessidade de melhorias era incontestável.

Contudo o espaço tornara-se insuficiente, o maquinário obsoleto, dispendioso e com uma tecnologia ainda ligada ao vapor. A nova estrutura fabril concede um conjunto de edifícios com enormes vãos internos e providos de maquinários com tecnologia avançada para aquela época à energia elétrica.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Depósito de Explosivo

ENDEREÇO: R. Pereira Lima, S/Nº, Bonfim

MUNICÍPIO: Campinas

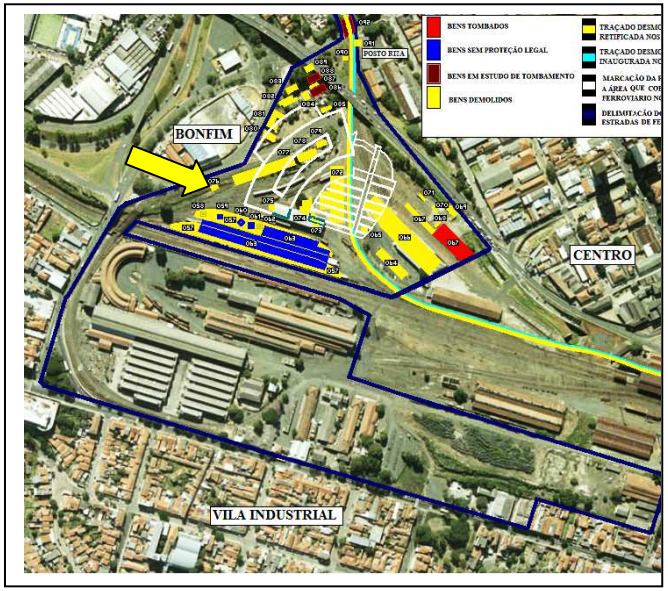
LINHA: Tronco /Oficina **Km:** 00,000

CONSTRUTOR:

FICHA Nº 076

DATA DE INAUGURAÇÃO: ca. 1920

DATA DE DESATIVAÇÃO:



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Não

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido
VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:
Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Concreto

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 35 em planta da C.M.E.F. de 1933. Estrutura demolida para a construção da Nova Rodoviária.

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

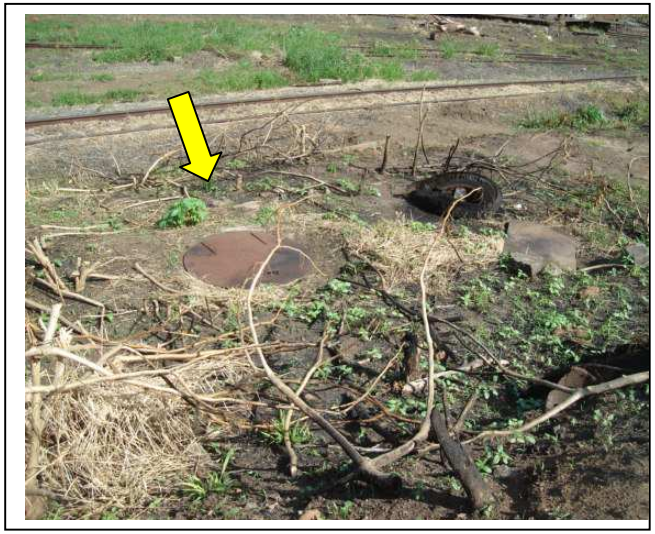
As "Officinas Companhia Mogyana" localizadas entre os bairros Vila Industrial e Bonfim foram projetadas no final do século XIX, iniciando a execução das obras em 1902 e dando-as por finalizadas em 1905. Devido o aumento das linhas férreas da Companhia no decorrer dos anos de 1890 e da necessidade de manutenção e construção do material rodante, as primeiras oficinas estavam com a sua capacidade de produção em seu limite máximo, e a necessidade de melhorias era incontestável.

Contudo o espaço tornara-se insuficiente, o maquinário obsoleto, dispendioso e com uma tecnologia ainda ligada ao vapor. A nova estrutura fabril concede um conjunto de edifícios com enormes vãos internos e providos de maquinários com tecnologia avançada para aquela época à energia elétrica.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Depósito de Almoxarifado

ENDEREÇO: R. Pereira Lima, S/Nº, Bonfim

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco /Oficina **Km:** 00,000

CONSTRUTOR: Masini e Cia.

FICHA Nº 077

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1903

DATA DE DESATIVAÇÃO: ca. 1989

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS:

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

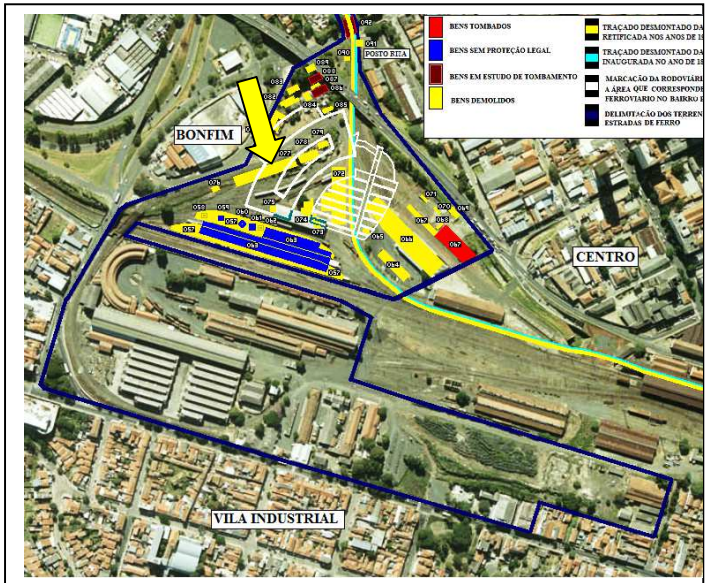
COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: Nº ÁGUAS:

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 32 em planta da C.M.E.F. de 1959



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

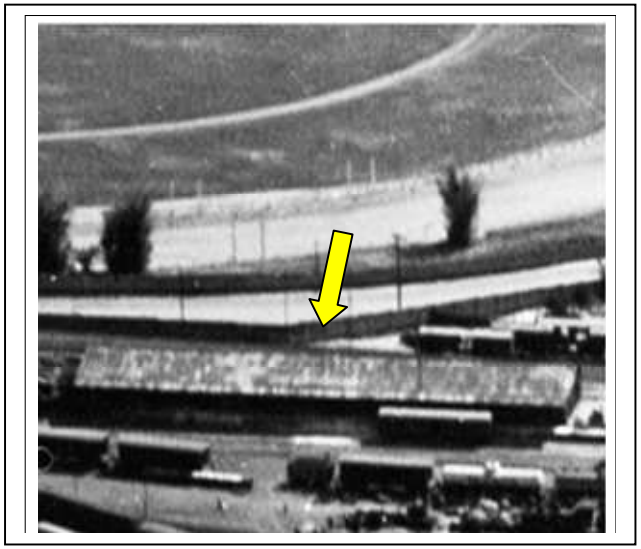
As "Officinas Companhia Mogyana" localizadas entre os bairros Vila Industrial e Bonfim foram projetadas no final do século XIX, iniciando a execução das obras em 1902 e dando-as por finalizadas em 1905. Devido o aumento das linhas férreas da Companhia no decorrer dos anos de 1890 e da necessidade de manutenção e construção do material rodante, as primeiras oficinas estavam com a sua capacidade de produção em seu limite máximo, e a necessidade de melhorias era incontestável.

Contudo o espaço tornara-se insuficiente, o maquinário obsoleto, dispendioso e com uma tecnologia ainda ligada ao vapor. A nova estrutura fabril concede um conjunto de edifícios com enormes vãos internos e providos de maquinários com tecnologia avançada para aquela época à energia elétrica.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Casa do Instrutor de Maquina e Chefe **ENDEREÇO:** R. Pereira Lima, S/Nº, Bonfim **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 00,000 **CONSTRUTOR:** Masini e Cia.	**FICHA Nº 078** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1903 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** Década de 90 do Séc. XX

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Casa do Chefe de Riza

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA:A COBERTURA: A VÃOS: B REVESTIMENTOS: A
Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residemcial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: ( ) BEIRAIS (X) PLATIBANDA ( ) OUTROS

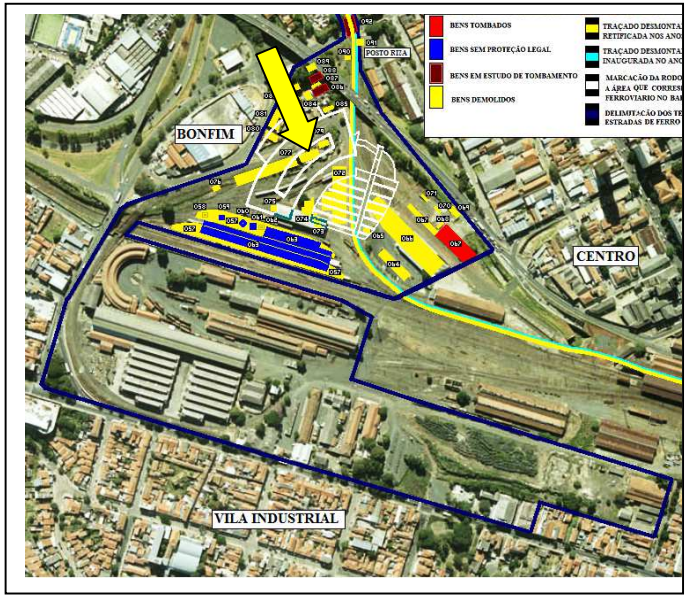
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telha em cerâmica tipo francesa **Nº ÁGUAS:** Duas

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: 353.002 e 353.003; C.M.E.F. nº 31 de 1959.



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo Tombamento 003/06 – Prédio retirado da listagem para construção da Nova Rodoviária

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

As "Officinas Companhia Mogyana" localizadas entre os bairros Vila Industrial e Bonfim foram projetadas no final do século XIX, iniciando a execução das obras em 1902 e dando-as por finalizadas em 1905. Devido o aumento das linhas férreas da Companhia no decorrer dos anos de 1890 e da necessidade de manutenção e construção do material rodante, as primeiras oficinas estavam com a sua capacidade de produção em seu limite máximo, e a necessidade de melhorias era incontestável.

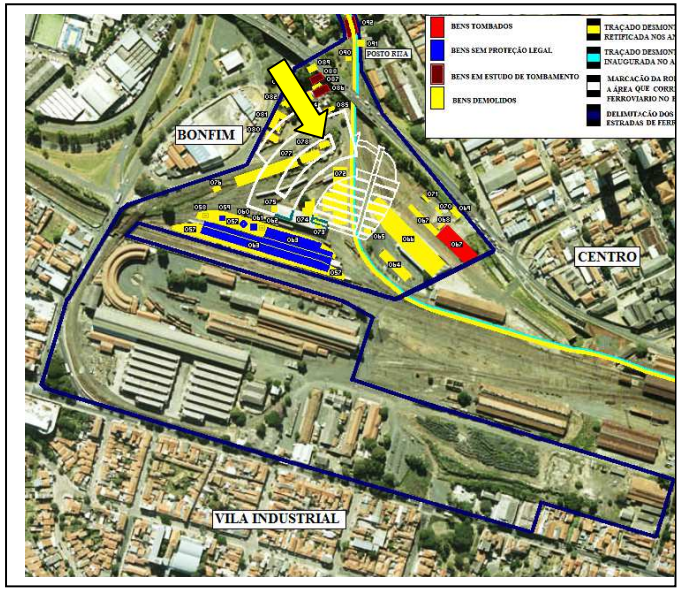
Contudo o espaço tornara-se insuficiente, o maquinário obsoleto, dispendioso e com uma tecnologia ainda ligada ao vapor. A nova estrutura fabril concede um conjunto de edifícios com enormes vãos internos e providos de maquinários com tecnologia avançada para aquela época à energia elétrica.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa do Chefe de Riza **ENDEREÇO:** R. Pereira Lima, S/Nº, Bonfim **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 00,000 **CONSTRUTOR:** Masini e Cia.	**FICHA Nº 079** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1903 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** Década de 90 do Séc. XX



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Casa do Encarregado de Carros

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: A COBERTURA: A VÃOS: B REVESTIMENTOS:A

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: ( ) BEIRAIS (X) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telha em cerâmica tipo francesa **Nº ÁGUAS:** Duas

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: 353.004; C.M.E.F. nº 30 de 1959.

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo Tombamento 003/06 – Prédio retirado da listagem para construção da Nova Rodoviária

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

As "Officinas Companhia Mogyana" localizadas entre os bairros Vila Industrial e Bonfim foram projetadas no final do século XIX, iniciando a execução das obras em 1902 e dando-as por finalizadas em 1905. Devido o aumento das linhas férreas da Companhia no decorrer dos anos de 1890 e da necessidade de manutenção e construção do material rodante, as primeiras oficinas estavam com a sua capacidade de produção em seu limite máximo, e a necessidade de melhorias era incontestável.

Contudo o espaço tornara-se insuficiente, o maquinário obsoleto, dispendioso e com uma tecnologia ainda ligada ao vapor. A nova estrutura fabril concede um conjunto de edifícios com enormes vãos internos e providos de maquinários com tecnologia avançada para aquela época à energia elétrica.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa do Encarregado de Carros **ENDEREÇO:** R. Pereira Lima, S/Nº, Bonfim **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 00,000 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 080** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1950 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** Década de 90 do Séc. XX

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Casa do Mestre de Carros e Vagões

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: A COBERTURA: A VÃOS: A REVESTIMENTOS: A

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

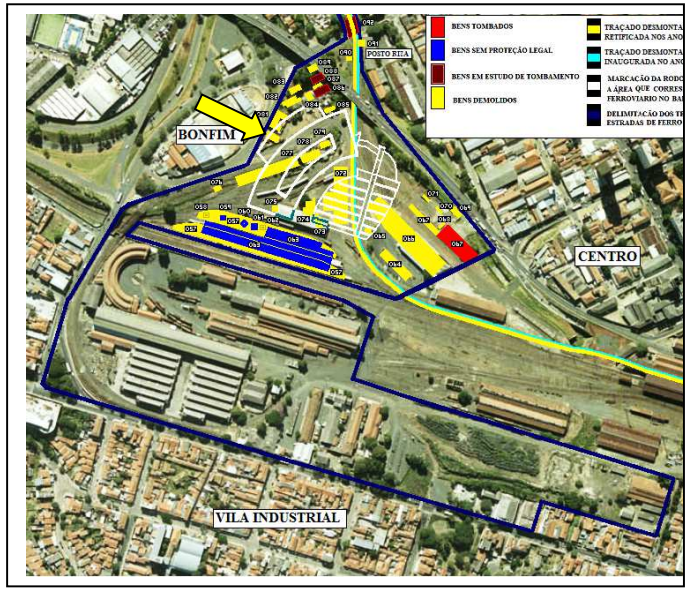
COBERTURA: ( ) BEIRAIS (X) PLATIBANDA ( ) OUTROS

Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telha em cerâmica tipo francesa **Nº ÁGUAS:** Duas

ABERTURAS: Verga reta; esquadrias de madeira com caixilhos de vidro e portas contendo bandeira fixa.

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: 353.020; C.M.E.F. nº 29 de 1959.



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo Tombamento 003/06 – Prédio retirado da listagem para construção da Nova Rodoviária

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

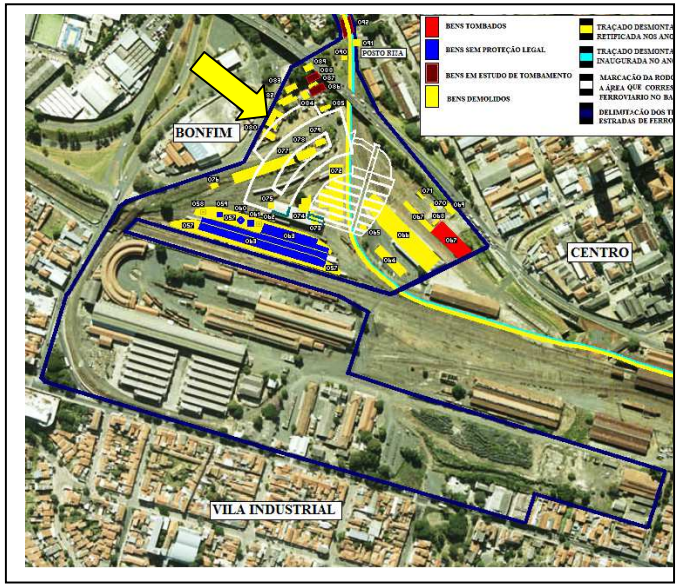
Entre as décadas de 1910 e 1920, a Companhia Mogyana inaugurou vários trechos aumentando a demanda da conservação do material tracionado (carros e vagões), o que fez a ferrovia ampliar esta área, inclusive construindo residências para os profissionais da manutenção.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa do Mestre de Carros e Vagões **ENDEREÇO:** R. Pereira Lima, S/Nº, Bonfim **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 00,000 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 081** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1920 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** Década de 90 do Séc. XX



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Casa de Turma para 3 famílias

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: A COBERTURA: A VÃOS: A REVESTIMENTOS: A

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: ( ) BEIRAIS (X) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telha em cerâmica tipo francesa **Nº ÁGUAS:** Dez

ABERTURAS: Verga reta; esquadrias de madeira com caixilhos de vidro e portas com bandeira fixa.

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: 353.018 e 353.019; C.M.E.F. nº 28 de 1959.

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo Tombamento 003/06 – Prédio retirado da listagem para construção da Nova Rodoviária.

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Entre as décadas de 1910 e 1920, a Companhia Mogyana inaugurou vários trechos aumentando a demanda da conservação do material tracionado (carros e vagões), o que fez a ferrovia ampliar esta área, inclusive construindo residências para os profissionais da manutenção.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa de Turma para 3 famílias **ENDEREÇO:** R. Pereira Lima, S/Nº, Bonfim **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 00,000 **CONSTRUTOR:** Masini e Cia.	**FICHA Nº 082** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1903 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** Década de 90 do Séc. XX

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Casa de Turma

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: A COBERTURA: A VÃOS: C REVESTIMENTOS: A

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

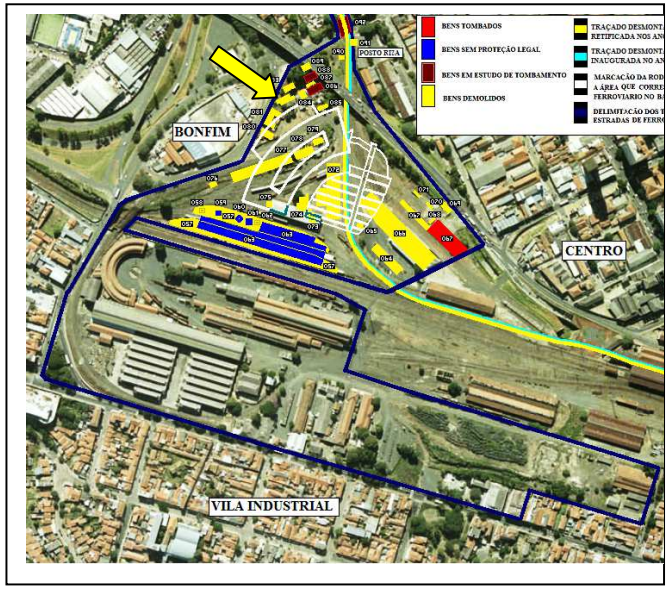
COBERTURA: ( ) BEIRAIS (X) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telha em cerâmica tipo francesa **Nº ÁGUAS:** Seis

ABERTURAS: Verga reta; esquadrias de madeira com caixilhos de vidro e portas contendo bandeira fixa.

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: 353.013, 353.014 e 353.015; C.M.E.F. nº 27.



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo Tombamento 003/06 – Prédio retirado da listagem para construção da Nova Rodoviária.

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

As "Officinas Companhia Mogyana" localizadas entre os bairros Vila Industrial e Bonfim foram projetadas no final do século XIX, iniciando a execução das obras em 1902 e dando-as por finalizadas em 1905. Devido o aumento das linhas férreas da Companhia no decorrer dos anos de 1890 e da necessidade de manutenção e construção do material rodante, as primeiras oficinas estavam com a sua capacidade de produção em seu limite máximo, e a necessidade de melhorias era incontestável.

Contudo o espaço tornara-se insuficiente, o maquinário obsoleto, dispendioso e com uma tecnologia ainda ligada ao vapor. A nova estrutura fabril concede um conjunto de edifícios com enormes vãos internos e providos de maquinários com tecnologia avançada para aquela época à energia elétrica.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa de Turma

ENDEREÇO: R. Pereira Lima, S/Nº, Bonfim

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco /Oficina **Km:** 00,000

CONSTRUTOR: Masini e Cia.

FICHA Nº 083

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1903

DATA DE DESATIVAÇÃO: Década de 80 do Séc. XX

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Quartos

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

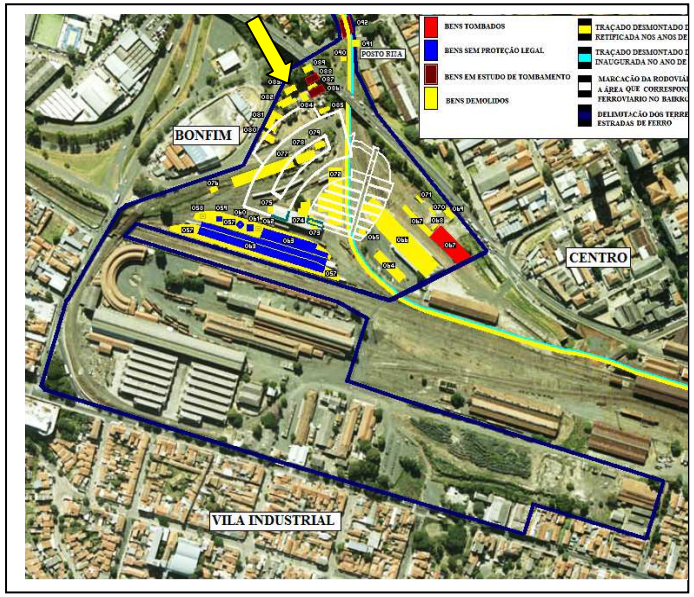
COBERTURA: ( ) BEIRAIS (X) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 26 em planta da C.M.E.F. de 1959



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

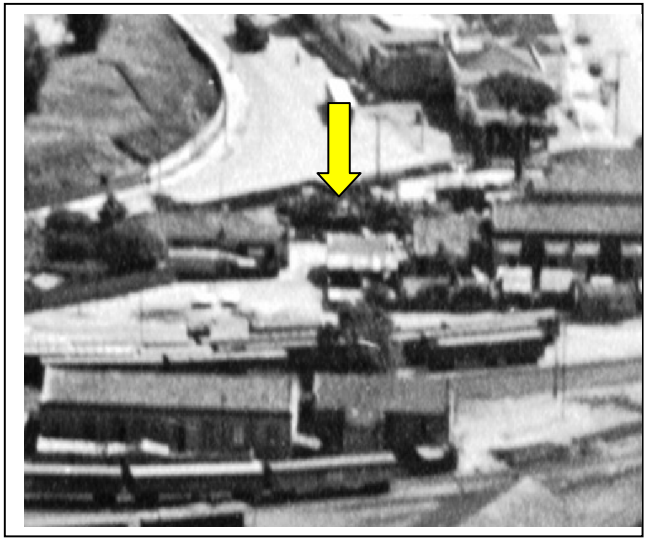
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

As "Officinas Companhia Mogyana" localizadas entre os bairros Vila Industrial e Bonfim foram projetadas no final do século XIX, iniciando a execução das obras em 1902 e dando-as por finalizadas em 1905. Devido o aumento das linhas férreas da Companhia no decorrer dos anos de 1890 e da necessidade de manutenção e construção do material rodante, as primeiras oficinas estavam com a sua capacidade de produção em seu limite máximo, e a necessidade de melhorias era incontestável.

Contudo o espaço tornara-se insuficiente, o maquinário obsoleto, dispendioso e com uma tecnologia ainda ligada ao vapor. A nova estrutura fabril concede um conjunto de edifícios com enormes vãos internos e providos de maquinários com tecnologia avançada para aquela época à energia elétrica.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Quartos **ENDEREÇO:** R. Pereira Lima, S/Nº, Bonfim **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 00,000 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 084** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1903 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** Década de 90 do Séc. XX

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Depósito de Ferramenta

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: A COBERTURA: A VÃOS: C REVESTIMENTOS: A

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

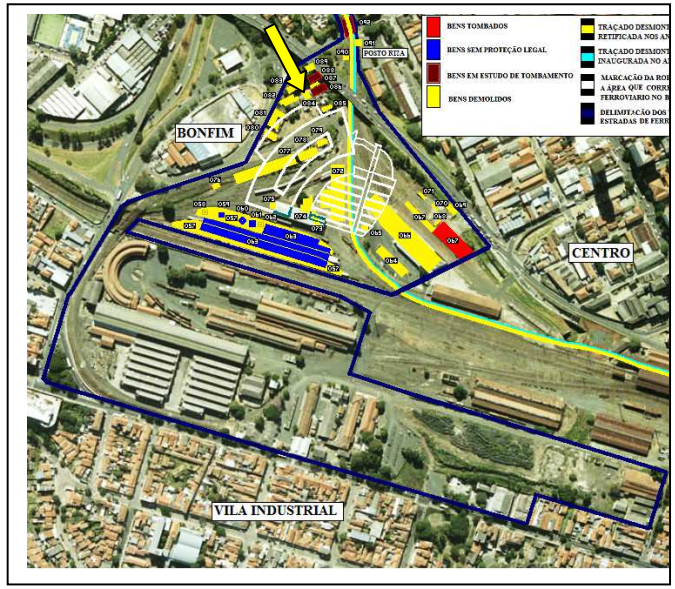
COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Fibrocimento **Nº ÁGUAS:** Duas

ABERTURAS:

DETALHES: Telhamento trocado, original era telha cerâmica tipo francesa

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: 353.012; C.M.E.F. nº 27 de 1933.



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo Tombamento 003/06 – Prédio retirado da listagem para construção da Nova Rodoviária.

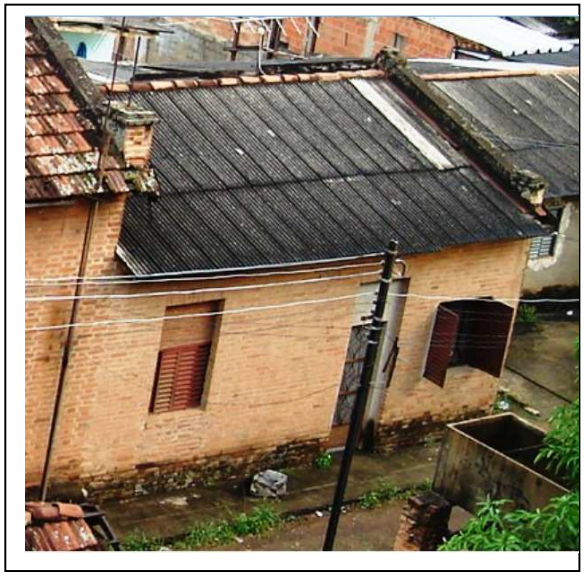
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

As "Officinas Companhia Mogyana" localizadas entre os bairros Vila Industrial e Bonfim foram projetadas no final do século XIX, iniciando a execução das obras em 1902 e dando-as por finalizadas em 1905. Devido o aumento das linhas férreas da Companhia no decorrer dos anos de 1890 e da necessidade de manutenção e construção do material rodante, as primeiras oficinas estavam com a sua capacidade de produção em seu limite máximo, e a necessidade de melhorias era incontestável.

Contudo o espaço tornara-se insuficiente, o maquinário obsoleto, dispendioso e com uma tecnologia ainda ligada ao vapor. A nova estrutura fabril concede um conjunto de edifícios com enormes vãos internos e providos de maquinários com tecnologia avançada para aquela época à energia elétrica.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Depósito de Ferramenta

ENDEREÇO: R. Pereira Lima, S/Nº, Bonfim

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco /Oficina **Km:** 00,000

CONSTRUTOR:

FICHA Nº 085

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1903

DATA DE DESATIVAÇÃO: Década de 90 do Séc. XX

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Casa de Turma I

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

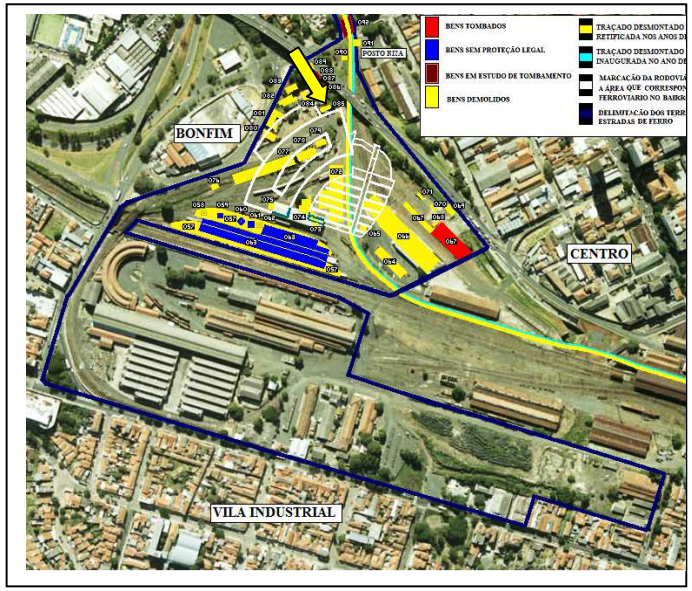
COBERTURA: ( ) BEIRAIS (X) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 25 em planta da C.M.E.F. de 1959



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

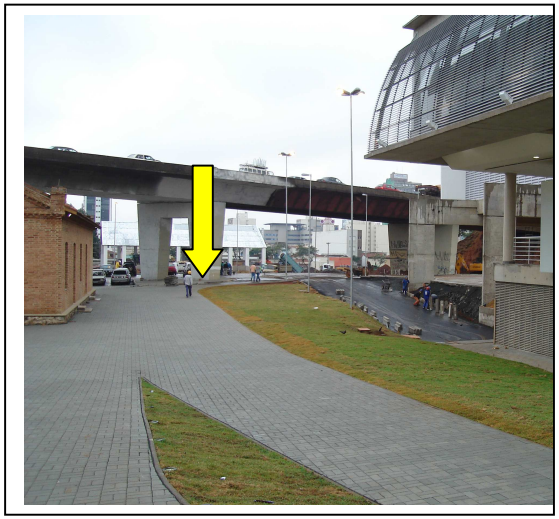
HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

As "Officinas Companhia Mogyana" localizadas entre os bairros Vila Industrial e Bonfim foram projetadas no final do século XIX, iniciando a execução das obras em 1902 e dando-as por finalizadas em 1905. Devido o aumento das linhas férreas da Companhia no decorrer dos anos de 1890 e da necessidade de manutenção e construção do material rodante, as primeiras oficinas estavam com a sua capacidade de produção em seu limite máximo, e a necessidade de melhorias era incontestável.

Contudo o espaço tornara-se insuficiente, o maquinário obsoleto, dispendioso e com uma tecnologia ainda ligada ao vapor. A nova estrutura fabril concede um conjunto de edifícios com enormes vãos internos e providos de maquinários com tecnologia avançada para aquela época à energia elétrica.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Casa de Turma I **ENDEREÇO:** R. Pereira Lima, S/Nº, Bonfim **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 00,000 **CONSTRUTOR:** Masini e Cia.	**FICHA Nº 086** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1903 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** Década de 90 do Séc. XX

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Sim

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom

VOLUMETRIA: B COBERTURA: B VÃOS: C REVESTIMENTOS: B
Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

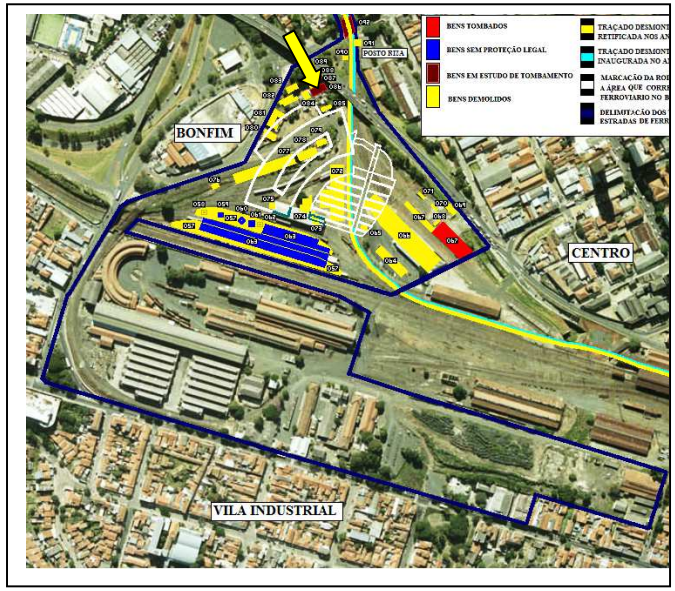
MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: (B) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telha em cerâmica tipo francesa **Nº ÁGUAS:** Cinco

ABERTURAS: Arco abatido; esquadrias de madeira com caixilhos de vidro e portas contendo bandeira fixa.

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: 353.005; 353.006; 353.007; 353.008; 353.009; 353.0010 e 353.011. C.M.E.F. nº 24 de 1959. A reforma feita pela SOCICAM descaracterizou o imóvel por completo, pois foram demolidas as cosinhas das residências que faziam parte da edificação deixando-a deformada.



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo Tombamento 003/06

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Sem uso



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

As "Officinas Companhia Mogyana" localizadas entre os bairros Vila Industrial e Bonfim foram projetadas no final do século XIX, iniciando a execução das obras em 1902 e dando-as por finalizadas em 1905. Devido o aumento das linhas férreas da Companhia no decorrer dos anos de 1890 e da necessidade de manutenção e construção do material rodante, as primeiras oficinas estavam com a sua capacidade de produção em seu limite máximo, e a necessidade de melhorias era incontestável.

Contudo o espaço tornara-se insuficiente, o maquinário obsoleto, dispendioso e com uma tecnologia ainda ligada ao vapor. A nova estrutura fabril concede um conjunto de edifícios com enormes vãos internos e providos de maquinários com tecnologia avançada para aquela época à energia elétrica.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Tanque e WC

ENDEREÇO: R. Pereira Lima, S/Nº, Bonfim

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco /Oficina **Km:** 00,000

CONSTRUTOR: Masini e Cia.

FICHA Nº 087

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1903

DATA DE DESATIVAÇÃO: Década de 90 do Séc. XX

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Casa de Turma

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: B COBERTURA: B VÃOS: B REVESTIMENTOS: A

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

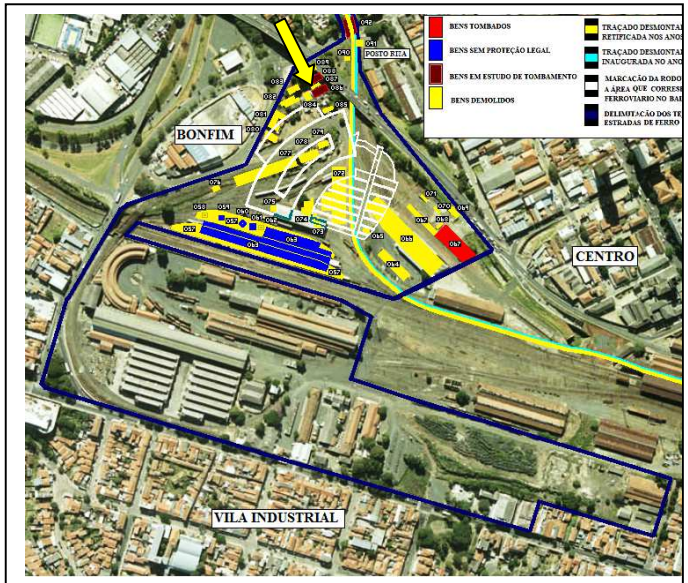
COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telha em cerâmica tipo francesa **Nº ÁGUAS:** Duas

ABERTURAS: Portas em madeira com abertura

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 23 em planta da C.M.E.F. de 1959



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo Tombamento 003/06 – Prédio retirado da listagem para construção da Nova Rodoviária.

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

As "Officinas Companhia Mogyana" localizadas entre os bairros Vila Industrial e Bonfim foram projetadas no final do século XIX, iniciando a execução das obras em 1902 e dando-as por finalizadas em 1905. Devido o aumento das linhas férreas da Companhia no decorrer dos anos de 1890 e da necessidade de manutenção e construção do material rodante, as primeiras oficinas estavam com a sua capacidade de produção em seu limite máximo, e a necessidade de melhorias era incontestável.

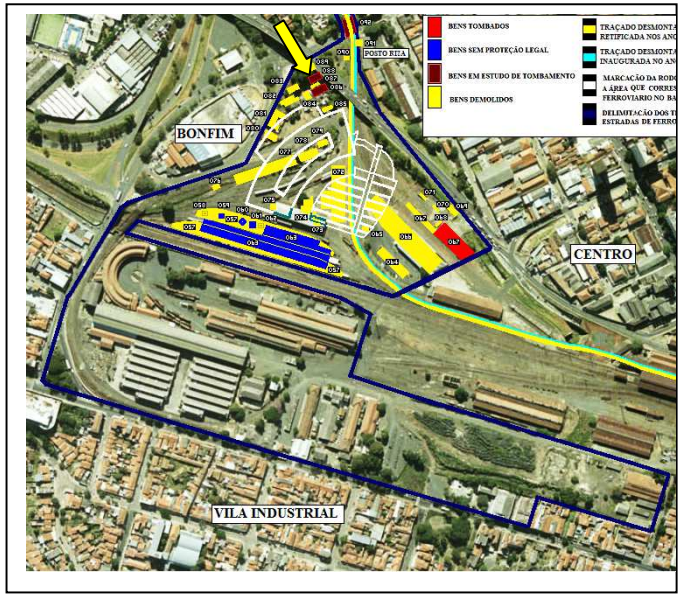
Contudo o espaço tornara-se insuficiente, o maquinário obsoleto, dispendioso e com uma tecnologia ainda ligada ao vapor. A nova estrutura fabril concede um conjunto de edifícios com enormes vãos internos e providos de maquinários com tecnologia avançada para aquela época à energia elétrica.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa de Turma **ENDEREÇO:** R. Pereira Lima, S/Nº, Bonfim **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 00,000 **CONSTRUTOR:** Masini e Cia.	**FICHA Nº 088** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1903 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** Década de 90 do Séc. XX



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Casa do Mestre de Linha

ESTADO DE CONSERVAÇÃO:

VOLUMETRIA: B COBERTURA: B VÃOS: C REVESTIMENTO: B

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telha em cerâmica tipo francesa **Nº ÁGUAS:** Quatro

ABERTURAS: Arco abatido; esquadrias de madeira com caixilhos de vidro e portas contendo bandeira fixa.

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: 353.016 e 353.017; C.M.E.F. nº 22 de 1959. A reforma feita pela SOCICAM descaracterizou o imóvel por completo, pois foi demolido o sanitário da residência que fazia parte da edificação deixando-a deformada.

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo Tombamento 003/06

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Sem uso

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

As "Officinas Companhia Mogyana" localizadas entre os bairros Vila Industrial e Bonfim foram projetadas no final do século XIX, iniciando a execução das obras em 1902 e dando-as por finalizadas em 1905. Devido o aumento das linhas férreas da Companhia no decorrer dos anos de 1890 e da necessidade de manutenção e construção do material rodante, as primeiras oficinas estavam com a sua capacidade de produção em seu limite máximo, e a necessidade de melhorias era incontestável.

Contudo o espaço tornara-se insuficiente, o maquinário obsoleto, dispendioso e com uma tecnologia ainda ligada ao vapor. A nova estrutura fabril concede um conjunto de edifícios com enormes vãos internos e providos de maquinários com tecnologia avançada para aquela época à energia elétrica.





FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa do Mestre de Linha

ENDEREÇO: R. Pereira Lima, S/Nº, Bonfim

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco /Oficina **Km:** 00,000

CONSTRUTOR: Masini e Cia.

FICHA Nº 089

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1903

DATA DE DESATIVAÇÃO: Década de 80 do Séc. XX

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Casa de Turma

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

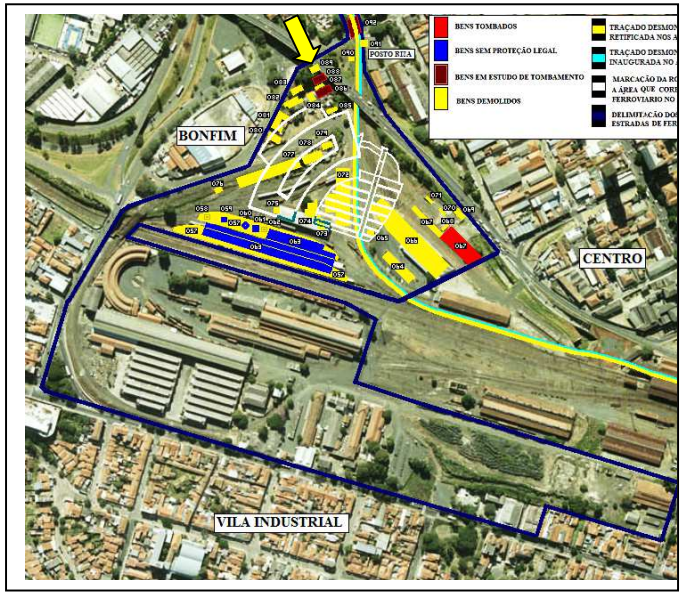
COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 21 em planta da C.M.E.F. de 1959



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

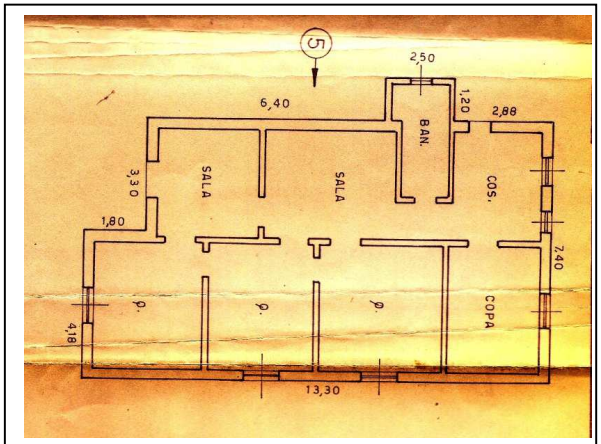
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

As "Officinas Companhia Mogyana" localizadas entre os bairros Vila Industrial e Bonfim foram projetadas no final do século XIX, iniciando a execução das obras em 1902 e dando-as por finalizadas em 1905. Devido o aumento das linhas férreas da Companhia no decorrer dos anos de 1890 e da necessidade de manutenção e construção do material rodante, as primeiras oficinas estavam com a sua capacidade de produção em seu limite máximo, e a necessidade de melhorias era incontestável.

Contudo o espaço tornara-se insuficiente, o maquinário obsoleto, dispendioso e com uma tecnologia ainda ligada ao vapor. A nova estrutura fabril concede um conjunto de edifícios com enormes vãos internos e providos de maquinários com tecnologia avançada para aquela época à energia elétrica.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Depósito de Óleo do Tráfego

ENDEREÇO: R. Pereira Lima, S/Nº, Bonfim

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco /Oficina **Km:** 00,000

CONSTRUTOR:

FICHA Nº 090

DATA DE INAUGURAÇÃO: Década de 1920

DATA DE DESATIVAÇÃO: Década de 90 do Séc. XX

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Posto Riza

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

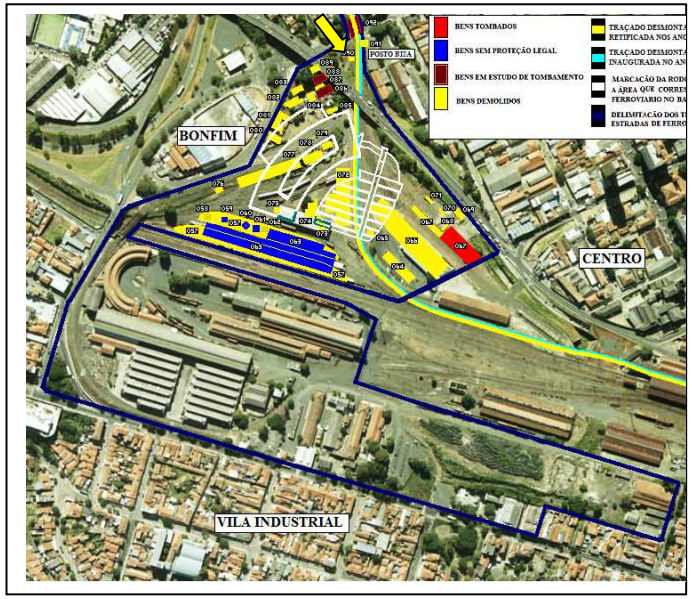
COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telha em cerâmica tipo francesa **Nº ÁGUAS:** Seis

ABERTURAS: Verga reta; portas de abrir em madeira .

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 20 em planta da C.M.E.F. de 1959



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

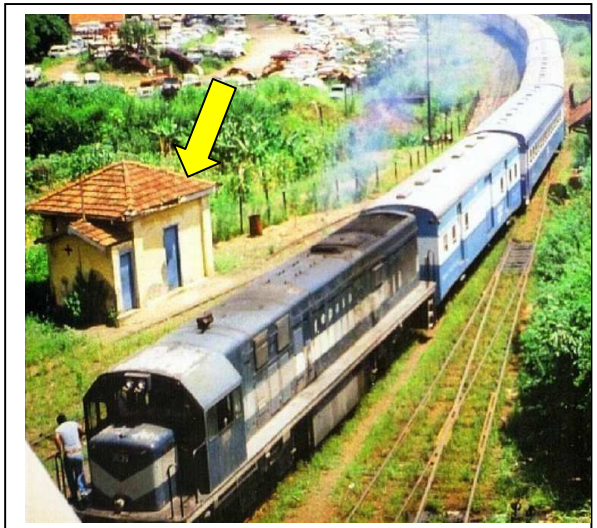
LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Entre as décadas de 1910 e 1920, a Companhia Mogyana inaugurou vários trechos aumentando a demanda da conservação do material tracionado (carros e vagões), o que fez a ferrovia ampliar esta área, inclusive construindo residências para os profissionais da manutenção.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Posto Riza

ENDEREÇO: R. Pereira Lima, S/Nº, Bonfim

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco /Oficina **Km:** 00,790

CONSTRUTOR:

FICHA Nº 091

DATA DE INAUGURAÇÃO: Década de 1910

DATA DE DESATIVAÇÃO: Década de 90 do Séc. XX

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Depósito de Óleo do Tráfego

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

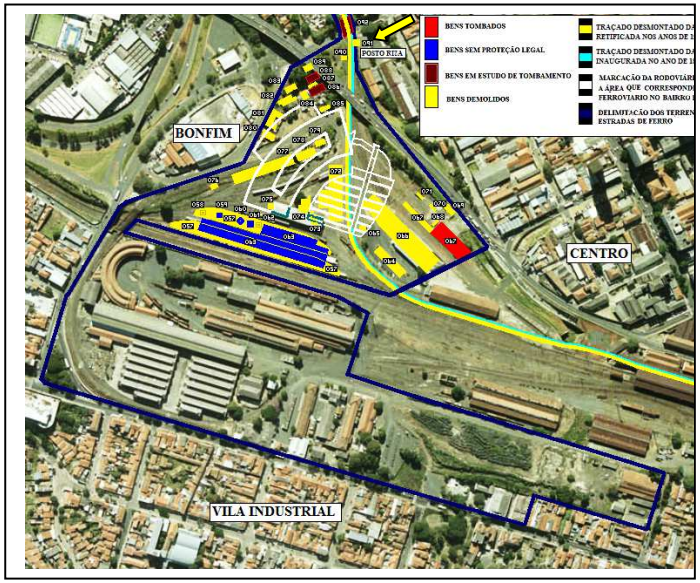
COBERTURA: ( ) BEIRAIS (X) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS:Térreo

TELHAMENTO: Telha em cerâmica tipo francesa **Nº ÁGUAS:** Duas

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 19 em planta da C.M.E.F. de 1959



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

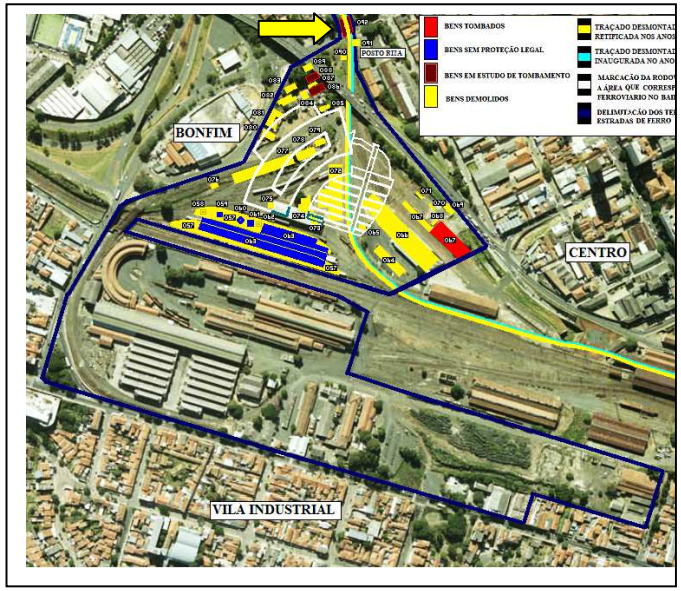
Entre as décadas de 1910 e 1920, a Companhia Mogyana inaugurou vários trechos aumentando a demanda da conservação do material tracionado (carros e vagões), o que fez a ferrovia ampliar esta área, inclusive construindo residências para os profissionais da manutenção.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Passagem Inferior – R. Dr. Mascarenhas **ENDEREÇO:** R. Pereira Lima, S/Nº, Bonfim **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 00,790 **CONSTRUTOR:** Masini e Cia.	**FICHA Nº 092** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1903 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** Década de 90 do Séc. XX



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Não

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom

VOLUMETRIA: B COBERTURA: VÃOS: B REVESTIMENTOS:
Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: Nº ÁGUAS:

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação em planta S/N da C.M.E.F. de 1959. A reforma feita pela SOCICAM descaracterizou a Passagem Inferior, pois foi adaptado um viaduto em cima da estrutura existente, retirando os apoios, os vãos e parte da cantaria deixando-a deformada.

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo Tombamento 003/06

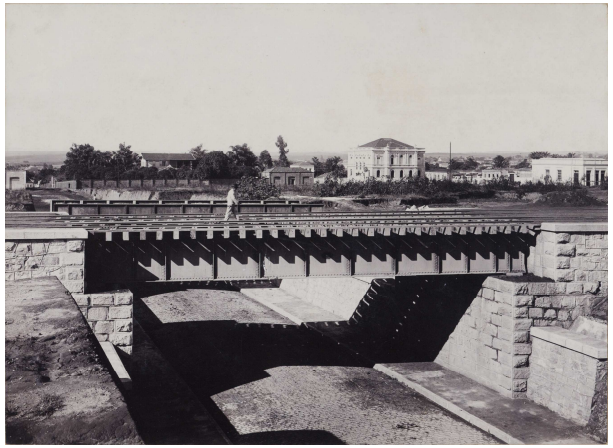
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Saída da rodoviária para os ônibus

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

As "Officinas Companhia Mogyana" localizadas entre os bairros Vila Industrial e Bonfim foram projetadas no final do século XIX, iniciando a execução das obras em 1902 e dando-as por finalizadas em 1905. Devido o aumento das linhas férreas da Companhia no decorrer dos anos de 1890 e da necessidade de manutenção e construção do material rodante, as primeiras oficinas estavam com a sua capacidade de produção em seu limite máximo, e a necessidade de melhorias era incontestável.

Contudo o espaço tornara-se insuficiente, o maquinário obsoleto, dispendioso e com uma tecnologia ainda ligada ao vapor. A nova estrutura fabril concede um conjunto de edifícios com enormes vãos internos e providos de maquinários com tecnologia avançada para aquela época à energia elétrica.

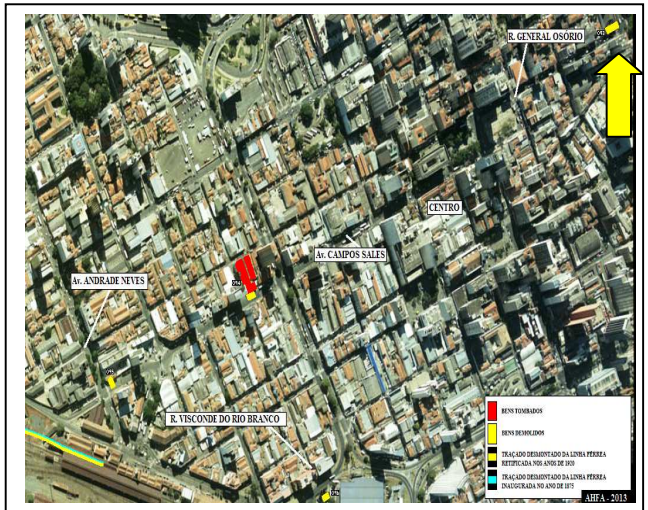




FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Primeiro Escritório da C.M.E.F **ENDEREÇO:** R. General Osório, esquina com Av. Anchieta, Centro **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 093** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1870 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** ca. 1940
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não **EDIFÍCIOS VIZINHOS:**Não	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Administrativo **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** **COBERTURA: ( ) BEIRAIS (X) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Os imóveis localizados ao centro por não estarem na estrada de ferro, não possuem quilometragem em sua marcação.	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana de Estradas de Ferro amplia-se na mesma proporção em que avança para o interior da Província de São Paulo e, com isso, surge a necessidade da instalação de um escritório central, o que ocorre a partir da locação de um prédio na Rua General Osório esquina com a Rua Irmã Serafina, posteriormente chamada de Av. Anchieta.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Escritório Central da C.M.E.F. **ENDEREÇO:** Visconde do Rio Branco, nº427, Centro **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 094** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** ca.1910 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1976

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL:

TRILHOS:

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS:Não

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom

VOLUMETRIA:A COBERTURA:A VÃOS:A REVESTIMENTOS:A
Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Administrativo

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: ( ) BEIRAIS (X) PLATIBANDA ( ) OUTROS

Nº DE PAVIMENTOS: Três
TELHAMENTO: Telha em cerâmica tipo francesa **Nº ÁGUAS:** Quinze

ABERTURAS: Arco pleno, esquadrias de madeira com caixilhos de vidro e portas contendo bandeira fixa.

DETALHES: Ornamentos com temas ferroviários, roda de locomotiva alada no topo do Pavilhão General Osório.

OBSERVAÇÕES: Os imóveis localizados ao centro por não estarem na estrada de ferro, não possuem quilometragem em sua marcação.



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **(X) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 001/94; Resolução 028/98

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Prefeitura Municipal de Campinas/Secretaria Municipal de Trabalho e Renda; Associação Comercial e Industrial de Campinas- ACIC.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Devido ao aumento do movimento de mercadorias e passageiros, torna-se necessário ampliar os escritórios, e por este motivo A Companhia Mogyana de Estradas de Ferro resolve construir a sua Sede própria no ano de 1891, na Rua Visconde do Rio Branco entre as Ruas General Osório e Campos Sales. Pelo mesmo motivo citado acima e após 17 anos ocupando o mesmo prédio, a ferrovia realiza um projeto para novas instalações do Escritório Central, sendo inaugurada parte das novas construções em 1910 e o restante em 1912.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Casa **ENDEREÇO:** R. Campos Sales, nº 76, Centro **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 095** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Séc. XIX **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1956
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Não	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Administrativo **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Alvenaria em Tijolos **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Os imóveis localizados ao centro por não estarem na estrada de ferro, não possuem quilometragem em sua marcação.	



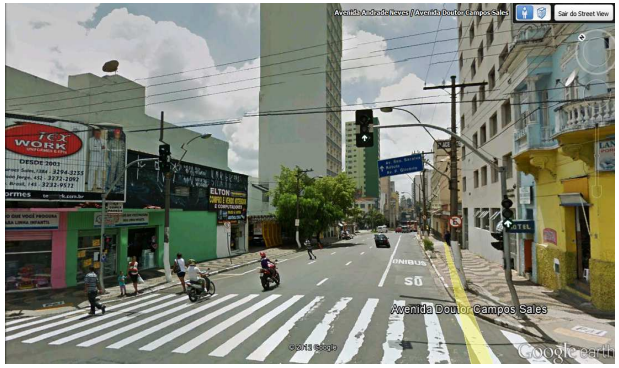
PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

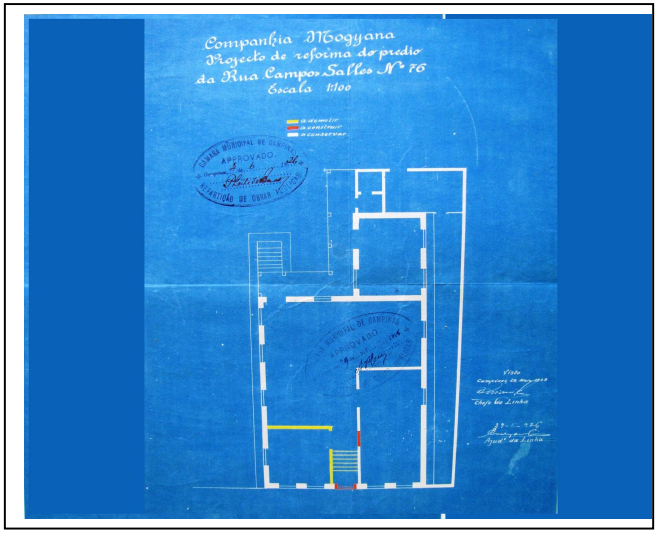
LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Devido ao aumento do movimento de mercadorias e passageiros, e com o Escritório Central recém inaugurado - 1910/1912 -, a ferrovia adquiri alguns imóveis próximos a nova edificação.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa **ENDEREÇO:** R. Visconde do Rio Branco, nº 84, Centro **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 096** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Séc. XIX **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1961

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Não

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Administrativo

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Os imóveis localizados ao centro por não estarem na estrada de ferro, não possuem quilometragem em sua marcação.



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

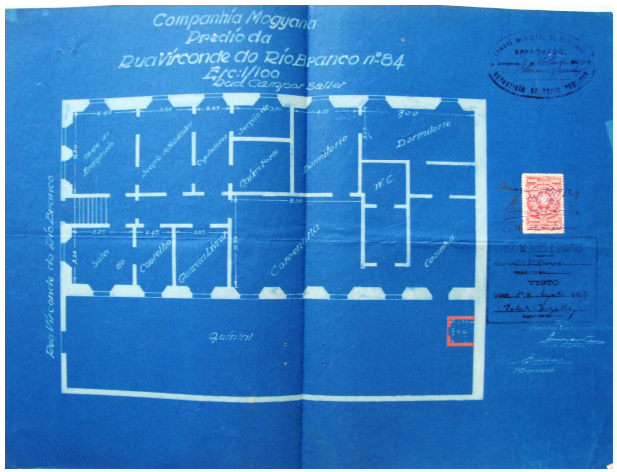
LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Devido ao aumento do movimento de mercadorias e passageiros, e com o Escritório Central recém inaugurado - 1910/1912 -, a ferrovia adquiri alguns imóveis próximos a nova edificação.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Passagem Inferior **ENDEREÇO:** R. Salustiano Penteado, S/Nº, Botafogo **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 01,538 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 097** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** ca. 1947 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS:Não

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim

VOLUMETRIA: A COBERTURA: VÃOS: A REVESTIMENTOS: A
Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos e Ferro

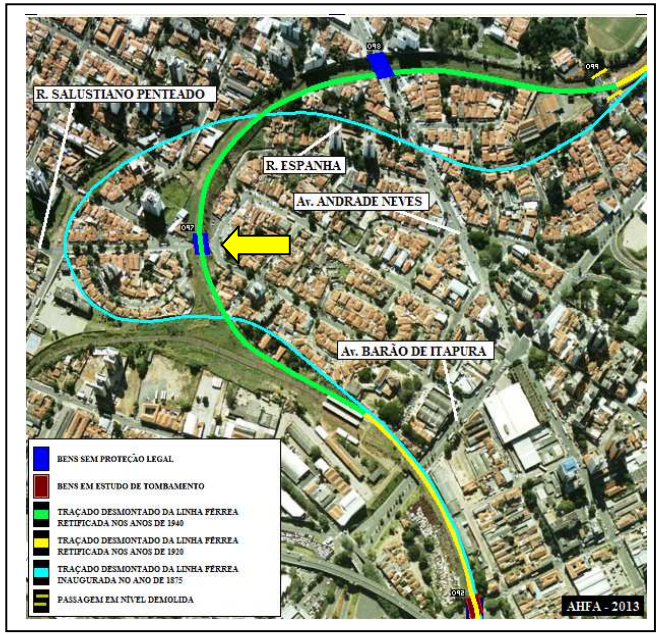
COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Devido a chegada da Estrada de Ferro Sorocabana ao Bairro do Bonfim em 1924, era necessário unir o traçado da Estrada de Ferro Funilense com esta ferrovia recém-inaugurada, por ambas serem de propriedade do Governo do Estado de São Pualo. Porém o único caminho era o traçado da Companhia Mogyana que possuia uma única linha, necessitando ampliar o seu leito férreo.



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) **Municipal** ( ) **Estadual** ( ) **Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) **Tombamento** ( ) **Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Sem uso

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Motivada pelo aumento do tráfego e, a necessidade de retificar o sinuoso traçado de 1875, a Companhia Mogyana retificou o leito entre o Posto Riza e a Estação Guanabara conforme planta da linha de 1947. Realizou intervenções nas obras de arte da Rua Salustiano Penteado que tem uma Passagem Inferior, na Av. Andrade Neves com uma Passagem Superior e na Rua Candido Gomide com uma Passagem em Nível.





FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Passagem Superior

ENDEREÇO: Av. Andrade Neves, S/Nº, Guanabara

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco /Oficina **Km:** 01,977

CONSTRUTOR:

FICHA Nº 098

DATA DE INAUGURAÇÃO: ca. 1947

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1982

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Não

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom

VOLUMETRIA:A COBERTURA: VÃOS:A REVESTIMENTOS:A

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

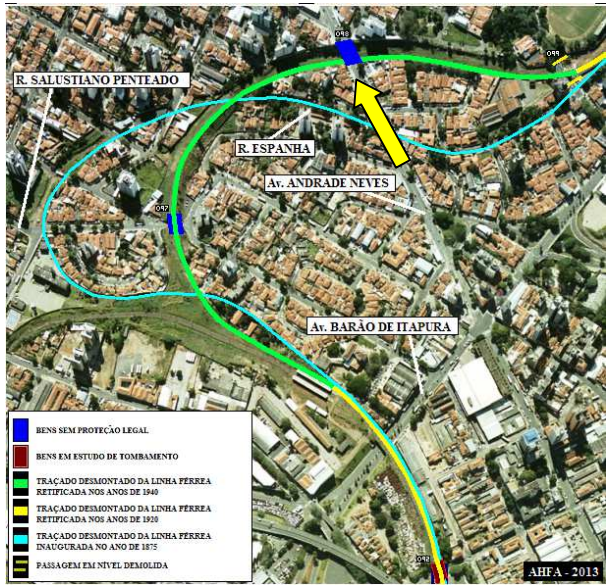
COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES:



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

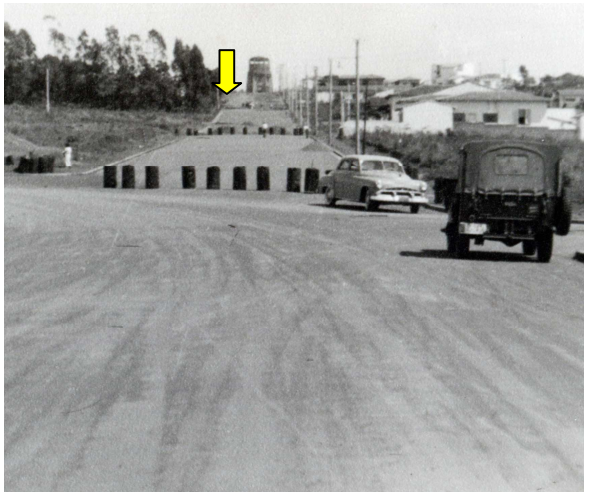
LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Sem uso para o leito da ferrovia, parte inferior da estrutura, pois a parte posterior é a Av. Andrade Neves única ligação entre o Centro e o Bairro do Castelo.



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

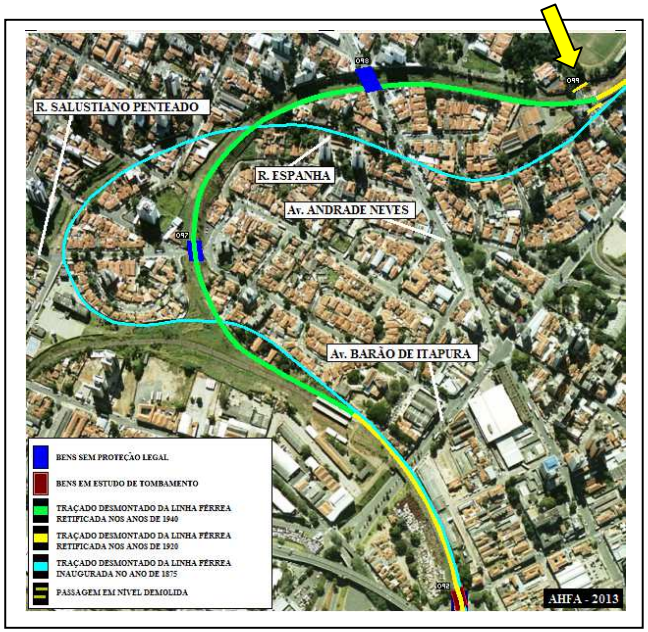
Motivada pelo aumento do tráfego e, a necessidade de retificar o sinuoso traçado de 1875, a Companhia Mogyana retificou o leito entre o Posto Riza e a Estação Guanabara conforme planta da linha de 1947. Realizou intervenções nas obras de arte da Rua Salustiano Penteado que tem uma Passagem Inferior, na Av. Andrade Neves com uma Passagem Superior e na Rua Candido Gomide com uma Passagem em Nível.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Passagem em Nível **ENDEREÇO:** R- Cândido Gomide, S/Nº, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 02,325 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 099** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1943 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Não	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Alvenaria em Tijolos **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:**	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) **Municipal** ( ) **Estadual** ( ) **Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) **Tombamento** ( ) **Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

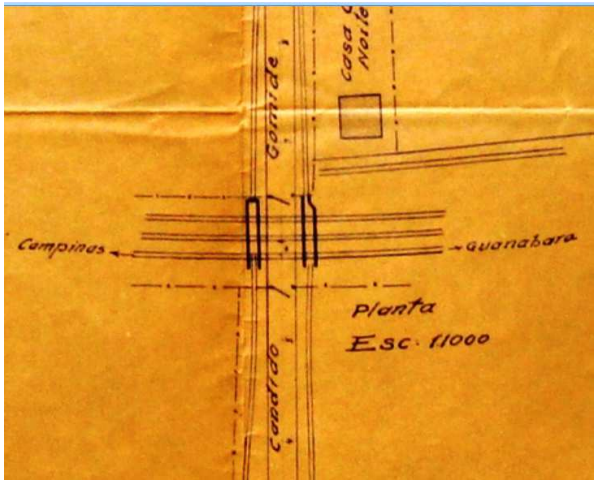
HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Motivada pelo aumento do tráfego e, a necessidade de retificar o sinuoso traçado de 1875, a Companhia Mogyana retificou o leito entre o Posto Riza e a Estação Guanabara conforme planta da linha de 1947. Realizou intervenções nas obras de arte da Rua Salustiano Penteado que tem uma Passagem Inferior, na Av. Andrade Neves com uma Passagem Superior e na Rua Candido Gomide com uma Passagem em Nível.

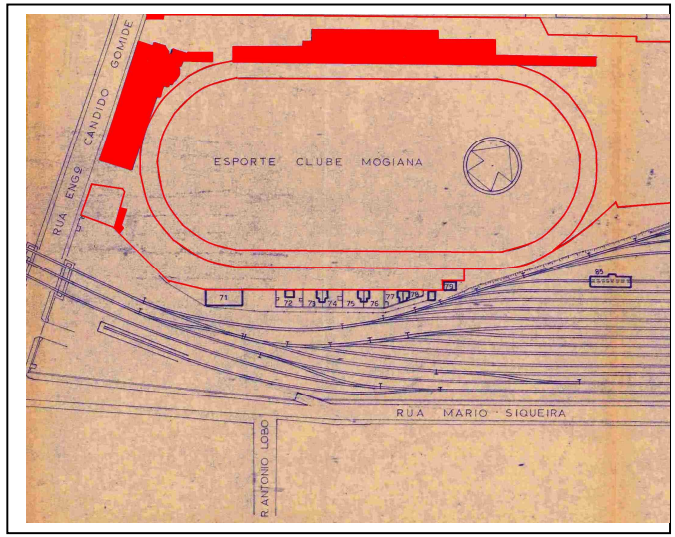
FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Esporte Clube Mogyana **ENDEREÇO:** R. Cândido Gomide, nº34, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 02,325 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 100** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** ca. 1940 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Estação Guanabara

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular

VOLUMETRIA: A COBERTURA: B VÃOS: A REVESTIMENTOS: A

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Educacional,/Esportivo

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos/Concreto

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES: Mantém as torres de iluminação, primeiro estádio a ter jogos noturnos.

OBSERVAÇÕES: Edificação em planta da C.M.E.F. S/N de 1940.

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; Resolução 045/04

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Governo do Estado de São Paulo, Centro Recreativo e Esportivo de Campinas Doutor Horácio Antônio da Costa.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

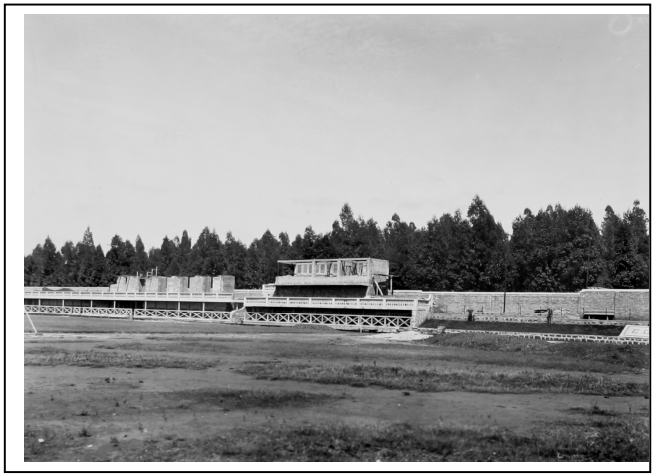
Os mais diversos ferroviários da Companhia Mogyana e os diferentes setores da empresa, após vários anos de atividades esportivas isoladas entre as décadas de 1910 a 1930, resolveram com o apoio da ferrovia, criar um espaço esportivo na estrada de ferro, cominando na formação do Esporte Clube Mogyana fundado em 28 de setembro de 1933, onde a empresa se incumbiu de ceder o terreno e auxiliar na construção do complexo esportivo que foi inaugurado em 17 de junho de 1940.

Na época era o principal estádio de futebol do interior, só perdendo no Brasil em termos de qualidade e arquitetura para o recém inaugurado Pacaembu em São Paulo, e também para o estádio de São Januário no Rio de Janeiro. A primeira partida foi disputada em 9 de julho de 1940, num jogo entre Esporte Clube Mogiana e Uberaba Sport Club.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Casa Guarda - porteira **ENDEREÇO:** R. Mário Siqueira, S/Nº, Praça Mauá, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 101** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** A partir da década de 1910 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Casa Manobrador – CM n° 72

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

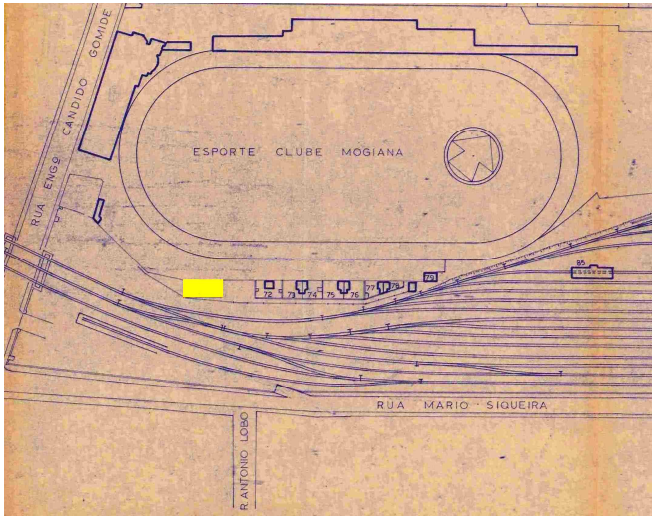
COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 71 em planta da C.M.E.F. de 1969



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

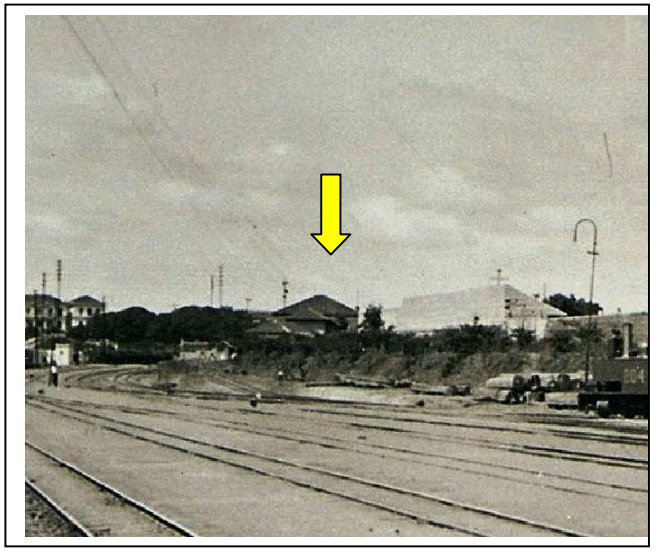
Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia entre os anos de 1930 a 1960.

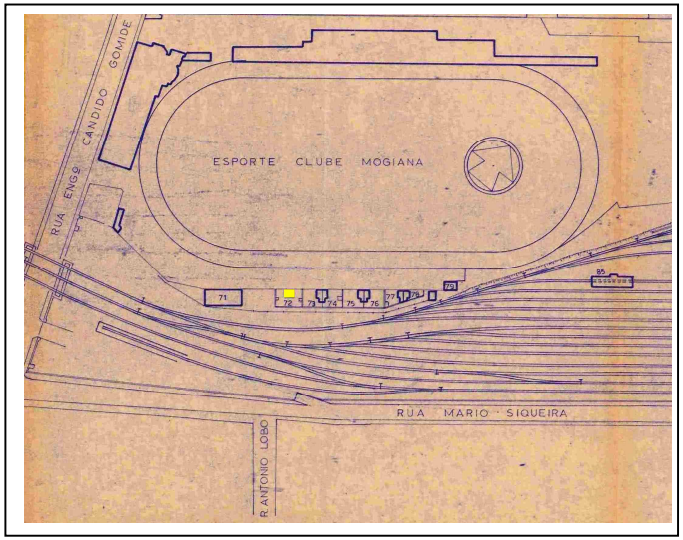
FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Casa Manobrador **ENDEREÇO:** R. Mário Siqueira, S/Nº, Praça Mauá, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 102** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** A partir da década de 1910 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Sim **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Casa Manobrador – CM n° 73	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Alvenaria em Tijolos **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Edificação nº 72 em planta da C.M.E.F. de 1969	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

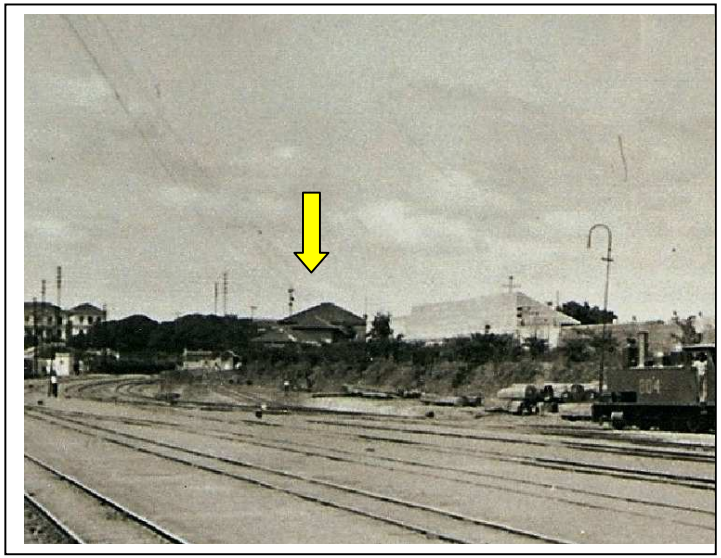
Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia entre os anos de 1930 a 1960.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Casa Manobrador **ENDEREÇO:** R. Mário Siqueira, S/Nº, Praça Mauá, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 103** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** A partir da década de 1910 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Casa Manobrador – CM n° 74

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

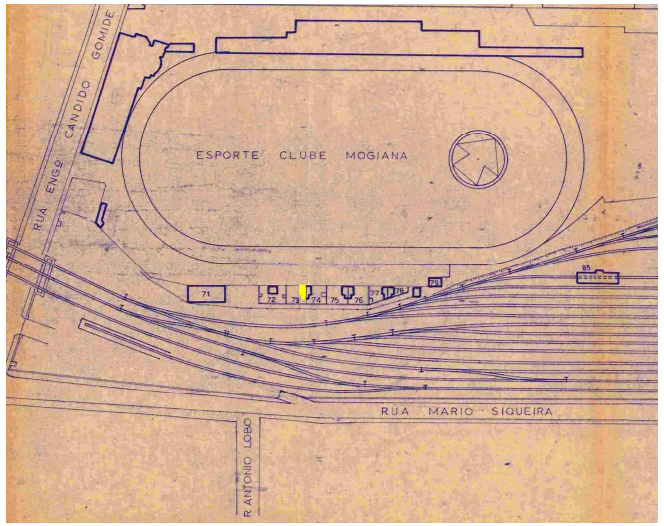
COBERTURA: ( ) BEIRAIS (X) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 73 em planta da C.M.E.F. de 1969



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

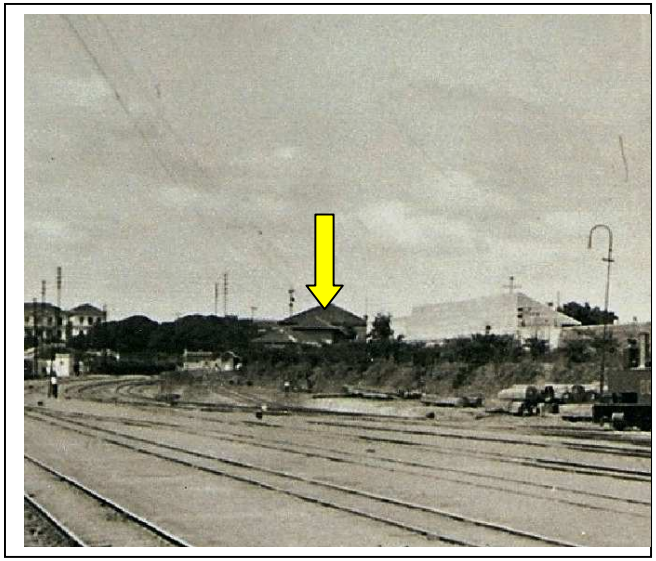
Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia entre os anos de 1930 a 1960.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Casa Manobrador

ENDEREÇO: R. Mário Siqueira, S/Nº, Praça Mauá, Guanabara

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco /Oficina **Km:** 02,737

CONSTRUTOR:

FICHA Nº 104

DATA DE INAUGURAÇÃO: A partir da década de 1910

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1982

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Casa Manobrador – CM n° 75

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

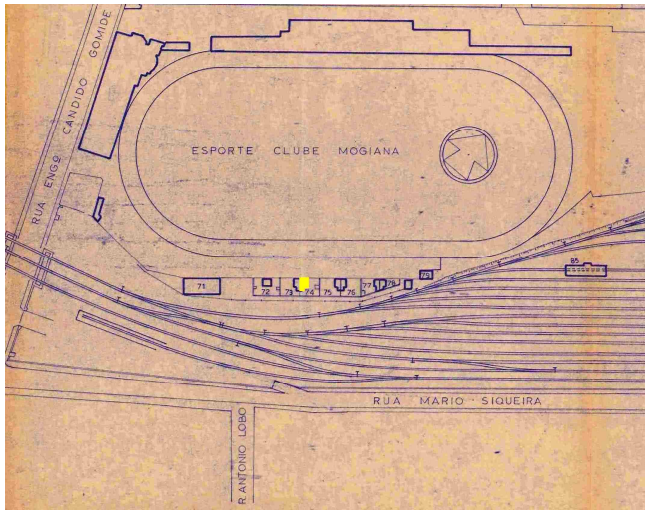
COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 74 em planta da C.M.E.F. de 1969



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

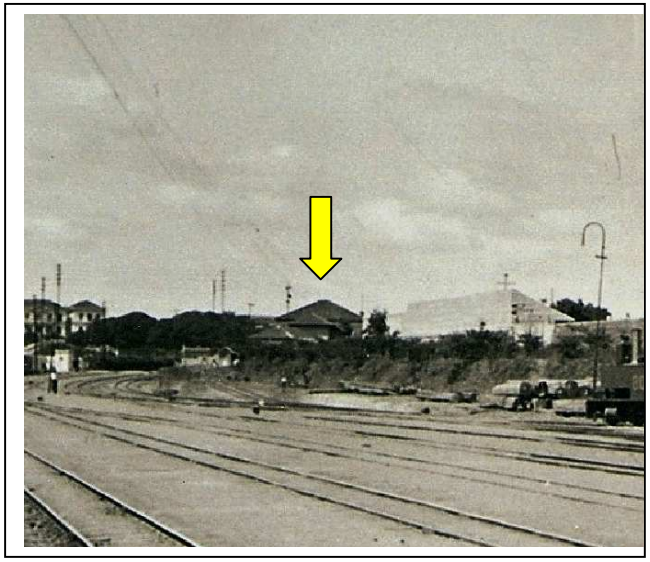
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

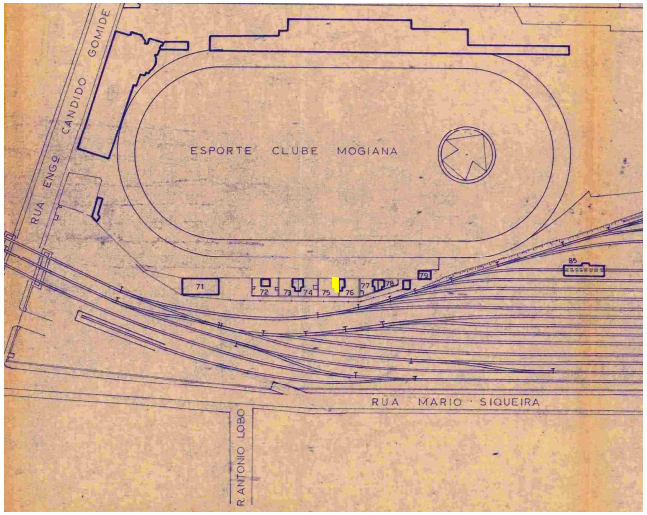
Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia entre os anos de 1930 a 1960.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa Manobrador **ENDEREÇO:** R. Mário Siqueira, S/Nº, Praça Mauá, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 105** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** A partir da década de 1910 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Sim **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Casa Manobrador – CM n ° 76	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Alvenaria em Tijolos **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Edificação nº 75 em planta da C.M.E.F. de 1969	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

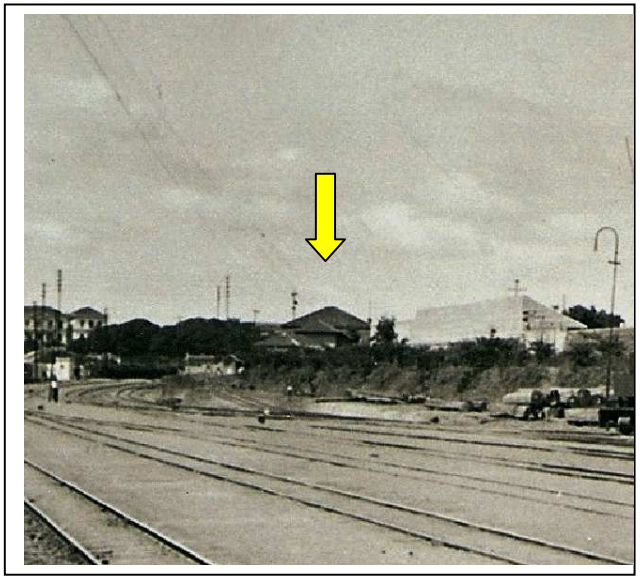
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

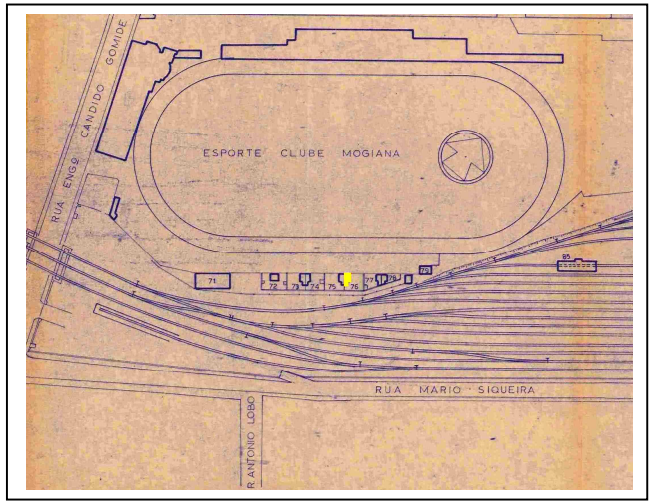
Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia entre os anos de 1930 a 1960.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa Manobrador **ENDEREÇO:** R. Mário Siqueira, S/Nº, Praça Mauá, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 106** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** A partir da década de 1910 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Sim **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Casa Manobrador - CM n° 77	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Alvenaria em Tijolos **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Edificação nº 76 em planta da C.M.E.F. de 1969	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

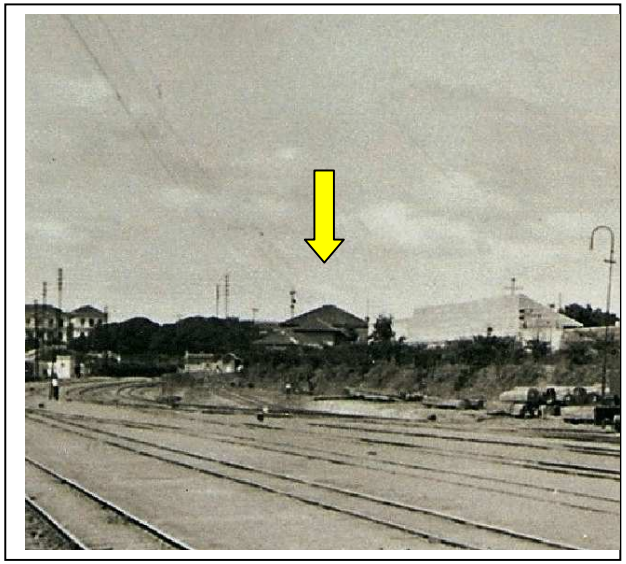
Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia entre os anos de 1930 a 1960.

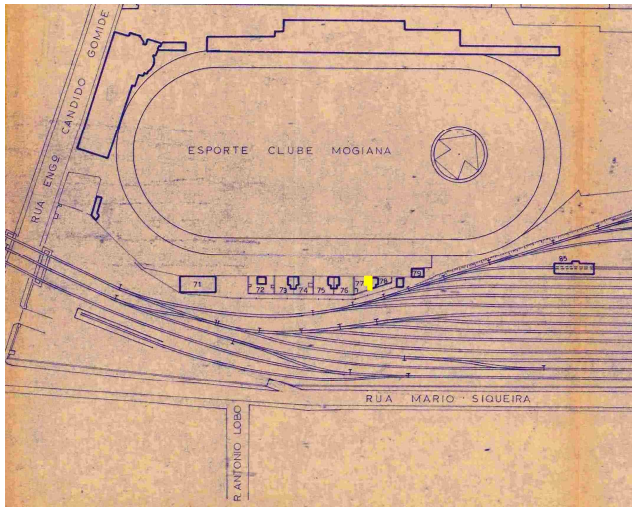
FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Casa Manobrador **ENDEREÇO:** R. Mário Siqueira, S/Nº, Praça Mauá, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 107** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** A partir da década de 1910 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Sim **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Casa Manobrador - CM n° 78	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Alvenaria em Tijolos **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Edificação nº 77 em planta da C.M.E.F. de 1969	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

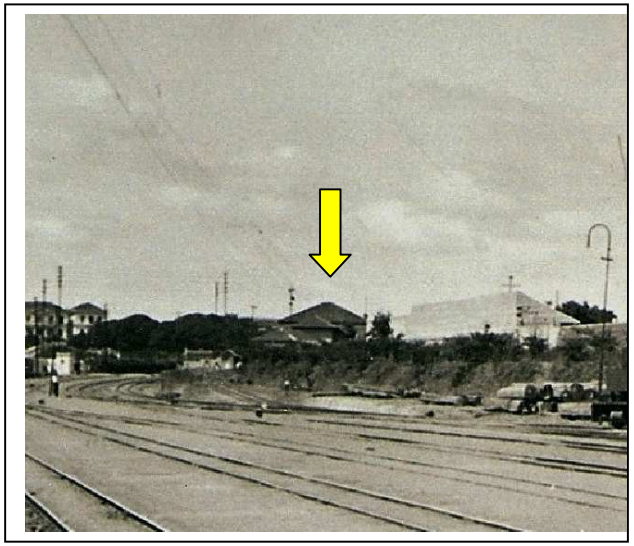
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

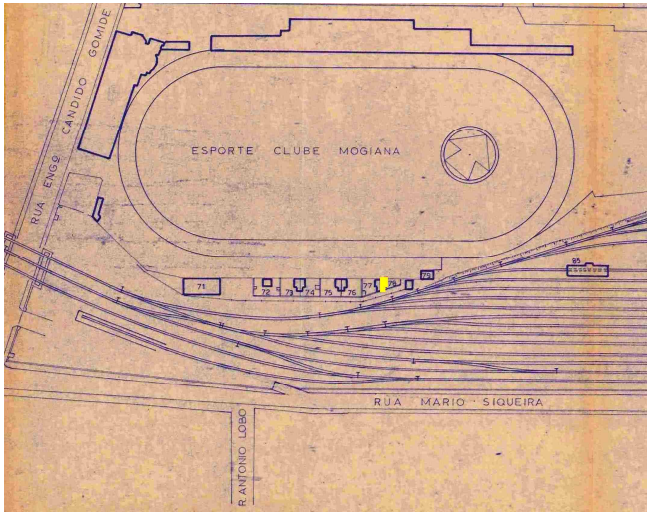
Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia entre os anos de 1930 a 1960.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa Manobrador **ENDEREÇO:** R. Mário Siqueira, S/Nº, Praça Mauá, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 108** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** A partir da década de 1910 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Sim **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Casa Manobrador – n° 79	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Alvenaria em Tijolos **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Edificação nº 78 em planta da C.M.E.F. de 1969	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

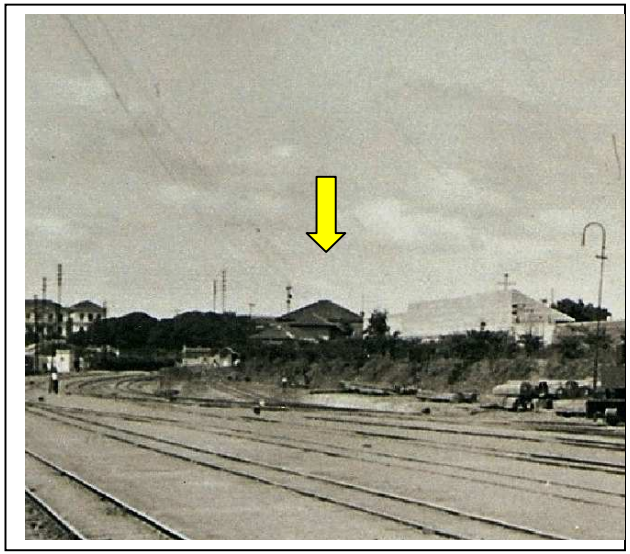
Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia entre os anos de 1930 a 1960.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Casa Manobrador

ENDEREÇO: R. Mário Siqueira, S/Nº, Praça Mauá, Guanabara

MUNICÍPIO: Campinas

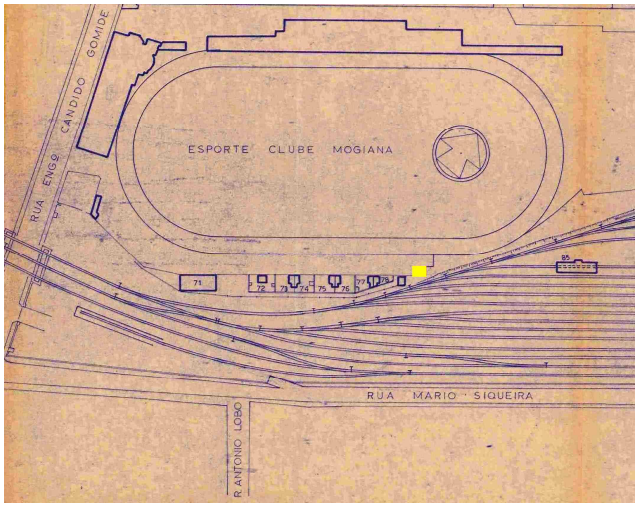
LINHA: Tronco /Oficina **Km:** 02,737

CONSTRUTOR:

FICHA Nº 109

DATA DE INAUGURAÇÃO: A partir da década de 1910

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1982



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Balança para Vagões

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 79 em planta da C.M.E.F. de 1969

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

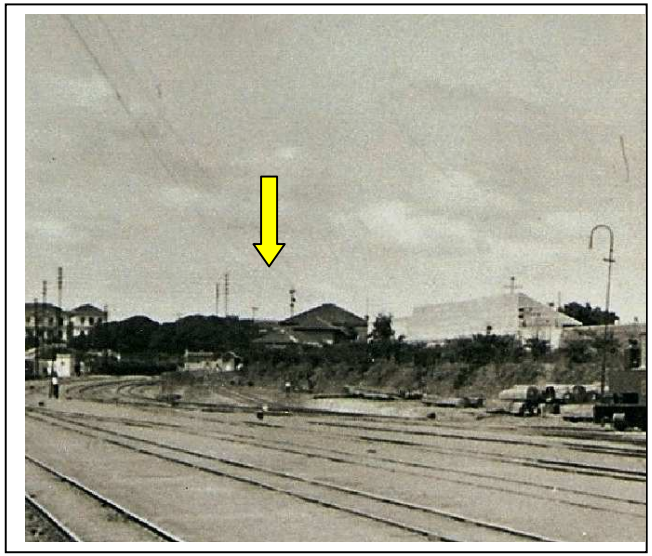
Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia entre os anos de 1930 a 1960.

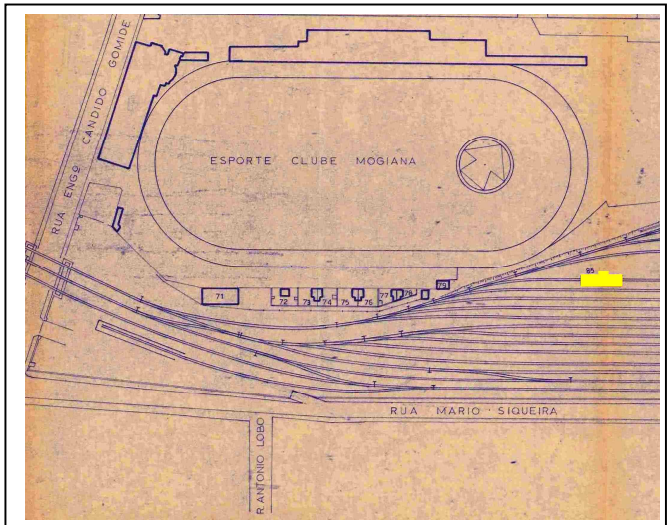
FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Balança para Vagões **ENDEREÇO:** R. Mário Siqueira, S/Nº, Praça Mauá, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 110** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** A partir da década de 1920 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Posto de Truque da Estrada de Ferro Sorocabana

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: 450.640; C.M.E.F. nº 85 de 1969.

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; Resolução 045/04

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia entre os anos de 1930 a 1960.

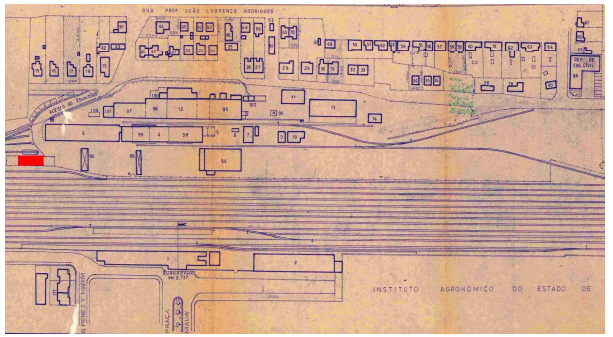
FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Posto de Truque da Estrada de Ferro Sorocabana **ENDEREÇO:** R. Mário Siqueira, S/Nº, Praça Mauá, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 111** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** A partir da década de 1910 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Não	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim **VOLUMETRIA: A COBERTURA: A VÃOS: C REVESTIMENTOS: B** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Alvenaria em Tijolos **COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Térreo **TELHAMENTO:** Telha de zinco **Nº ÁGUAS:** Duas **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: 450.639; C.M.E.F. nº 80 de 1969.	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; Resolução 045/04

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Ocupado por moradores



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

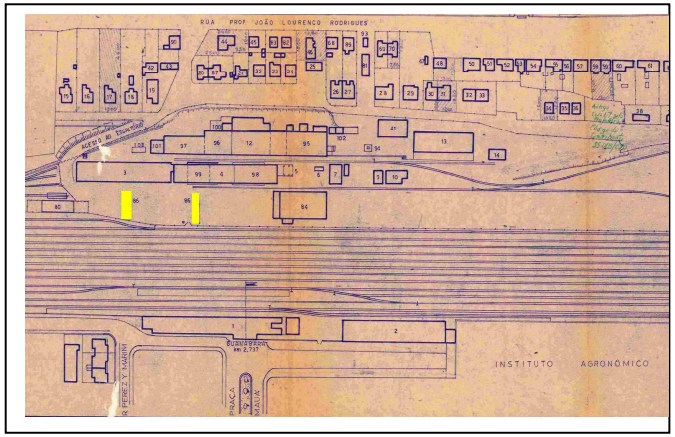
Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia entre os anos de 1930 a 1960.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Abrigo de automóveis **ENDEREÇO:** R. Mário Siqueira, S/Nº, Praça Mauá, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº112** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** A partir da década de 1910 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Não

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: 450.637; C.M.E.F. nº 86 de 1969.

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; Resolução 045/04

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

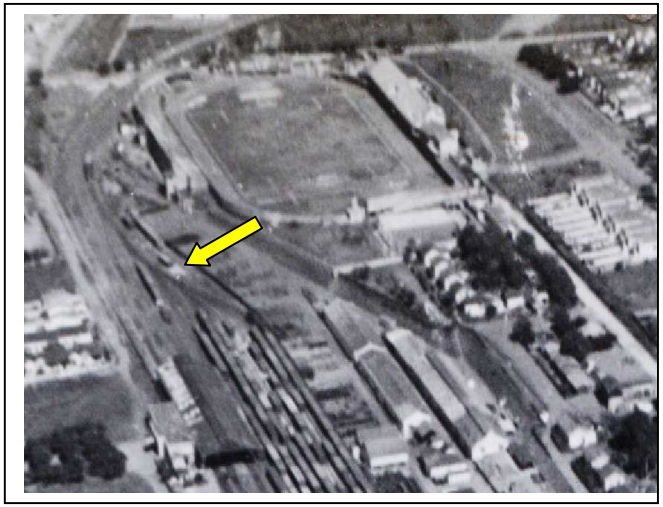
Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia entre os anos de 1930 a 1960.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Barracão /Solda

ENDEREÇO: R. Mário Siqueira, S/Nº, Praça Mauá, Guanabara

MUNICÍPIO: Campinas

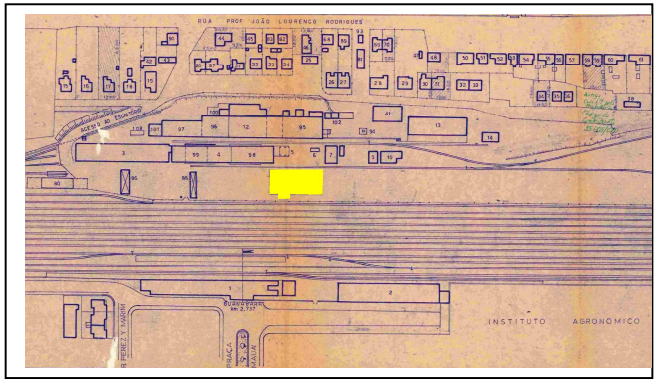
LINHA: Tronco /Oficina **Km:** 02,737

CONSTRUTOR:

FICHA Nº 113

DATA DE INAUGURAÇÃO: A partir da década de 1910

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1982



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Não

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruínas

VOLUMETRIA: B COBERTURA: B VÃOS: C REVESTIMENTOS: C

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Placas de aço e estrutura de ferro.

COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telha em cerâmica, tipo francesa **Nº ÁGUAS:** Quatro

ABERTURAS: Portas corrediças em aço.

DETALHES: Quase todo demolido, remanesce as estruturas de ferro e parte da cobertura.

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: 450.634; C.M.E.F. nº 84 de 1969.

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; Resolução 045/04

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Sem uso





HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia entre os anos de 1930 a 1960.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Departamento da Linha

ENDEREÇO: R. Mário Siqueira, S/Nº, Praça Mauá, Guanabara

MUNICÍPIO: Campinas

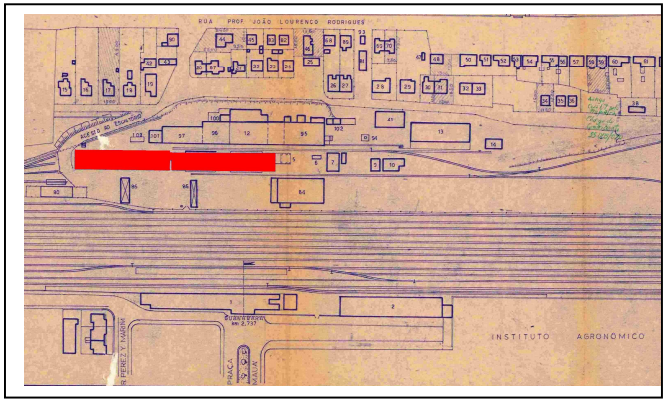
LINHA: Tronco /Oficina **Km:** 02,737

CONSTRUTOR:

FICHA Nº 114

DATA DE INAUGURAÇÃO: A partir da década de 1910

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1982



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Casa de Força

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim

VOLUMETRIA: A COBERTURA: A VÃOS: B REVESTIMENTOS: A

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: ( ) BEIRAIS (X) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telha em cerâmica, tipo francesa **Nº ÁGUAS**: Duas

ABERTURAS: Verga reta, portas corrediças em madeira.

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA:450.635; C.M.E.F. nºs 3, 4, 98 e 99 de 1969.

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; Resolução 045/04

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Sem uso

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia entre os anos de 1930 a 1960.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Casa de Força

ENDEREÇO: R. Mário Siqueira, S/Nº, Praça Mauá, Guanabara

MUNICÍPIO: Campinas

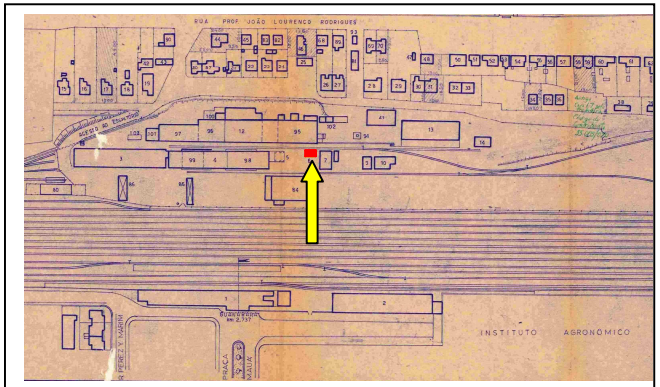
LINHA: Tronco /Oficina **Km:** 02,737

CONSTRUTOR:

FICHA Nº 115

DATA DE INAUGURAÇÃO: A partir da década de 1910

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1982



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Oficina Mecânica

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim

VOLUMETRIA: A COBERTURA: A VÃOS: A REVESTIMENTOS: C

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telha em cerâmica, tipo francesa **Nº ÁGUAS:** Duas

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 6 em planta da C.M.E.F. de 1969

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; Resolução 045/04

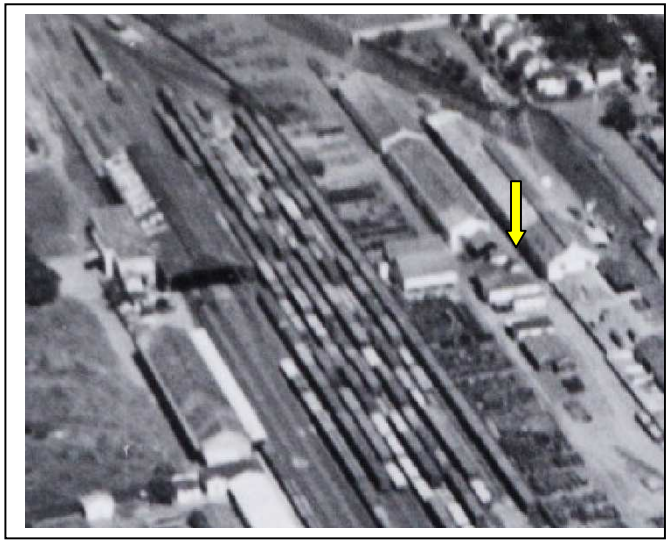
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Sem uso



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

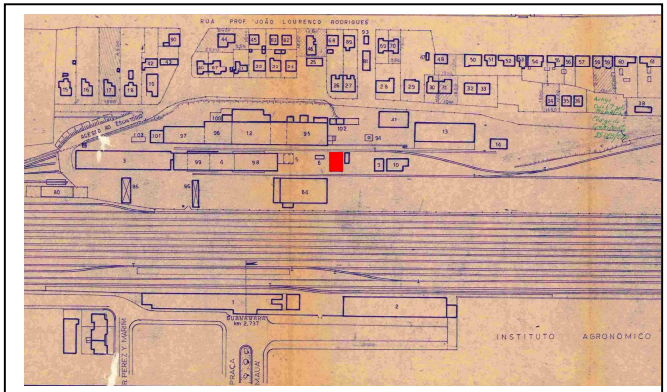
Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia entre os anos de 1930 a 1960.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Oficina Mecânica **ENDEREÇO:** R. Mário Siqueira, S/Nº, Praça Mauá, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 116** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** A partir da década de 1910 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Mictório

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim

VOLUMETRIA: A COBERTURA: A VÃOS: B REVESTIMENTOS: B

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telha em cerâmica, tipo francesa **Nº ÁGUAS:** Seis

ABERTURAS: Verga reta**, p**ortas corrediças em madeira

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: 450.629; C.M.E.F. nº 7 de 1969

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; Resolução 045/04

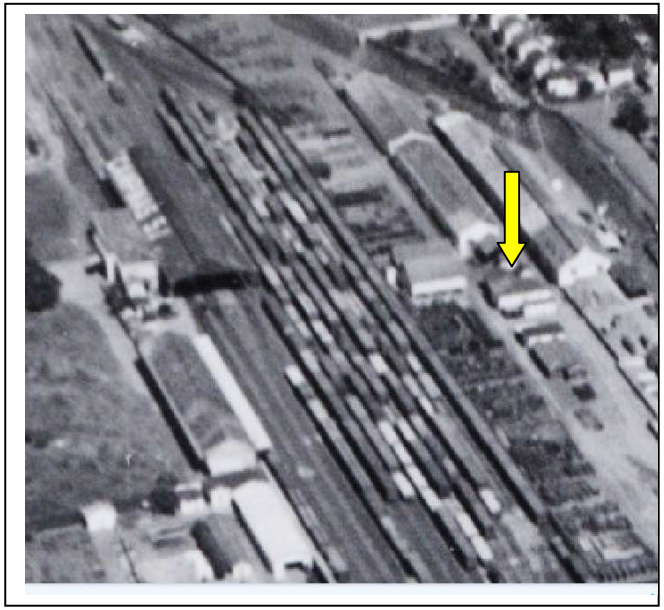
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Sem uso



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

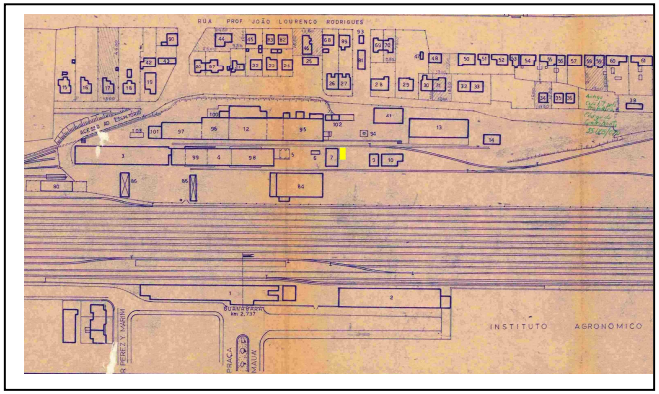
Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia entre os anos de 1930 a 1960.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Mictório **ENDEREÇO:** R. Mário Siqueira, S/Nº, Praça Mauá, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 117** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** A partir da década de 1910 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Sim **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Depósito de Inflamável	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Alvenaria em Tijolos **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: 450.628; C.M.E.F. nº 8 de 1969	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; Resolução 045/04

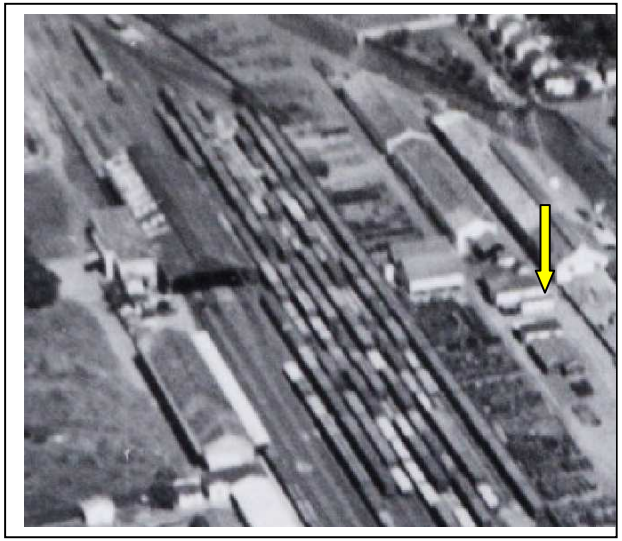
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

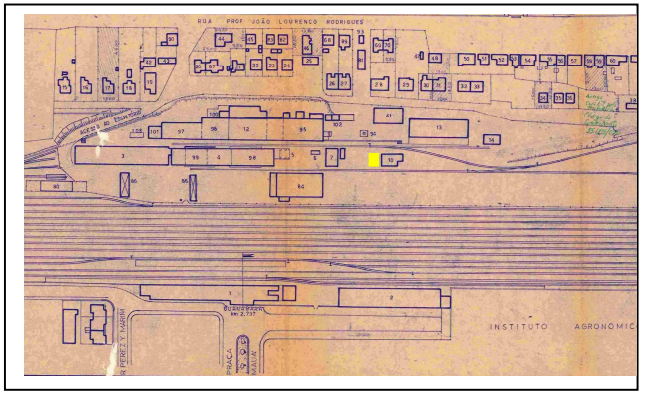
Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia entre os anos de 1930 a 1960.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Depósito de Inflamável **ENDEREÇO:** R. Mário Siqueira, S/Nº, Praça Mauá, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 118** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** A partir da década de 1910 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Sim **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Depósito da Via Permanente	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Alvenaria em Tijolos **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: 450.627; C.M.E.F. nº 9 de 1969	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; Resolução 045/04

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

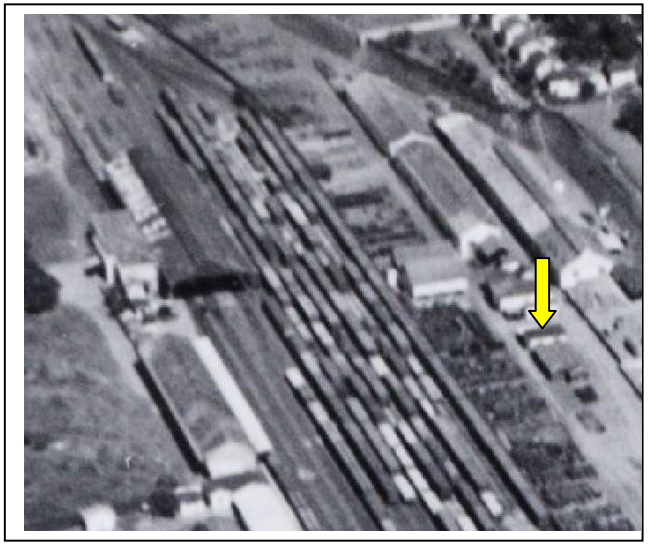
Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia entre os anos de 1930 a 1960.

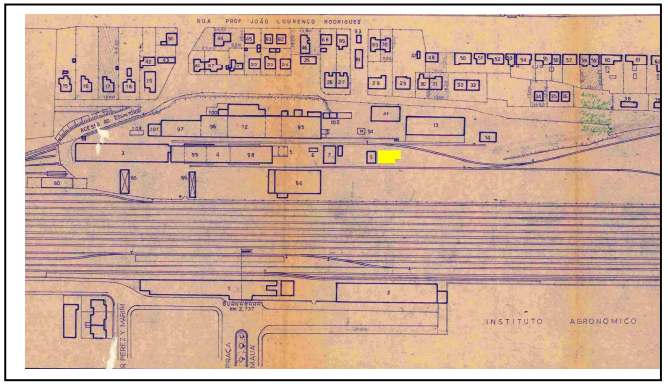
FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Depósito da Via Permanente **ENDEREÇO:** R. Mário Siqueira, S/Nº, Praça Mauá, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 119** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** A partir da década de 1910 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Depósito de Inflamável

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: 450.626; C.M.E.F. nº 10 de 1969

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; Resolução 045/04

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

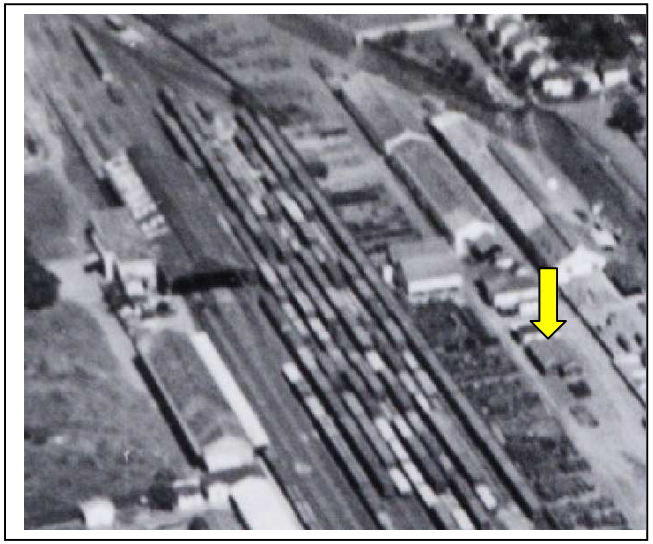
Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia entre os anos de 1930 a 1960.

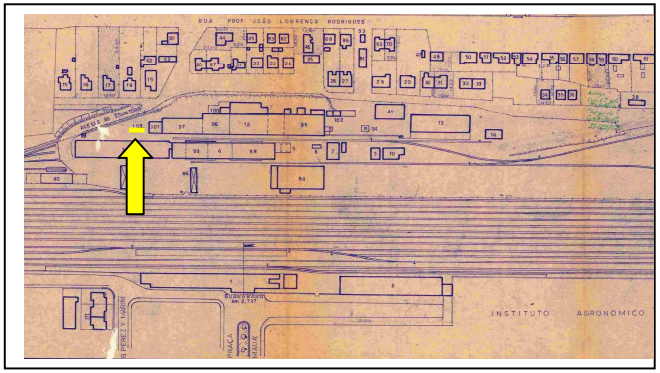
FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Cozinha para café **ENDEREÇO:** R. Mário Siqueira, S/Nº, Praça Mauá, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 120** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** A partir da década de 1910 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Depósito e Arquivo	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Alvenaria em Tijolos **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Térreo **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: 353.434; C.M.E.F. nº 103 de 1969	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; Resolução 045/04

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia entre os anos de 1930 a 1960.

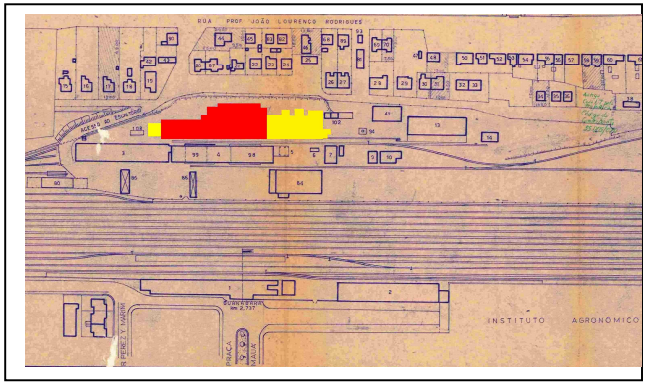
FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Depósito e Arquivo **ENDEREÇO:** R. Mário Siqueira, S/Nº, Praça Mauá, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 121** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** A partir da década de 1910 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Sim

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim

VOLUMETRIA: B COBERTURA: B VÃOS: B REVESTIMENTOS: A

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telha em cerâmica, tipo francesa **Nº ÁGUAS:** Duas

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: 450.630; C.M.E.F. nºs 12, 95, 96, 97 e 100 de 196

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; Resolução 045/04

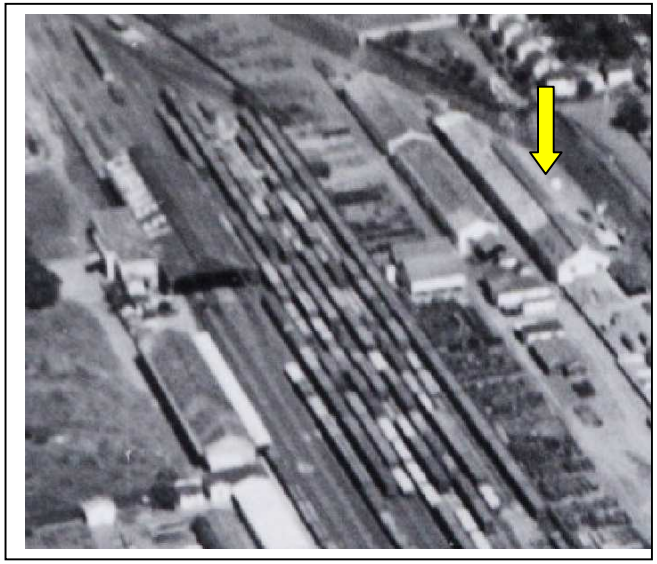
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

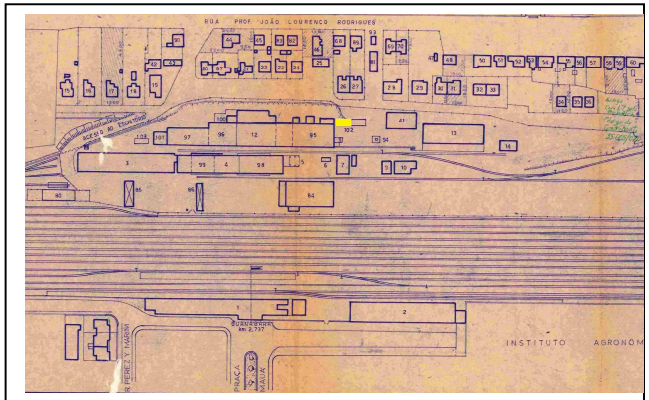
Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia entre os anos de 1930 a 1960.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Pintura **ENDEREÇO:** R. Mário Siqueira, S/Nº, Praça Mauá, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 122** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** A partir da década de 1910 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Depósito e Arquivo

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 102 em planta da C.M.E.F. de 1969

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; Resolução 045/04

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

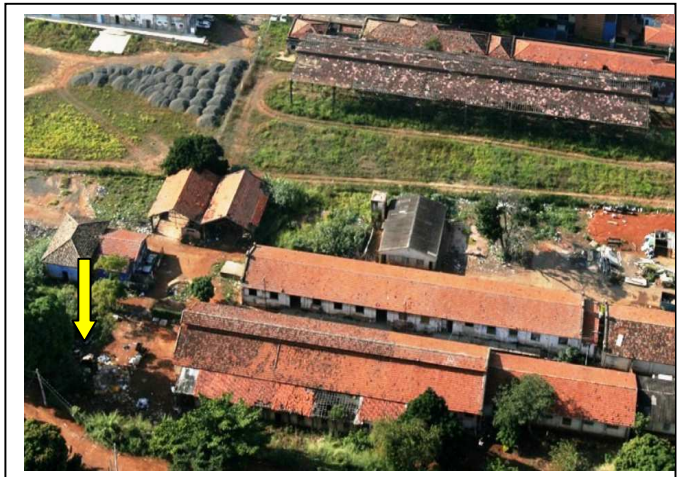
HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

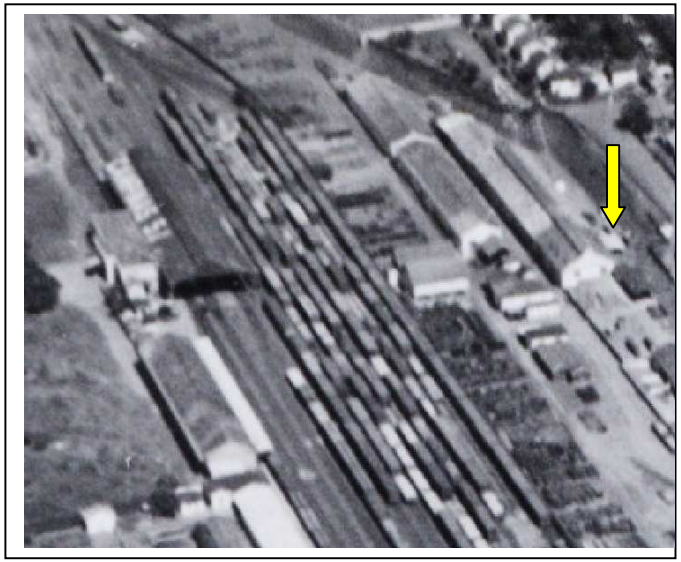
Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia entre os anos de 1930 a 1960.

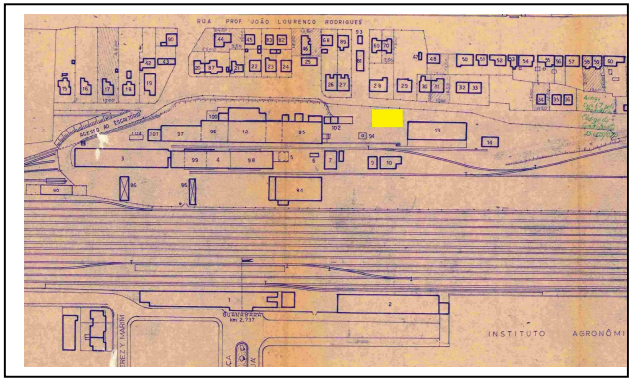
FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Depósito de Madeira **ENDEREÇO:** R. Mário Siqueira, S/Nº, Praça Mauá, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº123** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** A partir da década de 1910 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Barracão/ Depósito

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação nº 41 em planta da C.M.E.F. de 1969

PROPRIETÁRIO ATUAL:

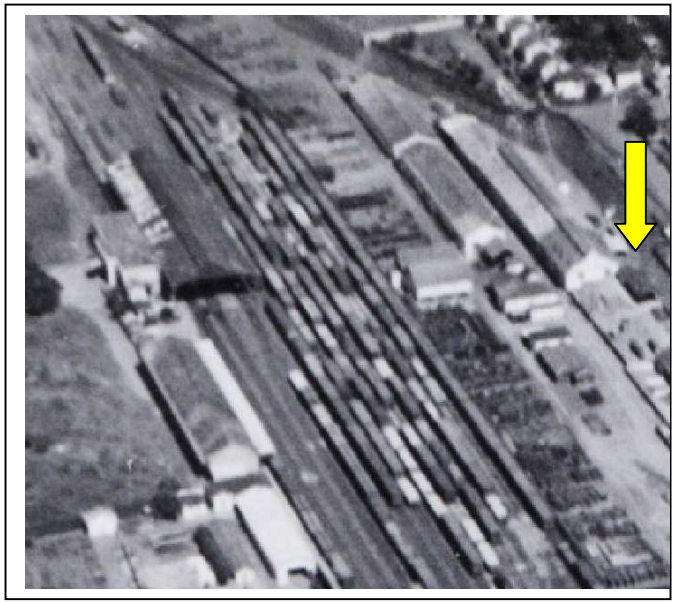
NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; Resolução 045/04

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:





HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

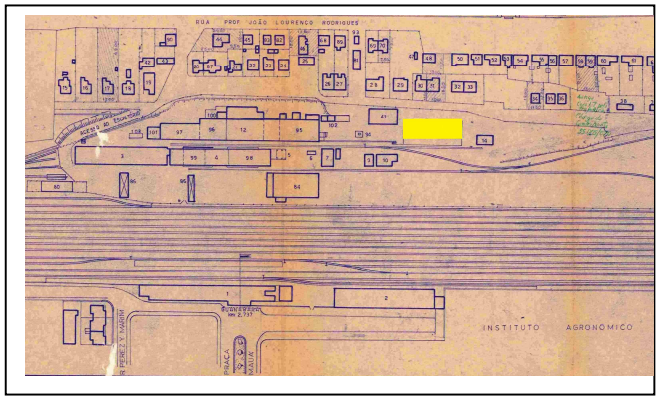
Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia entre os anos de 1930 a 1960.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Barracão/ Depósito **ENDEREÇO:** R. Mário Siqueira, S/Nº, Praça Mauá, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 124** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** A partir da década de 1910 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Sim **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Barracão/ Depósito – CM n° 14	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Alvenaria em Tijolos **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: 450.625; C.M.E.F. nº 13 de 1969.	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; Resolução 045/04

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

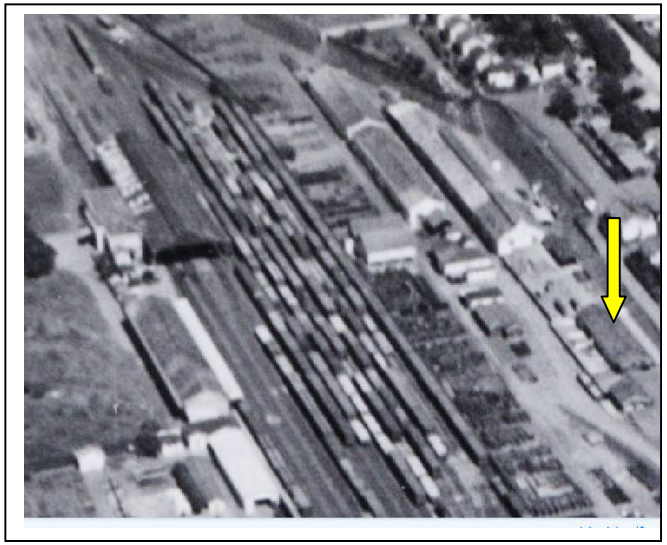
Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia entre os anos de 1930 a 1960.

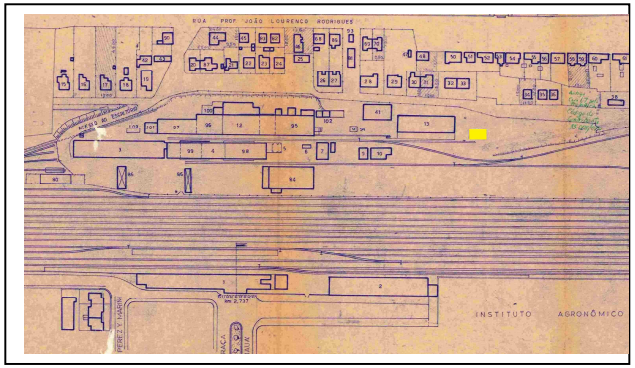
FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Barracão/ Depósito **ENDEREÇO:** R. Mário Siqueira, S/Nº, Praça Mauá, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 125** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** A partir da década de 1910 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Sim **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Barracão/ Depósito – CM n° 13	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Alvenaria em Tijolos **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Edificação nº 14 em planta da C.M.E.F. de 1969	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; Resolução 045/04

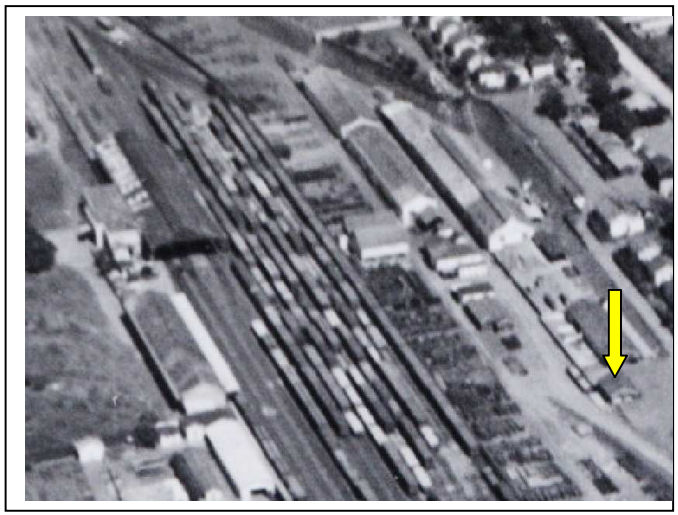
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

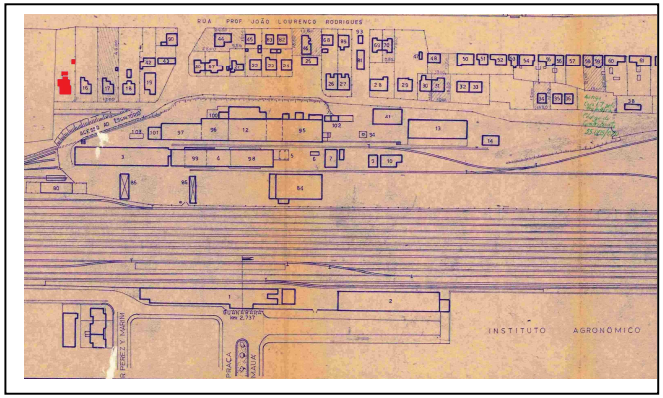
Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia
entre os anos de 1930 a 1960.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa Motorista **ENDEREÇO:** R. Felipe dos Santos, nº CM 15, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 126** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1930 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Casa Feitor Turma 1A	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: **VOLUMETRIA: A COBERTURA: A VÃOS: B REVESTIMENTOS: B** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Alvenaria em Tijolos **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Térreo **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: 353.036; C.M.E.F. nº 15 de 1969.	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: : Processo de Tombamento 002/96; Resolução 045/04

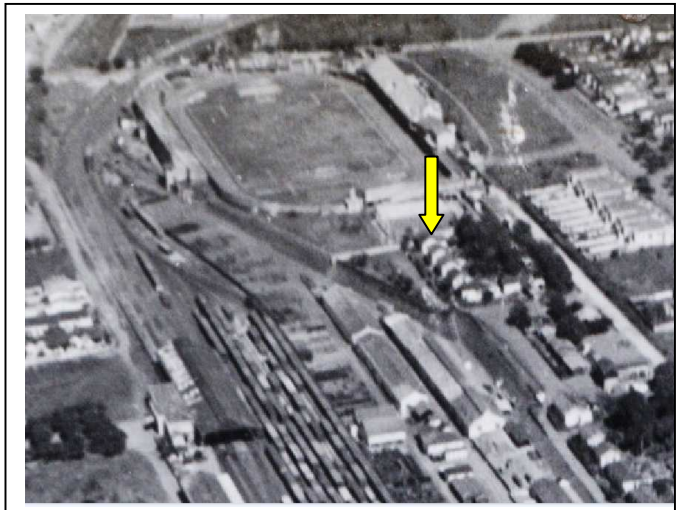
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Ocupada por moradores



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

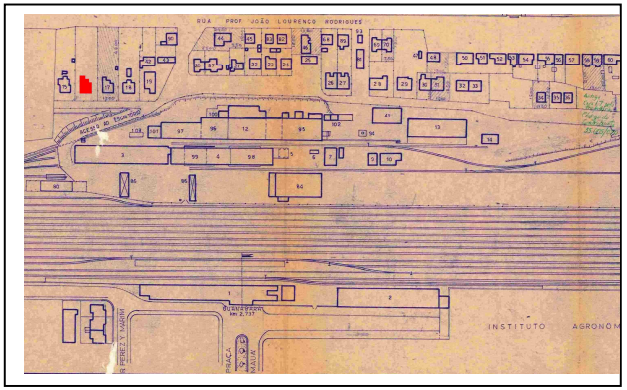
Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia entre os anos de 1930 a 1960.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa Feitor Turma 1A **ENDEREÇO:** R. Felipe dos Santos, nº 16 CM, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 127** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1930 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Casa Artífice Carpinteiro	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: **VOLUMETRIA: A COBERTURA:A VÃOS: B REVESTIMENTOS: B** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Alvenaria em Tijolos **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Térreo **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA:353.037; C.M.E.F. nº 16 de 1969.	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: : Processo de Tombamento 002/96; Resolução 045/04

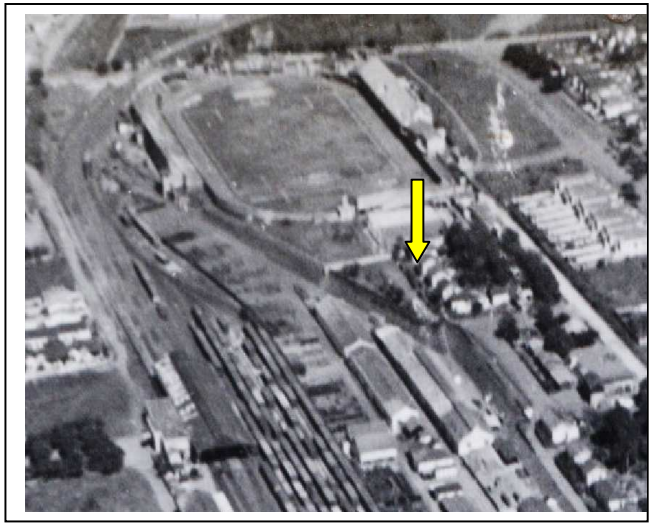
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Ocupada por moradores



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

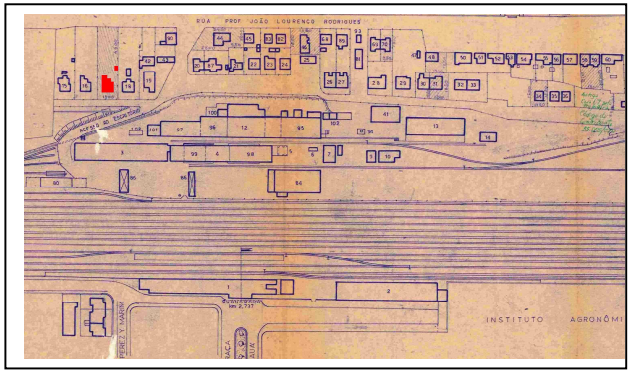
Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia entre os anos de 1930 a 1960.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa Artífice Carpinteiro **ENDEREÇO:** R. Felipe dos Santos, nº 17 CM, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 128** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1930 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Casa Armazenista	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: **VOLUMETRIA: A COBERTURA: A VÃOS: B REVESTIMENTOS: B** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Alvenaria em Tijolos **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Térreo **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: 353.038; C.M.E.F. nº 17 de 1969.	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: : Processo de Tombamento 002/96; Resolução 045/04

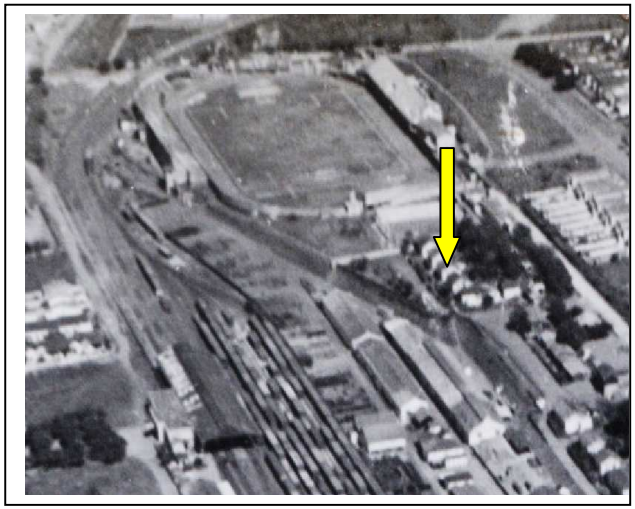
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Ocupada por moradoes



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

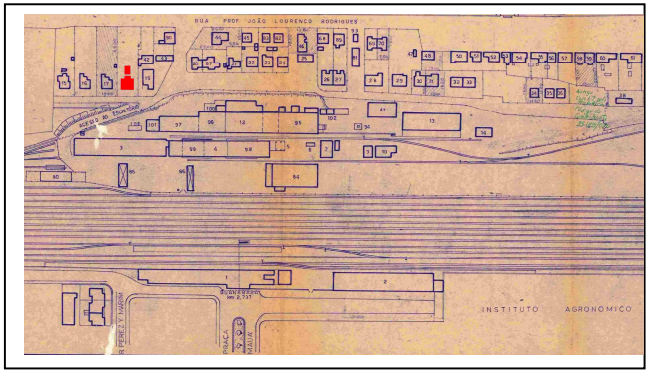
Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia entre os anos de 1930 a 1960.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa Armazenista **ENDEREÇO:** R. Felipe dos Santos, nº 18 CM, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 129** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1930 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Casa Mestre de Linha	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: **VOLUMETRIA: A COBERTURA: A VÃOS: B REVESTIMENTOS: B** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Alvenaria em Tijolos **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Térreo **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: 353.039; C.M.E.F. nº 18 de 1969.	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: : Processo de Tombamento 002/96; Resolução 045/04

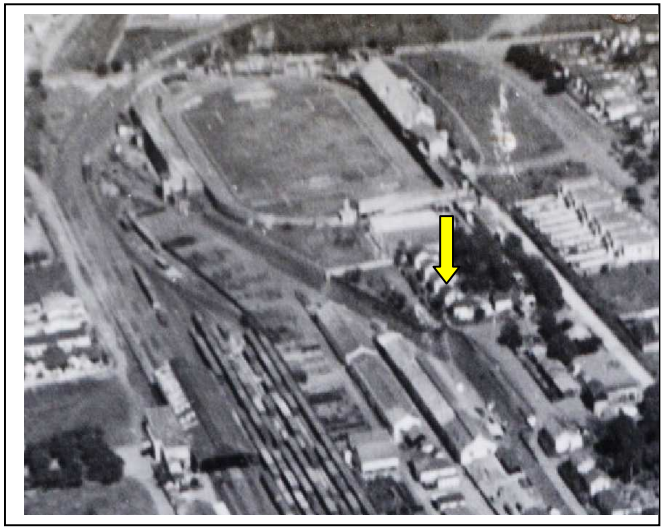
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Ocupada por moradores



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia entre os anos de 1930 a 1960.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa Mestre de Linha

ENDEREÇO: R. Felipe dos Santos, nº 19 CM, Guanabara

MUNICÍPIO: Campinas

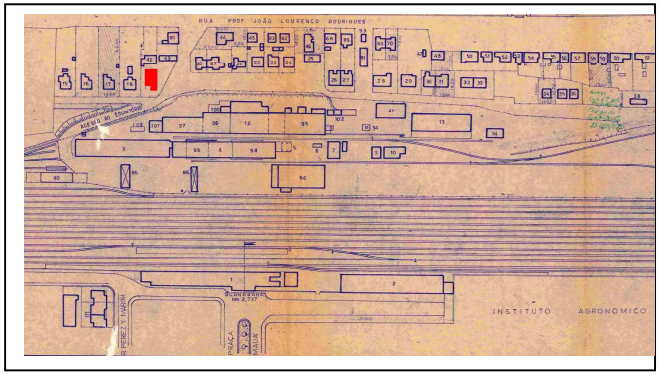
LINHA: Tronco /Oficina **Km:** 02,737

CONSTRUTOR:

FICHA Nº 130

DATA DE INAUGURAÇÃO: Década de 1930

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1982



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Casa Artífice Mecânico

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom

VOLUMETRIA: A COBERTURA: A VÃOS: B REVESTIMENTOS: B

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telha em cerâmica, tipo capa e canal **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS: Verga reta, esquadrias de madeira com caixilhos de vidro.

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: 353.040; C.M.E.F. nº 19 de 1969.

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; resolução 045/04

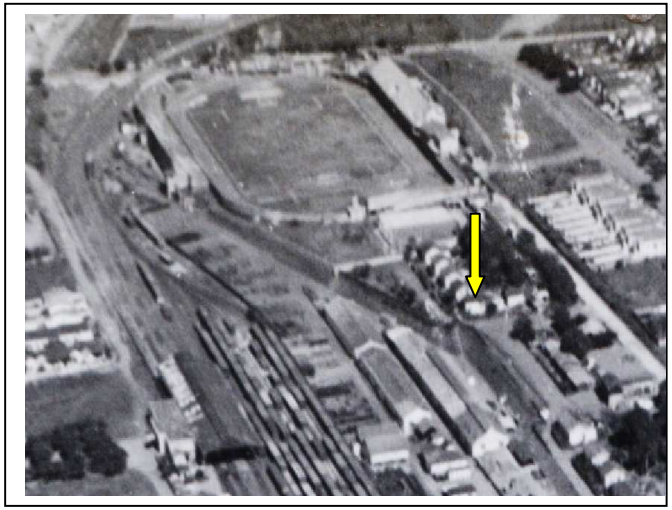
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Ocupada por moradores



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

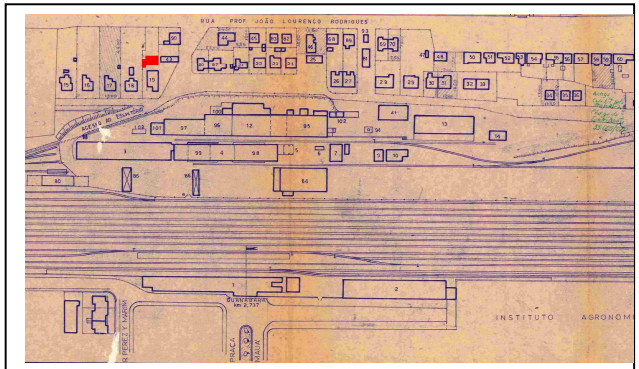
Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia entre os anos de 1930 a 1960.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa Artífice Mecânico **ENDEREÇO:** R. Felipe dos Santos, nº 42 CM, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 131** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1930 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Casa Artífice Carpinteiro	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: **VOLUMETRIA: A COBERTURA: A VÃOS: B REVESTIMENTOS: B** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Alvenaria em Tijolos **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Térreo **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: 353.045; C.M.E.F. nº 42 de 1969	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; resolução 045/04

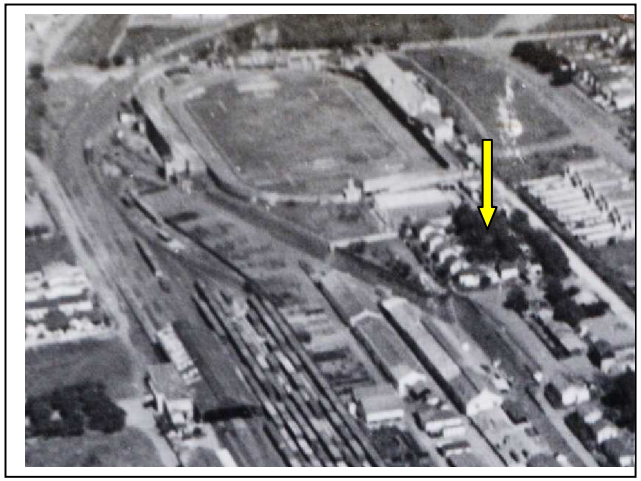
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Ocupada por moradores



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

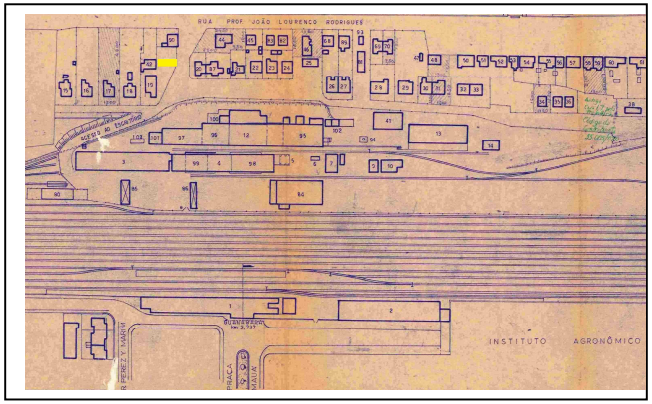
Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia entre os anos de 1930 a 1960.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa Artífice Carpinteiro **ENDEREÇO:** R. Felipe dos Santos, nº 43 CM, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 132** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1940 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Casa Compositor	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Madeira **COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Térreo **TELHAMENTO:** Telha em cerâmica, tipo capa e canal **Nº ÁGUAS:** Duas **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: 353.047; C.M.E.F. nº 43 de 1969	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; resolução 045/04

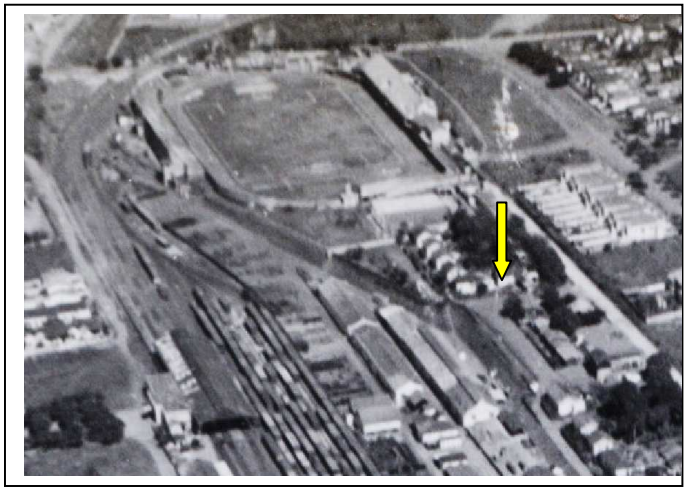
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

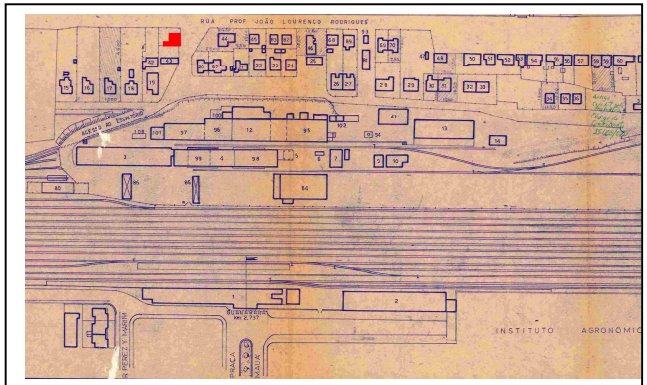
Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia entre os anos de 1930 a 1960.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa Compositor **ENDEREÇO:** R. Prof. João Lourenço, nº 90 CM, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 133** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1940 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Sim

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom

VOLUMETRIA: A COBERTURA: A VÃOS: A REVESTIMENTOS: A

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Madeira

COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telha em cerâmica, tipo capa e canal **Nº ÁGUAS:** Duas

ABERTURAS: Verga reta, portas em madeira de abrir, , esquadrias de madeira com caixilhos de vidro

DETALHES: Mantén-se a construção original.

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA:353.046; C.M.E.F. nº 90 de 1969.

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; resolução 045/04

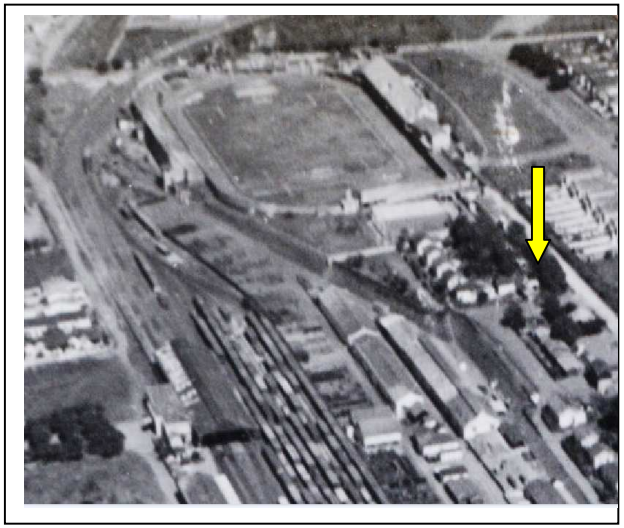
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Ocupada por moradores



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

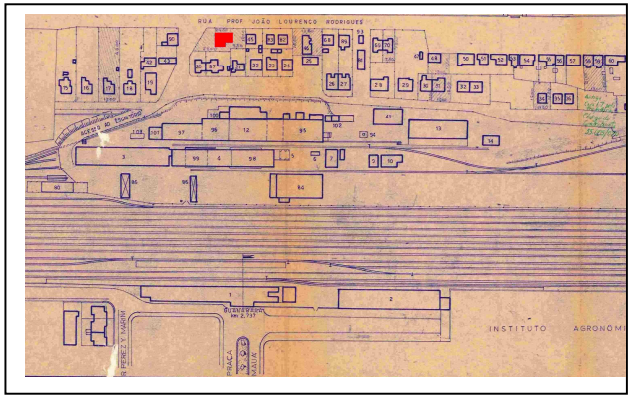
Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia entre os anos de 1930 a 1960.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa Armazenista **ENDEREÇO:** R. Prof. João Lourenço, nº 44 CM, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 134** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1930 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Casa Artífice Ferreiro

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom

VOLUMETRIA: A COBERTURA: A VÃOS: A REVESTIMENTOS: A

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Madeira

COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telha em cerâmica, tipo capa e canal **Nº ÁGUAS:** Duas

ABERTURAS: Verga reta, portas em madeira de abrir, esquadrias de madeira com caixilhos de vidro.

DETALHES: Mantén-se a construção original.

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA:353.069 ; C.M.E.F. nº 44 de 1969

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; resolução 045/04

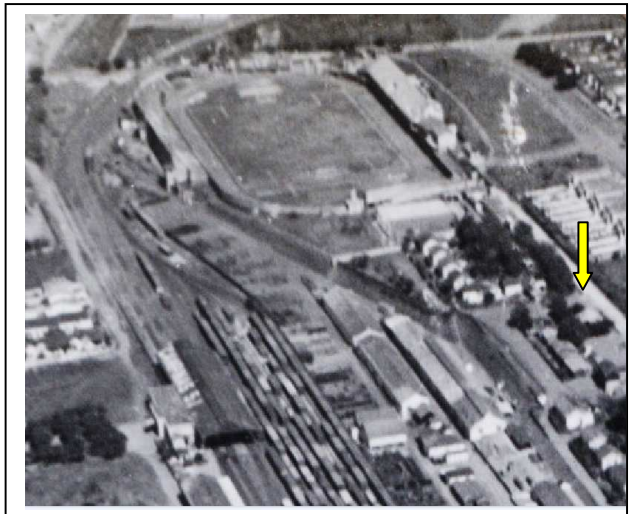
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Ocupada por moradores



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

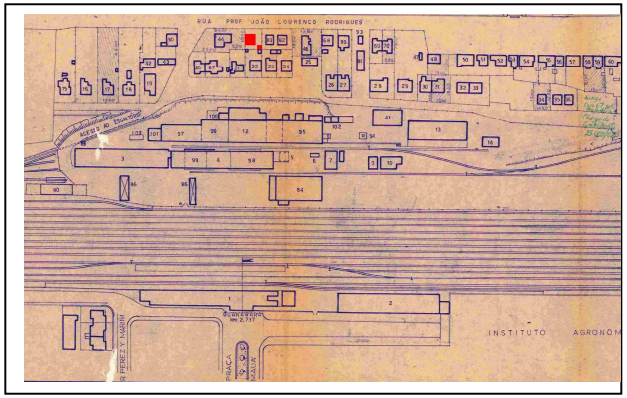
Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia entre os anos de 1930 a 1960.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa Artífice Ferreiro **ENDEREÇO:** R. Prof. João Lourenço, nº 45 CM, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 135** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1950 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Casa Trabalhador	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom **VOLUMETRIA: A COBERTURA: A VÃOS: A REVESTIMENTOS: A** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Madeira **COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Térreo **TELHAMENTO:** Telha em cerâmica, tipo capa e canal **Nº ÁGUAS:** Duas **ABERTURAS:** Verga reta, portas em madeira de abrir, esquadrias de madeira com caixilhos de vidro. **DETALHES:** Mantén-se a construção original. **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: 353.070; C.M.E.F. nº 45 de 1969	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; resolução 045/04

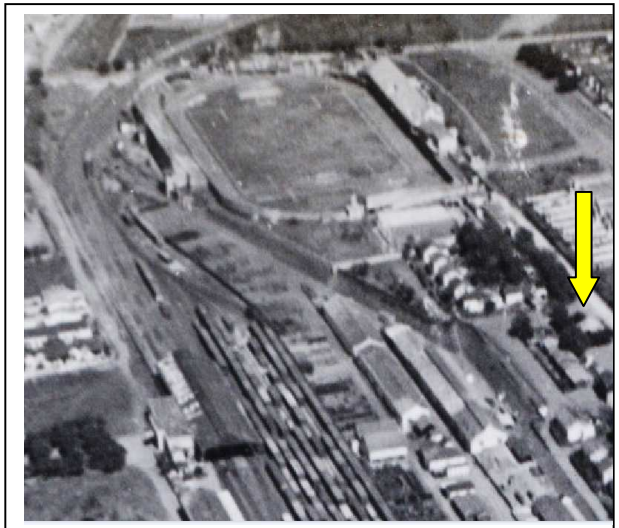
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Ocupada por moradores



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

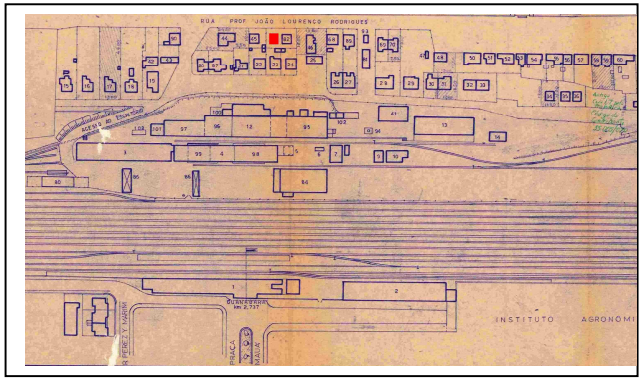
Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia entre os anos de 1930 a 1960.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa Trabalhador **ENDEREÇO:** R. Prof. João Lourenço, nº 83 CM, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 136** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1950 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Sim **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Sim	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim **VOLUMETRIA: B COBERTURA: A VÃOS: B REVESTIMENTOS: B** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Madeira **COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Térreo **TELHAMENTO:** Telha em cerâmica, tipo capa e canal **Nº ÁGUAS:** Duas **ABERTURAS:** Verga reta, portas em madeira de abrir, esquadrias de madeira com caixilhos de vidro. **DETALHES:** Frente do imóvel aterrado. **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA:353.071; C.M.E.F. nº 83 de 1969	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; resolução 045/04

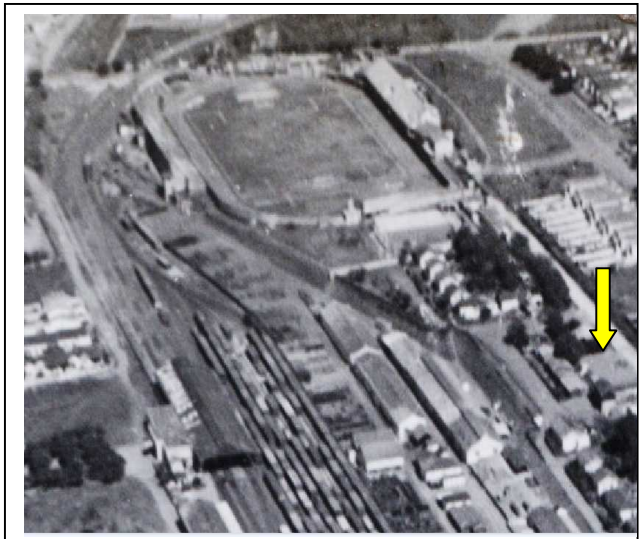
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Ocupada por moradores



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

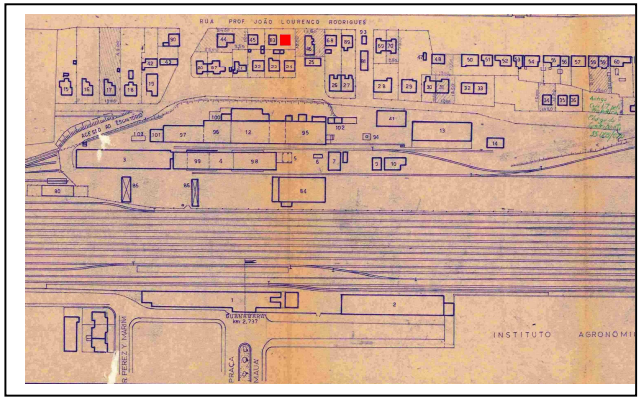
Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia entre os anos de 1930 a 1960.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa Artífice Pedreiro **ENDEREÇO:** R. Prof. João Lourenço, nº 82 CM, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 137** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1950 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Soldador	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim **VOLUMETRIA: C COBERTURA: B VÃOS: C REVESTIMENTOS: B** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Madeira **COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Térreo **TELHAMENTO:** Telha em cerâmica, tipo francesa **Nº ÁGUAS:** Duas **ABERTURAS:** Verga reta, portas de abrir em madeira **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: 353.072 ; C.M.E.F. nº 82 de 1969	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; resolução 045/04

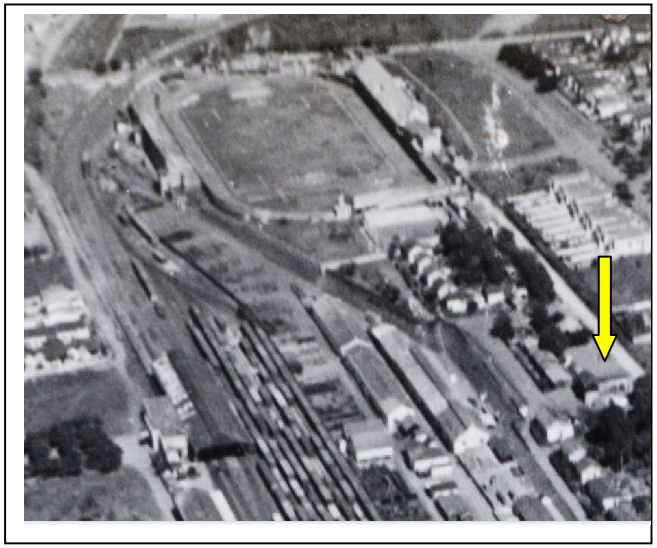
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Ocupada por moradores



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

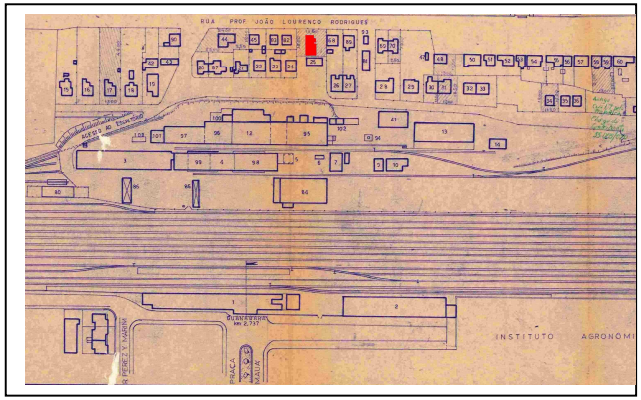
Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia entre os anos de 1930 a 1960.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Soldador **ENDEREÇO:** R. Prof. João Lourenço, nº 46 CM, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 138** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1940 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Casa Artífice Linha-Construtor	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Alvenaria em Tijolos **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS**: Térreo **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: 353.073 ; C.M.E.F. nº 46 de 1969	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; resolução 045/04

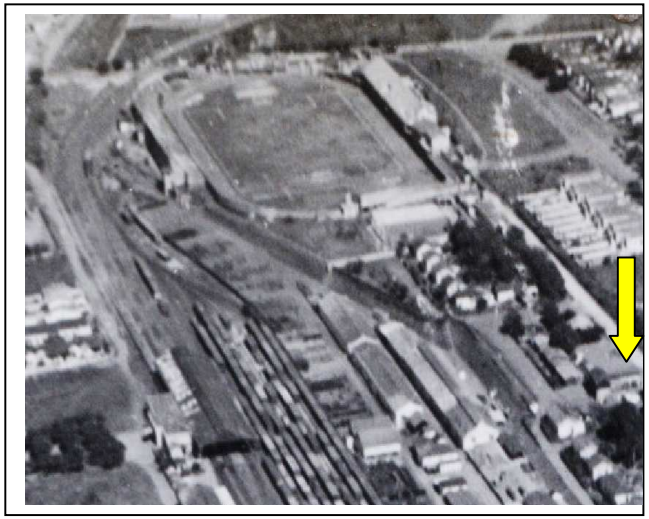
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Ocupada por moradores



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

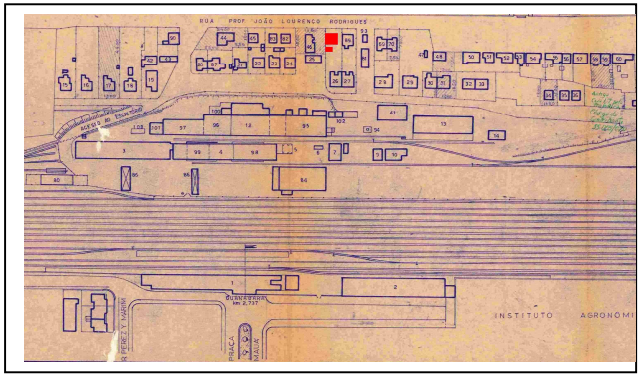
Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia entre os anos de 1930 a 1960.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa Artífice Linha-Construtor **ENDEREÇO:** R. Prof. João Lourenço, nº 68 CM, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 139** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1950 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Casa Compositor	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom **VOLUMETRIA: A COBERTURA: A VÃOS: A REVESTIMENTOS: A** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Madeira **COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Térreo **TELHAMENTO:** Telha em cerâmica, tipo capa e canal **Nº ÁGUAS:** Duas **ABERTURAS:** Verga reta, portas em madeira de abrir, esquadrias de madeira com caixilhos de vidro **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: 353.074; C.M.E.F. nº 68 de 1969	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

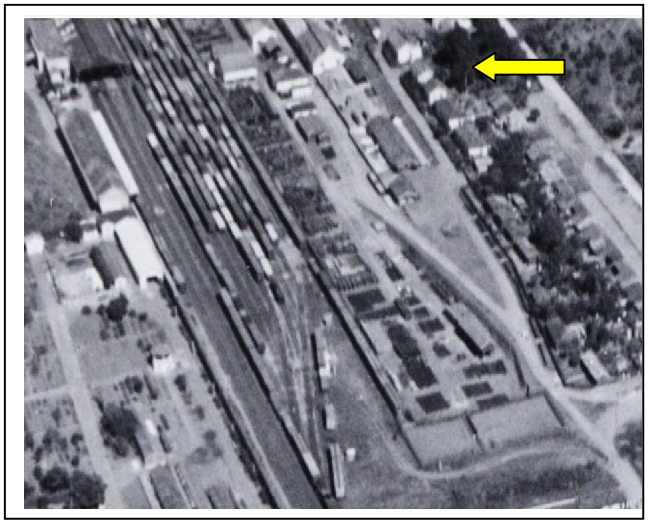
NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; resolução 045/04

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Ocupada por moradores





HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

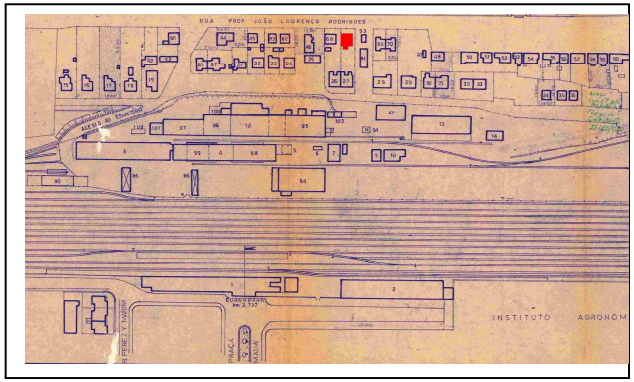
Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia entre os anos de 1930 a 1960.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa Compositor **ENDEREÇO:** R. Prof. João Lourenço, nº 89 CM, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 140** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1950 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Cabine de Medição

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom

VOLUMETRIA: A COBERTURA: A VÃOS: A REVESTIMENTOS: B

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telha em cerâmica, tipo capa e canal **Nº ÁGUAS:** Duas

ABERTURAS: Verga reta, portas em madeira de abrir, esquadrias de madeira com caixilhos de vidro

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: 353.075 ; C.M.E.F. nº 89 de 1969

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; resolução 045/04

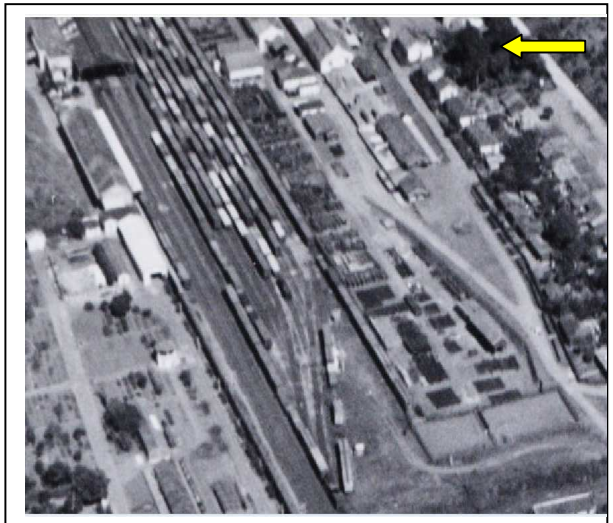
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Ocupada por moradores



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia entre os anos de 1930 a 1960.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Cabine de Medição

ENDEREÇO: R. Prof. João Lourenço, nº 93 CM, Guanabara

MUNICÍPIO: Campinas

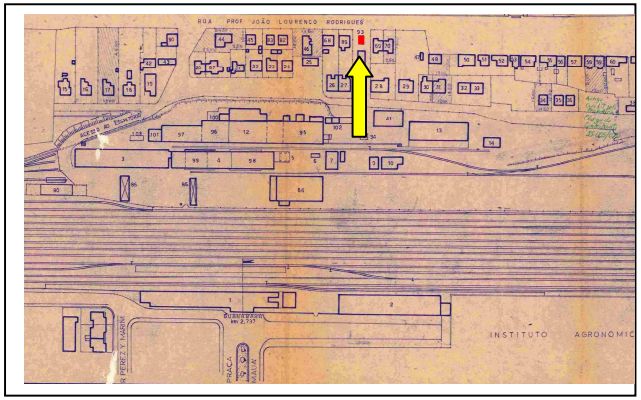
LINHA: Tronco /Oficina **Km:** 02,737

CONSTRUTOR: Cia. Mogyana de Estradas de Ferro

FICHA Nº 141

DATA DE INAUGURAÇÃO: Década de 1950

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1982



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Casa Armazenista

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim

VOLUMETRIA: A COBERTURA: C VÃOS: A REVESTIMENTOS: A

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Fibrocimento **Nº ÁGUAS:** Uma

ABERTURAS: Porta de aço

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação em planta da C.M.E.F. nº 93 de 1969

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; resolução 045/04

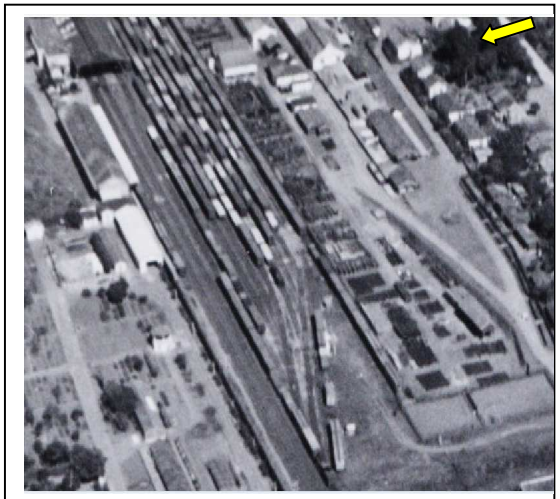
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Sem uso



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

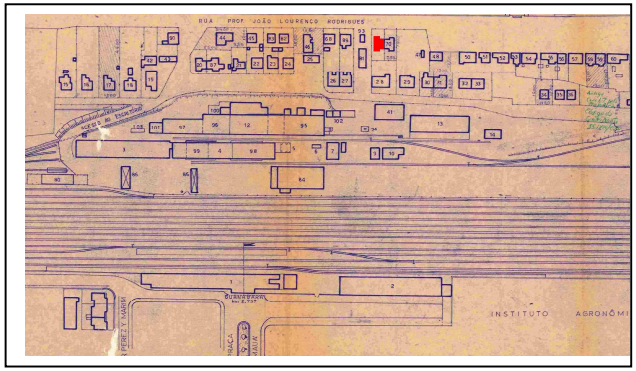
Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia entre os anos de 1930 a 1960.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa Armazenista **ENDEREÇO:** R. Prof. João Lourenço, nº 69 CM, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 142** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1950 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Casa Armazenista – CM n° 70	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom **VOLUMETRIA: A COBERTURA: A VÃOS: B REVESTIMENTOS: A** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Alvenaria em Tijolos **COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Térreo **TELHAMENTO:** Telha em cerâmica, tipo capa e canal **Nº ÁGUAS:** Duas **ABERTURAS:** Verga reta, portas em madeira de abrir, esquadrias de madeira com caixilhos de vidro **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA:353.076 ; C.M.E.F. nº 69 de 1969	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; resolução 045/04

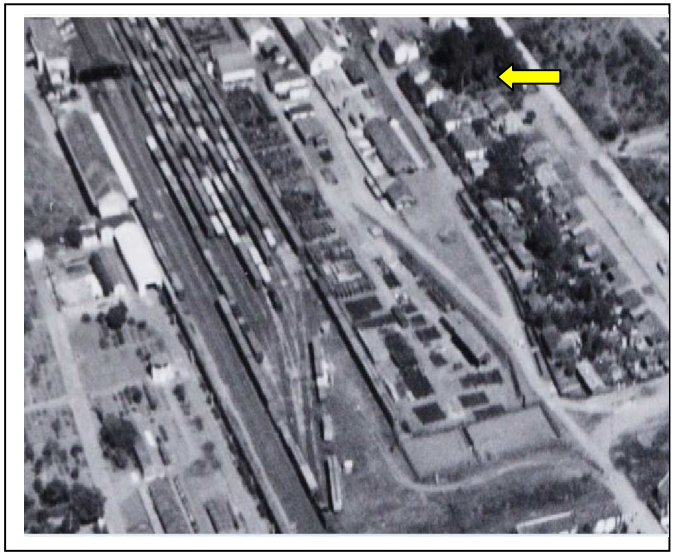
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Ocupada por moradores



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

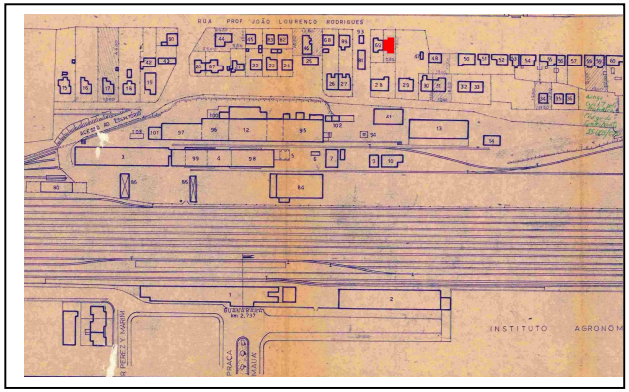
Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia entre os anos de 1930 a 1960.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa Armazenista **ENDEREÇO:** R. Prof. João Lourenço, nº 70 CM, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 143** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1950 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Casa Trabalhador	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: **VOLUMETRIA: A COBERTURA: A VÃOS: B REVESTIMENTOS: A** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Alvenaria em Tijolos **COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Térreo **TELHAMENTO:** Telha em cerâmica, tipo capa e canal **Nº ÁGUAS:** Duas **ABERTURAS:** Verga reta **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA:353.077 ; C.M.E.F. nº 70 de 1969.	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; resolução 045/04

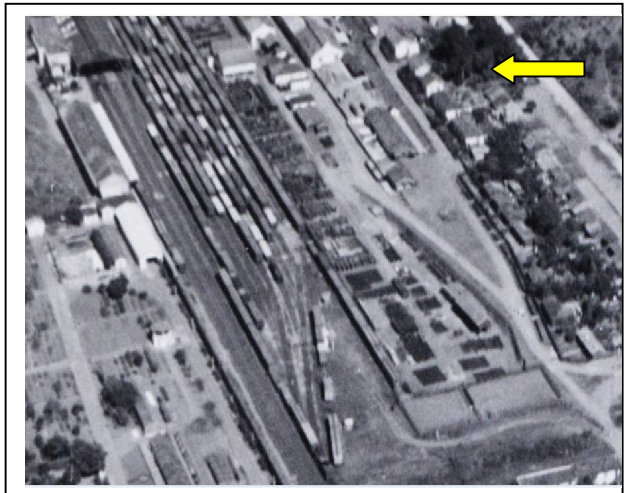
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Ocupada por moradores



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

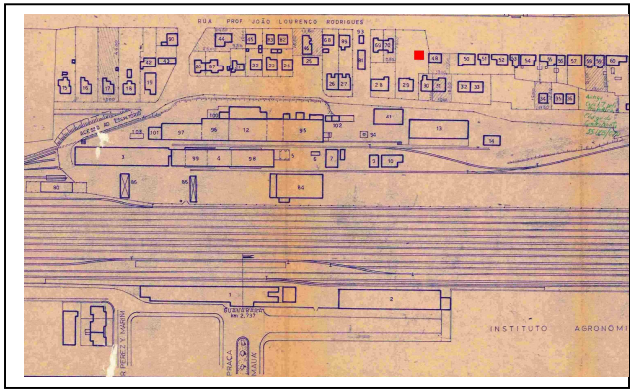
Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia entre os anos de 1930 a 1960.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa Trabalhador **ENDEREÇO:** R. Prof. João Lourenço, nº 47 CM, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 144** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1930 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Casa Motorista/ Diretoria	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim **VOLUMETRIA: B COBERTURA: B VÃOS: C REVESTIMENTOS: B** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Alvenaria em Tijolos **COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Térreo **TELHAMENTO:** Telha em cerâmica, tipo francesa **Nº ÁGUAS:** Duas **ABERTURAS:** Verga reta, portas em madeira de abrir, esquadrias de madeira com caixilhos de vidro **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: 353.078; C.M.E.F. nº 47 de 1969	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; resolução 045/04

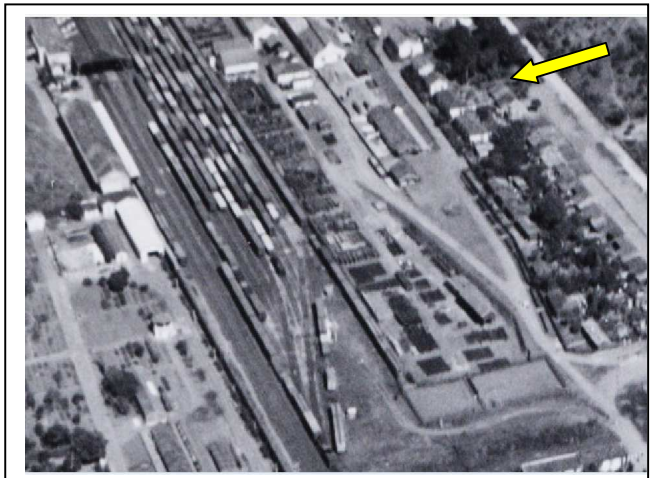
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Ocupada por moradores



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

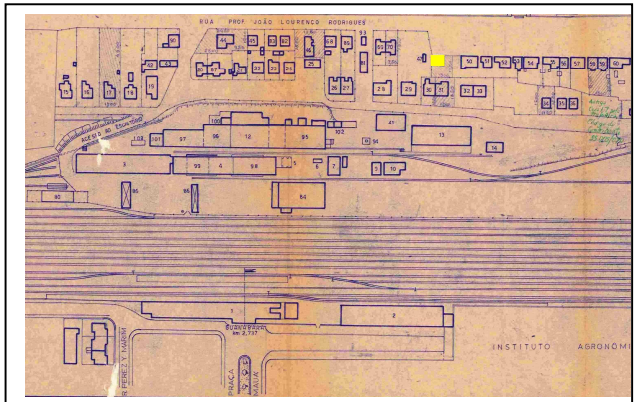
Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia entre os anos de 1930 a 1960.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa Motorista/ Diretoria **ENDEREÇO:** R. Prof. João Lourenço, nº 48 CM, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº145** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1930 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Casa Artífice Carpinteiro	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Madeira **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Térreo **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: 353.079; C.M.E.F. nº 48 de 1969	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; resolução 045/04

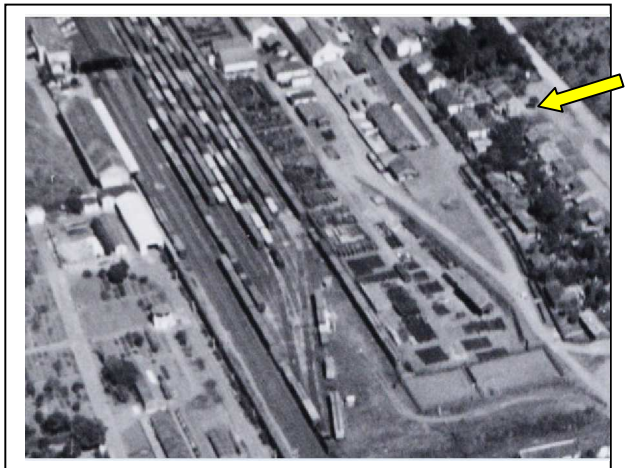
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

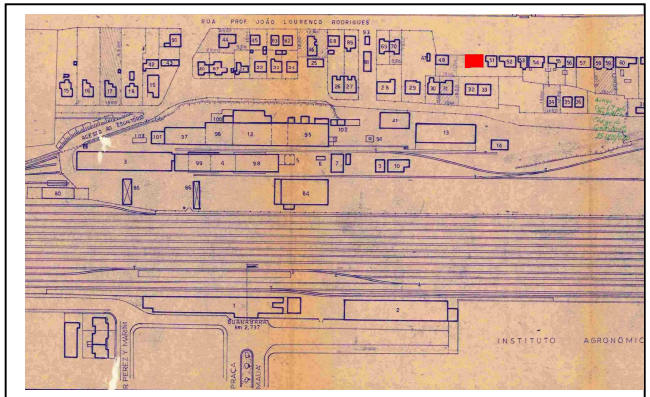
Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia entre os anos de 1930 a 1960.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa Artífice Carpinteiro **ENDEREÇO:** R. Prof. João Lourenço, nº 50 CM, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 146** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1930 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Casa Guarda-fios	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim **VOLUMETRIA: B COBERTURA: B VÃOS: C REVESTIMENTOS: B** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Madeira **COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Térreo **TELHAMENTO:** Telha em cerâmica, tipo capa e canal **Nº ÁGUAS:** Duas **ABERTURAS:** Verga reta, portas em madeira de abrir, esquadrias de madeira com caixilhos de vidro **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: 353.080 ; C.M.E.F. nº 50 de 1969	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; resolução 045/04

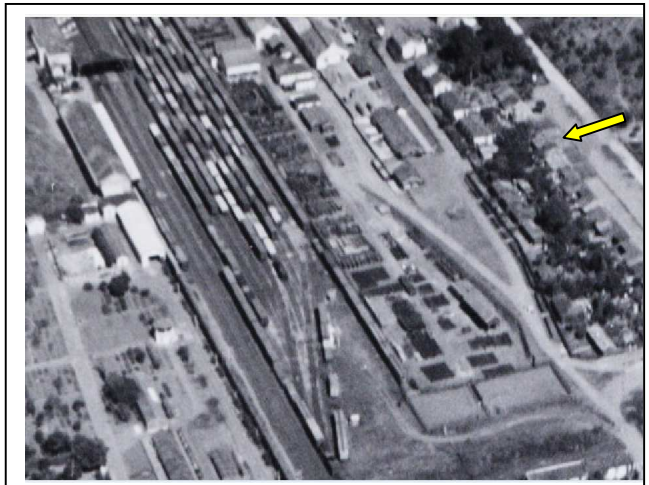
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Ocupada por moradores



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

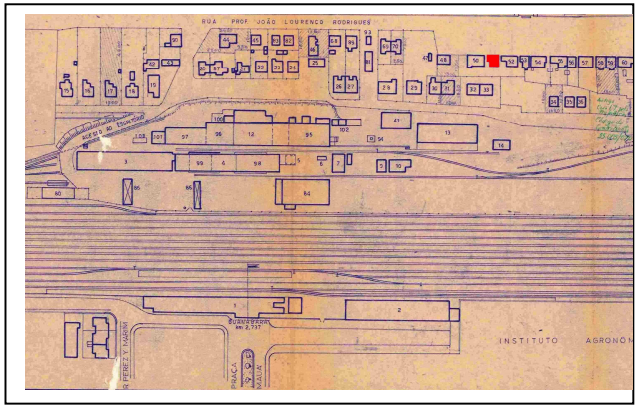
Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia entre os anos de 1930 a 1960.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa Guarda-fios **ENDEREÇO:** R. Prof. João Lourenço, nº 51 CM, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 147** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1930 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Casa Trabalhador	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim **VOLUMETRIA: A COBERTURA: B VÃOS: B REVESTIMENTOS: B** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Madeira **COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Térreo **TELHAMENTO:** Telha em cerâmica, tipo capa e canal **Nº ÁGUAS:** Duas **ABERTURAS:** Verga reta, portas em madeira de abrir, esquadrias de madeira com caixilhos de vidro **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: 353.081; C.M.E.F. nº 51 de 1969.	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; resolução 045/04

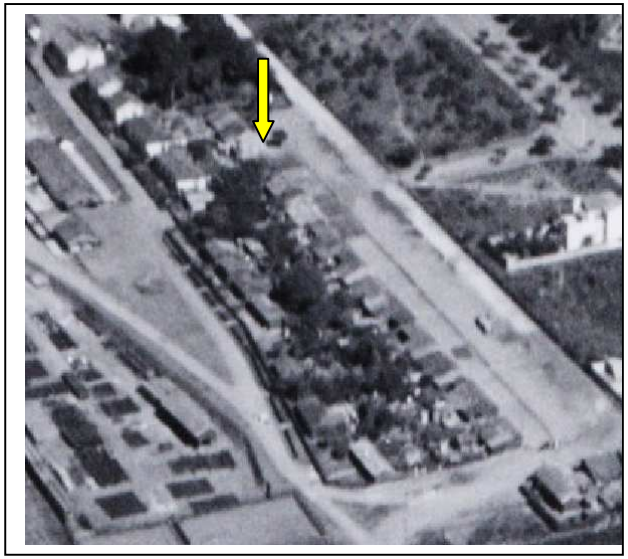
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Ocupada por moradores



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

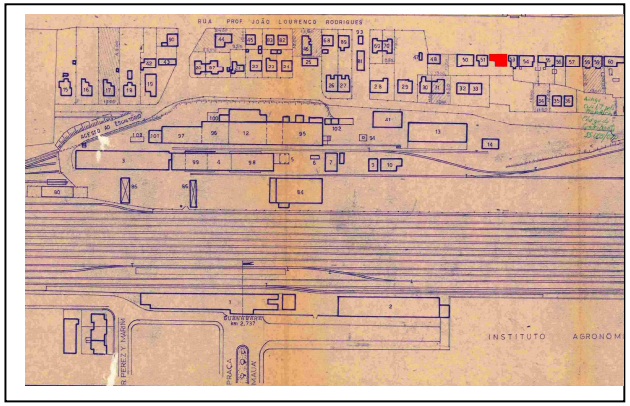
Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia entre os anos de 1930 a 1960.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa Trabalhador **ENDEREÇO:** R. Prof. João Lourenço, nº 52 CM, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 148** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1930 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Casa Trabalhador – CM n° 53	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim **VOLUMETRIA: C COBERTURA: C VÃOS: C REVESTIMENTOS: C** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Madeira **COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Térreo **TELHAMENTO:** Telha em cerâmica, tipo capa e canal **Nº ÁGUAS:** Duas **ABERTURAS:** Verga reta, portas em madeira de abrir, esquadrias de madeira com caixilhos de vidro **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: 353.082; C.M.E.F. nº 52 de 1969	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; resolução 045/04

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Ocupada por moradores

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

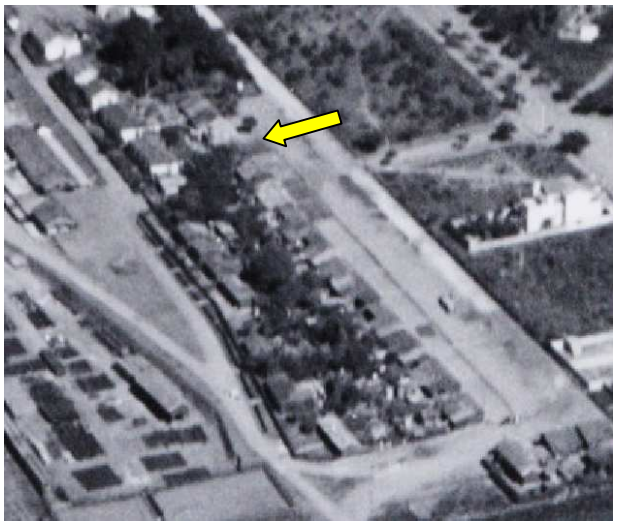
Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia entre os anos de 1930 a 1960.

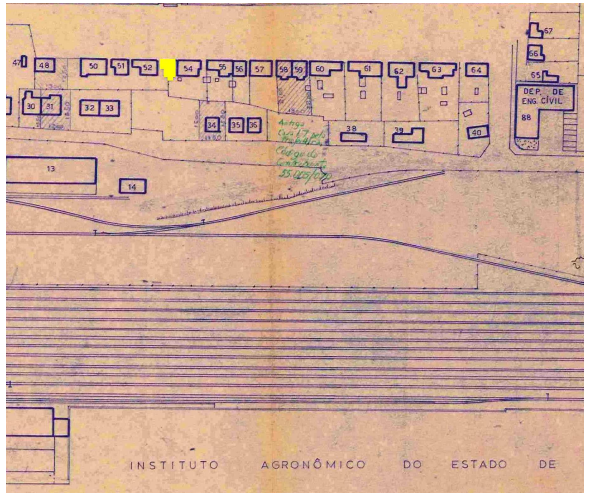
FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Casa Trabalhador **ENDEREÇO:** R. Prof. João Lourenço, nº 53 CM, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 149** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1930 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Casa Trabalhador – CM nº 54	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Madeira **COBERTURA:** ( ) **BEIRAIS** ( ) **PLATIBANDA** ( ) **OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Térreo **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: 353.083; C.M.E.F. nº 53 de 1969	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; resolução 045/04

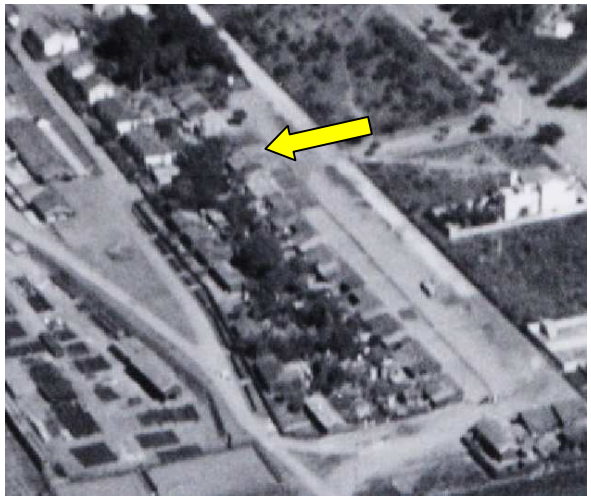
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

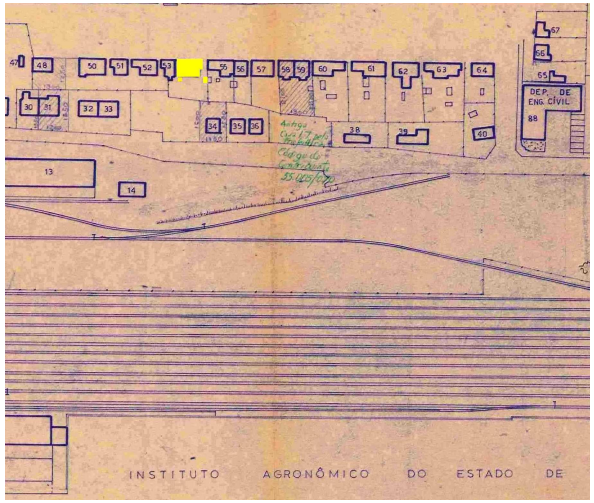
Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia entre os anos de 1930 a 1960.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa Trabalhador **ENDEREÇO:** R. Prof. João Lourenço, nº 54 CM, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 150** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1930 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Casa Trabalhador – CM nº 55	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Madeira **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Térreo **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: 353.084; C.M.E.F. nº 54 de 1969	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; resolução 045/04

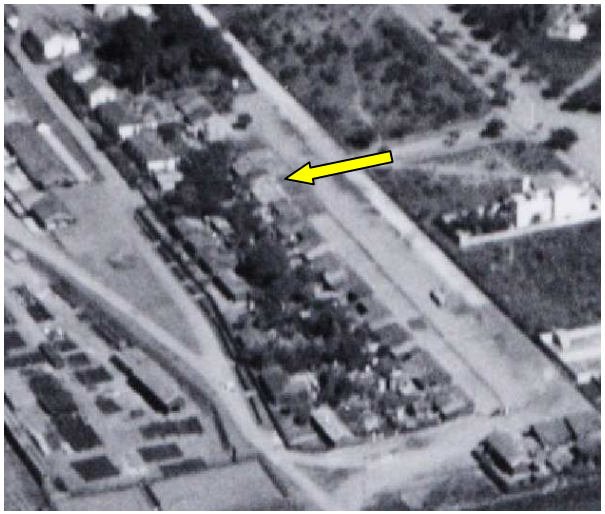
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

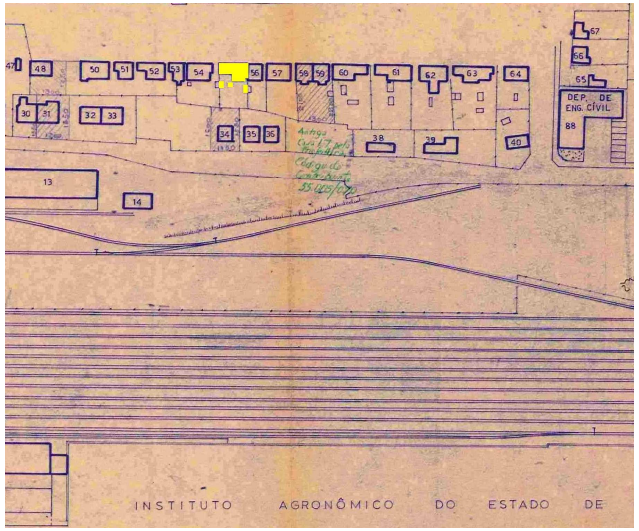
Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia entre os anos de 1930 a 1960.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa Trabalhador **ENDEREÇO:** R. Prof. João Lourenço, nº 55 CM, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 151** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1930 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Casa Artífice Mecânico	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Madeira **COBERTURA:** ( ) **BEIRAIS** ( ) **PLATIBANDA** ( ) **OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Térreo **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: 353.085; C.M.E.F. nº 55 de 1969	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; resolução 045/04

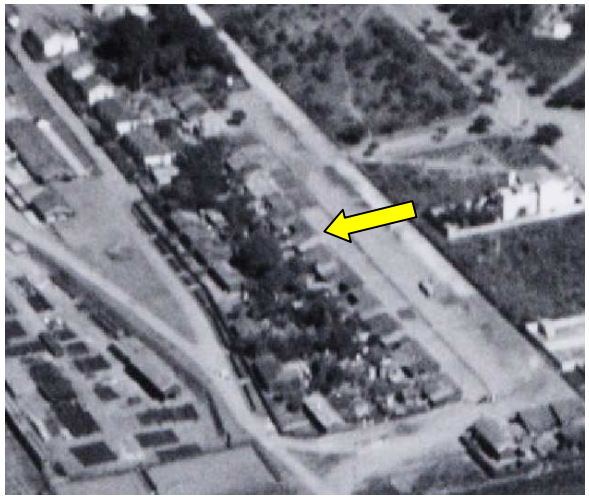
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

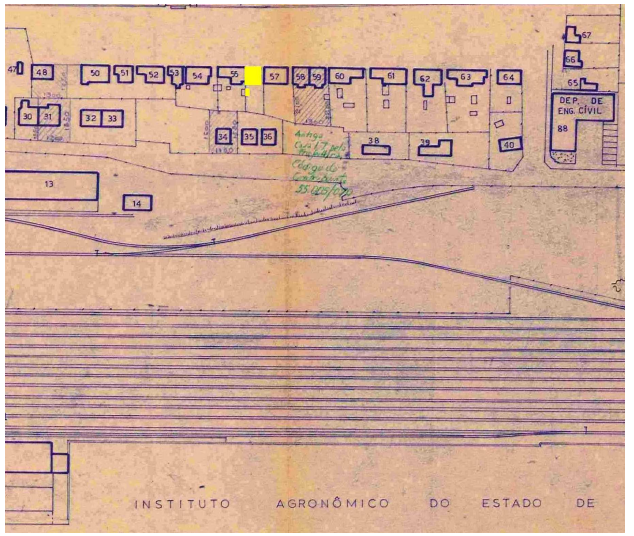
Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia entre os anos de 1930 a 1960.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa Artífice Mecânico **ENDEREÇO:** R. Prof. João Lourenço, nº 56 CM, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 152** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1930 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Casa Trabalhador	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Madeira **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Térreo **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: 353.086; C.M.E.F. nº 56 de 1969	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; resolução 045/04

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

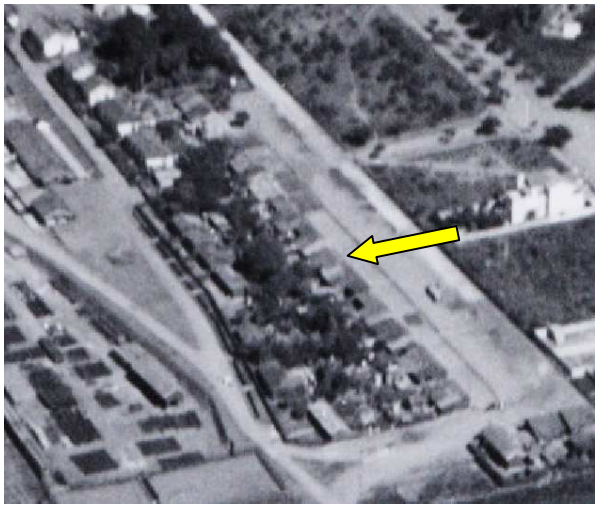
Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia entre os anos de 1930 a 1960.

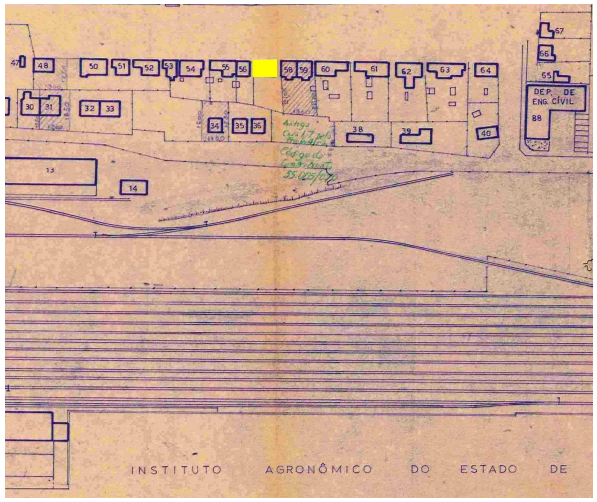
FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Casa Trabalhador **ENDEREÇO:** R. Prof. João Lourenço, nº 57 CM, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 153** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1930 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Casa	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Madeira **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Térreo **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: 353.087; C.M.E.F. nº 57 de 1959	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; resolução 045/04

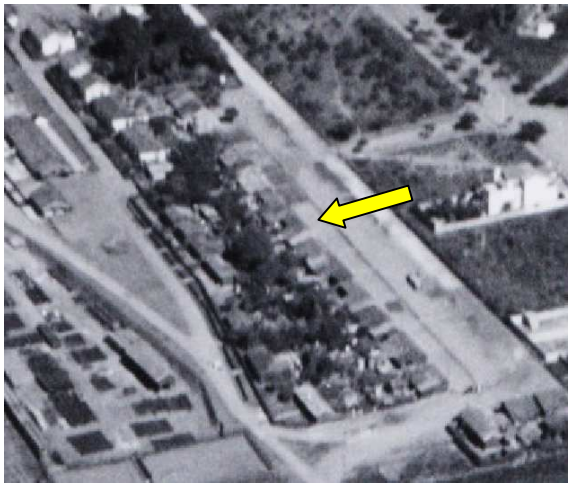
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

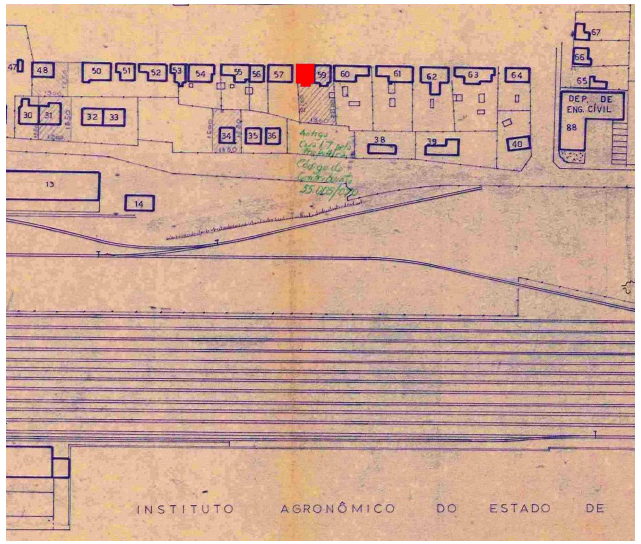
Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia entre os anos de 1930 a 1960.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa **ENDEREÇO:** R. Prof. João Lourenço, nº 58 CM, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 154** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1930 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Casa Artífice Mecânico	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom **VOLUMETRIA: A COBERTURA: A VÃOS: A REVESTIMENTOS: A** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Madeira **COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Térreo **TELHAMENTO:** Telha em cerâmica, tipo ffrancesa **Nº ÁGUAS:** Duas **ABERTURAS:** Verga reta, portas em madeira de abrir, esquadrias de madeira com caixilhos de vidro **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA:353.088; C.M.E.F. nº 58 de 1969	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; resolução 045/04

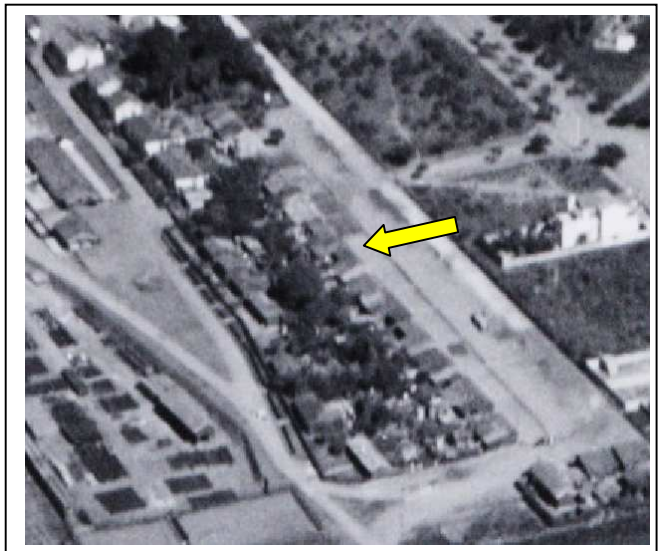
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Ocupada por moradores



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia entre os anos de 1930 a 1960.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa Artífice Mecânico **ENDEREÇO:** R. Prof. João Lourenço, nº 59 CM, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 155** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1930 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Casa Motorista

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom

VOLUMETRIA: A COBERTURA: A VÃOS: A REVESTIMENTOS: A

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Madeira

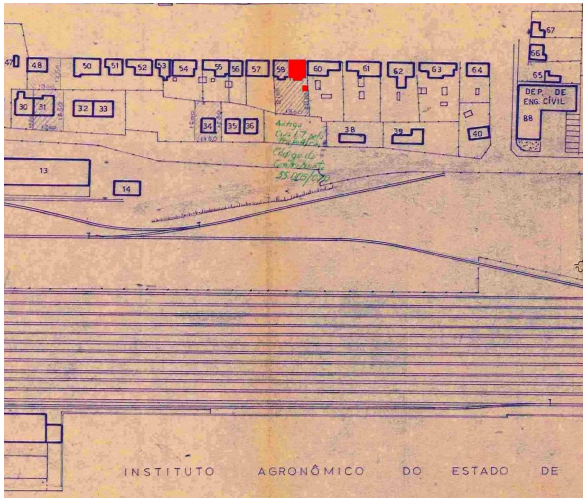
COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telha em cerâmica, tipo francesa **Nº ÁGUAS:** Duas

ABERTURAS: Verga reta, portas em madeira de abrir, esquadrias de madeira com caixilhos de vidro

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA:353.088; C.M.E.F. nº 59 de 1969



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; resolução 045/04

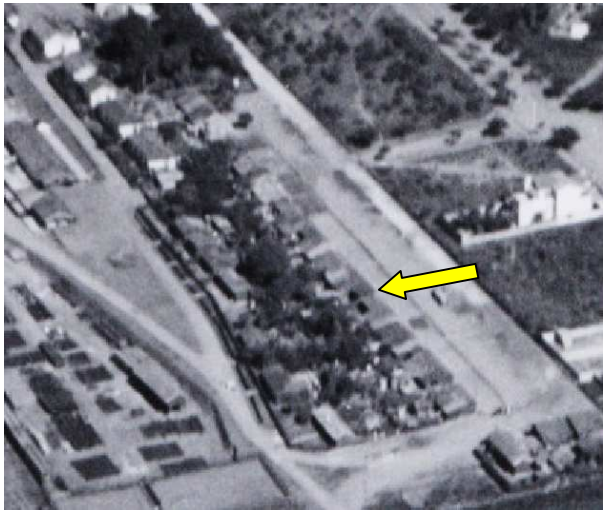
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Ocupada por moradores



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia entre os anos de 1930 a 1960.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa Motorista **ENDEREÇO:** R. Prof. João Lourenço, nº 60 CM, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 156** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1930 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Casa do Artífice Ferreiro

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular

VOLUMETRIA: A COBERTURA: A VÃOS: A REVESTIMENTOS: A

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

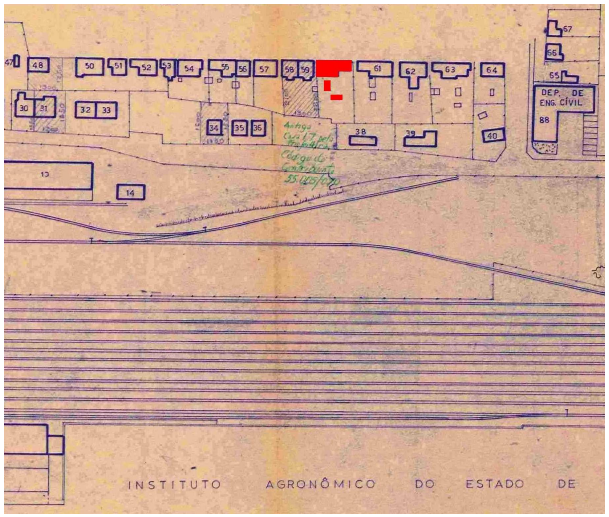
COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Fibrocimento **Nº ÁGUAS:** Duas

ABERTURAS: Verga reta, portas em madeira de abrir, esquadrias de madeira com caixilhos de vidro

DETALHES: O telhamento original foi retirado.

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: 353.089; C.M.E.F. nº 60 de 1969



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; resolução 045/04

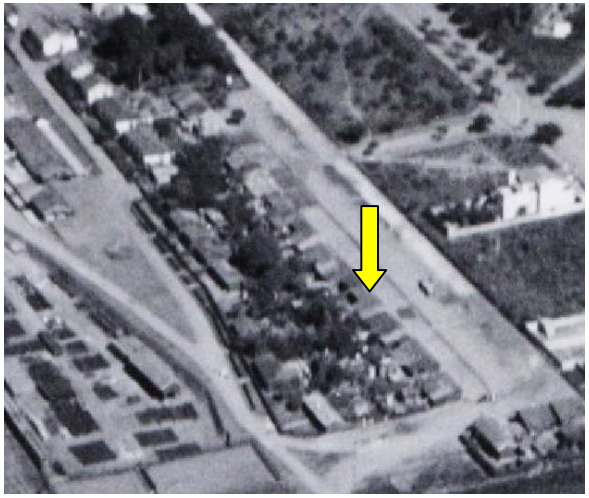
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Ocupada por moradores



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

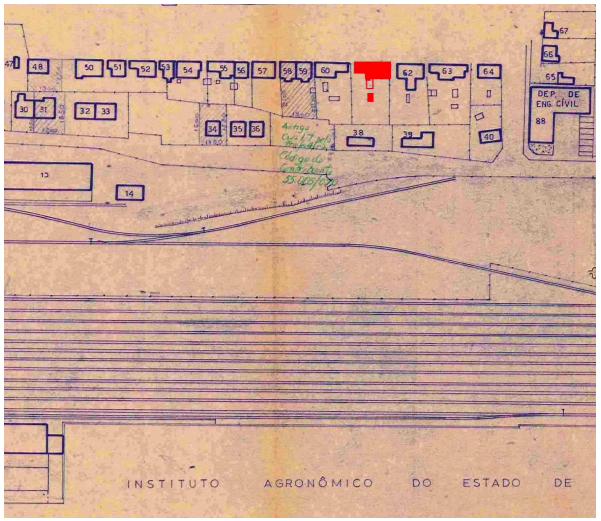
Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia entre os anos de 1930 a 1960.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa do Artífice Ferreiro **ENDEREÇO:** R. Prof. João Lourenço, nº 61 CM, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 157** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1930 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Casa Trabalhador	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruínas **VOLUMETRIA:C COBERTURA: C VÃOS: C REVESTIMENTOS: C** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Madeira **COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:**Térreo **TELHAMENTO:** Fibrocimento **Nº ÁGUAS:** Duas **ABERTURAS:** **DETALHES:** Imóvel bastante descaracterizado, inclusive nos vãos e material utilizado na casa. **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: 353.090; C.M.E.F. nº 61 de 1969	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; resolução 045/04

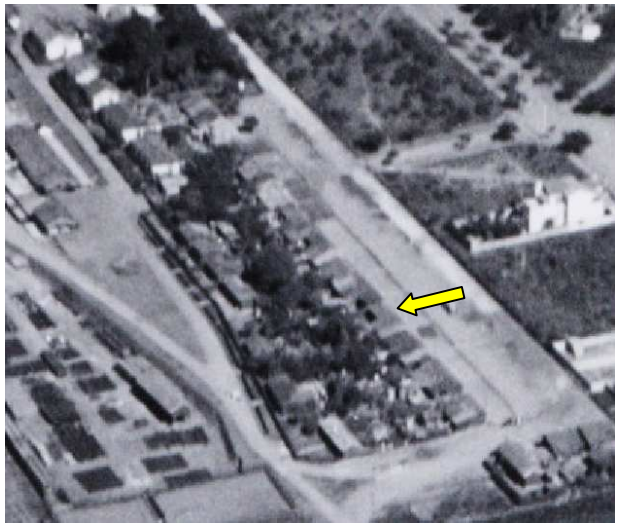
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Ocupada por moradores



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

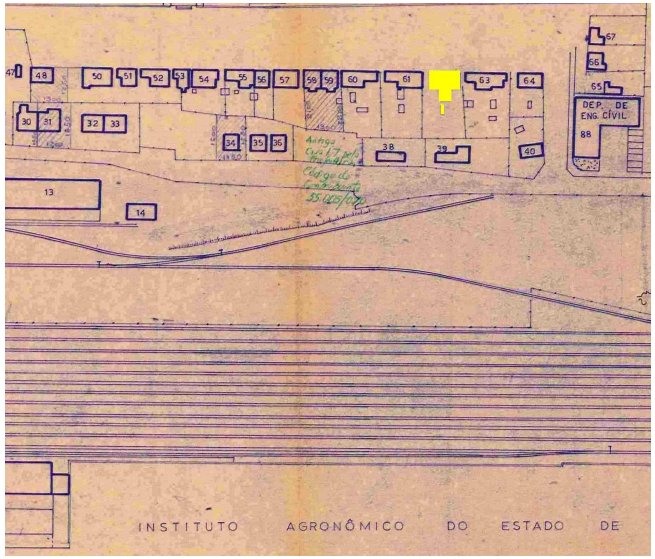
Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia entre os anos de 1930 a 1960.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa Trabalhador **ENDEREÇO:** R. Prof. João Lourenço, nº 62 CM, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº158** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1930 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Casa Armazenista	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Madeira **COBERTURA:** ( ) **BEIRAIS** ( ) **PLATIBANDA** ( ) **OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Térreo **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: 353.091; C.M.E.F. nº 62 de 1969. O morador demoliu a casa de madeira e no terreno construiu uma de alvenaria	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; resolução 045/04

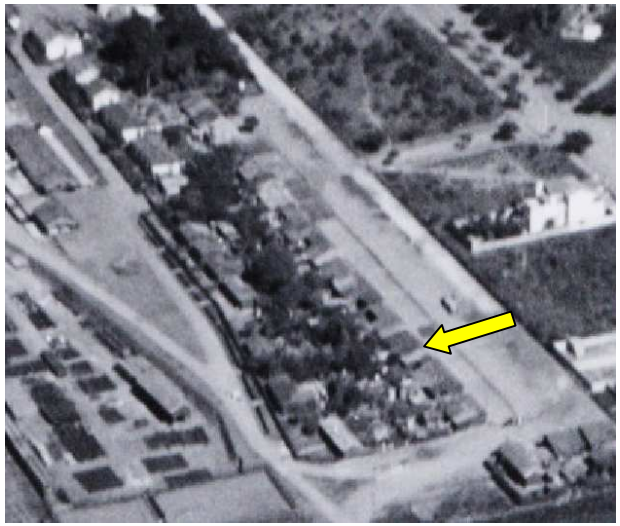
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Ocupada por moradores



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia entre os anos de 1930 a 1960.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa Armazenista

ENDEREÇO: R. Prof. João Lourenço, nº 63 CM, Guanabara

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco /Oficina **Km:** 02,737

CONSTRUTOR:

FICHA Nº 159

DATA DE INAUGURAÇÃO: Década de 1930

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1982

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Casa Manobrador

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular

VOLUMETRIA: A COBERTURA: A VÃOS: A REVESTIMENTOS: A

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Madeira

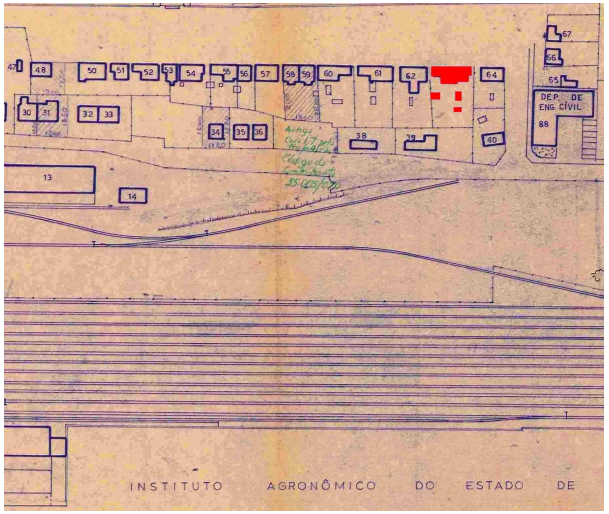
COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telha em cerâmica, tipo capa e canal **Nº ÁGUAS:** Duas

ABERTURAS: Verga reta, portas em madeira de abrir, esquadrias de madeira com caixilhos de vidro

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA:353.092; C.M.E.F. nº 63 de 1969



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; resolução 045/04

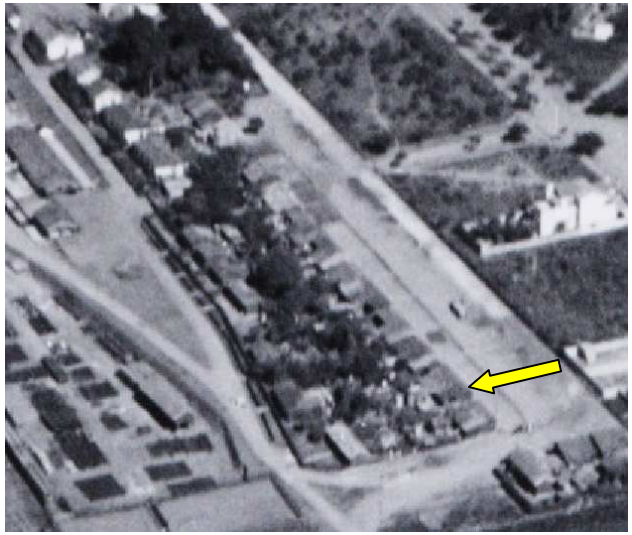
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Ocupada por moradores



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

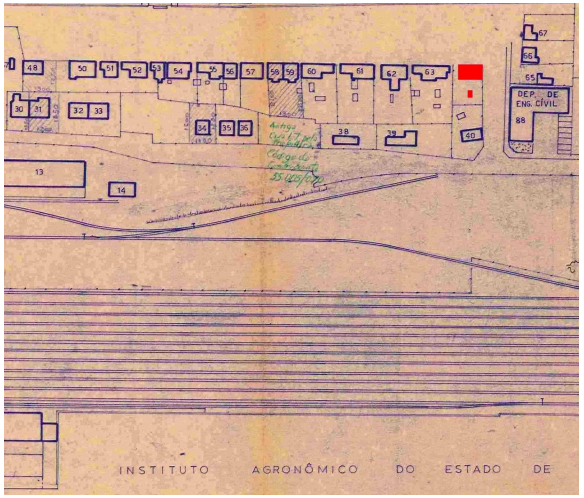
Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia entre os anos de 1930 a 1960.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa Manobrador **ENDEREÇO:** R. Prof. João Lourenço, nº 64 CM, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 160** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1930 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Casa Manobrador – CM nº 67

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim

VOLUMETRIA: B COBERTURA: C VÃOS: A REVESTIMENTOS: A

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Madeira

COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Fibrocimento **Nº ÁGUAS:** Duas

ABERTURAS: Verga reta, portas em madeira de abrir, esquadrias de madeira com caixilhos de vidro

DETALHES: Telhamento original retirado

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: 353.093; C.M.E.F. nº 64 de 1969

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; resolução 045/04

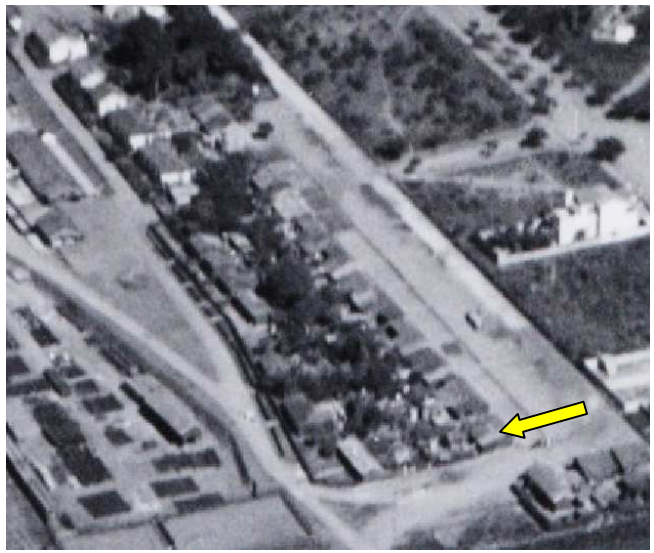
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Ocupada por moradores



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia entre os anos de 1930 a 1960.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa Manobrador

ENDEREÇO: R. Prof. João Lourenço, nº 67 CM, Guanabara

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco /Oficina **Km:** 02,737

CONSTRUTOR:

FICHA Nº 161

DATA DE INAUGURAÇÃO: Década de 1940

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1982

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Sim

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom

VOLUMETRIA: A COBERTURA: A VÃOS: A REVESTIMENTOS: A

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Madeira

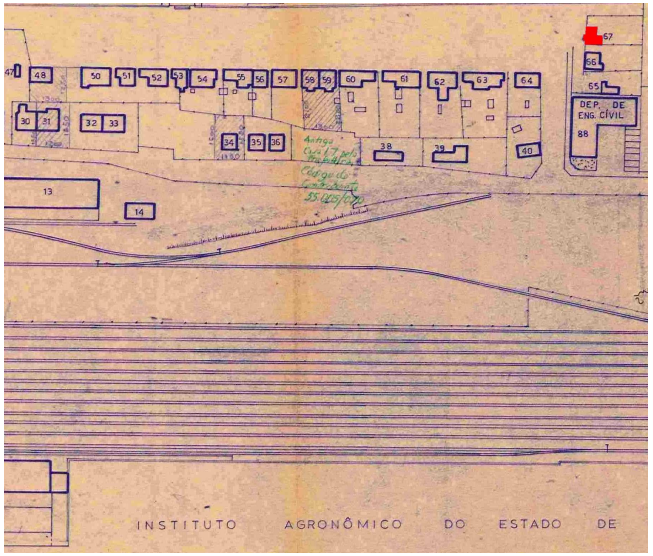
COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telha em cerâmica, tipo francesa **Nº ÁGUAS:** Duas

ABERTURAS: Verga reta, portas em madeira de abrir, esquadrias de madeira com caixilhos de vidro

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: 353.094; C.M.E.F. nº 67 de 1969



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; resolução 045/04

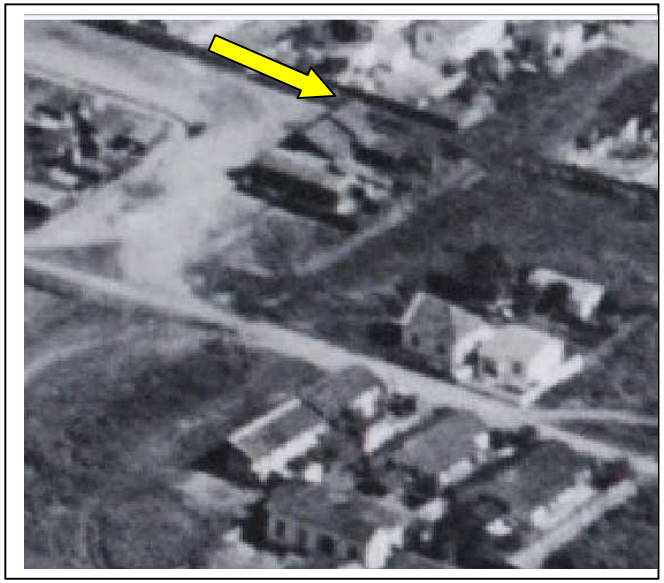
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Ocupada por moradores



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

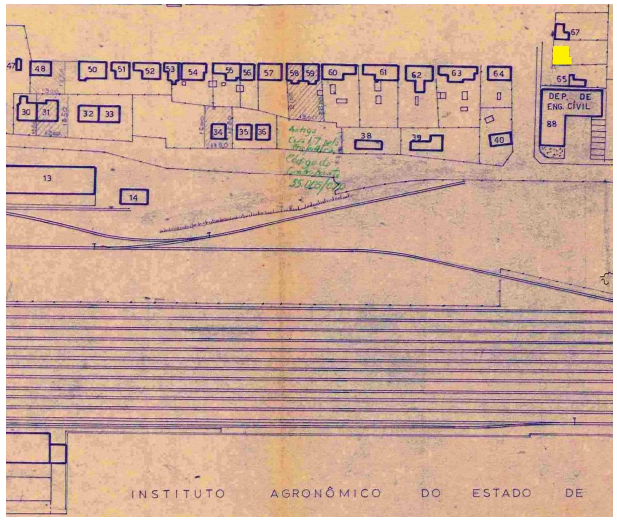
Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia entre os anos de 1930 a 1960.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa Artífice Carpinteiro **ENDEREÇO:** R. Prof. João Lourenço, nº 66 CM, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº162** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1940 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Casa Guarda-porteira	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Madeira **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Térreo **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: 353.095; C.M.E.F. nº 66 de 1969	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; resolução 045/04

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

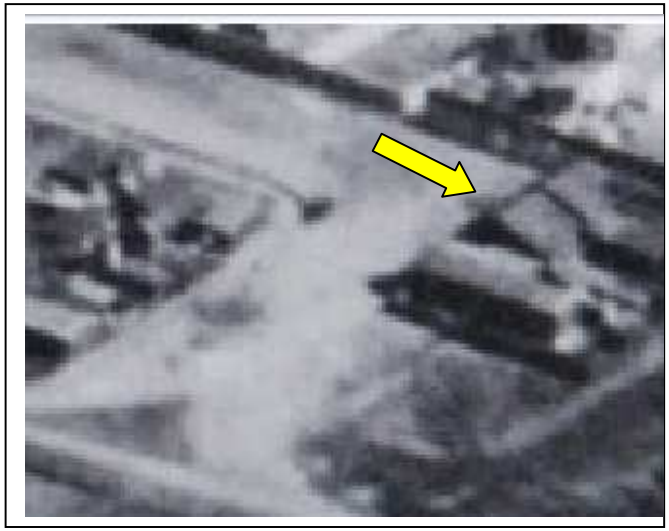
Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia entre os anos de 1930 a 1960.

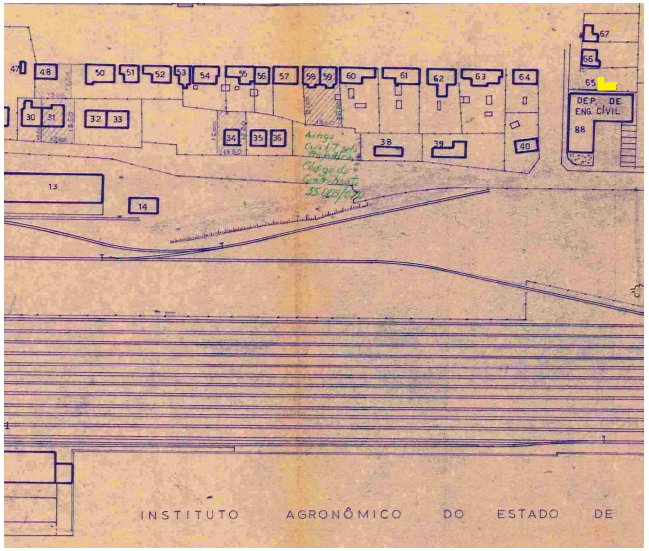
FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Casa Guarda-porteira **ENDEREÇO:** R. Prof. João Lourenço, nº 65 CM, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº163** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1940 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Departamento da Engenharia Civil	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Madeira **COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Térreo **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** Duas **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: 353.096; C.M.E.F. nº 65 de 1969	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; resolução 045/04

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

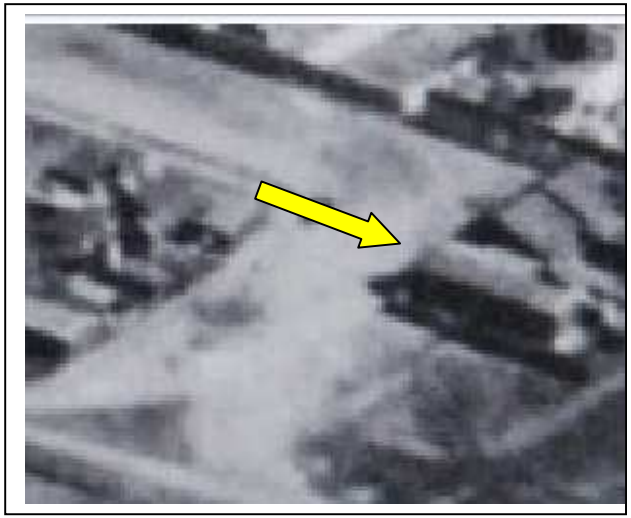
Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia entre os anos de 1930 a 1960.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Departamento da Engenharia Civil **ENDEREÇO:** R. Felipe dos Santos, nº 88 CM, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº164** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1965 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Casa Guarda-porteira

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruinas

VOLUMETRIA: A COBERTURA: C VÃOS: A REVESTIMENTOS: B

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

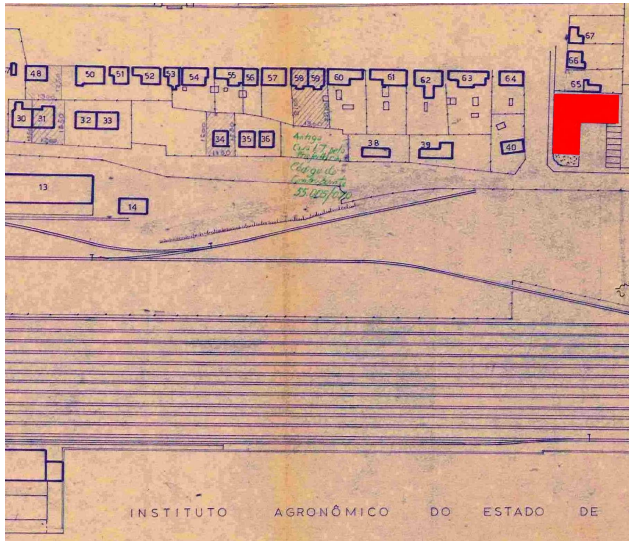
COBERTURA: ( ) BEIRAIS (X) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telha em cerâmica, tipo Capa e canal **Nº ÁGUAS:** Seis

ABERTURAS: Verga reta, portas em madeira de abrir, esquadrias de ferro com caixilhos de vidro

DETALHES: Prédio bastante danificado.

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: 450.645; C.M.E.F. nº 88 de 1969



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; resolução 045/04

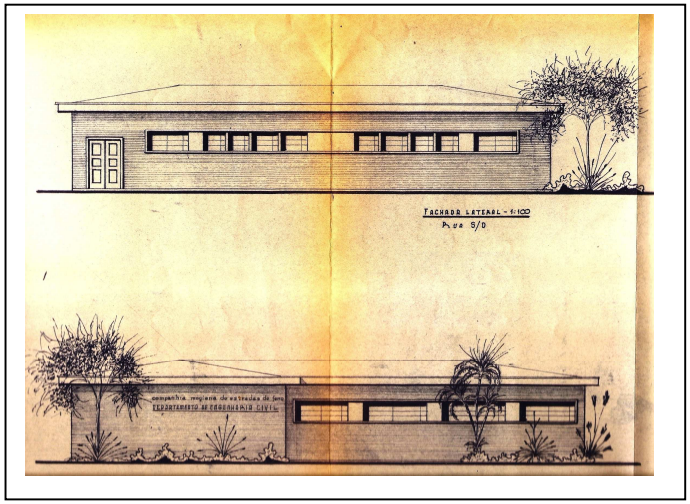
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Sem uso



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

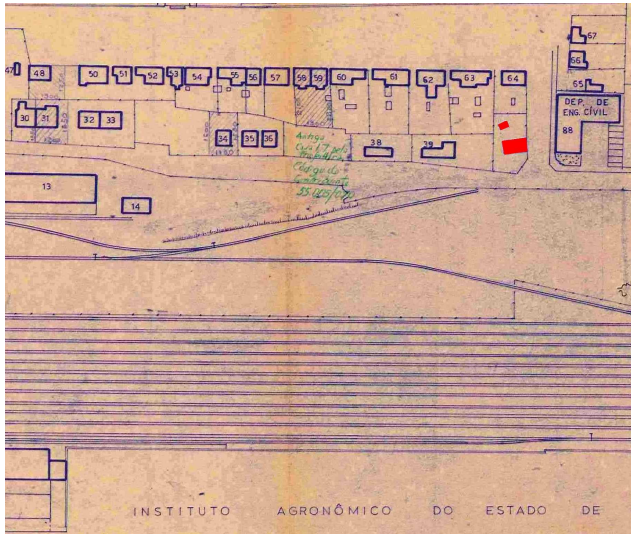
Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia entre os anos de 1930 a 1960.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa Trabalhador **ENDEREÇO:** R. Felipe dos Santos, nº 40 CM, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 165** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1930 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Casa Motorista	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom **VOLUMETRIA: A COBERTURA: C VÃOS: A REVESTIMENTOS: A** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Madeira **COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Térreo **TELHAMENTO:** Fibrocimento **Nº ÁGUAS:** Duas **ABERTURAS:** Verga reta, portas em madeira de abrir, esquadrias de madeira com caixilhos de vidro **DETALHES:** Telhamento original retirado. **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: 353.068; C.M.E.F. nº 40 de 1969	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; resolução 045/04

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Ocupada por moradores



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

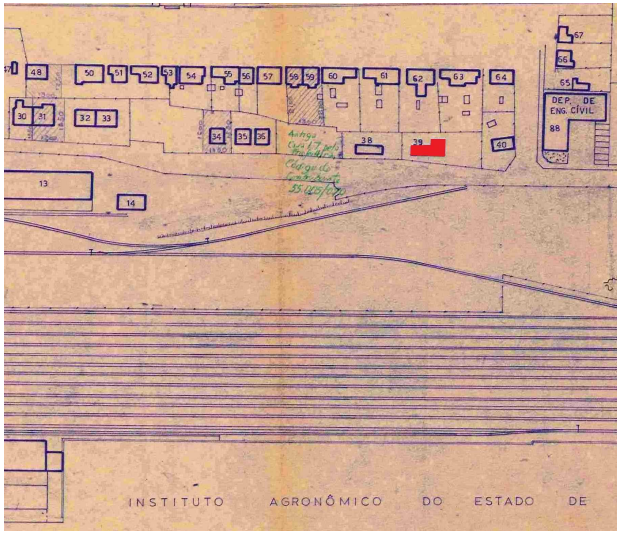
Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia entre os anos de 1930 a 1960.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa Motorista **ENDEREÇO:** R. Felipe dos Santos, nº 39 CM, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco /Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 166** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1930 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Casa Motorista – CM nº 40

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular

VOLUMETRIA: A COBERTURA: A VÃOS: A REVESTIMENTOS: A

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA:

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Madeira

COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Fibrocimento **Nº ÁGUAS:** Duas

ABERTURAS: Verga reta, portas em madeira de abrir, esquadrias de madeira com caixilhos de vidro

DETALHES: Telhamento original retirado

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: 353.067; C.M.E.F. nº 39 de 1969

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; resolução 045/04

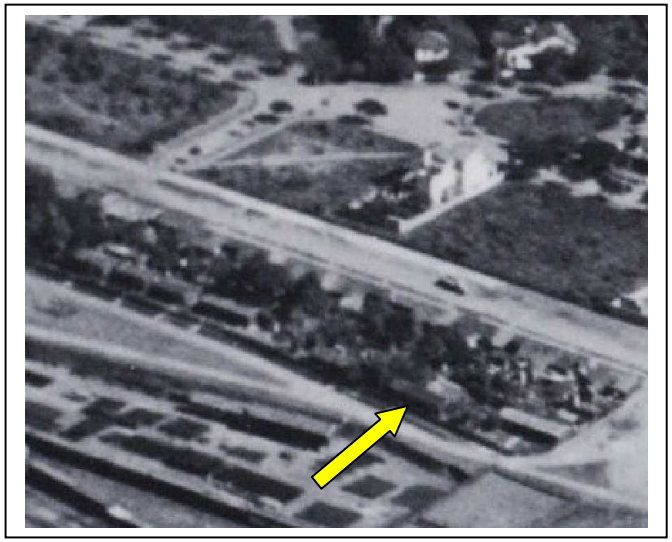
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Ocupada por moradores



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia entre os anos de 1930 a 1960.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

UNICAMP

Antonio Henrique Felice Anunziata

O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO E A CIDADE: A COMPANHIA MOGYANA DE ESTRADAS DE FERRO E CAMPINAS (1872-1971)

Volume: 03/03

CAMPINAS
2013

ERRATA: Onde se lê "O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO E A CIDADE: A COMPANHIA MOGYANA DE ESTRADAS DE FERRO E CAMPINAS (1872-1971)" leia-se "O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO E A CIDADE: A COMPANHIA MOGIANA DE ESTRADAS DE FERRO E CAMPINAS (1872-1971)"

Profa. Dra. Fátima Regina Rodrigues Évora
Coordenadora da Comissão de Pós-Graduação / IFCH / UNICAMP
Matrícula: 174047

Universidade Estadual de Campinas
Instituto de Filosofia e Ciências Humanas

Antonio Henrique Felice Anunziata

O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO E A CIDADE: A COMPANHIA MOGYANA DE ESTRADAS DE FERRO E CAMPINAS (1872-1971)

Volume: 03/03

Orientador: Prof. Dr. Marcos Tognon

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas na Universidade Estadual de Campinas, para obtenção do título de Mestre em História, na área de concentração em História da Arte.

ESTE EXEMPLAR CORRESPONDE À VERSÃO FINAL DA DISSERTAÇÃO DEFENDIDA PELO ALUNO ANTONIO HENRIQUE FELICE ANUNZIATA, E ORIENTADO PELO PROF. DR. MARCOS TOGNON.

CPG, 25 / 03 / 2013

CAMPINAS
2013

ERRATA: Onde se lê "O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO E A CIDADE: A COMPANHIA MOGYANA DE ESTRADAS DE FERRO E CAMPINAS (1872-1971)" leia-se "O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO E A CIDADE: A COMPANHIA MOGIANA DE ESTRADAS DE FERRO E CAMPINAS (1872-1971)"

Profa. Dra. Fátima Regina Rodrigues Évora
Coordenadora da Comissão de Pós-Graduação / IFCH / UNICAMP
Matrícula: 174047

FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA POR
CECÍLIA MARIA JORGE NICOLAU – CRB8/3387 – BIBLIOTECA DO IFCH
UNICAMP

An89p

Anunziata, Antonio Henrique Felice, 1965-
O patrimônio ferroviário e a cidade: a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Campinas (1872-1971) / Antonio Henrique Felice Anunziata. -- Campinas, SP : [s. n.], 2013.

Orientador: Marcos Tognon.
Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas.

1. Companhia Mogiana de Estradas de Ferro. 2. Ferrovias – Campinas (SP) - História. 3. Patrimônio histórico – Campinas (SP) – 1872-1971. 4. Patrimônio cultural – Proteção. I. Tognon, Marcos,1966- II. Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. III.Título.

Informação para Biblioteca Digital

Título em Inglês: The heritage railway and the city: the Cia. Mogyana de Estradas de Ferro and Campinas (1872-1971)
Palavras-chave em inglês:
Companhia Mogiana de Estradas de Ferro
Railroad – Campinas (SP) - History
Historic heritage – Campinas (SP) – 1872-1971
Protection of cultural - Property
Área de concentração: História da Arte
Titulação: Mestre em História
Banca examinadora:
Marcos Tognon [Orientador]
Luciano Migliaccio
Eduardo Romero
Data da defesa: 25-03-2013
Programa de Pós-Graduação: História

SUMÁRIO

Volume 1/3

Dedicatória ……..... ……... 07
Agradecimentos.....……..……...09
Resumo.....……..… 11
Abstract.....……... 13
Sumário.....…… 15
Introdução.....……...17

Capítulo 1 – Caminhos de Ferro

1.1. A transformação do espaço na cidade de Campinas…….....19
1.2. Ferrovias no Município de Campinas…….....28
1.2.1. Companhia Paulista de Estradas de Ferro……..... 29
1.2.2. Companhia Ytuana de Estradas de Ferro …….....36
(Estrada de Ferro Sorocabana)
1.2.3. Companhia do Ramal Férreo Campineiro…….....38
1.2.4. Companhia Agrícola do Funil – Estrada de Ferro Funilense…..... 41

Capítulo 2 – Companhia Mogyana de Estradas de Ferro

2.1. A formação da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro…….....45
2.2. O Escritório Central…….....48
2.3. O primeiro trecho da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro……..... 64
2.4. Moldando a colina…….....67
2.5. Traçados e Estações…….....87

Capítulo 3 – Patrimônio edificado

3.1. O inventário das construções ferroviárias…….....107
3.2. Sobre o inventário……..... 109
3.3. Processando as informações…….....…..... 120

Conclusão…….....……. 191
Bibliografia…….....197
Documentos primários……..... 207
Créditos das ilustrações…….....209

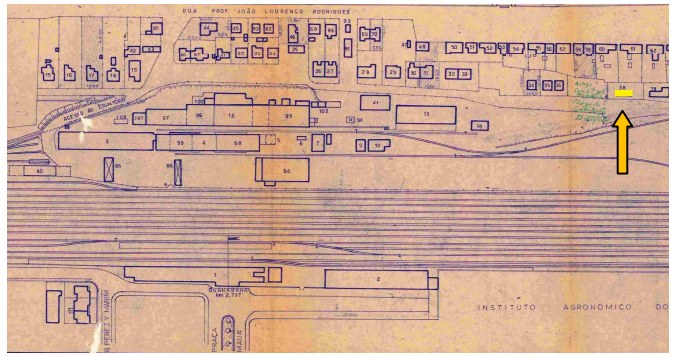
Volume 2/3

Fichas cadastrais de 1 a 166

Volume 3/3

Fichas cadastrais de 167 a 332

DENOMINAÇÃO: Casa Manobrador **ENDEREÇO:** R. Felipe dos Santos, nº 38 CM, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco/ Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 167** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** ca. 1930 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Sim **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Casa Manobrador - CM 36	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Madeira **COBERTURA:** ( ) **BEIRAIS** ( ) **PLATIBANDA** ( ) **OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Térreo **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** Duas **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: 353.066; C.M.E.F. nº 38 de 1969	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

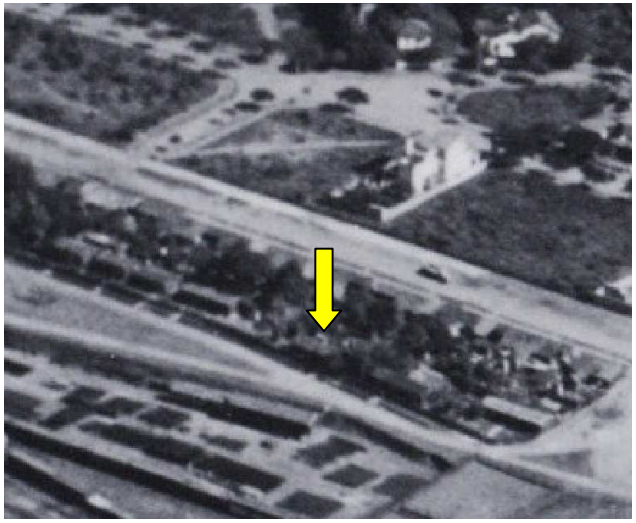
NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; Resolução 045/04

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:





HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa Trabalhador	**FICHA Nº 168**
ENDEREÇO: R. Felipe dos Santos, nº 36 CM, Guanabara	**DATA DE INAUGURAÇÃO:** ca. 1940
MUNICÍPIO: Campinas	
LINHA: Tronco/ Oficina **Km:** 02,737	**DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
CONSTRUTOR:	

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Casa Manobrador - CM 35

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Madeira

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

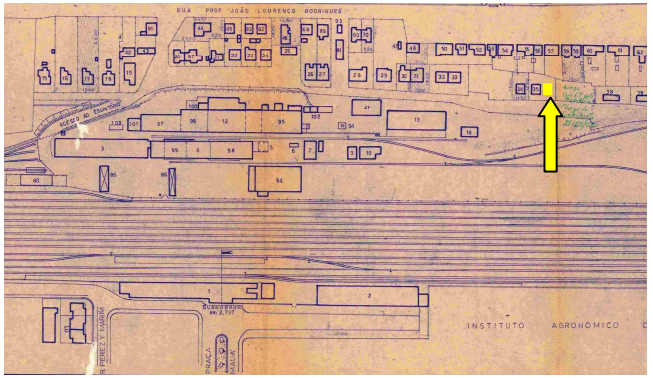
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:** Duas

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: 353.065; C.M.E.F. nº 36 de 1969



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; Resolução 045/04

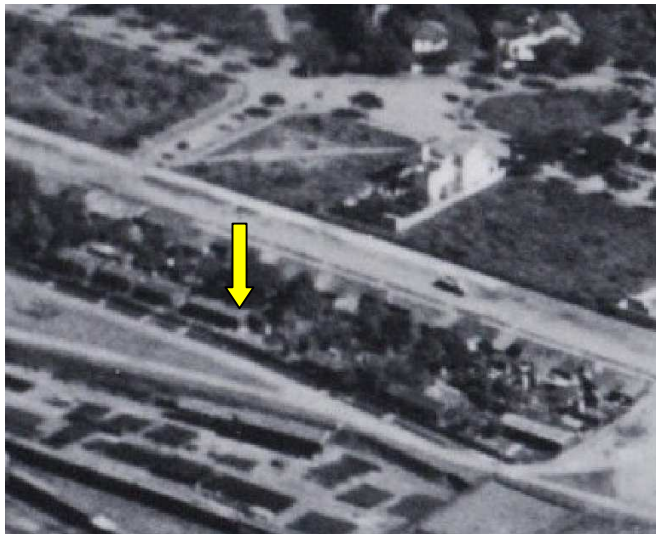
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

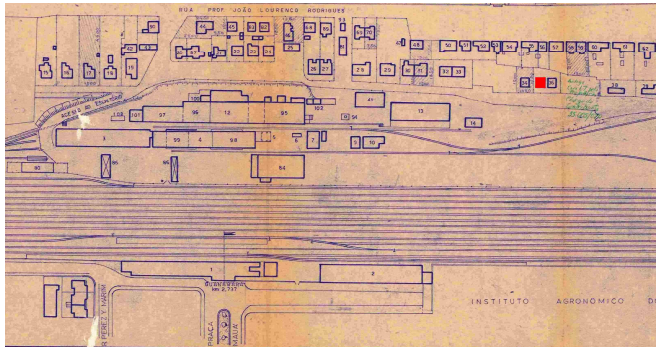
Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa Manobrador **ENDEREÇO:** R. Felipe dos Santos, nº 35 CM, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco/ Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 169** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** ca. 1940 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Casa Mestre Soldador - CM 34	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom **VOLUMETRIA: A COBERTURA: A VÃOS: A REVESTIMENTOS:A** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Madeira **COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Térreo **TELHAMENTO:** Telha em cerâmica, tipo capa e canal **Nº ÁGUAS:** duas **ABERTURAS:** Verga reta, portas em madeira de abrir, esquadrias de madeira com caixilhos de vidro **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: 353.064; C.M.E.F. nº 35 de 1969	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal ( ) Estadual ( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento ( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; Resolução 045/04

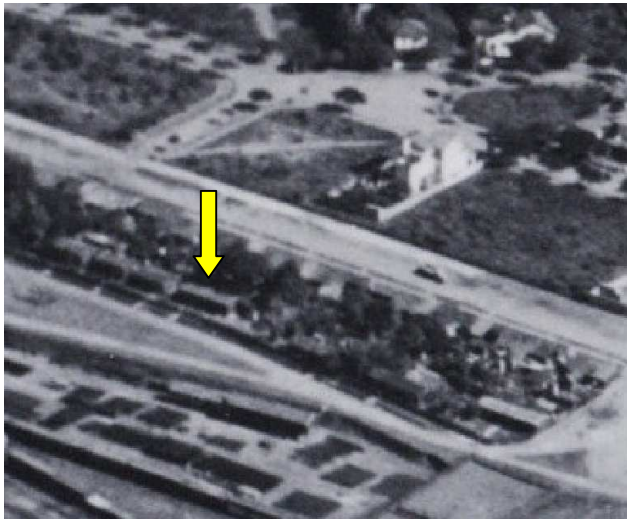
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Ocupada por moradores



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa Mestre Soldador	**FICHA Nº 170**
ENDEREÇO: R. Felipe dos Santos, nº 34 CM, Guanabara	**DATA DE INAUGURAÇÃO:** ca. 1940
MUNICÍPIO: Campinas	
LINHA: Tronco/ Oficina **Km:** 02,737	**DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
CONSTRUTOR:	

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Casa Mestre Soldador - CM 33

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em Tijolos

COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

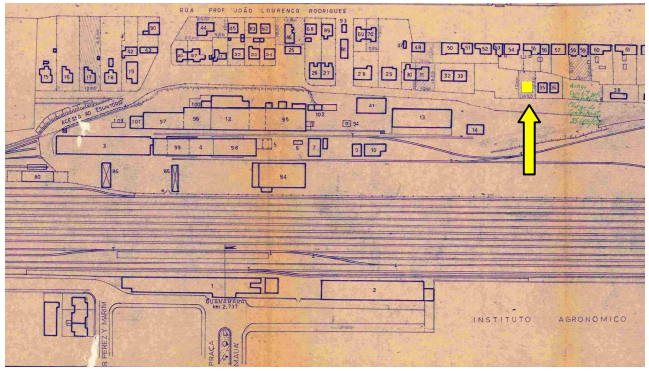
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:** Duas

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA:353.063; C.M.E.F. nº 34 de 1969



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; Resolução 045/04

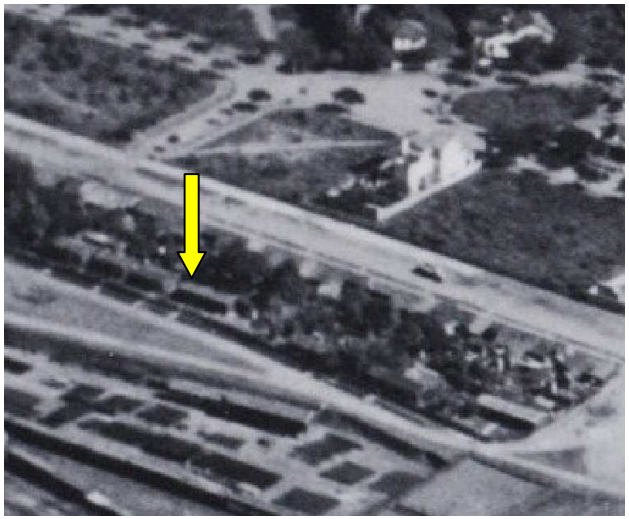
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

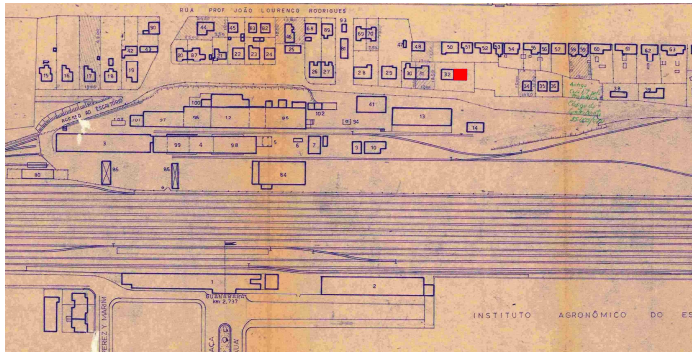
Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa Mestre Soldador **ENDEREÇO:** R. Felipe dos Santos, nº 33, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco/ Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº171** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** ca. 1930 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Casa Motorista - CM 32	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim **VOLUMETRIA: A COBERTURA: A VÃOS: B REVESTIMENTOS: B** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Alvenaria em tijolos **COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Térreo **TELHAMENTO:** Telha em cerâmica, tipo francesa **Nº ÁGUAS:** Quatro **ABERTURAS:** Verga reta, portas em madeira de abrir, esquadrias de madeira com caixilhos de vidro **DETALHES:** Casa geminada **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: 353.062; C.M.E.F. nº 33 de 1969	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; Resolução 045/04

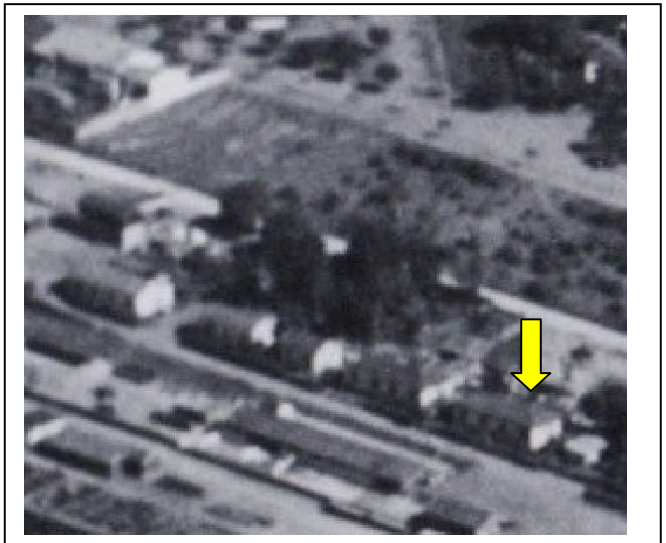
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Ocupada por moradores



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

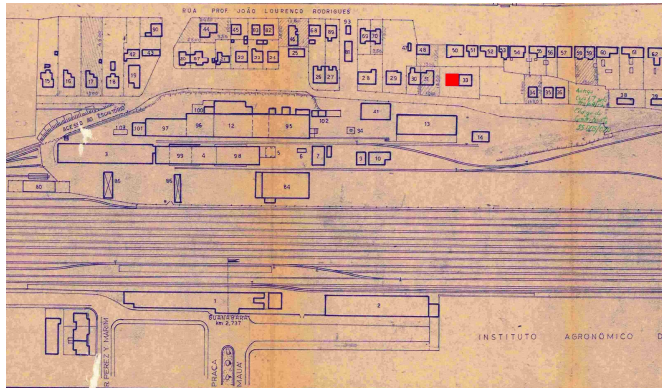
Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa Motorista **ENDEREÇO:** R. Felipe dos Santos, nº 32, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco/ Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 172** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** ca. 1930 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Casa Mestre Carpinteiro - CM 31	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom **VOLUMETRIA: A COBERTURA: A VÃOS: B REVESTIMENTOS: A** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Alvenaria em tijolos **COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Térreo **TELHAMENTO:** Telha em cerâmica, tipo francesa **Nº ÁGUAS:** Quatro **ABERTURAS:** Verga reta **DETALHES:** Casa geminada **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: 353.061; C.M.E.F. nº 32 de 1969	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; Resolução 045/04

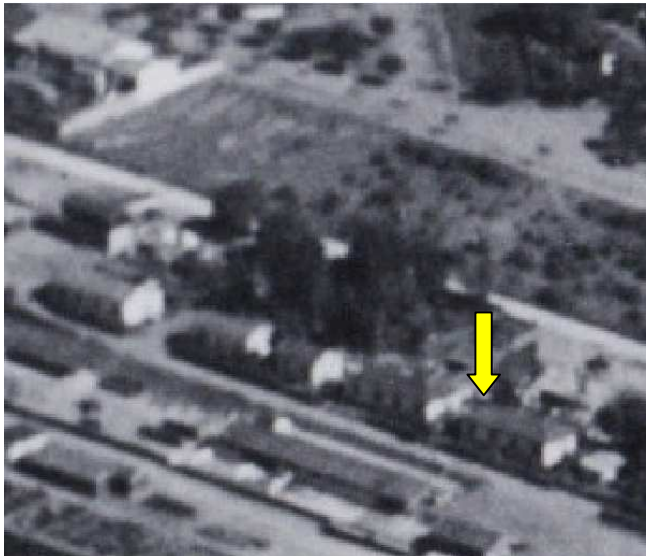
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Ocupada por moradores



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa Mestre Carpinteiro	**FICHA Nº 173**
ENDEREÇO: R. Felipe dos Santos, nº 31, Guanabara	**DATA DE INAUGURAÇÃO:** ca.1940
MUNICÍPIO: Campinas	
LINHA: Tronco/ Oficina **Km:** 02,737	**DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
CONSTRUTOR:	

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Casa Artífice Ajustador - CM 30

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular

VOLUMETRIA:A COBERTURA: A VÃOS: A REVESTIMENTOS: B

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em tijolos

COBERTURA: **(X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS**

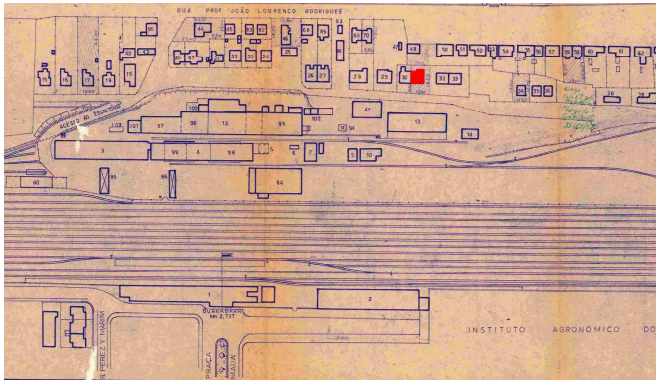
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telha em cerâmica, tipo francesa **Nº ÁGUAS:** Quatro

ABERTURAS: Verga reta, portas em madeira de abrir, esquadrias de madeira com caixilhos de vidro

DETALHES: Casa geminada

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: 353.060; C.M.E.F. nº 31 de 1969



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; Resolução 045/04

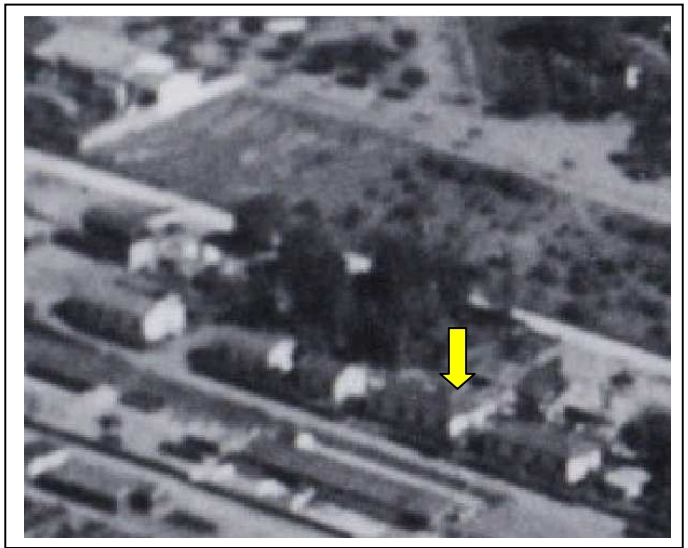
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Ocupada por moradores



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

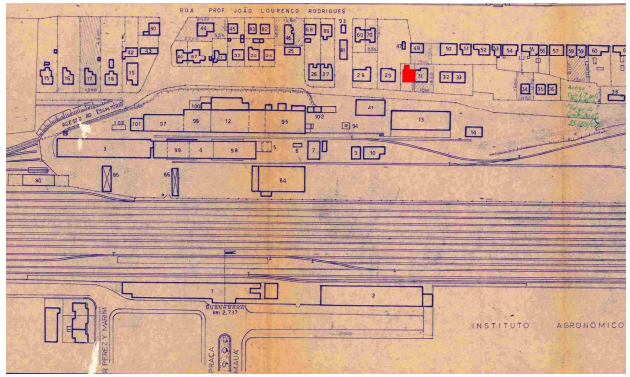
Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa Artífice Ajustador **ENDEREÇO:** R. Felipe dos Santos, nº 30, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco/ Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 174** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** ca.1940 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Casa CM 29	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom **VOLUMETRIA: A COBERTURA: A VÃOS: A REVESTIMENTOS: A** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Alvenaria em tijolos **COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Térreo **TELHAMENTO:** Telha em cerâmica, tipo francesa **ÁGUAS:** Quatro **ABERTURAS:** Verga reta, portas em madeira de abrir, esquadrias de madeira com caixilhos de vidro **DETALHES:** Casa geminada **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: 353.059; C.M.E.F. nº 30 de 1969	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; Resolução 045/04

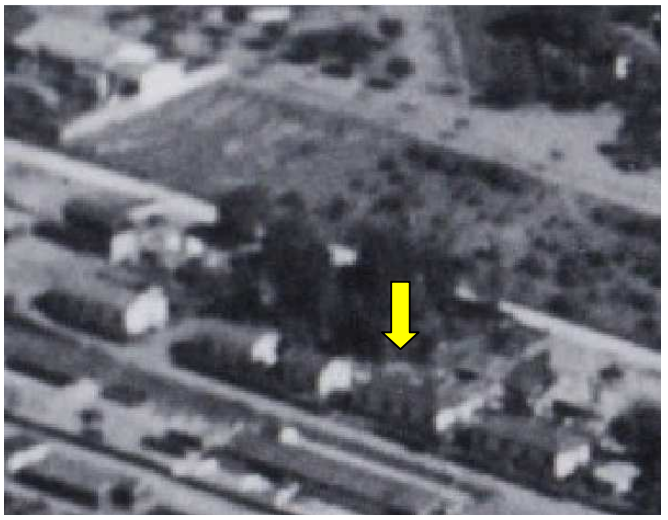
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Ocupada por moradores



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa	**FICHA Nº 175**
ENDEREÇO: R. Felipe dos Santos, nº 29, Guanabara	**DATA DE INAUGURAÇÃO:** ca. 1930
MUNICÍPIO: Campinas	
LINHA: Tronco/ Oficina **Km:** 02,737	**DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
CONSTRUTOR:	

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Casa Agente da Estação - CM 28

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom

VOLUMETRIA: A COBERTURA: A VÃOS: A REVESTIMENTOS: A

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em tijolos

COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

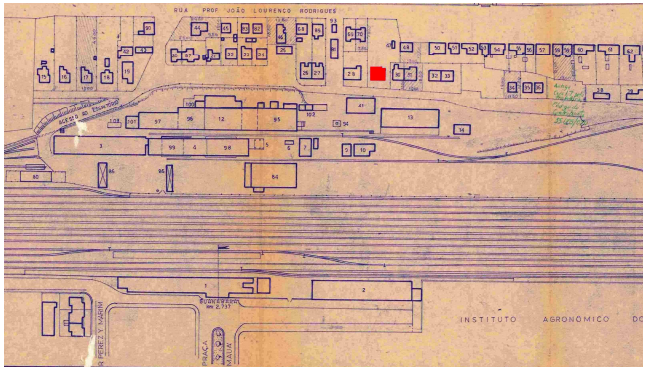
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telha em cerâmica, tipo francesa **Nº ÁGUAS:** Duas

ABERTURAS: Verga reta, portas em madeira de abrir, esquadrias de madeira com caixilhos de vidro

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: 353.058; C.M.E.F. nº 29 de 1969



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; Resolução 045/04

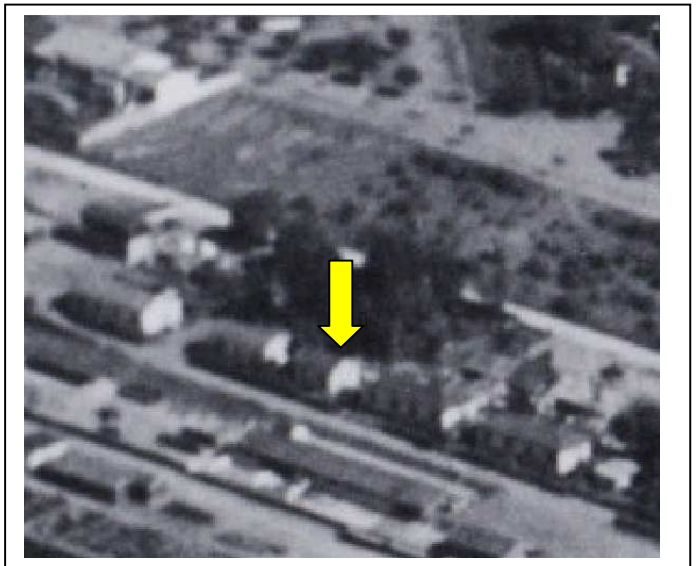
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Ocupada por moradores



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa Agente da Estação	**FICHA Nº 176**
ENDEREÇO: R. Felipe dos Santos, nº 28 CM, Guanabara	**DATA DE INAUGURAÇÃO:** ca. 1930
MUNICÍPIO: Campinas	
LINHA: Tronco/ Oficina **Km:** 02,737	**DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
CONSTRUTOR:	

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Garagem

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular

VOLUMETRIA: A COBERTURA: C VÃOS: B REVESTIMENTOS: B

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em tijolos

COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

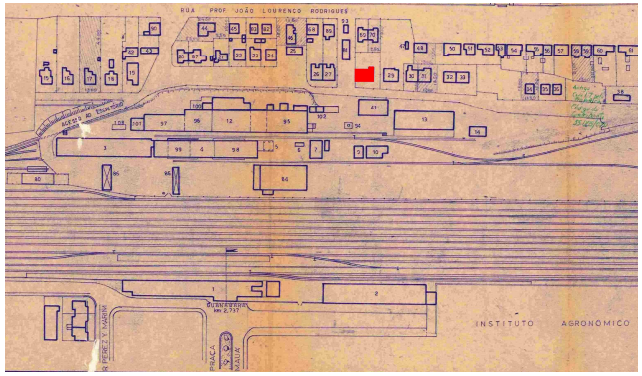
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Fibrocimento **Nº ÁGUAS:** Duas

ABERTURAS: Verga reta, portas em madeira de abrir, esquadrias de madeira com caixilhos de vidro

DETALHES: Telhamento original retirado.

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: 353.057; C.M.E.F. nº 28 de 1969.



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; Resolução 045/04

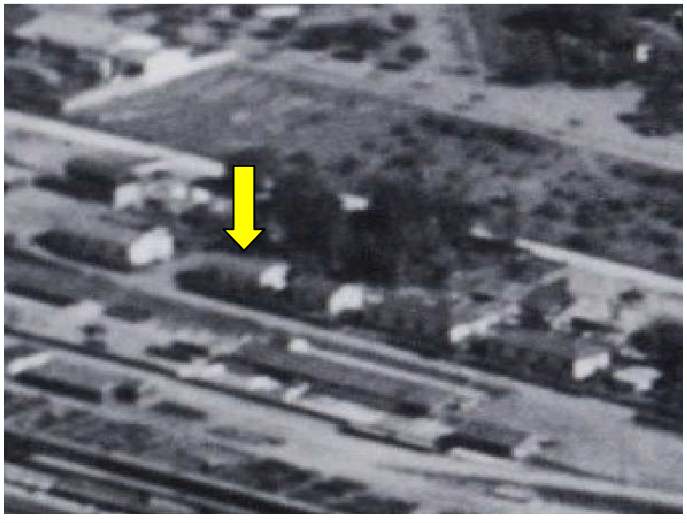
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Ocupada por moradores



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Garagem	**FICHA Nº 177**
ENDEREÇO: R. Felipe dos Santos, nº 81 CM, Guanabara	**DATA DE INAUGURAÇÃO:** ca. 1950
MUNICÍPIO: Campinas	
LINHA: Tronco/ Oficina **Km:** 02,737	**DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
CONSTRUTOR:	

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Casa Truqueiro

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em tijolos

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

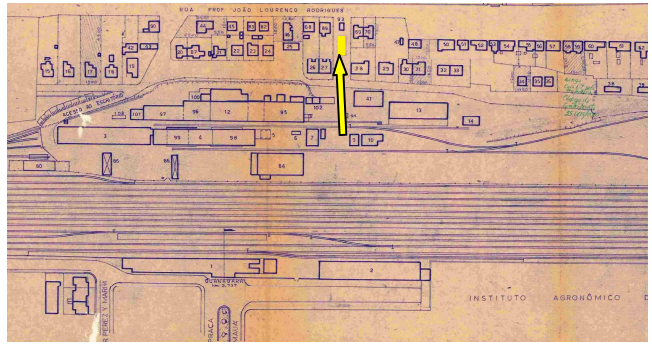
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Edificação em planta da C.M.E.F. nº 81 de 1969



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; Resolução 045/04

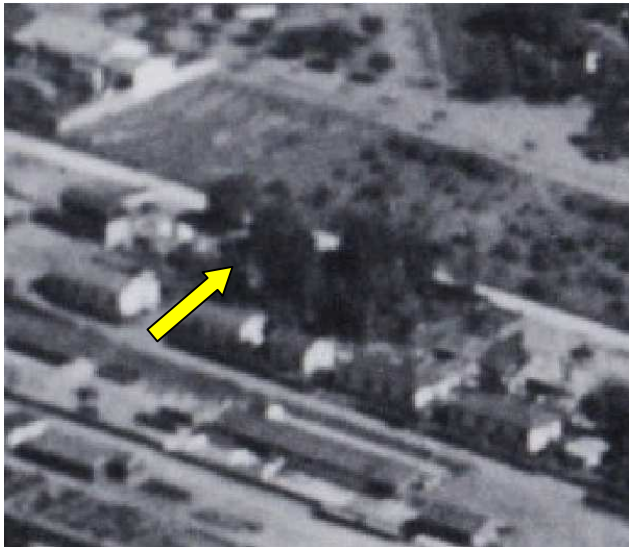
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

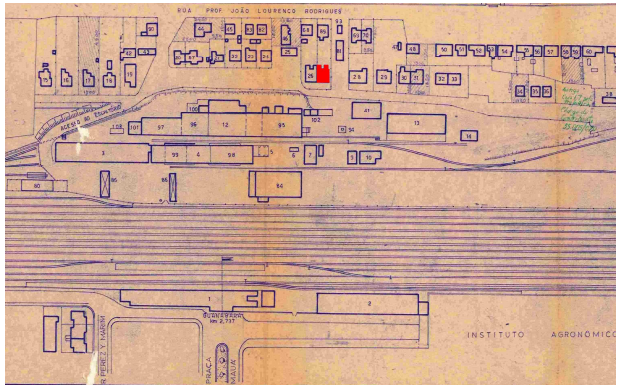
Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa Truqueiro **ENDEREÇO:** R. Felipe dos Santos, nº 27 CM, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco/ Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 178** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** ca. 1930 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Casa Artífice Soldador - CM 26	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom **VOLUMETRIA: A COBERTURA: A VÃOS: B REVESTIMENTOS: A** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Alvenaria em tijolos **COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Térreo **TELHAMENTO:** Telha em cerâmica, tipo francesa **Nº ÁGUAS:** Duas **ABERTURAS:** Verga reta, portas em madeira de abrir. **DETALHES:** Casa geminada **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: 353.056; C.M.E.F. nº 27 de 1969	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; Resolução 045/04

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Ocupada por moradores



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

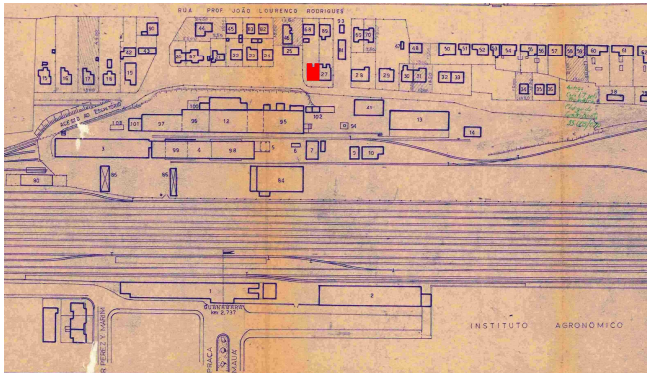
Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa Artífice Soldador **ENDEREÇO:** R. Felipe dos Santos, nº 26 CM, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco/ Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 179** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** ca.1930 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Casa Guarda/ Caixa d água CM 25	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular **VOLUMETRIA: A COBERTURA: A VÃOS: A REVESTIMENTOS:A** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Alvenaria em tijolos **COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Térreo **TELHAMENTO:** Telha em cerâmica, tipo francesa **Nº ÁGUAS:** Duas **ABERTURAS:** Verga reta, portas em madeira de abrir, esquadrias de madeira com caixilhos de vidro **DETALHES:** Casa geminada **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: 353.055; C.M.E.F. nº 26 de 1969	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; Resolução 045/04

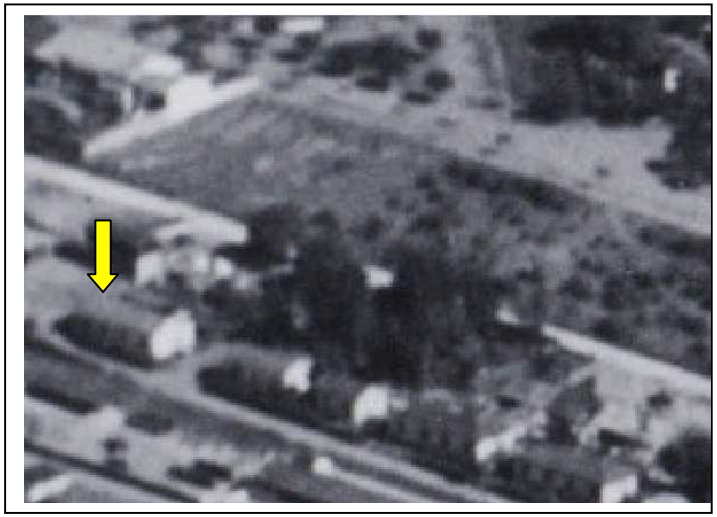
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Ocupada por moradores



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

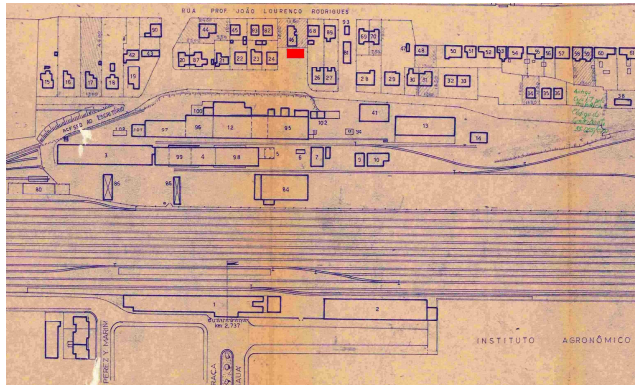
Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Caixa d'água / Casa Guarda **ENDEREÇO:** R. Felipe dos Santos, n 25 CM, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco/ Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 180** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** ca. 1930 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Casa Trabalhador - CM 24

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim

VOLUMETRIA: A COBERTURA: A VÃOS:B REVESTIMENTOS:A

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em tijolos

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telha em cerâmica, tipo francesa **Nº ÁGUAS:** Duas

ABERTURAS:

DETALHES: A própria Caixa d'agua, de ferro fundido, é a cobertura do imóvel. A parte inferior é uma residência.

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: 353.054; C.M.E.F. nº 25 de 1969

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal ( ) Estadual ( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento ( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; Resolução 045/04

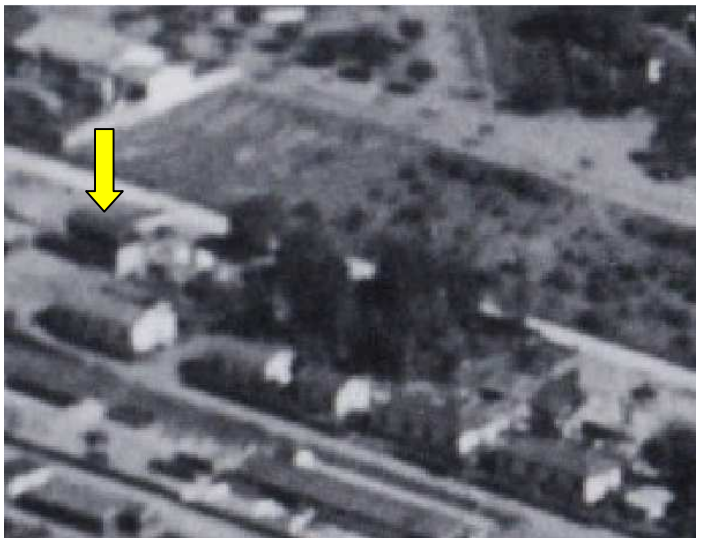
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Ocupada por moradores



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

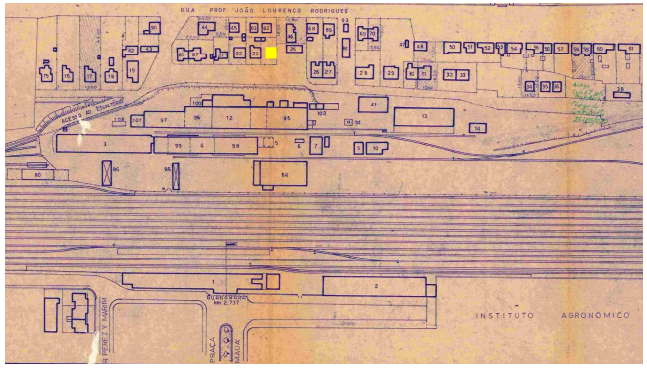
Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa Trabalhador **ENDEREÇO:** R. Felipe dos Santos, nº 24, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco/ Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 181** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** ca. 1940 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Casa Trabalhador - CM 23	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Madeira **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: 353.053; C.M.E.F. nº 24 de 1969	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; Resolução 045/04

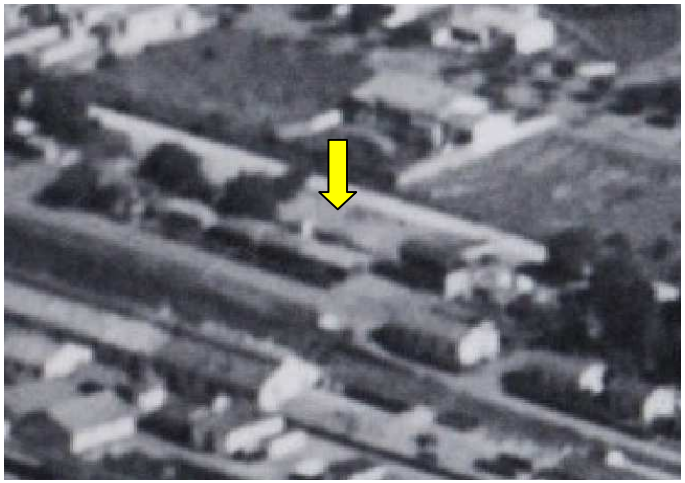
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Ocupada por moradores



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

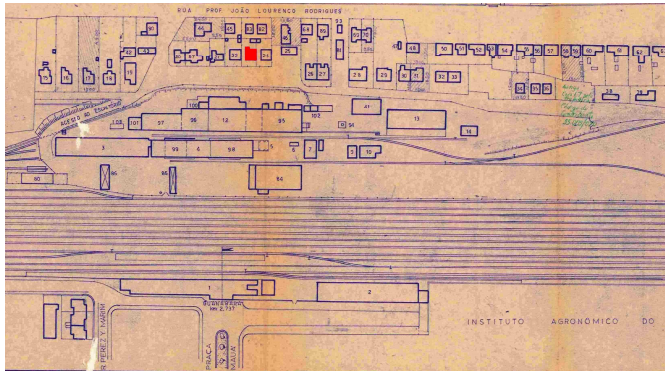
Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa Trabalhador **ENDEREÇO:** R. Felipe dos Santos, nº 23 CM, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco/ Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 182** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** ca. 1940 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Casa Artífice Ferreiro - CM 22

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular

VOLUMETRIA:A COBERTURA:A VÃOS:B REVESTIMENTOS: A

A Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Madeira

COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telha em cerâmica, tipo francesa **Nº ÁGUAS:** Duas

ABERTURAS: esquadrias de madeira com caixilhos de vidro.

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: 353.052; C.M.E.F. nº 23 de 1969

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal ( ) Estadual ( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento ( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; Resolução 045/04

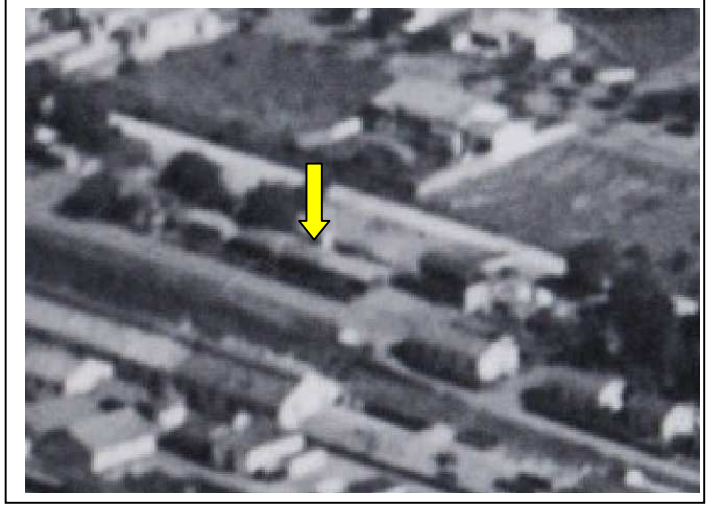
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Ocupada por moradores



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

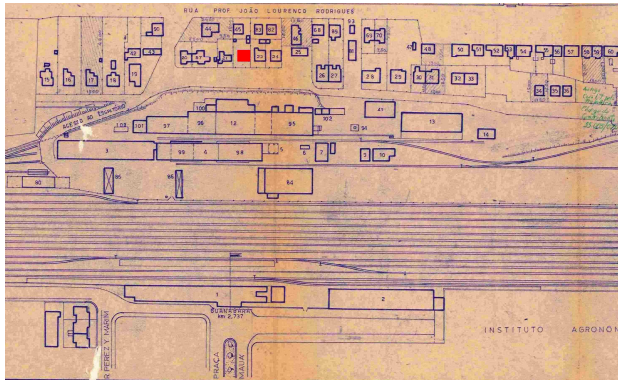
Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa Artífice Ferreiro **ENDEREÇO:** R. Felipe dos Santos, nº 22 M, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco/ Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 183** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** ca. 1940 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Casa Artíficie Mecanico CM 21	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom **VOLUMETRIA:A COBERTURA:A VÃOS:A REVESTIMENTOS:A** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Madeira **COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Térreo **TELHAMENTO:** Telha em cerâmica, tipo francesa **Nº ÁGUAS:** Duas **ABERTURAS:** esquadrias de madeira com caixilhos de vidro. **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: 353.051; C.M.E.F. nº 22 de 1969	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; Resolução 045/04

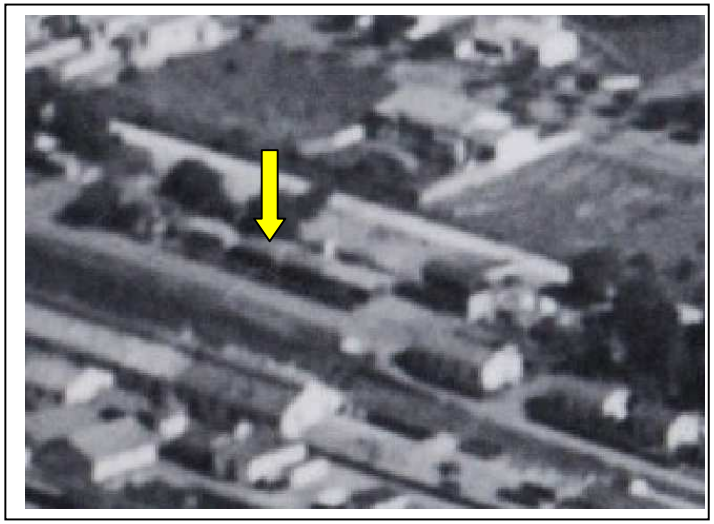
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Ocupada por moradores



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

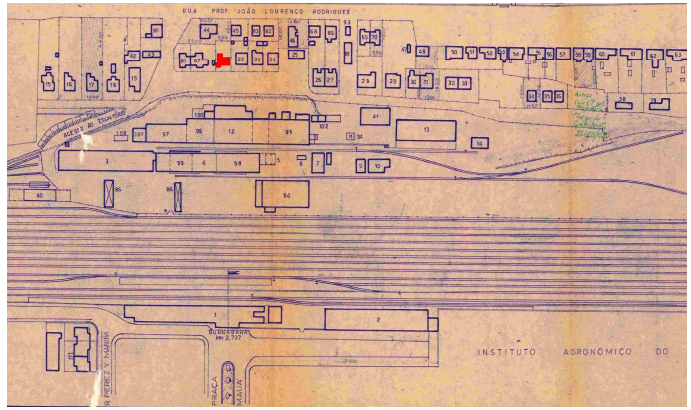
Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa Artífice Mecânico **ENDEREÇO:** R. Felipe dos Santos, nº 21 CM, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco/ Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 184** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** ca. 1940 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Casa Trabalhador - CM 87	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: **VOLUMETRIA:B COBERTURA:A VÃOS:B REVESTIMENTOS: A** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Madeira **COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Térreo **TELHAMENTO:** Telha em cerâmica, tipo francesa **Nº ÁGUAS:** Duas **ABERTURAS:** esquadrias de madeira com caixilhos de vidro. **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA:353.050; C.M.E.F. nº 21 de 1969	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; Resolução 045/04

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Ocupada por moradores

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

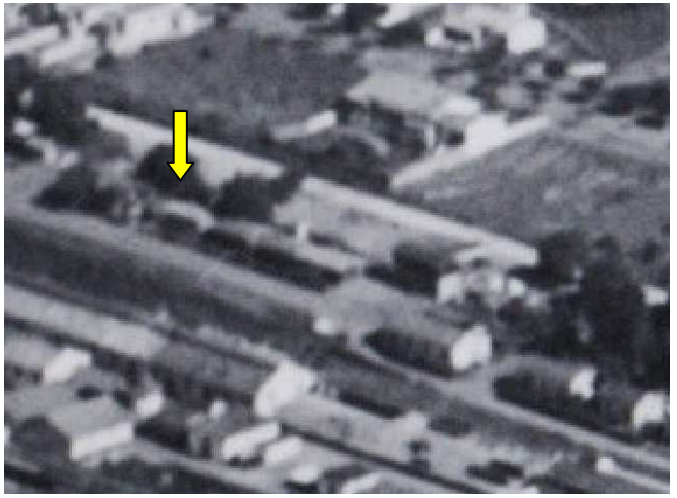
Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia.

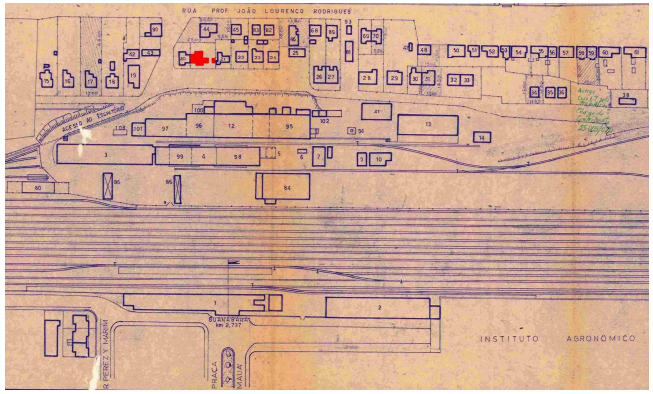
FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Casa Trabalhador **ENDEREÇO:** R. Felipe dos Santos, nº 87, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco/ Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 185** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** ca. 1930 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Casa Artífice Soldador - CM 20	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: **VOLUMETRIA:A COBERTURA:A VÃOS:C REVESTIMENTOS:A** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Alvenaria em tijolos **COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Térreo **TELHAMENTO:** Telha em cerâmica, tipo capa e canal **Nº ÁGUAS:** Duas **ABERTURAS:** esquadrias de madeira com caixilhos de vidro. **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: 353.049; C.M.E.F. nº 87 de 1969	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; Resolução 045/04

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Ocupada por moradores

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

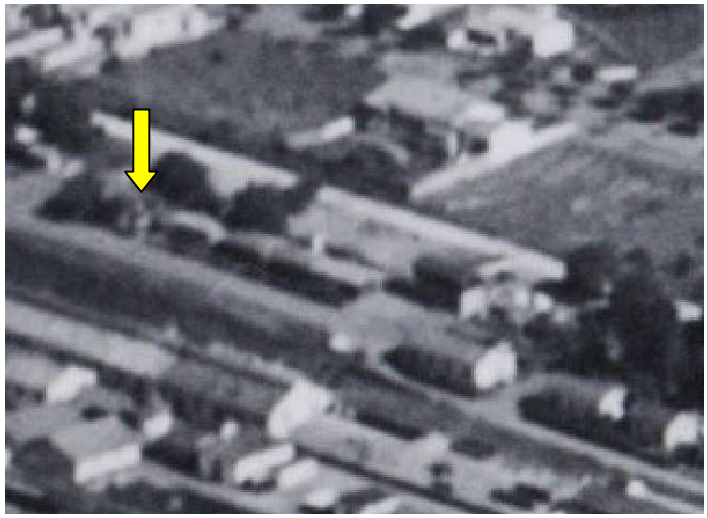
Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia.

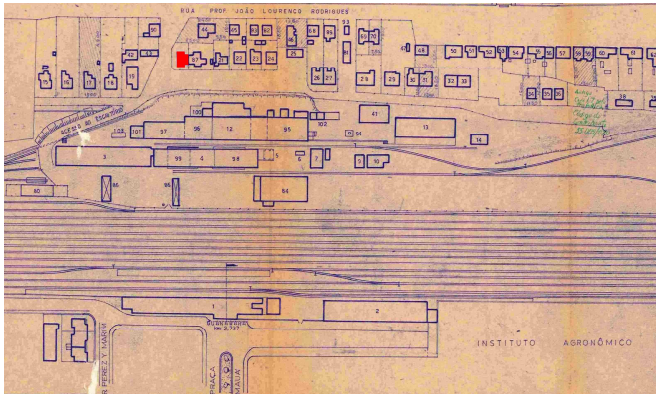
FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Casa Artífice Soldador **ENDEREÇO:** R. Felipe dos Santos, nº 20, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco/ Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 186** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** ca. 1930 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Trilhos **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Casa Trabalhador - CM 91	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: **VOLUMETRIA:A COBERTURA:A VÃOS:A** **REVESTIMENTOS:A** **Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Alvenaria em tijolos **COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Térreo **TELHAMENTO:** Telha em cerâmica, tipo capa e canal **Nº ÁGUAS:**Duas **ABERTURAS:** esquadrias de ferro com caixilhos de vidro. **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: 353.048; C.M.E.F. nº 20 de 1969	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; Resolução 045/04

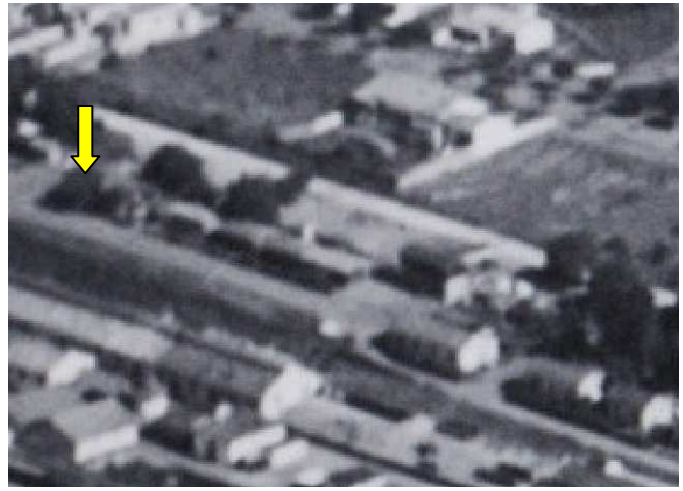
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Ocupada por moradores



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa Trabalhador	**FICHA Nº 187**
ENDEREÇO: R. Mário Siqueira, nº 91, Praça Mauá, Guanabara	**DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1910
MUNICÍPIO: Campinas	
LINHA: Tronco/ Oficina **Km:** 02,737	**DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
CONSTRUTOR:	

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Trilhos

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Casa Guarda – Porteira CM 92

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em tijolos

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

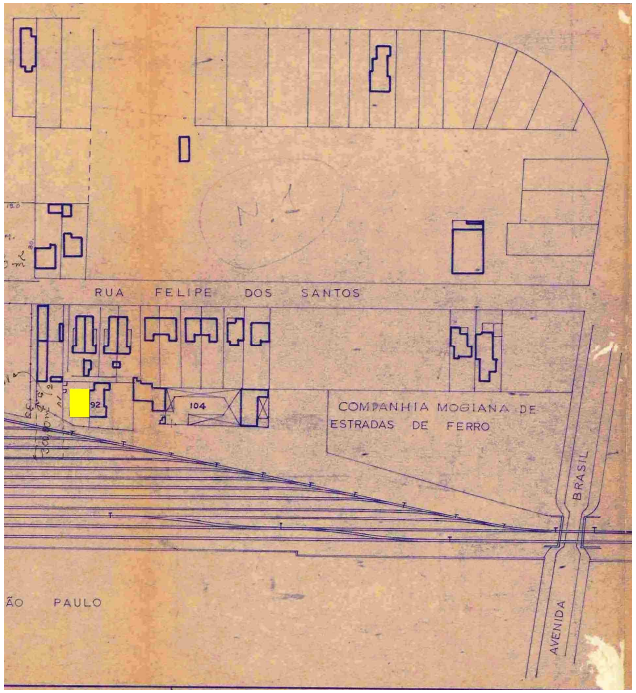
Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: 353.097; C.M.E.F. nº 91 de 1969



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; Resolução 045/04

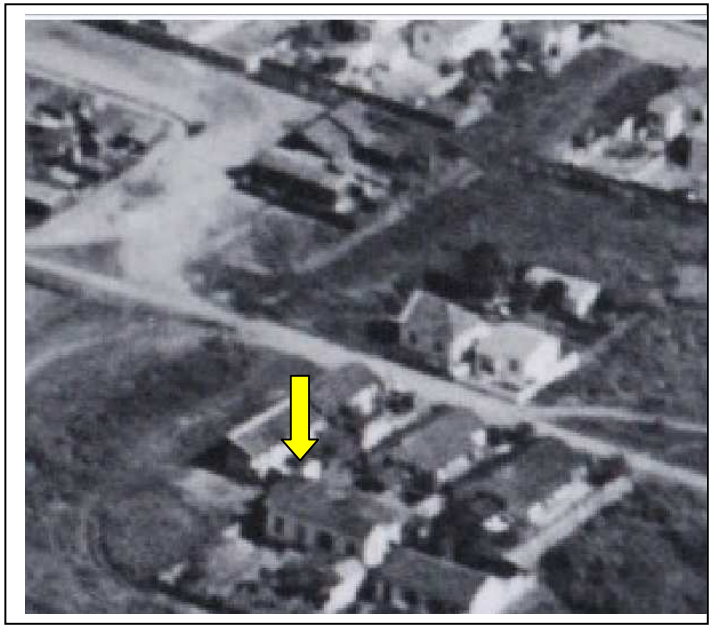
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa Guarda-porteira	**FICHA Nº 188**
ENDEREÇO: R. Mário Siqueira, nº 92, Praça Mauá, Guanabara	**DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1910
MUNICÍPIO: Campinas	
LINHA: Tronco/ Oficina **Km:** 02,737	**DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
CONSTRUTOR:	

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Depósito da Engenharia Civil CM 104

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em tijolos

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

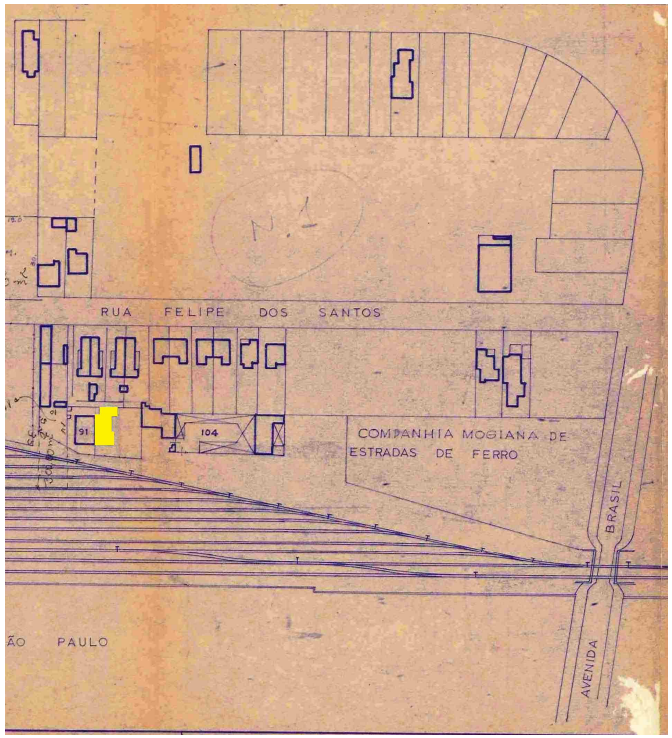
Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: 353.098; C.M.E.F. nº 92 de 1969



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; Resolução 045/04

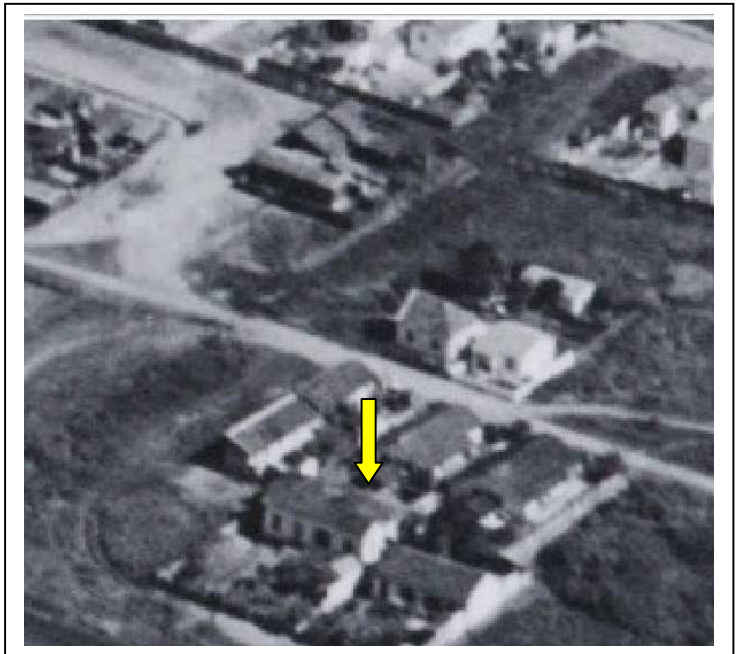
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

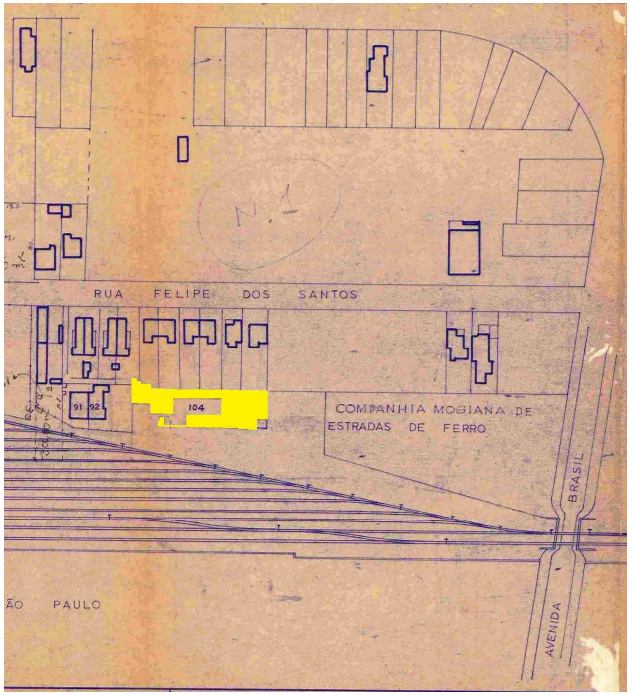
Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Depósito da Engenharia Civil **ENDEREÇO:** R. Mário Siqueira, nº 104 CM, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco/ Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 189** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** ca. 1963 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Estação Guanabara	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Alvenaria em tijolos **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: 450.622; C.M.E.F. nº 104 de 1969	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; Resolução 045/04

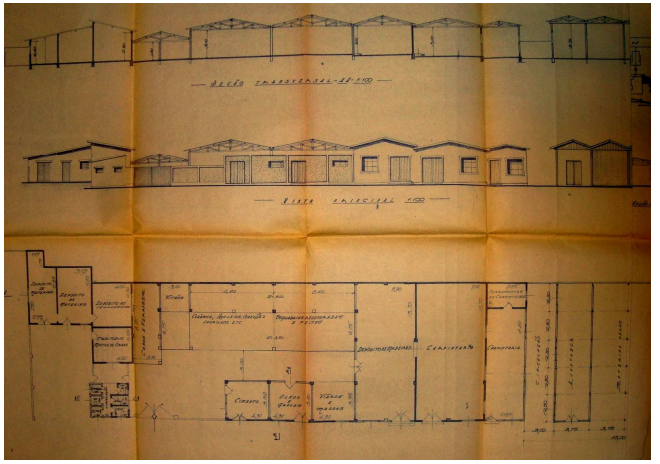
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

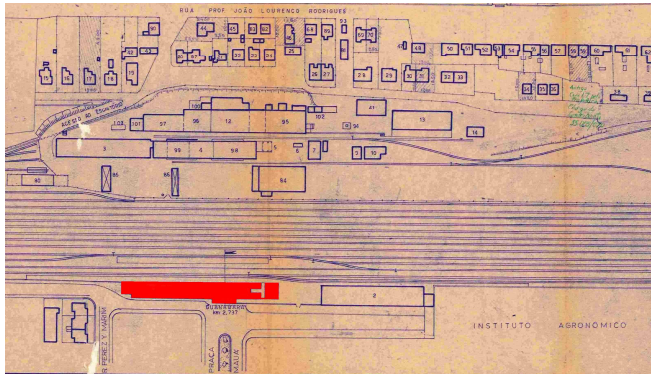
Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Estação Guanabara **ENDEREÇO:** R. Mário Siqueira, nº 1 CM, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco/ Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 190** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1893 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Armazém	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: **VOLUMETRIA:A COBERTURA:A VÃOS:B REVESTIMENTOS:C** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Alvenaria em tijolos **COBERTURA: ( ) BEIRAIS (X) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:**Térreo **TELHAMENTO:** Telha em cerâmica, tipo capa e canal **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** esquadrias de ferro com caixilhos de vidro **DETALHES:** Porta corrediça de ferro na entrada, portas de abrir em madeira **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: 450.614; C.M.E.F. nº 1 de 1969	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; Resolução 045/04

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: CIS/UNICAMP

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia.

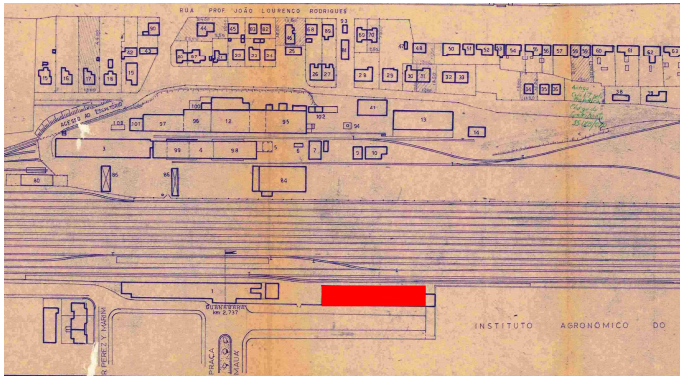
FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Armazém **ENDEREÇO:** R. Mário Siqueira, nº 2, Praça Mauá, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco/ Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 191** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1893 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Estação Guanabara	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: **VOLUMETRIA:A COBERTURA:B VÃOS: B REVESTIMENTOS:B** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Alvenaria em tijolos **COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Térreo **TELHAMENTO:** Telha em cerâmica, tipo francesa **Nº ÁGUAS:** Duas **ABERTURAS:** Portas corrediças de madeira **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: 450.617; C.M.E.F. nº 2 de 1969	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; Resolução 045/04

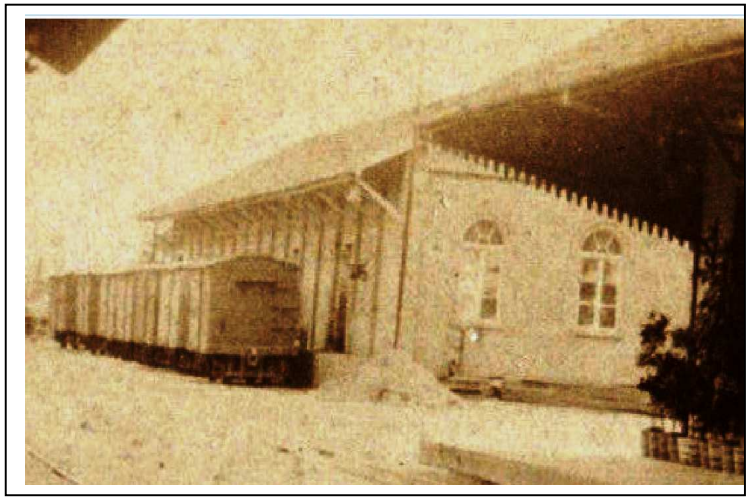
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: CIS/UNICAMP



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Nos anos 90 do século XIX, por causa da alta demanda da ferrovia, a Companhia Mogyana necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção e guarda do material rodante (carros, locomotivas e vagões), bem como os depósitos e armazéns, porém suas oficinas e prédios estavam atrelados a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizados a Vila Industrial, não existindo espaço para ampliações.

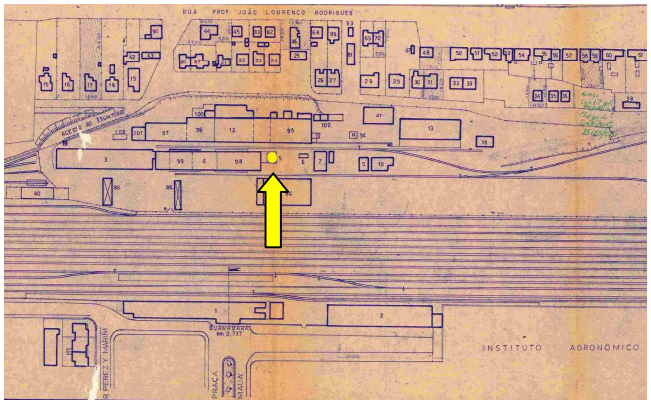
Impossibilitada de construir outro conjunto operacional nesta área, a Diretoria comprou os terrenos na região da Guanabara em 1891. No ano de 1893 era inaugurado o Armazém, e na data 1894 a Estação Guanabara. Por várias vezes recebeu intervenções e ampliações nestas instalações, inclusive uma Vila para os funcionários da ferrovia.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Poço **ENDEREÇO:** R. Mário Siqueira, nº 5 CM, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco/ Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 192** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Após 1910 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Sim **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Transformadores CM 94	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Alvenaria em tijolos **COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Térreo **TELHAMENTO:** Telha em cerâmica, tipo francesa **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** Porta de rolo em aço **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: 450.632; C.M.E.F. nº 5 de 1969	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento 002/96; Resolução 045/04

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

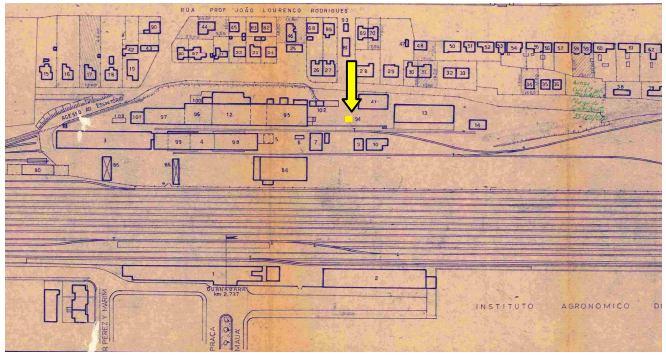
A Companhia Mogyana de Estradas de Ferro foi fundada em 1872, iniciando oficialmente o tráfego na data de 03 de maio de 1875. Este primeiro trecho partia da Estação Campinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, chegava à cidade de Jaguary (atual Jaguariúna) com um total km 32, 384. Ao iniciar as operações a ferrovia já havia construído neste traçado as Estações de: Anhumas, Tanquinho, e Jaguary. A Estação Matto Dentro foi inaugurada em 1888 (em 1897 renomeada para Carlos Gomes). Em 1910 já consta nos registros a Estação Desembargador Furtado.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Transformadores **ENDEREÇO:** R. Mário Siqueira, nº 5 CM, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco/ Oficina **Km:** 02,737 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 193** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Após 1910 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Não	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Edificação em planta da C.M.E.F. nº 94 de 1969	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal ( ) Estadual ( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento ( ) Outros**

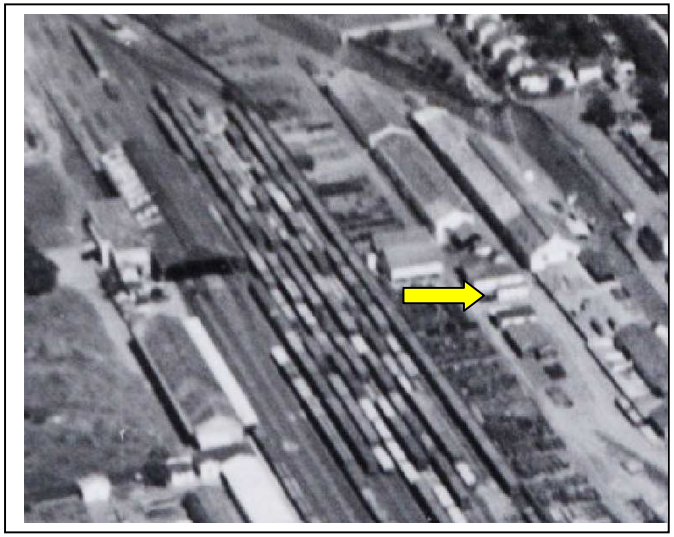
LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

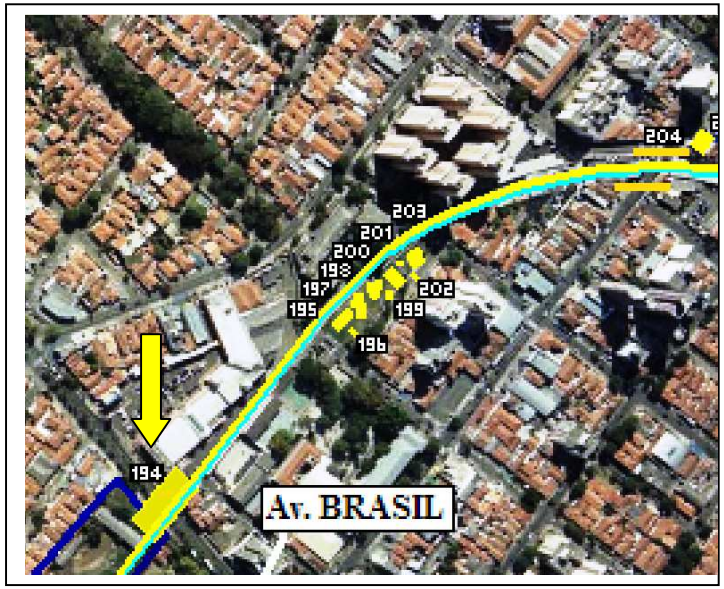
A Companhia Mogyana de Estradas de Ferro foi fundada em 1872, iniciando oficialmente o tráfego na data de 03 de maio de 1875. Este primeiro trecho partia da Estação Campinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, chegava à cidade de Jaguary (atual Jaguariúna) com um total km 32, 384. Ao iniciar as operações a ferrovia já havia construído neste traçado as Estações de: Anhumas, Tanquinho, e Jaguary. A Estação Matto Dentro foi inaugurada em 1888 (em 1897 renomeada para Carlos Gomes). Em 1910 já consta nos registros a Estação Desembargador Furtado.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Passagem Inferior – Av. Brasil **ENDEREÇO:** Av. Brasil, S/N, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco/ Oficina **Km:** 03,294 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 194** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** ca. 1924 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1982
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Não	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** Antes de 1924 não havia passagem era no próprio terreno. **OBSERVAÇÕES:** Edificação em planta da C.M.E.F. S/N de 1969	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

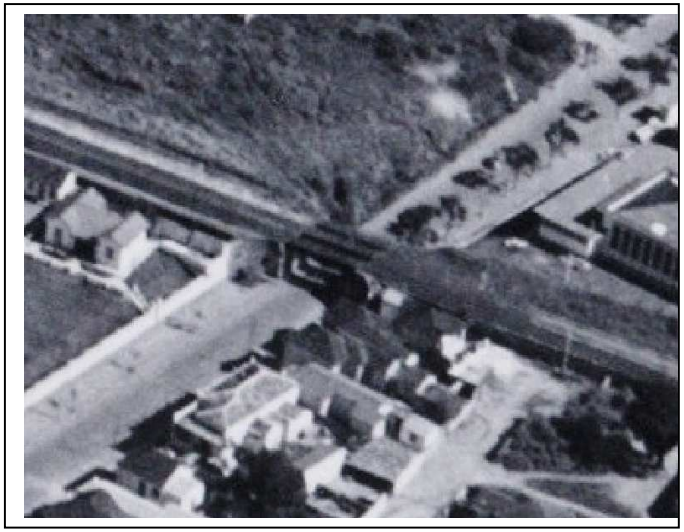
LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

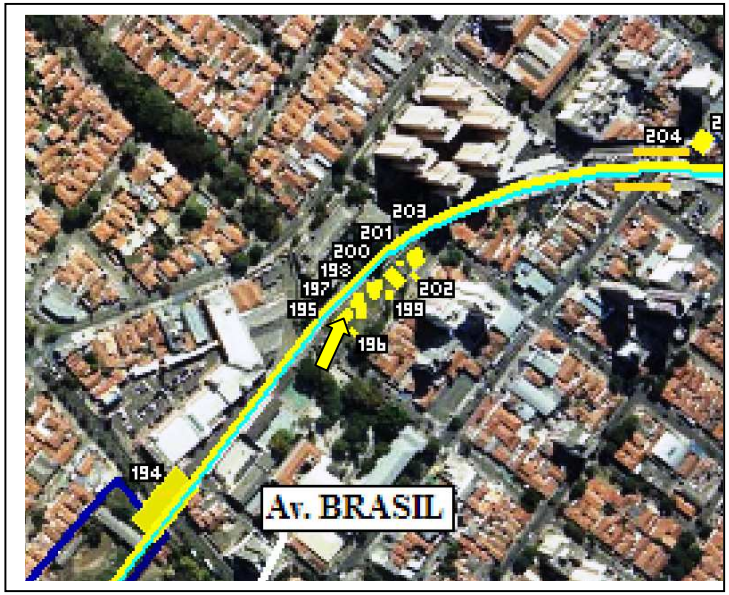
A Companhia Mogyana de Estradas de Ferro foi fundada em 1872, iniciando oficialmente o tráfego na data de 03 de maio de 1875. Este primeiro trecho partia da Estação Campinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, chegava à cidade de Jaguary (atual Jaguariúna) com um total km 32, 384. Ao iniciar as operações a ferrovia já havia construído neste traçado as Estações de: Anhumas, Tanquinho, e Jaguary. A Estação Matto Dentro foi inaugurada em 1888 (em 1897 renomeada para Carlos Gomes). Em 1910 já consta nos registros a Estação Desembargador Furtado.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa **ENDEREÇO:** R. Henrique Husemann, S/N, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 03,490 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 195** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1930 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Sanitários (da casa D-5)	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: D-5	



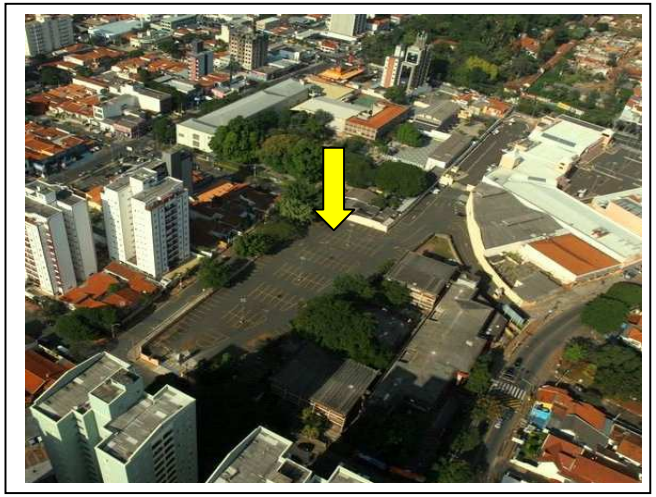
PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal ( ) Estadual ( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento ( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:





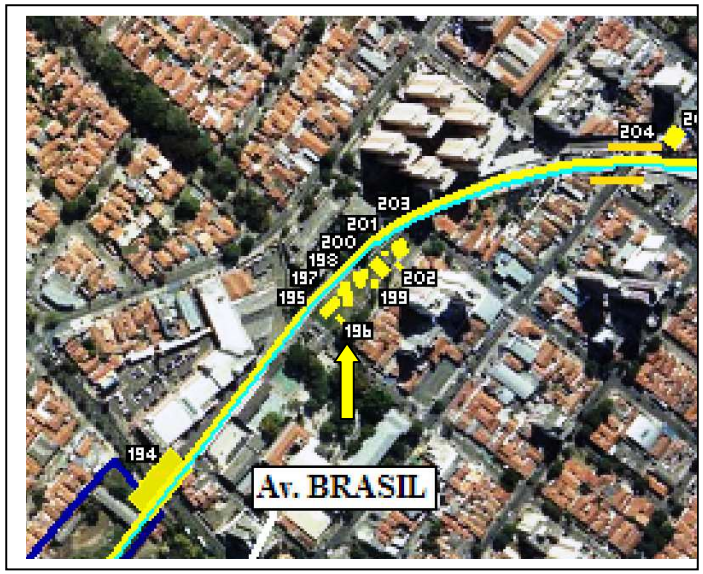
HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana de Estradas de Ferro foi fundada em 1872, iniciando oficialmente o tráfego na data de 03 de maio de 1875. Este primeiro trecho partia da Estação Campinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, chegava à cidade de Jaguary (atual Jaguariúna) com um total km 32, 384. Ao iniciar as operações a ferrovia já havia construído neste traçado as Estações de: Anhumas, Tanquinho, e Jaguary. A Estação Matto Dentro foi inaugurada em 1888 (em 1897 renomeada para Carlos Gomes). Em 1910 já consta nos registros a Estação Desembargador Furtado.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Sanitário (da casa D-5) **ENDEREÇO:** R. Henrique Husemann, S/N, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 03,490 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 196** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1930 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Casa	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: D-6	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana de Estradas de Ferro foi fundada em 1872, iniciando oficialmente o tráfego na data de 03 de maio de 1875. Este primeiro trecho partia da Estação Campinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, chegava à cidade de Jaguary (atual Jaguariúna) com um total km 32, 384. Ao iniciar as operações a ferrovia já havia construído neste traçado as Estações de: Anhumas, Tanquinho, e Jaguary. A Estação Matto Dentro foi inaugurada em 1888 (em 1897 renomeada para Carlos Gomes). Em 1910 já consta nos registros a Estação Desembargador Furtado.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Casa	**FICHA Nº 197**
ENDEREÇO: R. Henrique Husemann, S/N, Guanabara	**DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1930
MUNICÍPIO: Campinas	
LINHA: Tronco **Km:** 03,530	**DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977
CONSTRUTOR:	

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Casa

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: D-7



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana de Estradas de Ferro foi fundada em 1872, iniciando oficialmente o tráfego na data de 03 de maio de 1875. Este primeiro trecho partia da Estação Campinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, chegava à cidade de Jaguary (atual Jaguariúna) com um total km 32, 384. Ao iniciar as operações a ferrovia já havia construído neste traçado as Estações de: Anhumas, Tanquinho, e Jaguary. A Estação Matto Dentro foi inaugurada em 1888 (em 1897 renomeada para Carlos Gomes). Em 1910 já consta nos registros a Estação Desembargador Furtado.

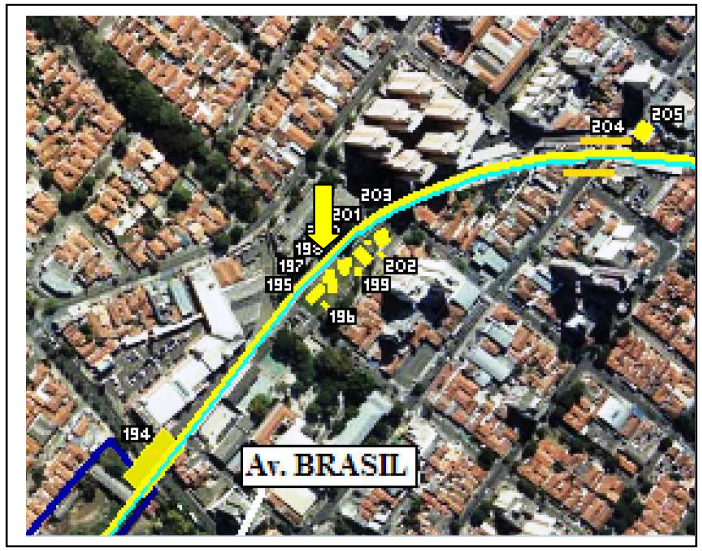
FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Casa **ENDEREÇO:** R. Henrique Husemann, S/N, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 03,550 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 198** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década 1930 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Sanitário (da casa D-8)	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: D-8	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana de Estradas de Ferro foi fundada em 1872, iniciando oficialmente o tráfego na data de 03 de maio de 1875. Este primeiro trecho partia da Estação Campinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, chegava à cidade de Jaguary (atual Jaguariúna) com um total km 32, 384. Ao iniciar as operações a ferrovia já havia construído neste traçado as Estações de: Anhumas, Tanquinho, e Jaguary. A Estação Matto Dentro foi inaugurada em 1888 (em 1897 renomeada para Carlos Gomes). Em 1910 já consta nos registros a Estação Desembargador Furtado.

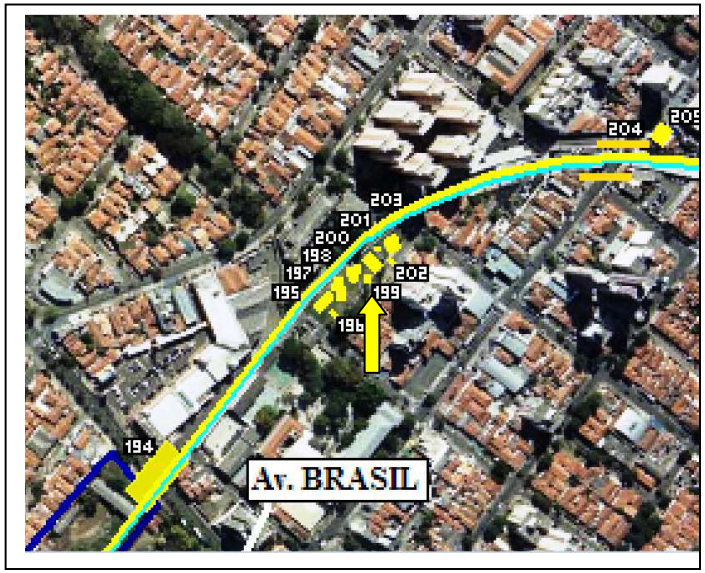
FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Sanitário (da casa D-8) **ENDEREÇO:** R. Henrique Husemann, S/N, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 03,550 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 199** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1930 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Casa	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: D-9	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana de Estradas de Ferro foi fundada em 1872, iniciando oficialmente o tráfego na data de 03 de maio de 1875. Este primeiro trecho partia da Estação Campinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, chegava à cidade de Jaguary (atual Jaguariúna) com um total km 32, 384. Ao iniciar as operações a ferrovia já havia construído neste traçado as Estações de: Anhumas, Tanquinho, e Jaguary. A Estação Matto Dentro foi inaugurada em 1888 (em 1897 renomeada para Carlos Gomes). Em 1910 já consta nos registros a Estação Desembargador Furtado.

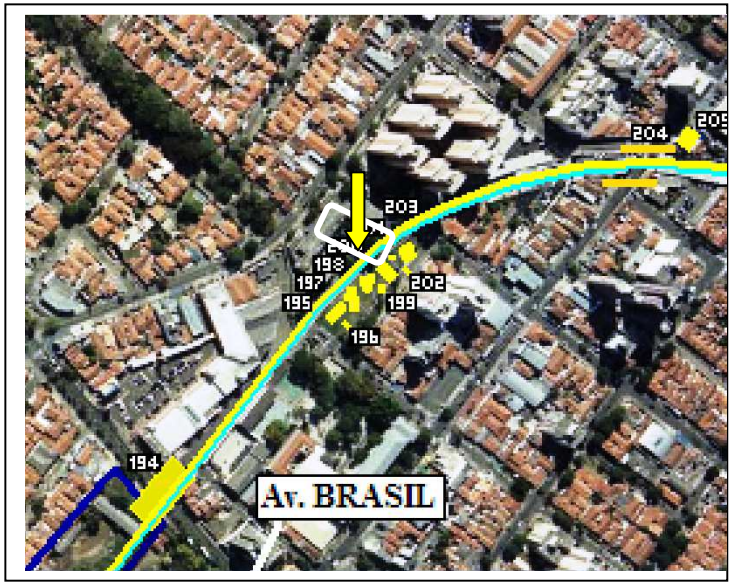
FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Casa **ENDEREÇO:** R. Henrique Husemann, S/N, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 03,570 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 200** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1930 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Depósito (da casa D- 13)	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: D-10	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

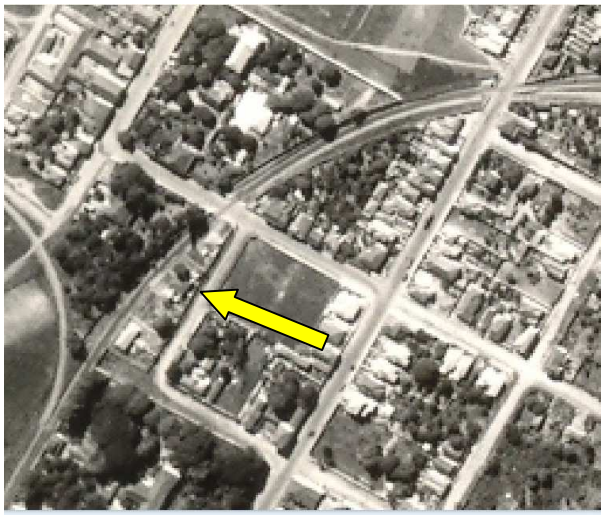
HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana de Estradas de Ferro foi fundada em 1872, iniciando oficialmente o tráfego na data de 03 de maio de 1875. Este primeiro trecho partia da Estação Campinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, chegava à cidade de Jaguary (atual Jaguariúna) com um total km 32, 384. Ao iniciar as operações a ferrovia já havia construído neste traçado as Estações de: Anhumas, Tanquinho, e Jaguary. A Estação Matto Dentro foi inaugurada em 1888 (em 1897 renomeada para Carlos Gomes). Em 1910 já consta nos registros a Estação Desembargador Furtado.

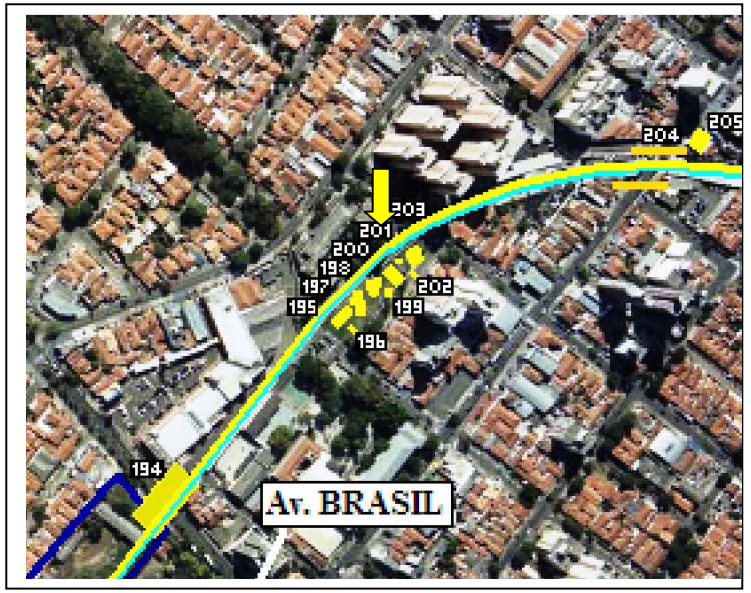
FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Depósito (da casa D-13) **ENDEREÇO:** R. Henrique Husemann, S/N, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 03,575 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 201** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1930 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Sanitário (da casa D-13)	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: D-11	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

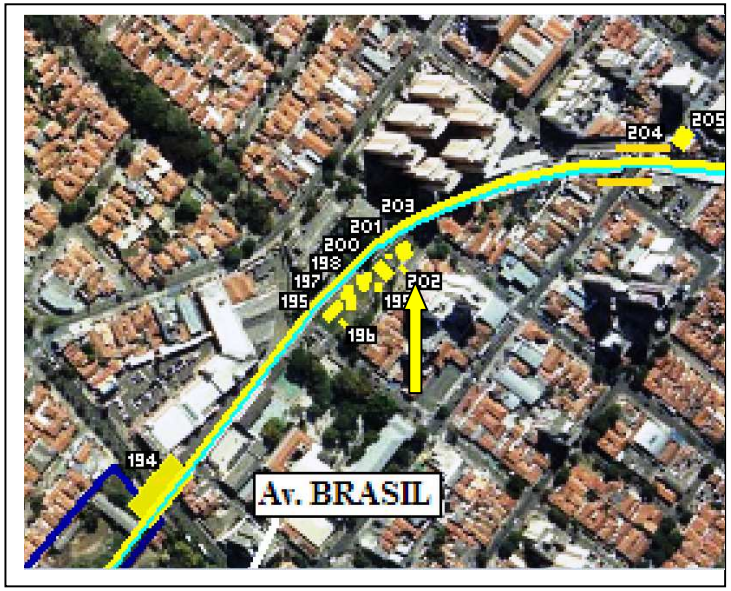
A Companhia Mogyana de Estradas de Ferro foi fundada em 1872, iniciando oficialmente o tráfego na data de 03 de maio de 1875. Este primeiro trecho partia da Estação Campinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, chegava à cidade de Jaguary (atual Jaguariúna) com um total km 32, 384. Ao iniciar as operações a ferrovia já havia construído neste traçado as Estações de: Anhumas, Tanquinho, e Jaguary. A Estação Matto Dentro foi inaugurada em 1888 (em 1897 renomeada para Carlos Gomes). Em 1910 já consta nos registros a Estação Desembargador Furtado.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Sanitário (da casa D-13) **ENDEREÇO:** R. Henrique Husemann, S/N, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 03,575 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 202** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1930 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Casa	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: D-12	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana de Estradas de Ferro foi fundada em 1872, iniciando oficialmente o tráfego na data de 03 de maio de 1875. Este primeiro trecho partia da Estação Campinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, chegava à cidade de Jaguary (atual Jaguariúna) com um total km 32, 384. Ao iniciar as operações a ferrovia já havia construído neste traçado as Estações de: Anhumas, Tanquinho, e Jaguary. A Estação Matto Dentro foi inaugurada em 1888 (em 1897 renomeada para Carlos Gomes). Em 1910 já consta nos registros a Estação Desembargador Furtado.

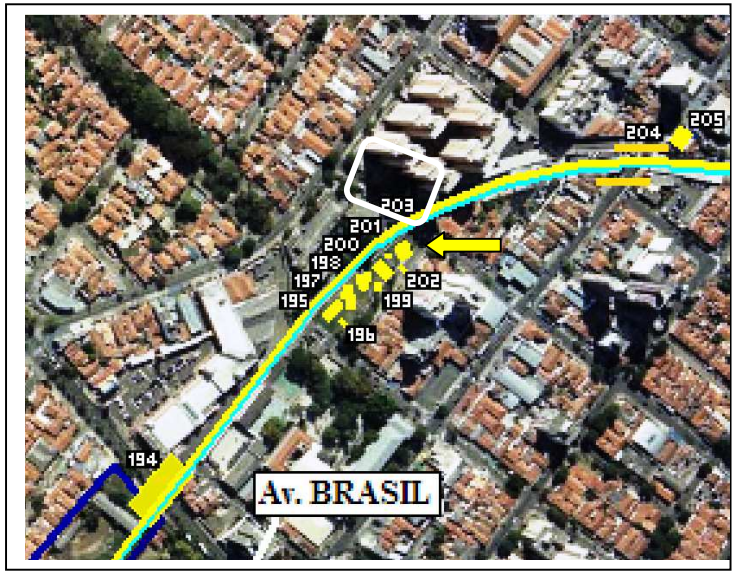
FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Casa **ENDEREÇO:** R. Henrique Husemann, S/N, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 03,580 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 203** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1930 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** **EDIFÍCIOS VIZINHOS:**	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: D-13	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

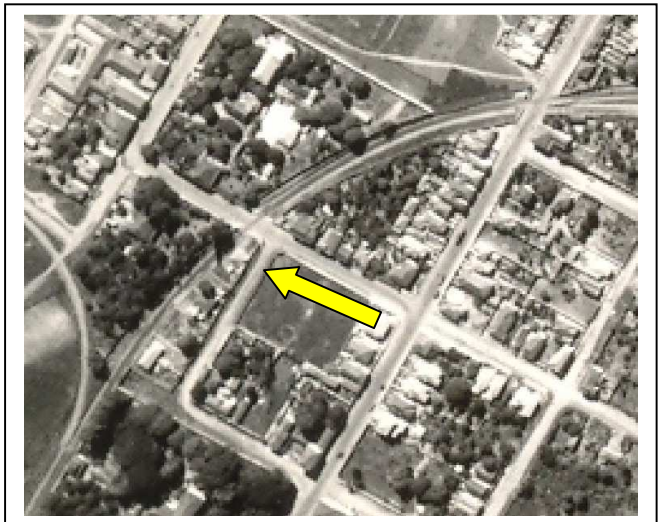
HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana de Estradas de Ferro foi fundada em 1872, iniciando oficialmente o tráfego na data de 03 de maio de 1875. Este primeiro trecho partia da Estação Campinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, chegava à cidade de Jaguary (atual Jaguariúna) com um total km 32, 384. Ao iniciar as operações a ferrovia já havia construído neste traçado as Estações de: Anhumas, Tanquinho, e Jaguary. A Estação Matto Dentro foi inaugurada em 1888 (em 1897 renomeada para Carlos Gomes). Em 1910 já consta nos registros a Estação Desembargador Furtado.

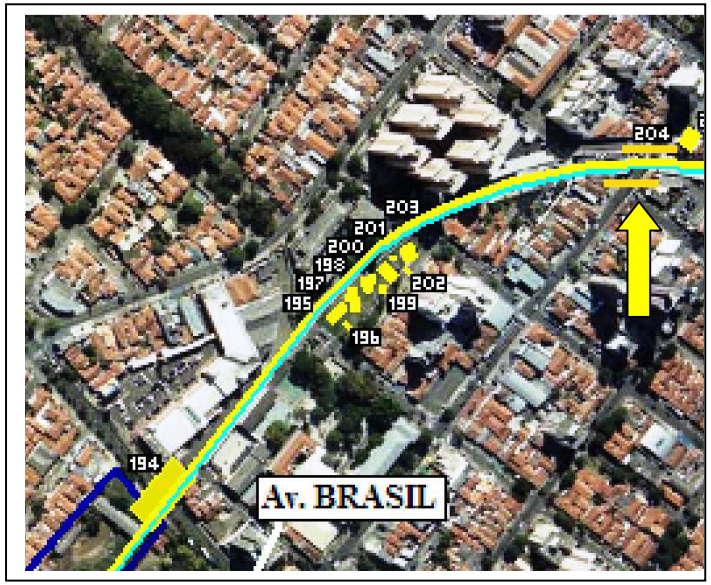
FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Passagem em Nível **ENDEREÇO:** Av. Barão de Itapura, S/N, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 03,793 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 204** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** ca. 1893 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** **EDIFÍCIOS VIZINHOS:**	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:**	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

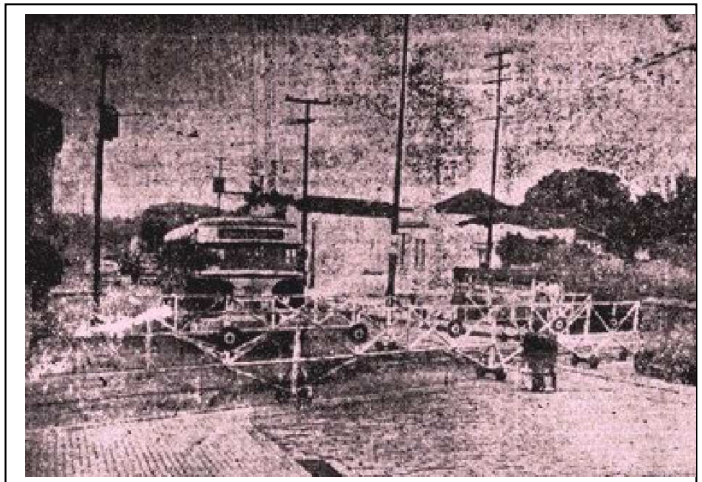
HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana de Estradas de Ferro foi fundada em 1872, iniciando oficialmente o tráfego na data de 03 de maio de 1875. Este primeiro trecho partia da Estação Campinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, chegava à cidade de Jaguary (atual Jaguariúna) com um total km 32, 384. Ao iniciar as operações a ferrovia já havia construído neste traçado as Estações de: Anhumas, Tanquinho, e Jaguary. A Estação Matto Dentro foi inaugurada em 1888 (em 1897 renomeada para Carlos Gomes). Em 1910 já consta nos registros a Estação Desembargador Furtado.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Casa do Guarda-porteira **ENDEREÇO:** R. Henrique Husemann, S/N, Guanabara **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 03,382 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 205** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década 1930 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Não	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** **COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Térreo **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: D-22	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

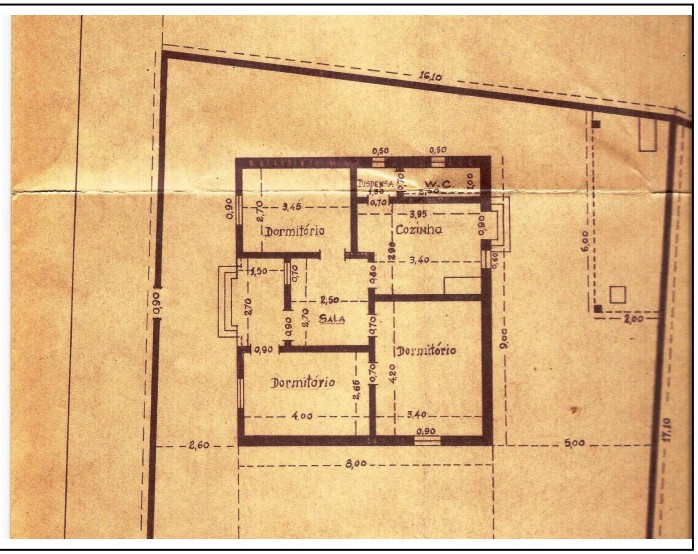
LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

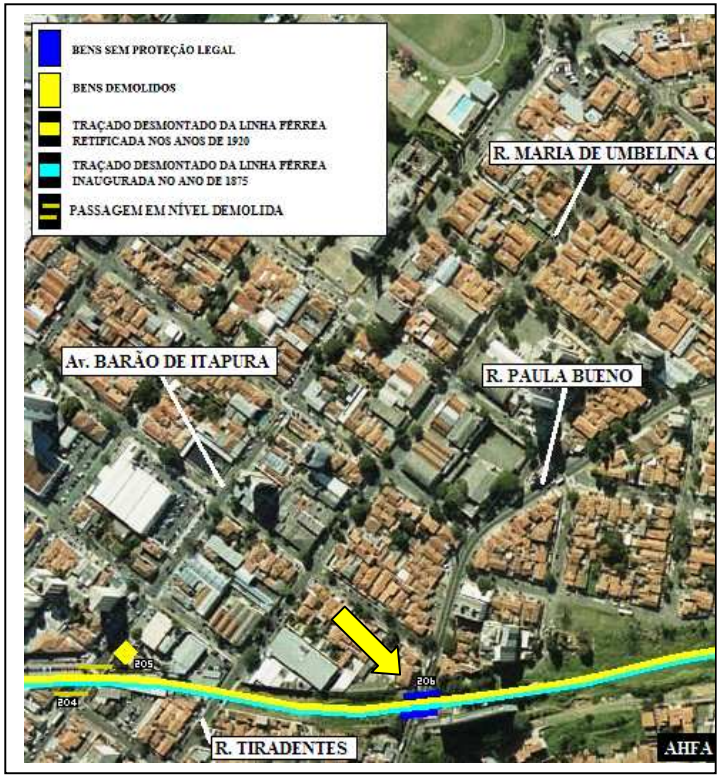
A Companhia Mogyana de Estradas de Ferro foi fundada em 1872, iniciando oficialmente o tráfego na data de 03 de maio de 1875. Este primeiro trecho partia da Estação Campinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, chegava à cidade de Jaguary (atual Jaguariúna) com um total km 32, 384. Ao iniciar as operações a ferrovia já havia construído neste traçado as Estações de: Anhumas, Tanquinho, e Jaguary. A Estação Matto Dentro foi inaugurada em 1888 (em 1897 renomeada para Carlos Gomes). Em 1910 já consta nos registros a Estação Desembargador Furtado.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Passagem Inferior **ENDEREÇO:** R. Paula Bueno, S/N, Taquaral **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 04,093 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 206** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 196_ **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não **EDIFÍCIOS VIZINHOS:**Não	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Cantaria e ferro **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** A original de 1875 era em cantaria, demolida em 196_ **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: D-27	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

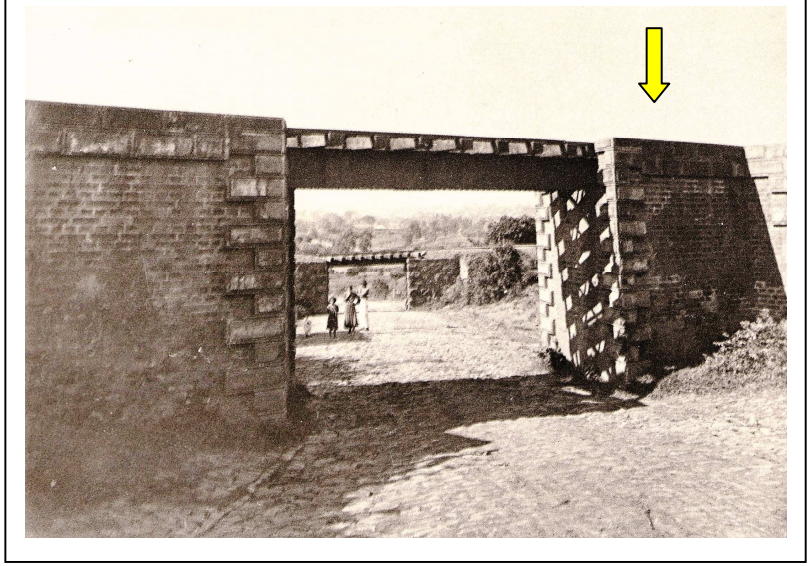
LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Sem uso



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

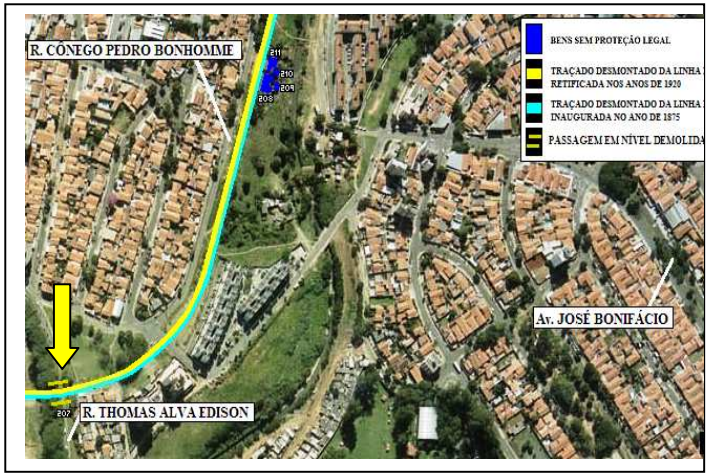
A Companhia Mogyana de Estradas de Ferro foi fundada em 1872, iniciando oficialmente o tráfego na data de 03 de maio de 1875. Este primeiro trecho partia da Estação Campinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, chegava à cidade de Jaguary (atual Jaguariúna) com um total km 32, 384. Ao iniciar as operações a ferrovia já havia construído neste traçado as Estações de: Anhumas, Tanquinho, e Jaguary. A Estação Matto Dentro foi inaugurada em 1888 (em 1897 renomeada para Carlos Gomes). Em 1910 já consta nos registros a Estação Desembargador Furtado.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Passagem em Nível **ENDEREÇO:** R. Thomas Alva Edison, S/N, Taquaral **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 05,900 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 207** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1960 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Não	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Cantaria e ferro **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **OBSERVAÇÕES:** A antiga passagem em nível da década de 1920 foi substituída pela passagem superior na década de 1960.	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: o leito férreo passou a ser usadp como rua denominado Rua Araguaçu.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana de Estradas de Ferro foi fundada em 1872, iniciando oficialmente o tráfego na data de 03 de maio de 1875. Este primeiro trecho partia da Estação Campinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, chegava à cidade de Jaguary (atual Jaguariúna) com um total km 32, 384. Ao iniciar as operações a ferrovia já havia construído neste traçado as Estações de: Anhumas, Tanquinho, e Jaguary. A Estação Matto Dentro foi inaugurada em 1888 (em 1897 renomeada para Carlos Gomes). Em 1910 já consta nos registros a Estação Desembargador Furtado.

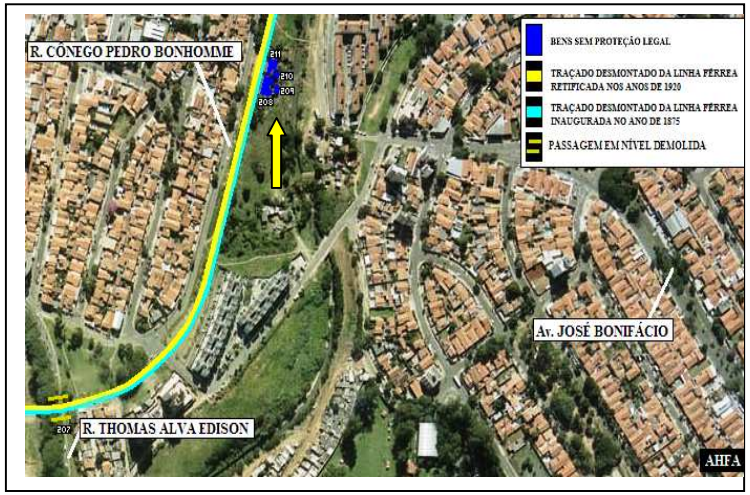
FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Casa de Turma **ENDEREÇO:** R. Cônego Pedro Bonhomme, S/N, Taquaral **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 06,280 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 208** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1930 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Casa de Turma – NP FEPASA 353.111	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim **VOLUMETRIA:A COBERTURA:A VÃOS:B REVESTIMENTOS:B** **Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Alvenaria em tijolos **COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Térreo **TELHAMENTO:** Telha em cerâmica, tipo capa e canal **Nº ÁGUAS:** Duas **ABERTURAS:** Esquadrias de ferro com caixilhos de vidro **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: 353.108 e 353.109	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

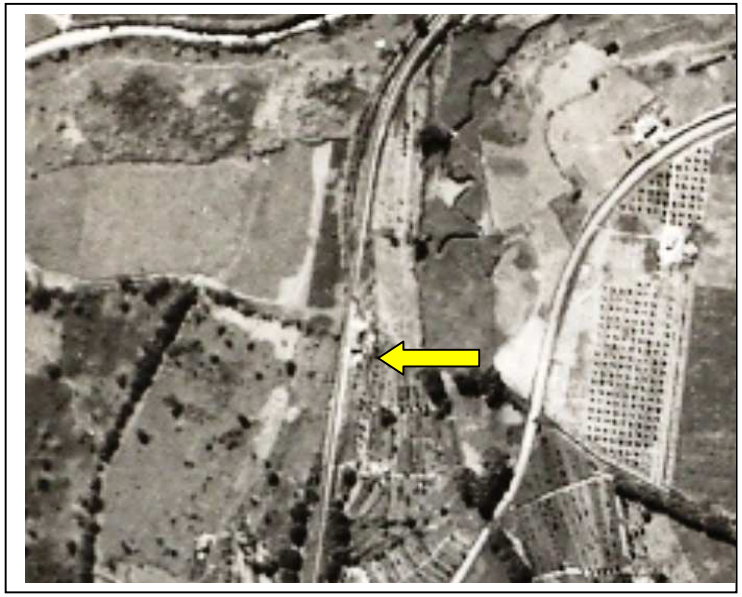
NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:





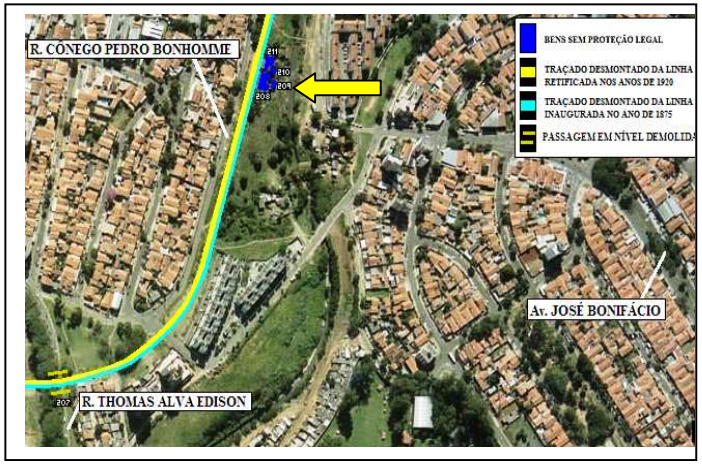
HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana de Estradas de Ferro foi fundada em 1872, iniciando oficialmente o tráfego na data de 03 de maio de 1875. Este primeiro trecho partia da Estação Campinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, chegava à cidade de Jaguary (atual Jaguariúna) com um total km 32, 384. Ao iniciar as operações a ferrovia já havia construído neste traçado as Estações de: Anhumas, Tanquinho, e Jaguary. A Estação Matto Dentro foi inaugurada em 1888 (em 1897 renomeada para Carlos Gomes). Em 1910 já consta nos registros a Estação Desembargador Furtado.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Sanitários (das casas NP 353.108 e NP 353.109) **ENDEREÇO:** R. Cônego Pedro Bonhomme, S/N, Taquaral **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 06,290 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 209** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1930 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Caixa d'agua	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim **VOLUMETRIA:A COBERTURA:A VÃOS: REVESTIMENTOS:B** **A-Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Alvenaria em tijolos **COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Térreo **TELHAMENTO:** Telha em cerâmica, tipo capa e canal **Nº ÁGUAS:** Duas **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: 353.110	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:





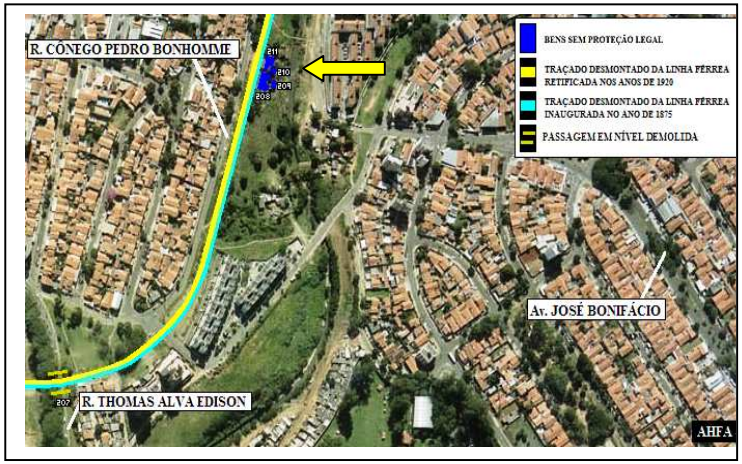
HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana de Estradas de Ferro foi fundada em 1872, iniciando oficialmente o tráfego na data de 03 de maio de 1875. Este primeiro trecho partia da Estação Campinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, chegava à cidade de Jaguary (atual Jaguariúna) com um total km 32, 384. Ao iniciar as operações a ferrovia já havia construído neste traçado as Estações de: Anhumas, Tanquinho, e Jaguary. A Estação Matto Dentro foi inaugurada em 1888 (em 1897 renomeada para Carlos Gomes). Em 1910 já consta nos registros a Estação Desembargador Furtado.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Caixa d'água **ENDEREÇO:** R. Cônego Pedro Bonhomme, S/N, Taquaral **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 06,300 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 210** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1930 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Casa de Turma	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim **VOLUMETRIA:A COBERTURA:A VÃOS:A REVESTIMENTOS:B** **A-Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Alvenaria em tijolos e ferro fundido **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Térreo **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** Caixa d'agua em ferro fundido **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: D-50	



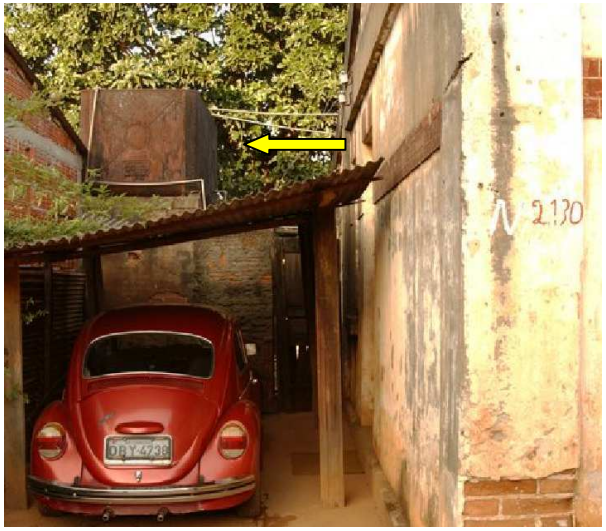
PROPRIETÁRIO ATUAL:

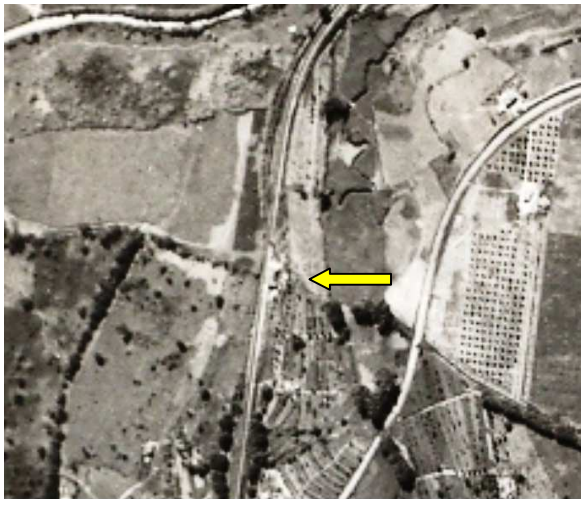
NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:





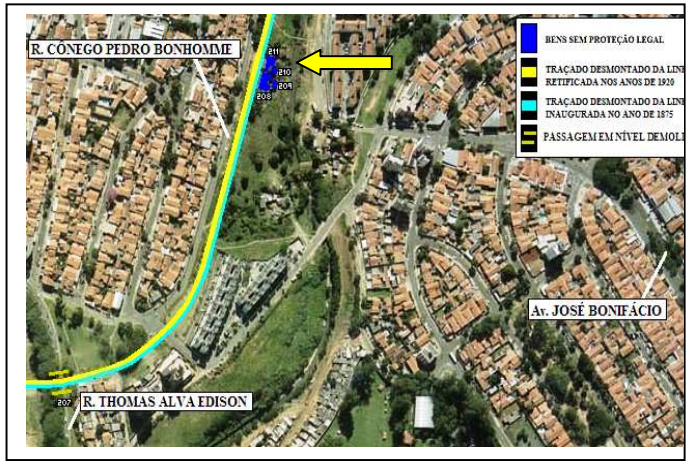
HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana de Estradas de Ferro foi fundada em 1872, iniciando oficialmente o tráfego na data de 03 de maio de 1875. Este primeiro trecho partia da Estação Campinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, chegava à cidade de Jaguary (atual Jaguariúna) com um total km 32, 384. Ao iniciar as operações a ferrovia já havia construído neste traçado as Estações de: Anhumas, Tanquinho, e Jaguary. A Estação Matto Dentro foi inaugurada em 1888 (em 1897 renomeada para Carlos Gomes). Em 1910 já consta nos registros a Estação Desembargador Furtado.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa de Turma **ENDEREÇO:** R. Cônego Pedro Bonhomme, S/N, Taquaral **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 06,310 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 211** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1960 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Casa de Turma – NP FEPASA 353.108	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular **VOLUMETRIA:A COBERTURA:A VÃOS:A REVESTIMENTOS:A** **A-Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Alvenaria em tijolos **COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Térreo **TELHAMENTO:** Telha em cerâmica, tipo capa e canal **Nº ÁGUAS:** duas **ABERTURAS:** Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: 353.111	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana de Estradas de Ferro foi fundada em 1872, iniciando oficialmente o tráfego na data de 03 de maio de 1875. Este primeiro trecho partia da Estação Campinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, chegava à cidade de Jaguary (atual Jaguariúna) com um total km 32, 384. Ao iniciar as operações a ferrovia já havia construído neste traçado as Estações de: Anhumas, Tanquinho, e Jaguary. A Estação Matto Dentro foi inaugurada em 1888 (em 1897 renomeada para Carlos Gomes). Em 1910 já consta nos registros a Estação Desembargador Furtado.

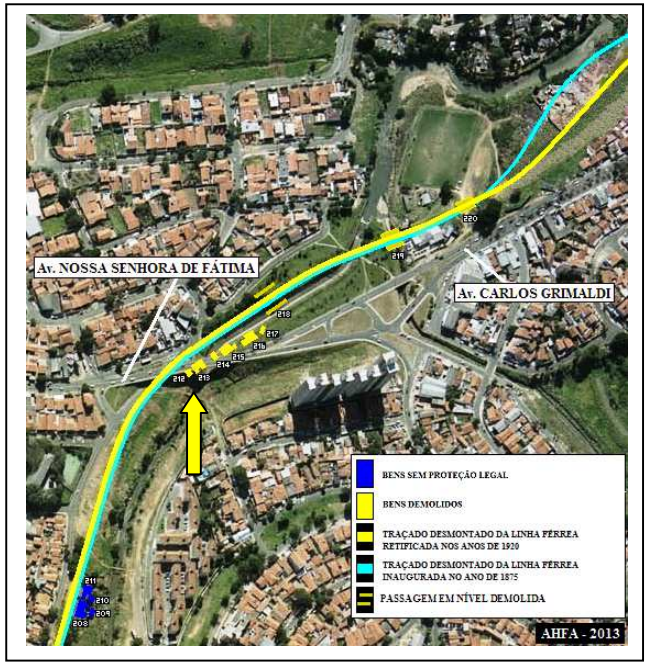
FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Tanque (da casa 2) **ENDEREÇO:** R. Cônego Pedro Bonhomme, S/N, Taquaral **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 06,615 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 212** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1930 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1966
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** **EDIFÍCIOS VIZINHOS:**	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** Conjunto demolido para a construção do Viaduto da Av. N. Sra. de Fátima. **OBSERVAÇÕES:** Edificação em planta da C.M.E.F.: Turma 2 Casa 2	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

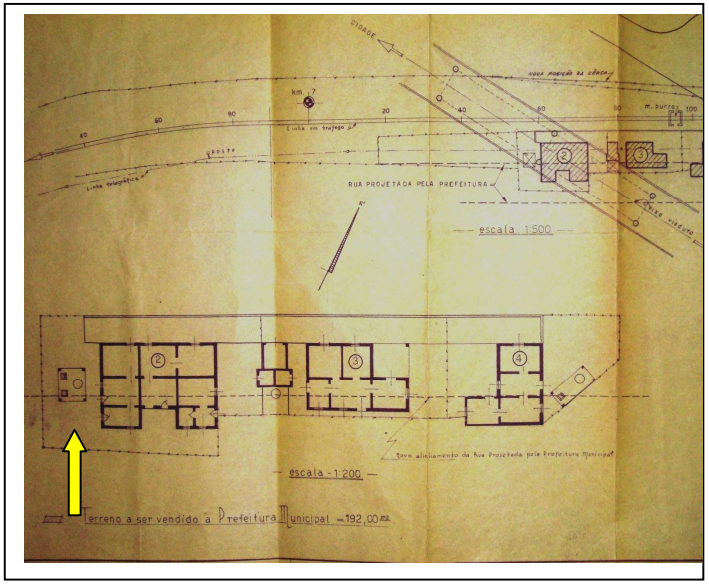
LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana de Estradas de Ferro foi fundada em 1872, iniciando oficialmente o tráfego na data de 03 de maio de 1875. Este primeiro trecho partia da Estação Campinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, chegava à cidade de Jaguary (atual Jaguariúna) com um total km 32, 384. Ao iniciar as operações a ferrovia já havia construído neste traçado as Estações de: Anhumas, Tanquinho, e Jaguary. A Estação Matto Dentro foi inaugurada em 1888 (em 1897 renomeada para Carlos Gomes). Em 1910 já consta nos registros a Estação Desembargador Furtado.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa 2	**FICHA Nº 213**
ENDEREÇO: R. Cônego Pedro Bonhomme, S/N, Taquaral	**DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1930
MUNICÍPIO: Campinas	
LINHA: Tronco **Km:** 06,620	**DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1966
CONSTRUTOR:	

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:

EDIFÍCIOS VIZINHOS:

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

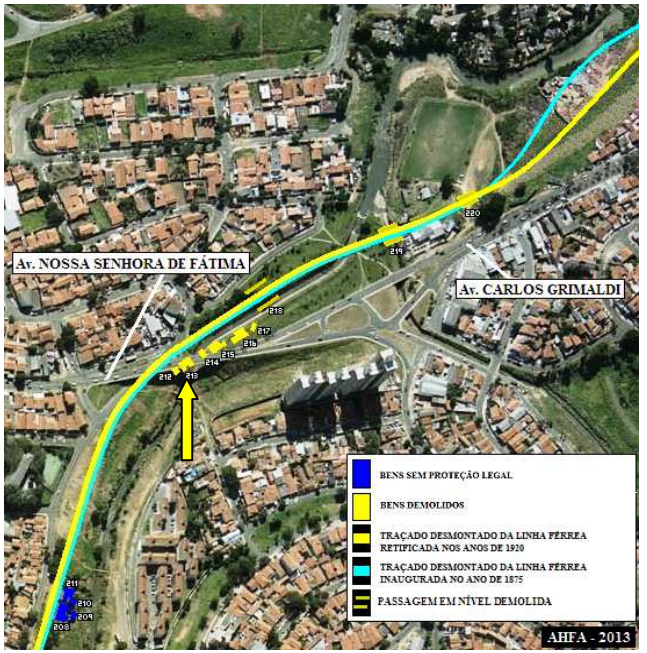
Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES: Conjunto demolido para a construção do Viaduto da Av. N. Sra. de Fátima.

OBSERVAÇÕES: Edificação em planta da C.M.E.F.: Turma 2 Casa 2



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal ( ) Estadual ( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento ( ) Outros**

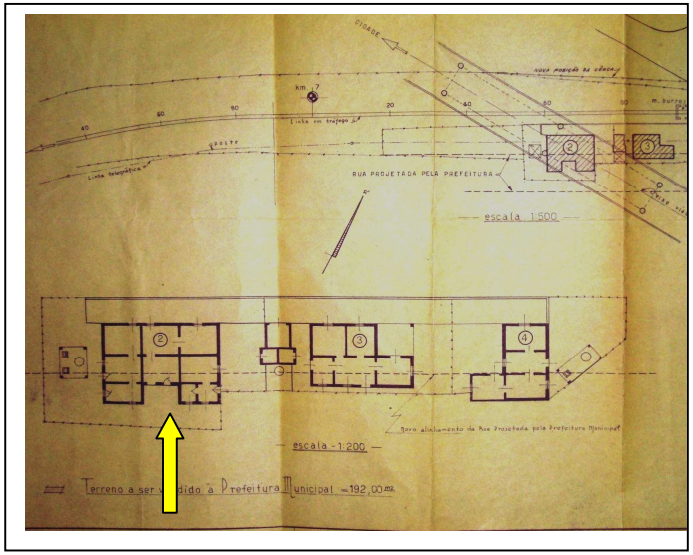
LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana de Estradas de Ferro foi fundada em 1872, iniciando oficialmente o tráfego na data de 03 de maio de 1875. Este primeiro trecho partia da Estação Campinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, chegava à cidade de Jaguary (atual Jaguariúna) com um total km 32, 384. Ao iniciar as operações a ferrovia já havia construído neste traçado as Estações de: Anhumas, Tanquinho, e Jaguary. A Estação Matto Dentro foi inaugurada em 1888 (em 1897 renomeada para Carlos Gomes). Em 1910 já consta nos registros a Estação Desembargador Furtado.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Tanque e WC (das casas 2 e 3)	**FICHA Nº 214**
ENDEREÇO: R. Cônego Pedro Bonhomme, S/N, Taquaral	**DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1930
MUNICÍPIO: Campinas	
LINHA: Tronco **Km:** 06,640	**DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1966
CONSTRUTOR:	

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:

EDIFÍCIOS VIZINHOS:

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

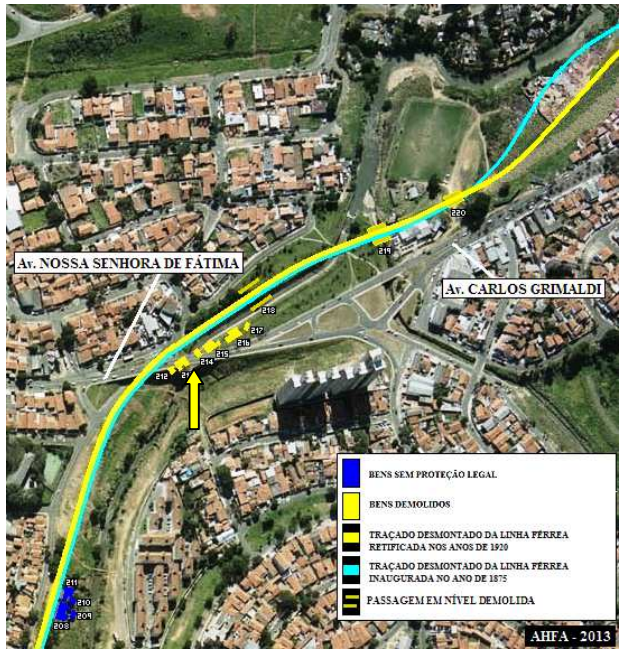
Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES: Conjunto demolido para a construção do Viaduto da Av. N. Sra. de Fátima.

OBSERVAÇÕES: Edificação em planta da C.M.E.F.: Turma 2 Casa 3



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

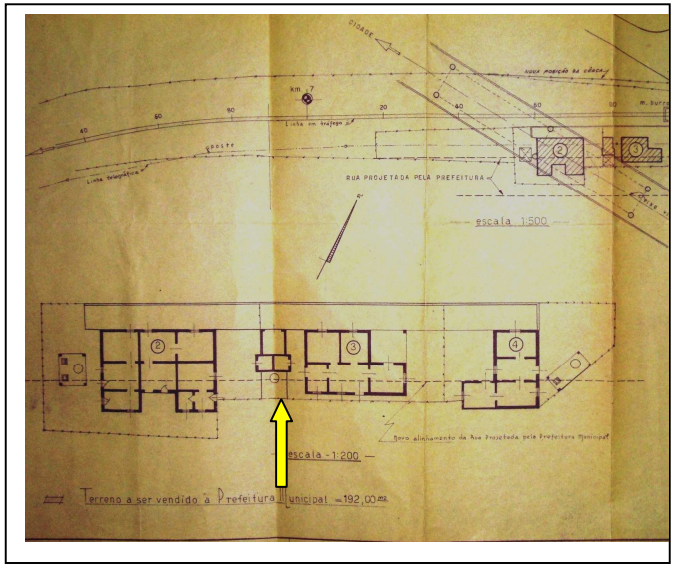
HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana de Estradas de Ferro foi fundada em 1872, iniciando oficialmente o tráfego na data de 03 de maio de 1875. Este primeiro trecho partia da Estação Campinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, chegava à cidade de Jaguary (atual Jaguariúna) com um total km 32, 384. Ao iniciar as operações a ferrovia já havia construído neste traçado as Estações de: Anhumas, Tanquinho, e Jaguary. A Estação Matto Dentro foi inaugurada em 1888 (em 1897 renomeada para Carlos Gomes). Em 1910 já consta nos registros a Estação Desembargador Furtado.

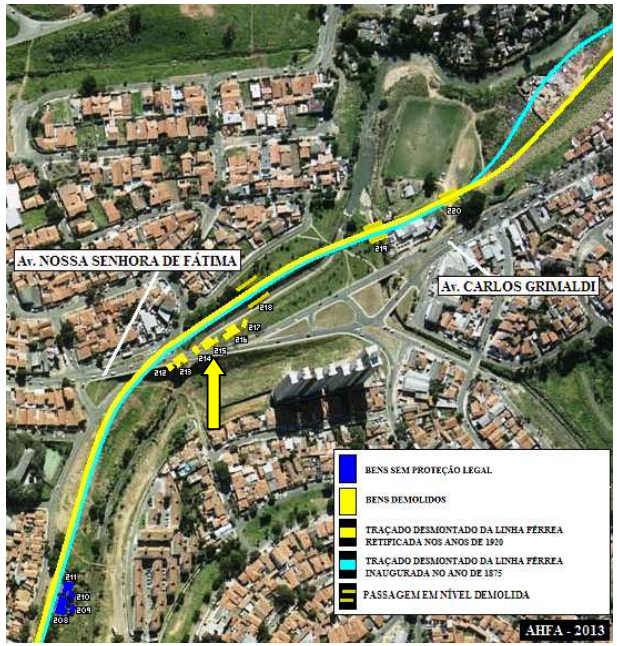
FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Casa 3 **ENDEREÇO:** R. Cônego Pedro Bonhomme, S/N, Taquaral **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 06,650 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 215** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1930 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1966
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** **EDIFÍCIOS VIZINHOS:**	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** Conjunto demolido para a construção do Viaduto da Av. N. Sra. de Fátima. **OBSERVAÇÕES:** Edificação em planta da C.M.E.F.: Turma 2 Casa 3	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

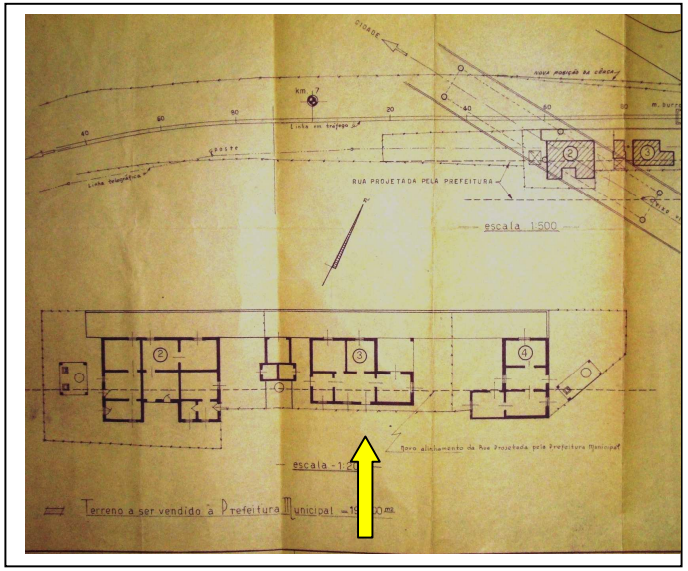
LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana de Estradas de Ferro foi fundada em 1872, iniciando oficialmente o tráfego na data de 03 de maio de 1875. Este primeiro trecho partia da Estação Campinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, chegava à cidade de Jaguary (atual Jaguariúna) com um total km 32, 384. Ao iniciar as operações a ferrovia já havia construído neste traçado as Estações de: Anhumas, Tanquinho, e Jaguary. A Estação Matto Dentro foi inaugurada em 1888 (em 1897 renomeada para Carlos Gomes). Em 1910 já consta nos registros a Estação Desembargador Furtado.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa 4

ENDEREÇO: R. Cônego Pedro Bonhomme, S/N, Taquaral

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco **Km:** 06,660

CONSTRUTOR:

FICHA Nº 216

DATA DE INAUGURAÇÃO: Década de 1930

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1966

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:

EDIFÍCIOS VIZINHOS:

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

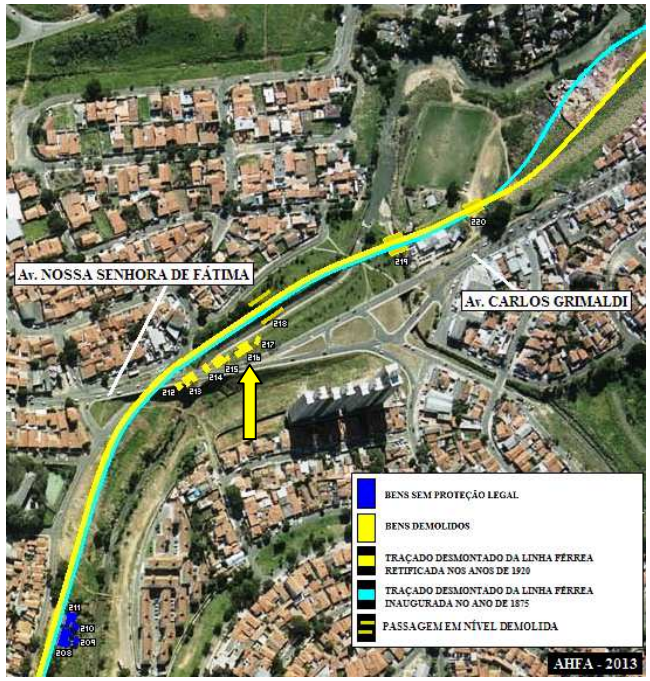
Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES: Conjunto demolido para a construção do Viaduto da Av. N. Sra. de Fátima.

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: 353.112; C.M.E.F.: Turma 2 Casa 4



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

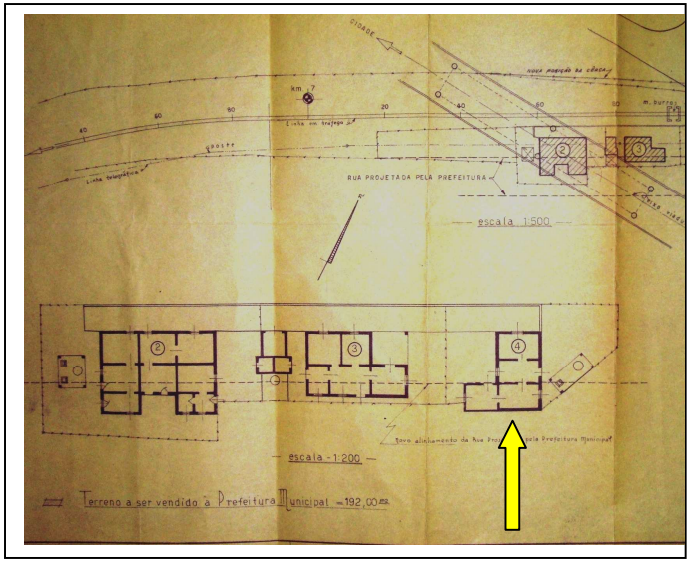
LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana de Estradas de Ferro foi fundada em 1872, iniciando oficialmente o tráfego na data de 03 de maio de 1875. Este primeiro trecho partia da Estação Campinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, chegava à cidade de Jaguary (atual Jaguariúna) com um total km 32, 384. Ao iniciar as operações a ferrovia já havia construído neste traçado as Estações de: Anhumas, Tanquinho, e Jaguary. A Estação Matto Dentro foi inaugurada em 1888 (em 1897 renomeada para Carlos Gomes). Em 1910 já consta nos registros a Estação Desembargador Furtado.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Tanque (da casa 4)	**FICHA Nº 217**
ENDEREÇO: R. Cônego Pedro Bonhomme, S/N, Taquaral	**DATA DE INAUGURAÇÃO:** Década de 1930
MUNICÍPIO: Campinas	
LINHA: Tronco **Km:** 06,675	**DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1966
CONSTRUTOR:	

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:

EDIFÍCIOS VIZINHOS:

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

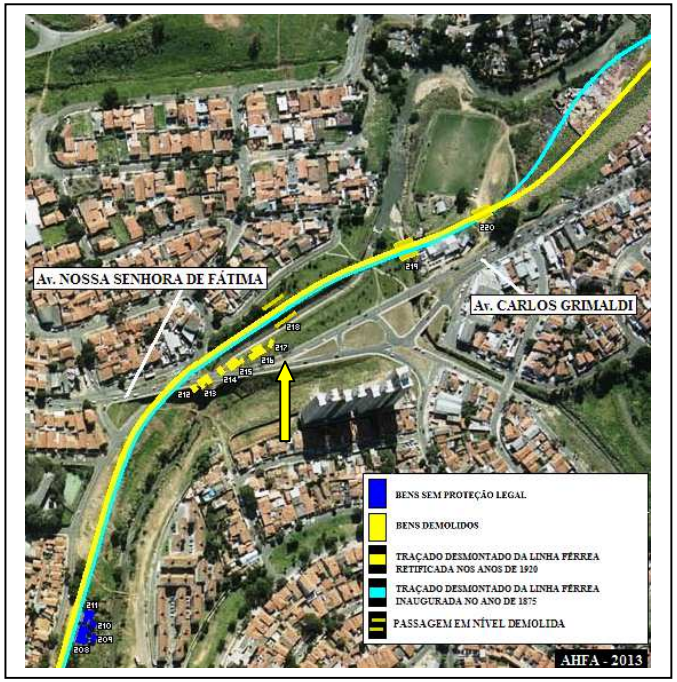
Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES: Conjunto demolido para a construção do Viaduto da Av. N. Sra. de Fátima.

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: D-59; C.M.E.F.: Turma 2 Casa 4



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

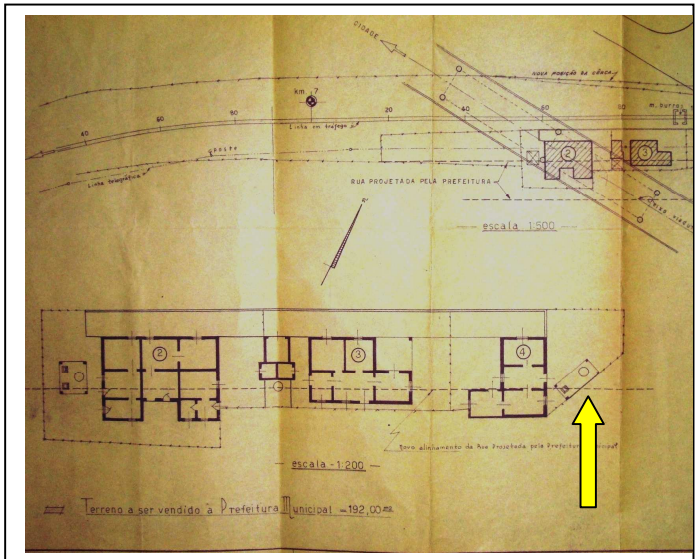
LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

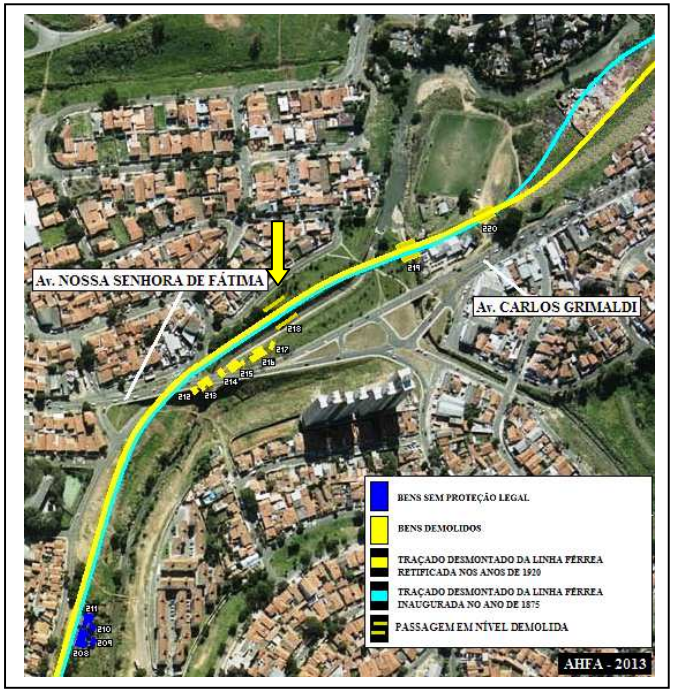
A Companhia Mogyana de Estradas de Ferro foi fundada em 1872, iniciando oficialmente o tráfego na data de 03 de maio de 1875. Este primeiro trecho partia da Estação Campinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, chegava à cidade de Jaguary (atual Jaguariúna) com um total km 32, 384. Ao iniciar as operações a ferrovia já havia construído neste traçado as Estações de: Anhumas, Tanquinho, e Jaguary. A Estação Matto Dentro foi inaugurada em 1888 (em 1897 renomeada para Carlos Gomes). Em 1910 já consta nos registros a Estação Desembargador Furtado.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Passagem em Nível **ENDEREÇO:** R. Cônego Pedro Bonhomme, S/N, Taquaral **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 06,700 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 218** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1930 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1966
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** **EDIFÍCIOS VIZINHOS:**	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** Conjunto demolido para a construção do Viaduto da Av. N. Sra. de Fátima. **OBSERVAÇÕES:**	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:





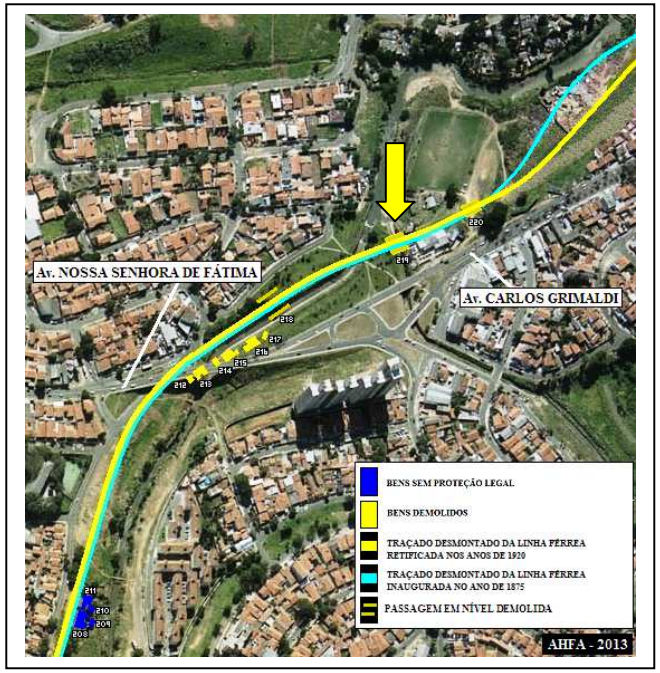
HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana de Estradas de Ferro foi fundada em 1872, iniciando oficialmente o tráfego na data de 03 de maio de 1875. Este primeiro trecho partia da Estação Campinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, chegava à cidade de Jaguary (atual Jaguariúna) com um total km 32, 384. Ao iniciar as operações a ferrovia já havia construído neste traçado as Estações de: Anhumas, Tanquinho, e Jaguary. A Estação Matto Dentro foi inaugurada em 1888 (em 1897 renomeada para Carlos Gomes). Em 1910 já consta nos registros a Estação Desembargador Furtado.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Ponte sobre o Ribeirão Anhumas **ENDEREÇO:** **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 06,920 **CONSTRUTOR:** Cia. Mogyana de Estradas de Ferro	**FICHA Nº 219** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1875 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** **EDIFÍCIOS VIZINHOS:**	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** Permaneceu parte das cabeceiras da ponte, construídas em cantaria. **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: D-62	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal ( ) Estadual ( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento ( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

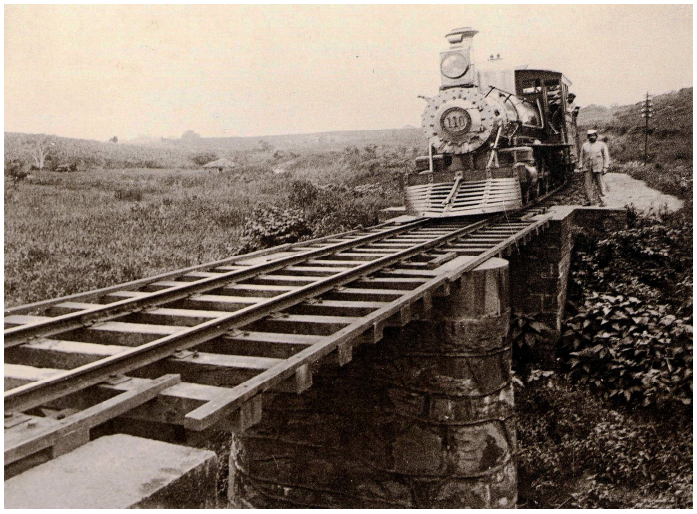
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Passagem Inferior – entre a fazenda **ENDEREÇO:** **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 07,020 **CONSTRUTOR:** Cia. Mogyana de Estradas de Ferro	**FICHA Nº 220** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1926 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** **EDIFÍCIOS VIZINHOS:**	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: D-63	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal ( ) Estadual ( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento ( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:





HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

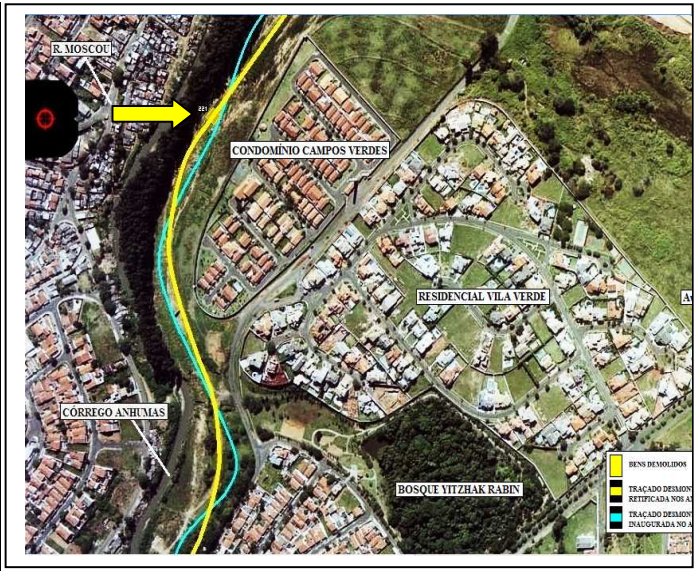
A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Passagem Inferior – entre a fazenda **ENDEREÇO:** **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 08,382 **CONSTRUTOR:** Cia. Mogyana de Estradas de Ferro	**FICHA Nº 221** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1926 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** **EDIFÍCIOS VIZINHOS:**	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:**	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:





HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

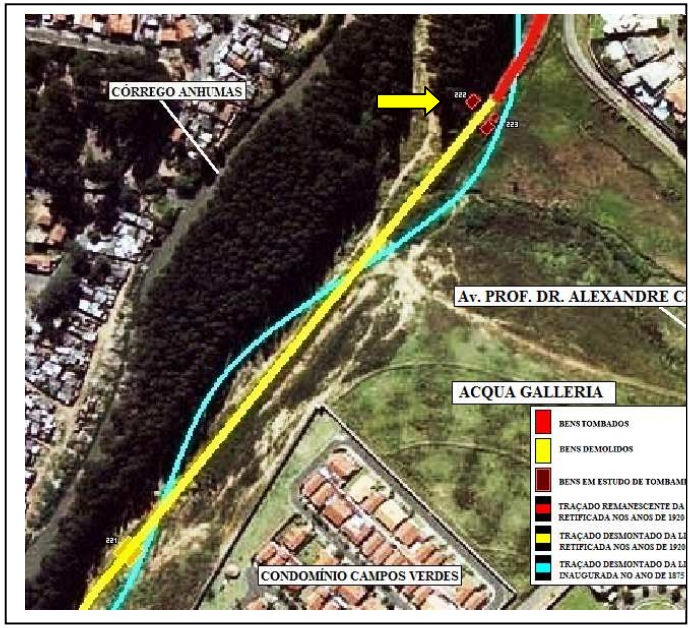
A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa Bombeiro **ENDEREÇO:** R. Dr. Ant. D. da Conceição, nº 1501, São Quirino **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 08,660 **CONSTRUTOR:** Cia Mogyana de Estradas de Ferro	**FICHA Nº 222** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1926 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não **EDIFÍCIOS VIZINHOS:**Poço e bomba	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim **VOLUMETRIA:A COBERTURA:A VÃOS:A REVESTIMENTOS:A** **Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Alvenaria em tijolos **COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Térreo **TELHAMENTO:**Telha cerâmica, tipo francesa **Nº ÁGUAS:** Duas **ABERTURAS:** Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro **.** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: 353.113	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 005/11

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso pela ABPF **.**



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

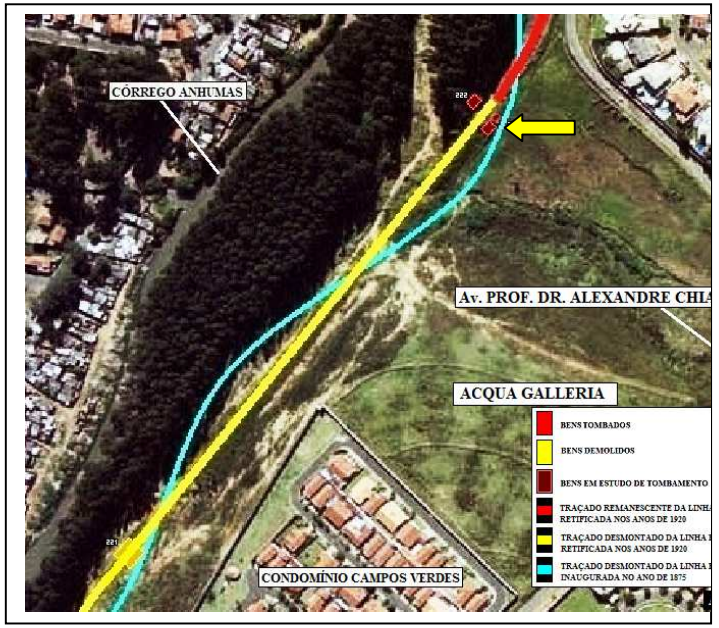
O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Poço e Bomba **ENDEREÇO:** R. Dr. Ant. D. da Conceição, nº 1501, São Quirino **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 08,660 **CONSTRUTOR:** Cia Mogyana de Estradas de Ferro	**FICHA Nº 223** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1926 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Sim **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Casa bombeiro	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim **VOLUMETRIA:A COBERTURA:A VÃOS:A REVESTIMENTOS:A** **Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Alvenaria em tijolos **COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Térreo **TELHAMENTO:** Telha cerâmica, tipo francesa e telha de zinco **Nº ÁGUAS:**Duas **ABERTURAS:** Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro **.** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:**	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 005/11

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso pela ABPF **.**



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Caixa d'água	**FICHA Nº 224**
ENDEREÇO: R. Dr. Ant. D. da Conceição, nº 1501, São Quirino	**DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1926
MUNICÍPIO: Campinas	
LINHA: Tronco **Km:** 08,740	**DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977
CONSTRUTOR: Cia Mogyana de Estradas de Ferro	

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Casa de Turma

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim

VOLUMETRIA:A COBERTURA:A VÃOS:A REVESTIMENTOS:A

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em tijolos e ferro fundido

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

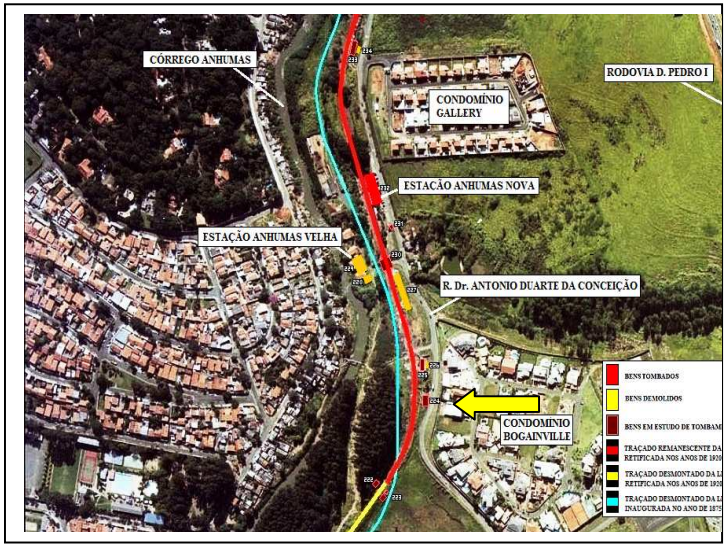
Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES: Caixa d' água construída em ferro fundido

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: 353.114.



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 005/11

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso pela ABPF **.**

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

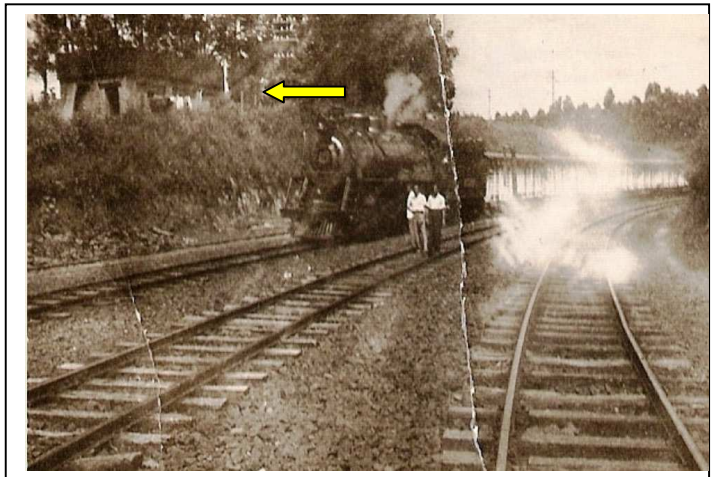
A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

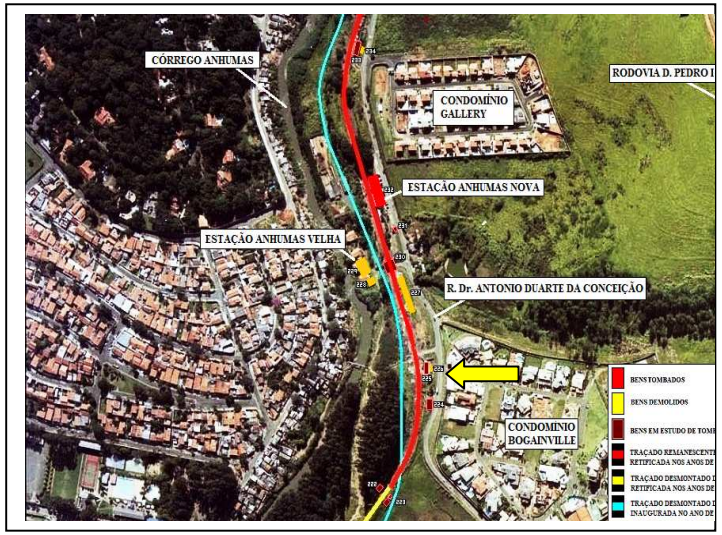
FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Casa de Portadores **ENDEREÇO:** R. Dr. Ant. D. da Conceição, nº 1501, São Quirino **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 08,800 **CONSTRUTOR:** Cia Mogyana de Estradas de Ferro	**FICHA Nº 225** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1926 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Sim **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Embarcadouro	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim **VOLUMETRIA:B COBERTURA:B VÃOS:A REVESTIMENTOS:B** **Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Alvenaria em tijolos **COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Térreo **TELHAMENTO:** Telha cerâmica, tipo francesa **Nº ÁGUAS:** Duas **ABERTURAS:** Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro . **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: 353.15 e 353.116	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 005/11

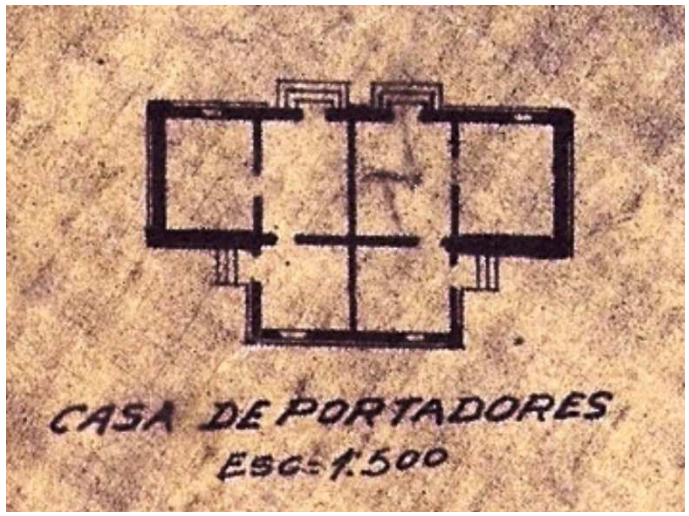
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso pela ABPF **.**



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

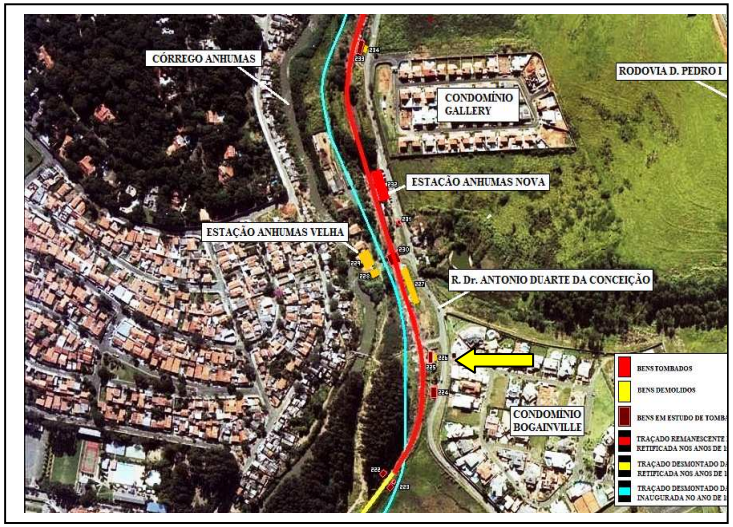
O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Sanitários **ENDEREÇO:** R. Dr. Ant. D. da Conceição, nº 1501, São Quirino **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 08,805 **CONSTRUTOR:** Cia Mogyana de Estradas de Ferro	**FICHA Nº 226** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1926 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Sim **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** **EDIFÍCIOS VIZINHOS:**	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:**	



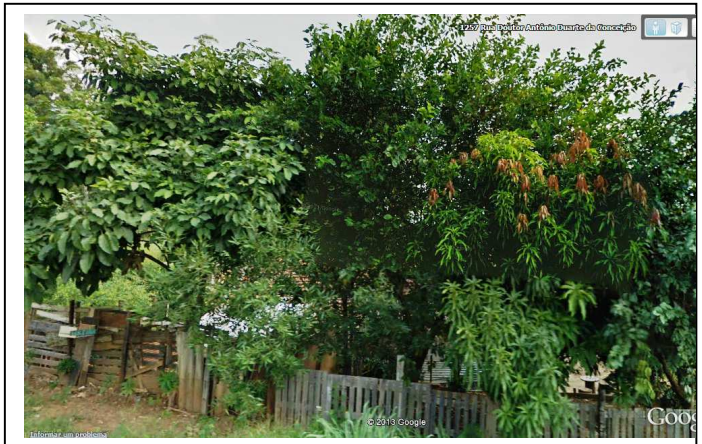
PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal ( ) Estadual ( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento ( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Embarcadouro

ENDEREÇO: R. Dr. Ant. D. da Conceição, nº 1501, São Quirino

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco **Km:** 08,900

CONSTRUTOR: Cia Mogyana de Estradas de Ferro

FICHA Nº 227

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1926

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1977

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Estação Anhumas Nova

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

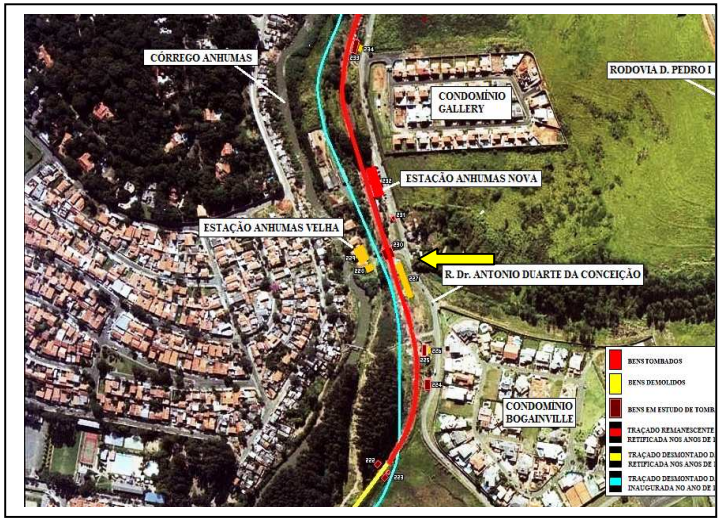
Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES:



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal ( ) Estadual ( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento ( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

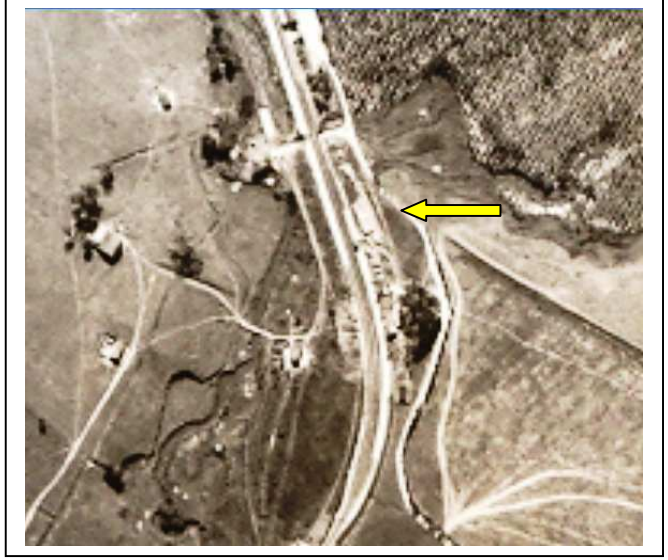
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

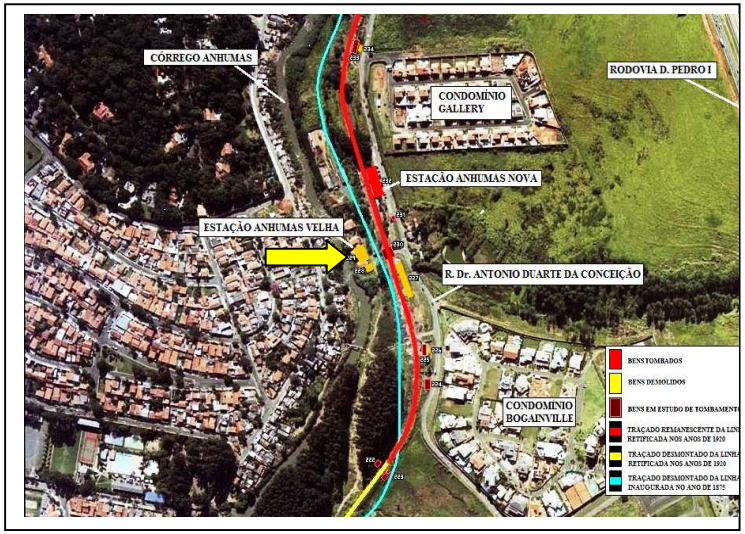
O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Caixa d'água (da Estação Anhumas Velha) **ENDEREÇO:** R. Dr. Ant. D. da Conceição, nº 1501, São Quirino **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 09,470 **CONSTRUTOR:**	**FICHA Nº 228** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1875 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1926
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Sim **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** **EDIFÍCIOS VIZINHOS:**	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:**	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal ( ) Estadual ( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento ( ) Outros**

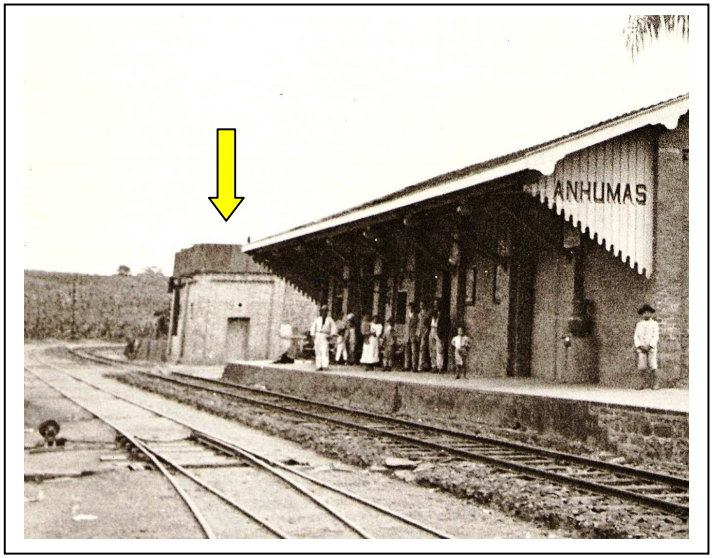
LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana de Estradas de Ferro foi fundada em 1872, iniciando oficialmente o tráfego na data de 03 de maio de 1875. Este primeiro trecho partia da Estação Campinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, chegava à cidade de Jaguary (atual Jaguariúna) com um total km 32, 384. Ao iniciar as operações a ferrovia já havia construído neste traçado as Estações de: Anhumas, Tanquinho, e Jaguary. A Estação Matto Dentro foi inaugurada em 1888 (em 1897 renomeada para Carlos Gomes). Em 1910 já consta nos registros a Estação Desembargador Furtado.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Estação Anhumas (Velha) – Localizava-se no traçado do antigo leito férreo construído em 1875 e desativado em 1926, a quilometragem era maior em relação ao leito de 1926.
ENDEREÇO: R. Dr. Ant. D. da Conceição, nº 1501, São Quirino

MUNICÍPIO: Campinas

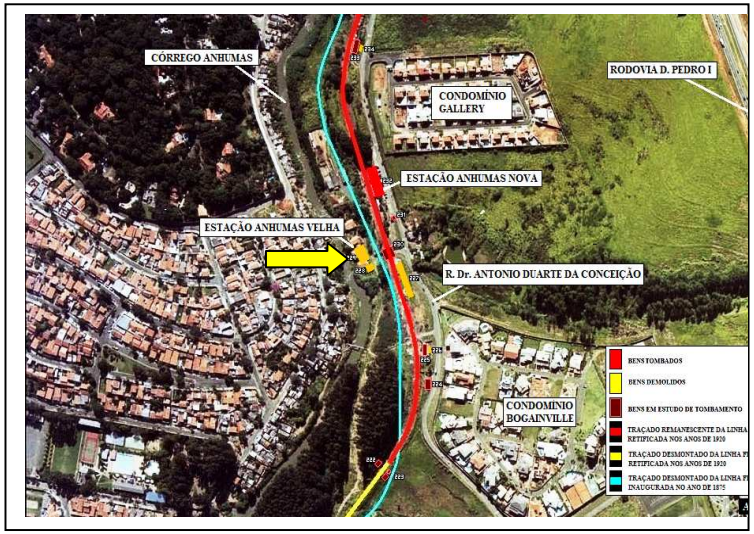
LINHA: Tronco **Km:** 09,416

CONSTRUTOR:

FICHA Nº 229

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1875

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1926



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:

EDIFÍCIOS VIZINHOS:

ESTADO DE CONSERVAÇÃO:

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional
MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Cantaria e ferro

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES:

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal ( ) Estadual ( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento ( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana de Estradas de Ferro foi fundada em 1872, iniciando oficialmente o tráfego na data de 03 de maio de 1875. Este primeiro trecho partia da Estação Campinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, chegava à cidade de Jaguary (atual Jaguariúna) com um total km 32, 384. Ao iniciar as operações a ferrovia já havia construído neste traçado as Estações de: Anhumas, Tanquinho, e Jaguary. A Estação Matto Dentro foi inaugurada em 1888 (em 1897 renomeada para Carlos Gomes). Em 1910 já consta nos registros a Estação Desembargador Furtado.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Passagem Inferior – entre a fazenda

ENDEREÇO: R. Dr. Ant. D. da Conceição, nº 1501, São Quirino

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco **Km:** 08,945

CONSTRUTOR: Cia Mogyana de Estradas de Ferro

FICHA Nº 230

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1926

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1977

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:

EDIFÍCIOS VIZINHOS:

ESTADO DE CONSERVAÇÃO : Regular

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Cantaria e ferro fundido

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

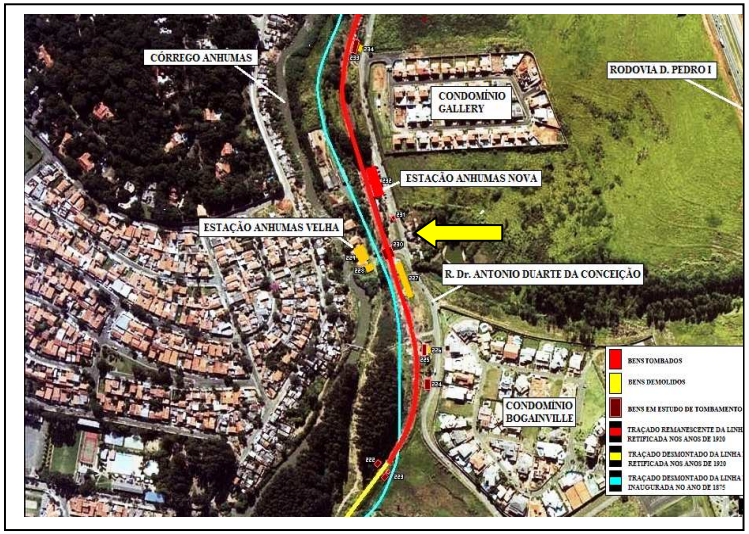
Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: D-76



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 004/11

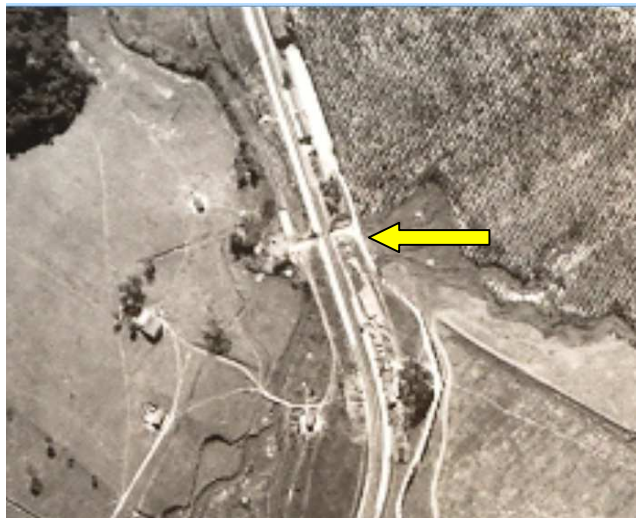
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso pela ABPF **.**



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Casa de Força

ENDEREÇO: R. Dr. Ant. D. da Conceição, nº 1501, São Quirino

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco **Km:** 09,050

CONSTRUTOR: Cia Mogyana de Estradas de Ferro

FICHA Nº 231

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1926

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1977

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Estação Anhumas Nova

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular

VOLUMETRIA:A COBERTURA:A VÃOS:A REVESTIMENTOS:A

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em tijolos

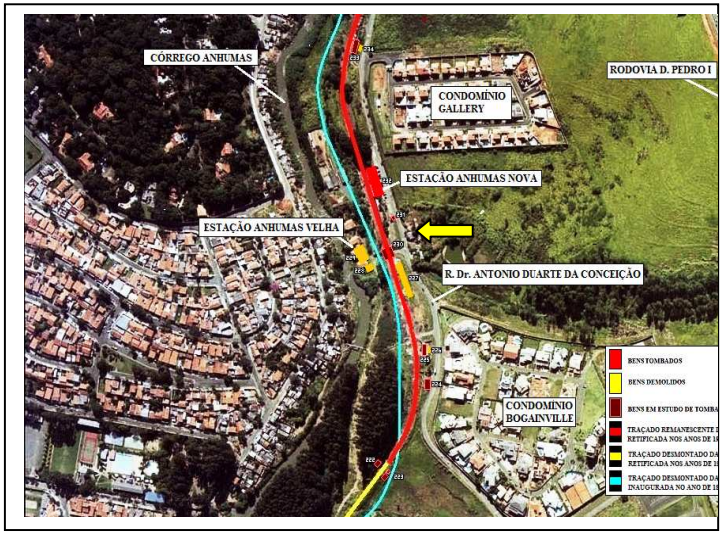
COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telha cerâmica, tipo francesa **Nº ÁGUAS:** Duas

ABERTURAS: Portas de abrir em madeira

DETALHES:

OBSERVAÇÕES:



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 005/11

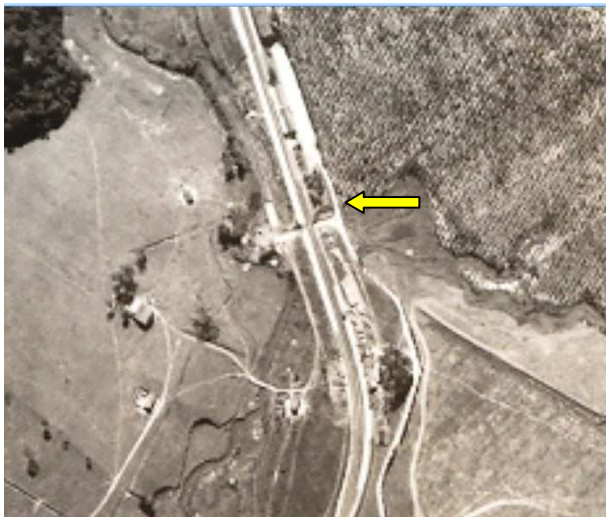
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso pela ABPF **.**



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Estação Anhumas (Nova)

ENDEREÇO: R. Dr. Ant. D. da Conceição, nº 1501, São Quirino

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco **Km:** 09,057

CONSTRUTOR: Cia Mogyana de Estradas de Fero

FICHA Nº 232

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1926

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1977

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Embarcadouro

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular

VOLUMETRIA:A COBERTURA:A VÃOS:A REVESTIMENTOS:A

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em tijolos

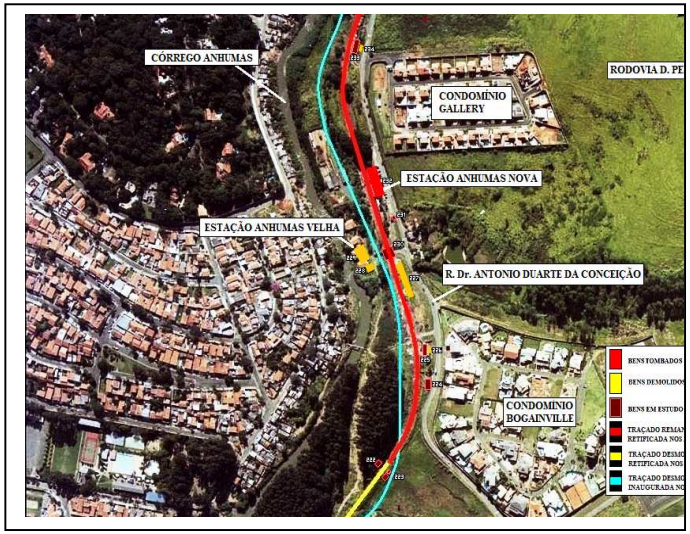
COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telhas cerâmicas, tipo francesa **Nº ÁGUAS:** Oito

ABERTURAS: Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro.

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: 353.117.



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento nº 003/03, Resolução 122/12

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso pela ABPF **.**

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

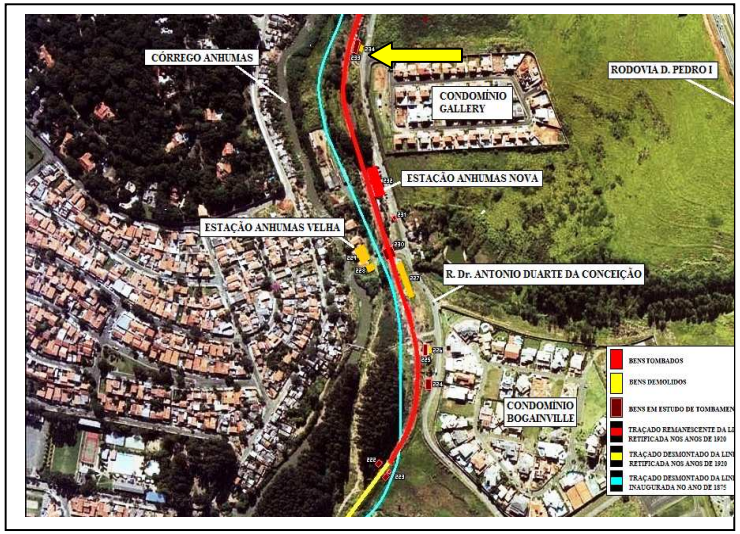
FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Casa de Portadores **ENDEREÇO:** R. Dr. Ant. D. da Conceição, nº 1501, São Quirino **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 09,070 **CONSTRUTOR:** Cia Mogyana de Estradas de Ferro	**FICHA Nº 233** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1926 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Sim **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não **EDIFÍCIOS VIZINHOS:**Estação Anhumas Nova	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim **VOLUMETRIA:C COBERTURA:B VÃOS:C REVESTIMENTOS:B** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Alvenaria em tijolos **COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Térreo **TELHAMENTO:** Telhas cerâmicas, tipo francesa **Nº ÁGUAS:** Duas **ABERTURAS:** Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro. **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: 353.118 e 353.119	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 005/11

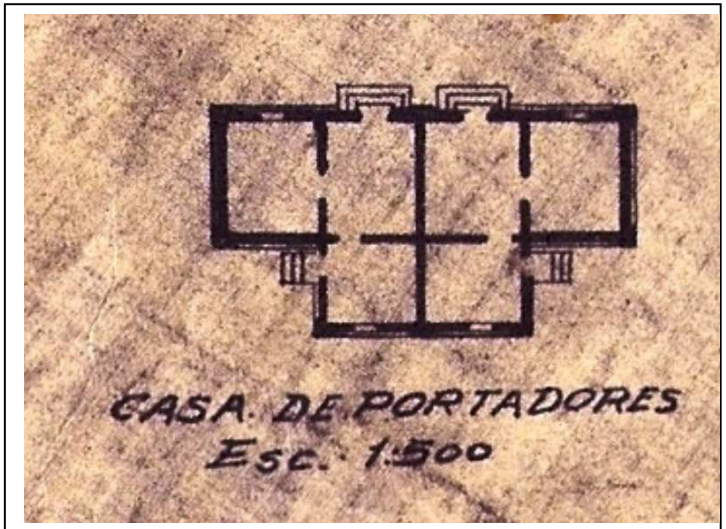
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso pela ABPF **.**



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: WC

ENDEREÇO: R. Dr. Ant. D. da Conceição, nº 1501, São Quirino

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco **Km:** 09,075

CONSTRUTOR: Cia. Mogyana de Estradas de Ferro

FICHA Nº 234

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1926

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1977

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Casa de portadores

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:

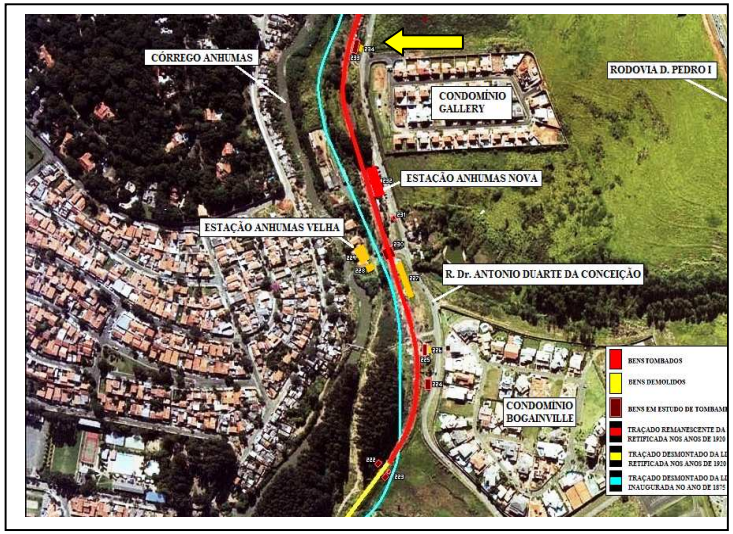
COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES:



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

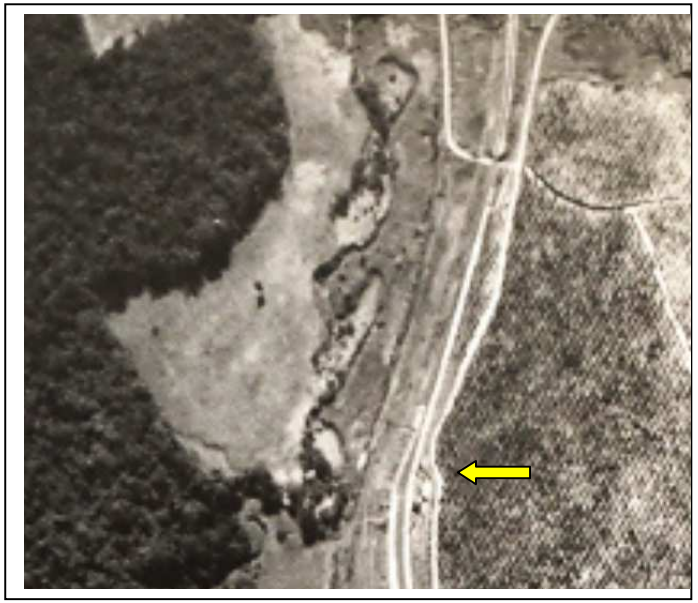
A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

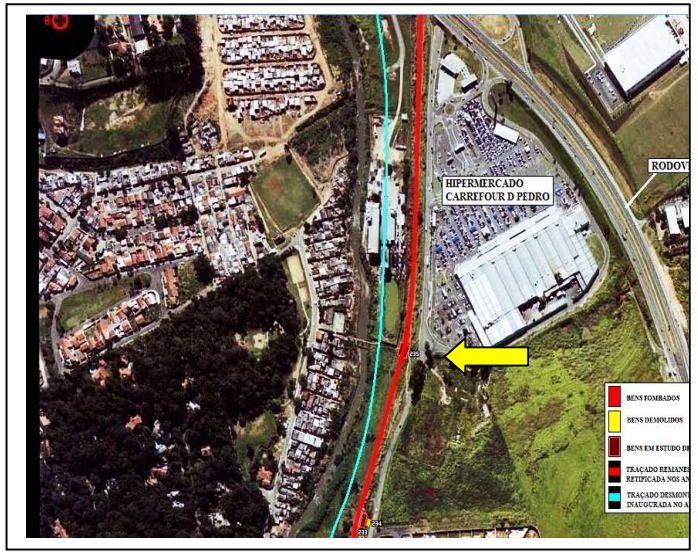
FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Passagem Inferior – entre a fazenda **ENDEREÇO:** **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 09,318 **CONSTRUTOR:** Cia. Mogyana de Estradas de Ferro	**FICHA Nº 235** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1926 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Sim **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** **EDIFÍCIOS VIZINHOS:**	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Cantaria e ferro **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: D-77	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 004/11

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso pela ABPF **.**

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

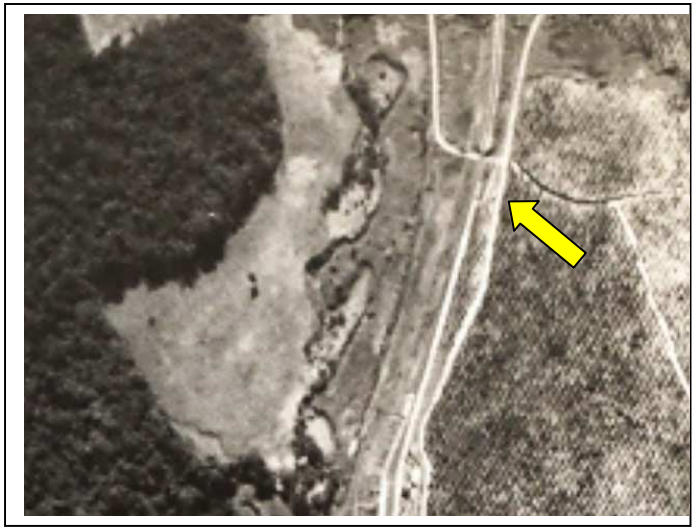
A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

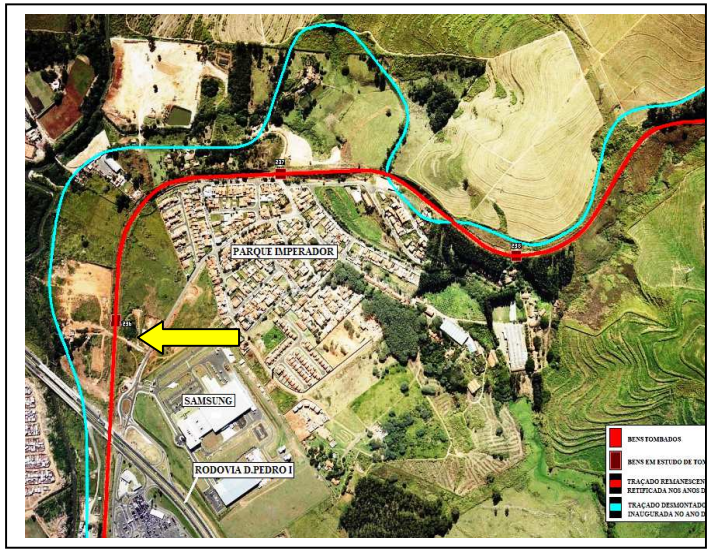
FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Passagem Inferior – entre a fazenda **ENDEREÇO:** **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 10,600 **CONSTRUTOR:** Cia. Mogyana de Estradas de Ferro	**FICHA Nº 236** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1926 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Sim **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** **EDIFÍCIOS VIZINHOS:**	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Cantaria e ferro **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: D-86	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 004/11

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso pela ABPF **.**

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

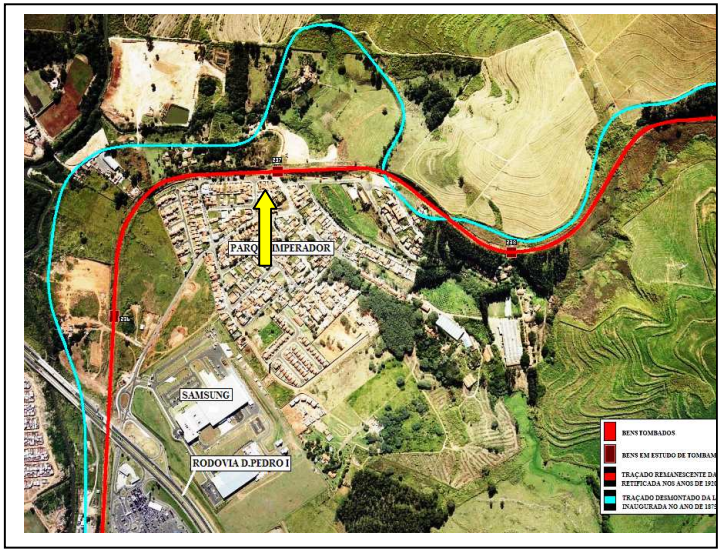
FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Passagem Inferior – entre a fazenda **ENDEREÇO:** **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 11,100 **CONSTRUTOR:** Cia. Mogyana de Estradas de Ferro	**FICHA Nº 237** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1926 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Sim **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** **EDIFÍCIOS VIZINHOS:**	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Cantaria e ferro **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: D-91	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 004/11

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso pela ABPF **.**

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

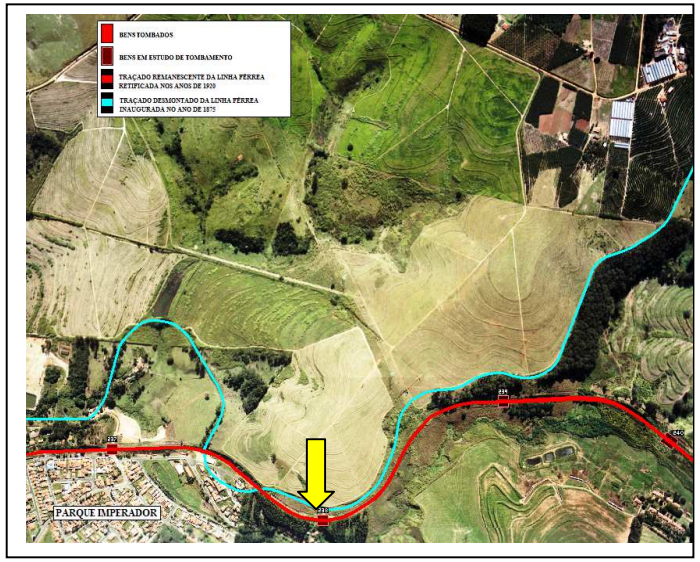
FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Passagem Inferior – entre a fazenda **ENDEREÇO:** **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 11,800 **CONSTRUTOR:** Cia. Mogyana de Estradas de Ferro	**FICHA Nº 238** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1926 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Sim **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** **EDIFÍCIOS VIZINHOS:**	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Cantaria e ferro **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: D-94	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 004/11

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso pela ABPF **.**

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

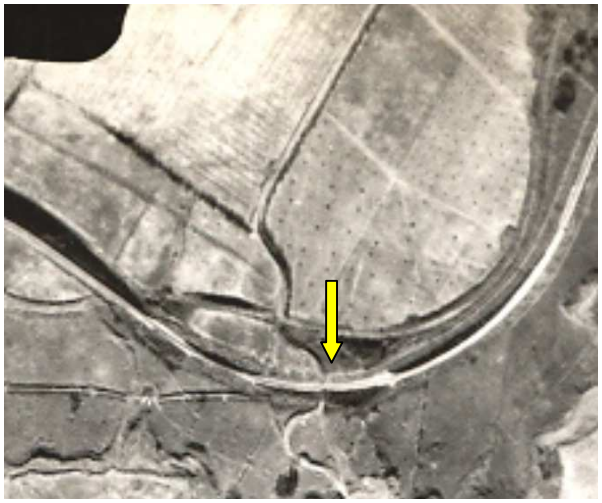
A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

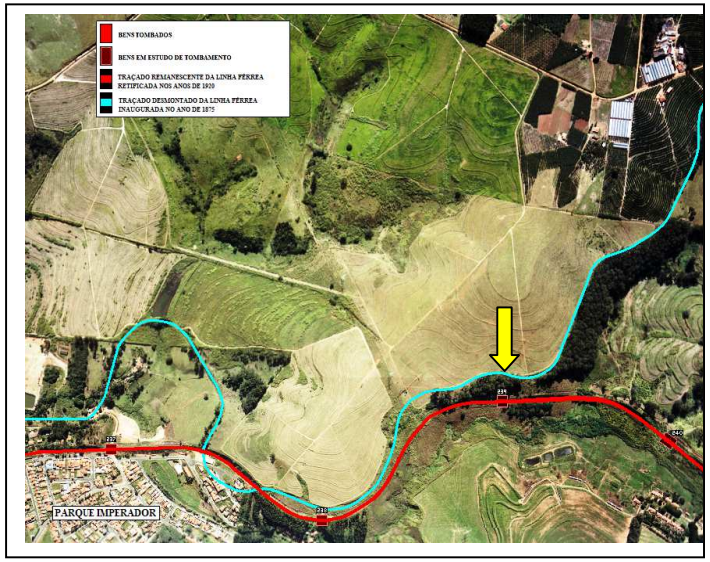
FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Passagem Inferior – entre a fazenda **ENDEREÇO:** **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 19,600 **CONSTRUTOR:** Cia. Mogyana de Estradas de Ferro	**FICHA Nº 239** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1926 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Sim **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** **EDIFÍCIOS VIZINHOS:**	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Cantaria e ferro **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: D-98	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 004/11

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso pela ABPF **.**

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

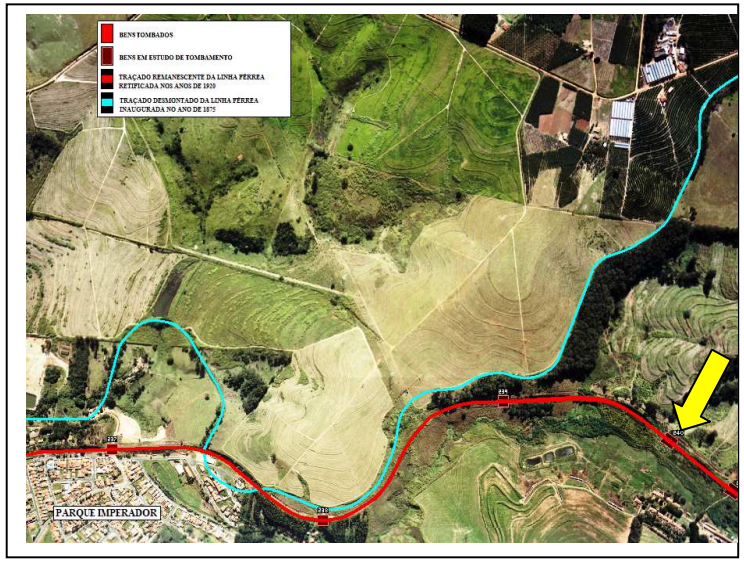
FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Passagem Inferior – entre a fazenda **ENDEREÇO:** **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 13,200 **CONSTRUTOR:** Cia. Mogyana de Estradas de Ferro	**FICHA Nº 240** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1926 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Sim **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** **EDIFÍCIOS VIZINHOS:**	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Cantaria e ferro fundido **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: D-100	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 004/11

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso pela ABPF **.**

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

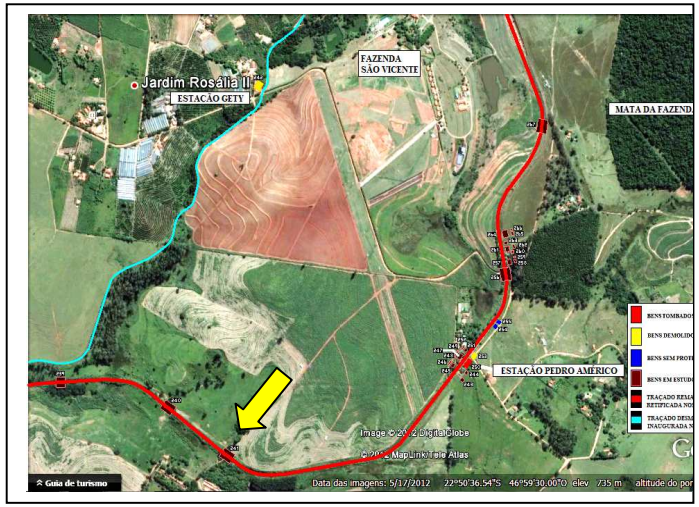
FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Passagem Inferior – entre a fazenda **ENDEREÇO:** **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 13,400 **CONSTRUTOR:** Cia. Mogyana de Estradas de Ferro	**FICHA Nº 241** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1926 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Sim **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** **EDIFÍCIOS VIZINHOS:**	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Cantaria e ferro **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: D-103	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 004/11

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso pela ABPF **.**

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Estação Gety – Localizava-se no traçado do antigo leito férreo construído em 1875 e desativado em 1926, a quilometragem era maior em relação ao leito de 1926

ENDEREÇO:

MUNICÍPIO: Campinas

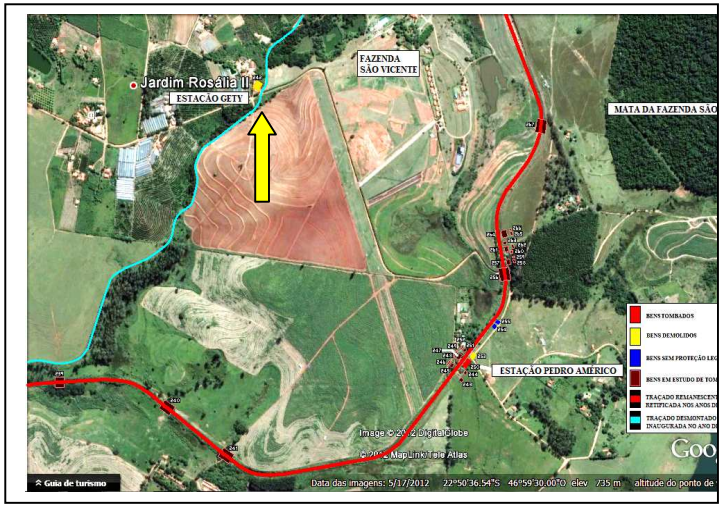
LINHA: Tronco **Km:** 15,643

CONSTRUTOR: Cia. Mogyana de Estradas de Ferro

FICHA Nº 242

DATA DE INAUGURAÇÃO: Entre 1900 e 1910

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1926



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:

EDIFÍCIOS VIZINHOS:

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES:

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal ( ) Estadual ( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento ( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

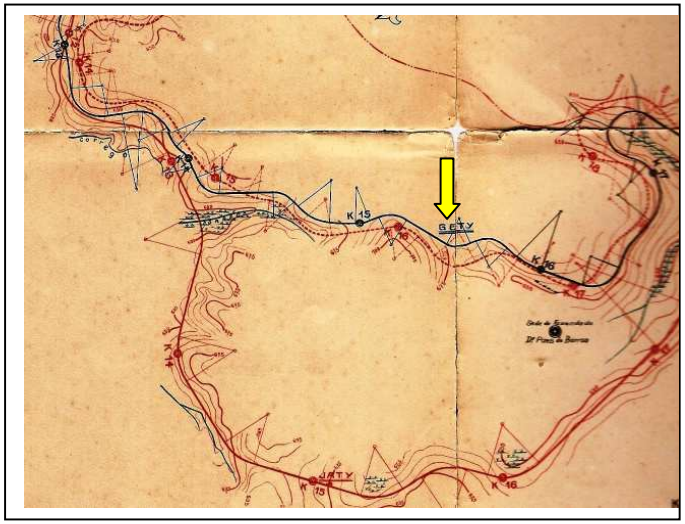
HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana de Estradas de Ferro foi fundada em 1872, iniciando oficialmente o tráfego na data de 03 de maio de 1875. Este primeiro trecho partia da Estação Campinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, chegava à cidade de Jaguary (atual Jaguariúna) com um total km 32, 384. Ao iniciar as operações a ferrovia já havia construído neste traçado as Estações de: Anhumas, Tanquinho, e Jaguary. A Estação Matto Dentro foi inaugurada em 1888 (em 1897 renomeada para Carlos Gomes). Em 1910 já consta nos registros a Estação Desembargador Furtado.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Caixa d'água

ENDEREÇO:

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco **Km:** 14,525

CONSTRUTOR: Cia. Mogyana de Estradas de Ferro

FICHA Nº 243

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1940

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1977

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Estação Pedro Américo

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim

VOLUMETRIA:A COBERTURA:A VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em tijolos

COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: sub-solo(enterrada)

TELHAMENTO: Telha de zinco **Nº ÁGUAS:** Duas

ABERTURAS: porta de abrir em madeira

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: D-107



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 005/11

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso pela ABPF **.**

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Cabine de força

ENDEREÇO:

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco **Km:** 14,560

CONSTRUTOR: Cia. Mogyana de Estradas de Ferro

FICHA Nº 244

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1926

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1977

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Caixa d'agua

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim

VOLUMETRIA:A COBERTURA:A VÃOS:A REVESTIMENTOS:A

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em tijolos

COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telha cerâmica, tipo capa e canal **Nº ÁGUAS:**Duas

ABERTURAS: Porta com duas folhas de abrir em madeira.

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: D-108



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 005/11

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso pela ABPF **.**

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Casa do Telegrafista

FICHA Nº 245

ENDEREÇO:

DATA DE INAUGURAÇÃO: Após 1933

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco **Km:** 14,560

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1977

CONSTRUTOR: Cia. Mogyana de Estradas de Ferro

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Tanque e WC (da casa NP 353.120)

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom

VOLUMETRIA:A COBERTURA:A VÃOS:A REVESTIMENTOS:A

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em tijolos

COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS:Térreo

TELHAMENTO: Telhas em cerâmica, tipo francesa **Nº ÁGUAS:** Quatro

ABERTURAS: Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro.

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: 353.120



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 005/11

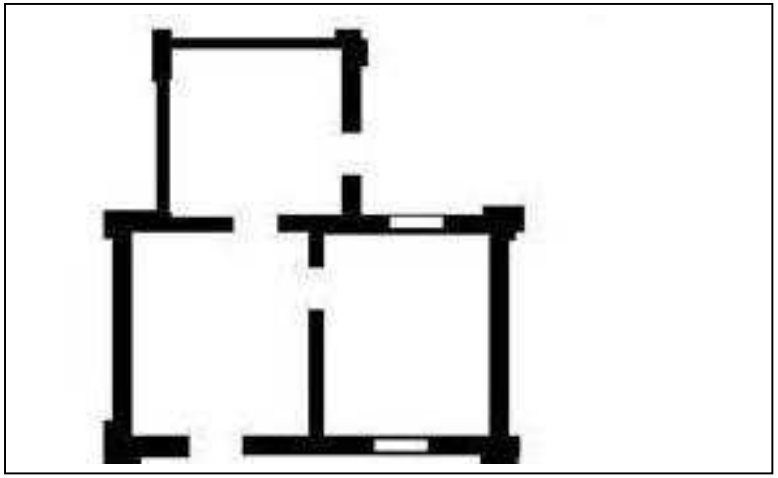
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso pela ABPF **.**



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Tanque e WC (da casa NP 353.120) **ENDEREÇO:** **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 14,560 **CONSTRUTOR:** Cia. Mogyana de Estradas de Ferro	**FICHA Nº 246** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1926 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Casa do Telegrafista

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom

VOLUMETRIA:A COBERTURA:A VÃOS:A REVESTIMENTOS:A

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em tijolos

COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telhas em cerâmica, tipo capa e canal **Nº ÁGUAS**: Duas

ABERTURAS: Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro.

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: D-113



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 005/11

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso pela ABPF

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Casa de Portadores

ENDEREÇO:

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco **Km:** 14,580

CONSTRUTOR: Cia. Mogyana de Estradas de Ferro

FICHA Nº 247

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1926

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1977

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: WC (da casa NP 353.121)

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom

VOLUMETRIA:A COBERTURA:A VÃOS:A REVESTIMENTOS:A

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em tijolos

COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telhas em cerâmica, tipo capa e canal **Nº ÁGUAS:** Duas

ABERTURAS: Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro.

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: 353.121 e 353.122



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 005/11

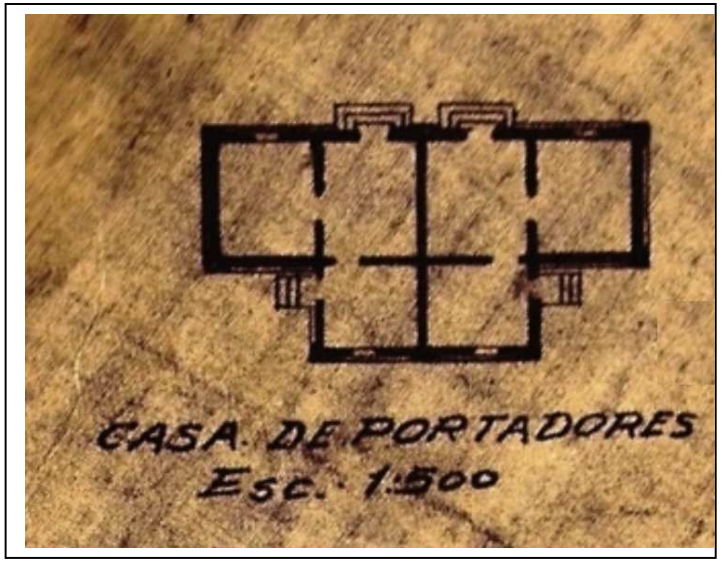
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso pela ABPF



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: WC (da casa NP 353.121)

FICHA Nº 248

ENDEREÇO:

MUNICÍPIO: Campinas

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1926

LINHA: Tronco **Km:** 14,580

CONSTRUTOR: Cia. Mogyana de Estradas de Ferro

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1977

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Casa de Portadores

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom

VOLUMETRIA:A COBERTURA:A VÃOS:A REVESTIMENTOS:A

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em tijolos

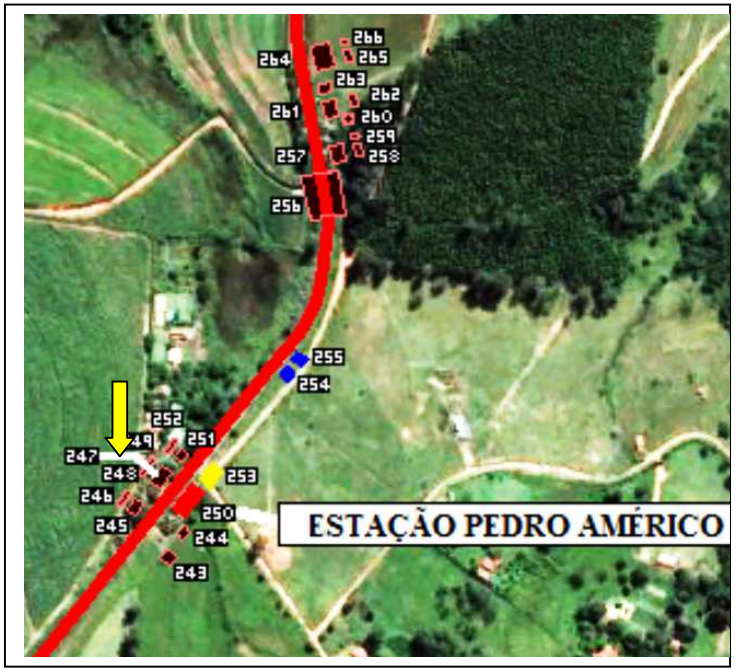
COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telhas em cerâmica, tipo capa e canal **Nº ÁGUAS:** Duas

ABERTURAS: Porta de uma folha em madeira

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: D-115



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 005/11

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso pela ABPF

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Tanque e WC (da casa NP 353.122)

FICHA Nº 249

ENDEREÇO:

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1926

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco **Km:** 14,580

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1977

CONSTRUTOR: Cia. Mogyana de Estradas de Ferro

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: (da casa NP 353.122)

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom

VOLUMETRIA:A COBERTURA:A VÃOS:A REVESTIMENTOS:A

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em tijolos

COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telhas em cerâmica, tipo capa e canal **Nº ÁGUAS:** Duas

ABERTURAS: Porta de uma folha em madeira

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: D-116



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 005/11

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em usos pela ABPF

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

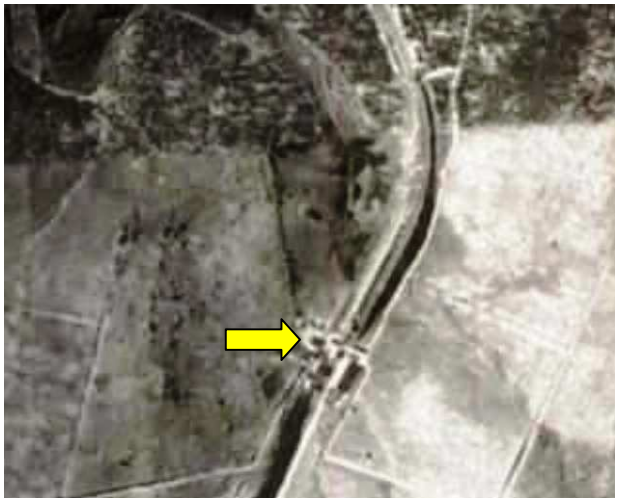
A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Estação Pedro Américo **ENDEREÇO:** **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 14,600 **CONSTRUTOR:** Cia. Mogyana de Estradas de Ferro	**FICHA Nº 250** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1926 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1963
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Sim **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** **EDIFÍCIOS VIZINHOS:**	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom **VOLUMETRIA:B COBERTURA:A VÃOS:A REVESTIMENTOS:A** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Alvenaria em tijolos **COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Térreo **TELHAMENTO:** Telhas em cerâmica, tipo capa e canal **Nº ÁGUAS:** Duas **ABERTURAS:** Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro. **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: 353.123	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento nº 003/03, Resolução 122/12

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso pela ABPF

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Casa de Turma I **ENDEREÇO:** **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 14,620 **CONSTRUTOR:** Cia. Mogyana de Estradas de Ferro	**FICHA Nº 251** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1926 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Sim **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Tanque e WC (da casa NP 353.122)	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom **VOLUMETRIA:A COBERTURA:A VÃOS:A REVESTIMENTOS:A** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Alvenaria em tijolos **COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Térreo **TELHAMENTO:** Telhas em cerâmica, tipo capa e canal **Nº ÁGUAS:** Duas **ABERTURAS:** Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro. **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: 353.124	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 005/11

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso pela ABPF

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

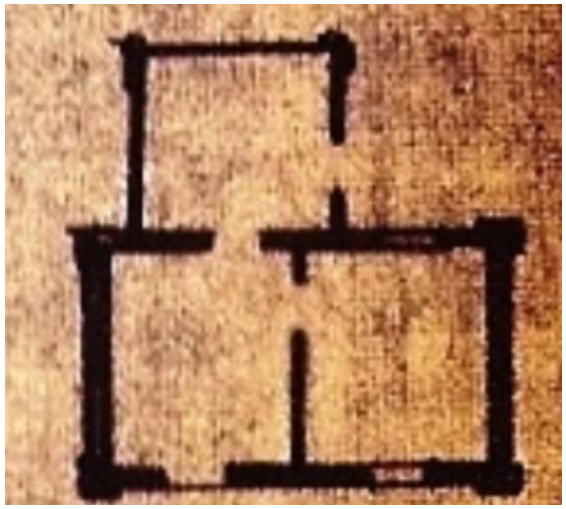
A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Tanque e WC (da casa NP 353.122)

FICHA Nº 252

ENDEREÇO:

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1926

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco **Km:** 14,620

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1977

CONSTRUTOR: Cia. Mogyana de Estradas de Ferro

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Casa de Turma I

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom

VOLUMETRIA:A COBERTURA:A VÃOS:A REVESTIMENTOS:A
Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em tijolos

COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telhas em cerâmica, tipo capa e canal **Nº ÁGUAS:** Duas

ABERTURAS: Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro.

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: D-118



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 005/11

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso pela ABPF

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Caixa d'água **ENDEREÇO:** **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 14,625 **CONSTRUTOR:** Cia. Mogyana de Estradas de Ferro	**FICHA Nº 253** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1926 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** S/D
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Sim **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** **EDIFÍCIOS VIZINHOS:**	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:**	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso pela ABPF

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

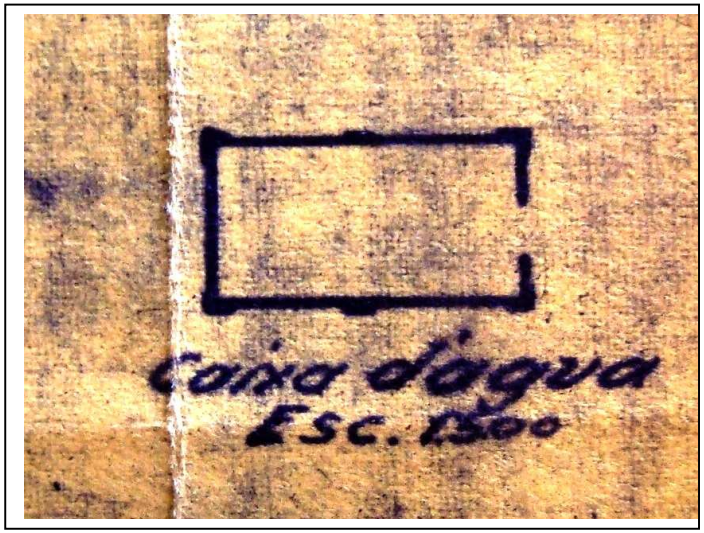
A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Poço

ENDEREÇO:

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco **Km:** 14,780

CONSTRUTOR: Cia. Mogyana Estradas de Ferro

FICHA Nº 254

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1926

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1977

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Bomba

ESTADO DE CONSERVAÇÃO:

VOLUMETRIA:A COBERTURA:A VÃOS:A REVESTIMENTOS:A

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em tijolos

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Sub-solo

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: D-120



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal ( ) Estadual ( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento ( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso pela ABPF

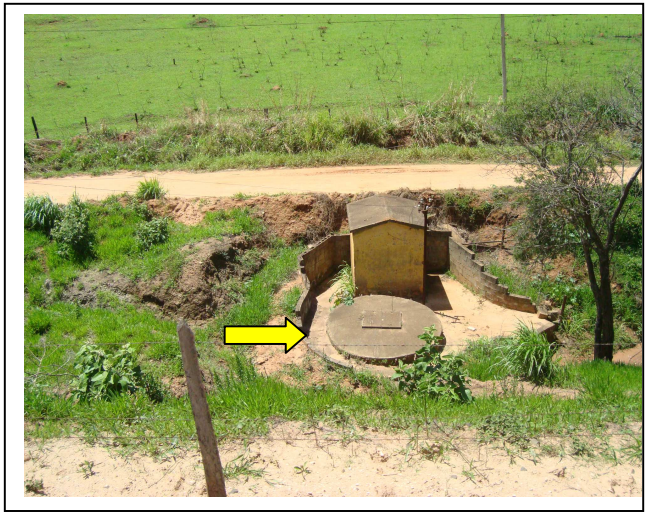
HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Bomba **ENDEREÇO:** **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 14,780 **CONSTRUTOR:** Cia. Mogyana de Estradas de Ferro	**FICHA Nº 255** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1926 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Poço

ESTADO DE CONSERVAÇÃO:

VOLUMETRIA:A COBERTURA:A VÃOS:A REVESTIMENTOS:A

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA:

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em tijolos

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Cimento **Nº ÁGUAS:** Duas

ABERTURAS: Uma porta de abrir em madeira

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: D-121



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso pela ABPF

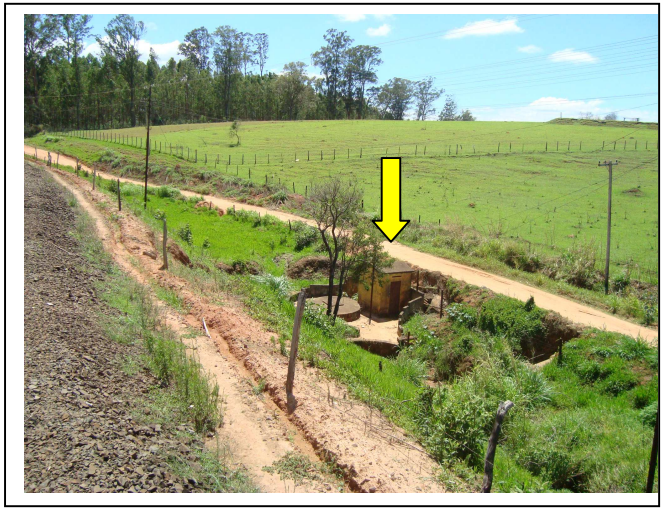
HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Passagem Inferior – entre a fazenda **ENDEREÇO:** **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 14,973 **CONSTRUTOR:** Cia. Mogyana de Estradas de Ferro	**FICHA Nº 256** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1926 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Sim **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** **EDIFÍCIOS VIZINHOS:**	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Cantaria **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: D-122	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 004/11

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso pela ABPF

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

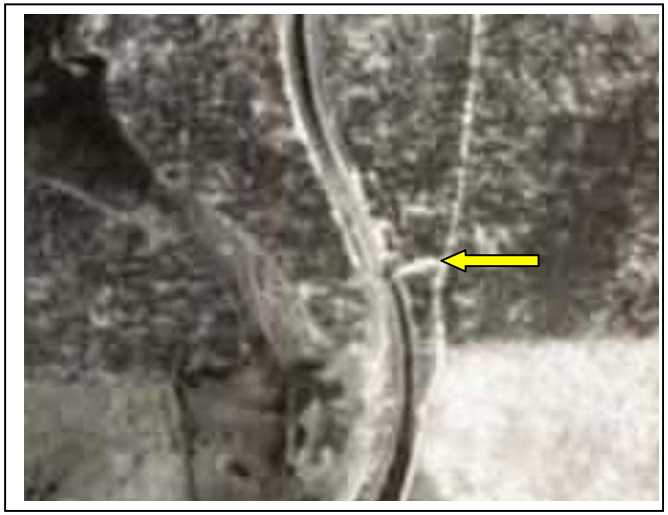
A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Casa de Turma 2 **ENDEREÇO:** **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 15,000 **CONSTRUTOR:** Cia. Mogyana de Estradas de Ferro	**FICHA Nº 257** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Após 1933. **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Casa de Feitor

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom

VOLUMETRIA:A COBERTURA:A VÃOS:A REVESTIMENTOS:A
Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em tijolos

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

Nº DE PAVIMENTOS:Térreo

TELHAMENTO: Telhas em cerâmica, tipo capa e canal **Nº ÁGUAS:** Quatro

ABERTURAS: Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro.

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: 353.125 e 353.126.



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 005/11

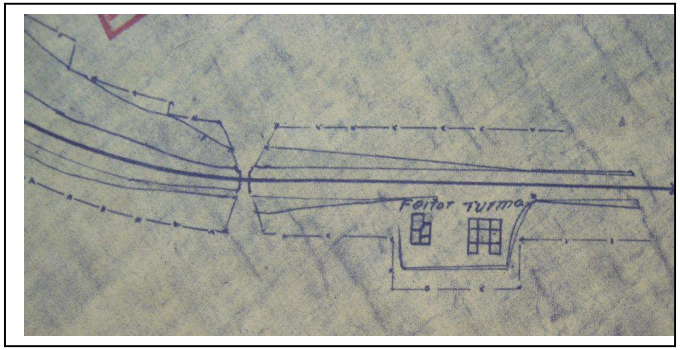
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso pela ABPF



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Tanque (da casa NP 353.125) **ENDEREÇO:** **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 15,000 **CONSTRUTOR:** Cia. Mogyana de Estradas de Ferro	**FICHA Nº 258** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Após 1933 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Sim **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Sim **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** casa NP 353.125	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom **VOLUMETRIA:A COBERTURA:A VÃOS:A REVESTIMENTOS:A** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Alvenaria em tijolos **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Térreo **TELHAMENTO:** Telhas em cerâmica, tipo capa e canal **Nº ÁGUAS:** Duas **ABERTURAS:** Uma porta de abrir em madeira **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: D-124	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 005/11

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso pela ABPF

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: WC (da casa NP 353.126) **ENDEREÇO:** **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 15,000 **CONSTRUTOR:** Cia. Mogyana de Estradas de Ferro	**FICHA Nº 259** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1926 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: casa NP 353.126

ESTADO DE CONSERVAÇÃO:

VOLUMETRIA:A COBERTURA:A VÃOS:A REVESTIMENTOS:A

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em tijolos

COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telhas em cerâmica, tipo capa e canal **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS: Porta de abrir em madeira

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: D-125



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 005/11

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso pela ABPF

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Caixa d'água **ENDEREÇO:** **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 15,030 **CONSTRUTOR:** Cia. Mogyana de Estradas de Ferro	**FICHA Nº 260** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1926 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Sim **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Casa de Feitor	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: **VOLUMETRIA:A COBERTURA:A VÃOS:A REVESTIMENTOS:A** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Alvenaria em tijolos **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Alvenaria **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Térreo **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: D-126	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 005/11

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso pela ABPF

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Casa de Feitor **ENDEREÇO:** **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 15,030 **CONSTRUTOR:** Cia Mogyana de Estradas de Ferro	**FICHA Nº 261** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1926 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Casa de Turma 2

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom

VOLUMETRIA:A COBERTURA:A VÃOS:A REVESTIMENTOS:A

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em tijolos

COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telhas em cerâmica, tipo capa e canal **Nº ÁGUAS:** Quatro

ABERTURAS: Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: 353.127



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 005/11

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso pela ABPF

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Tanque e WC (da casa NP 353.127) **ENDEREÇO:** **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 15,030 **CONSTRUTOR:** Cia. Mogyana de Estradas de Ferro	**FICHA Nº 262** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1926 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Sim **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Sim **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** casa NP 353.127	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: **VOLUMETRIA:A COBERTURA:A VÃOS:A REVESTIMENTOS:A** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Alvenaria em tijolos **COBERTURA: (X) BEIRAIS (X) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Térreo **TELHAMENTO:** Telhas em cerâmica, tipo capa e canal **Nº ÁGUAS:** Duas **ABERTURAS: P**orta de abrir em madeira **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: D-128	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 005/11

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso pela ABPF

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Casa do Trolei

ENDEREÇO:

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco **Km:** 15,040

CONSTRUTOR: Cia. Mogyana de Estradas de Ferro

FICHA Nº 263

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1926

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1977

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Casa de Feitor

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom

VOLUMETRIA:A COBERTURA:A VÃOS:A REVESTIMENTOS:A

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em tijolos

COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS:Térreo

TELHAMENTO: Telha em cerâmica, capa e canal **Nº ÁGUAS:** Duas

ABERTURAS: porta de abrir em madeira

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: D-129



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 005/11

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso pela ABPF

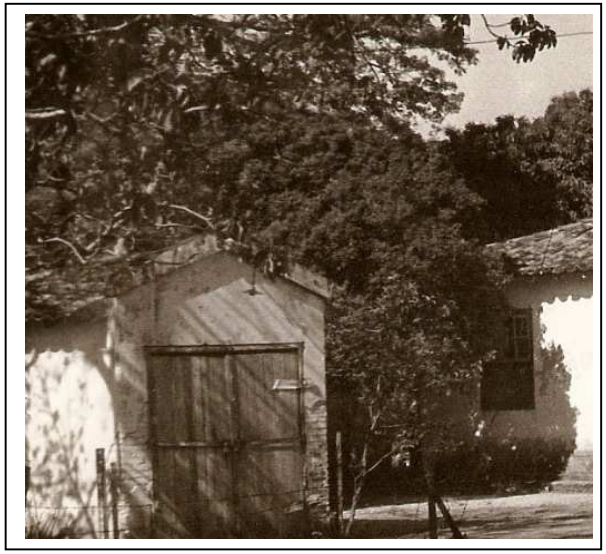
HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

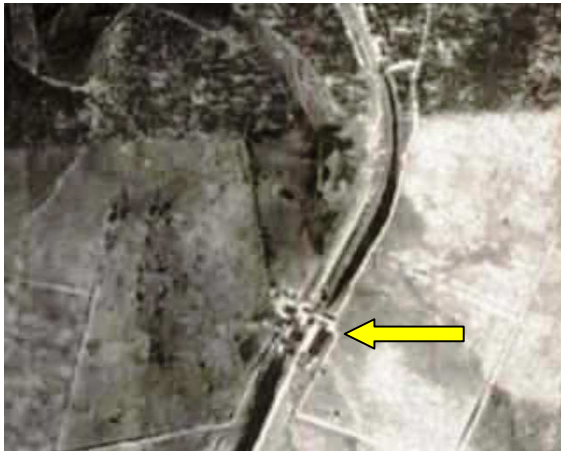
A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Casa de Turma 3

ENDEREÇO:

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco **Km:** 15,050

CONSTRUTOR: Cia Mogyana de Estradas de Ferro

FICHA Nº 264

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1926

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1977

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Casa do Feitor

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom

VOLUMETRIA:A COBERTURA:A VÃOS:A REVESTIMENTOS:A

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em tijolos

COBERTURA: (A) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telha em cerâmica, tipo capa e canal **Nº ÁGUAS:** Duas

ABERTURAS: Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: NP 353.127 e 353.128.



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 005/11

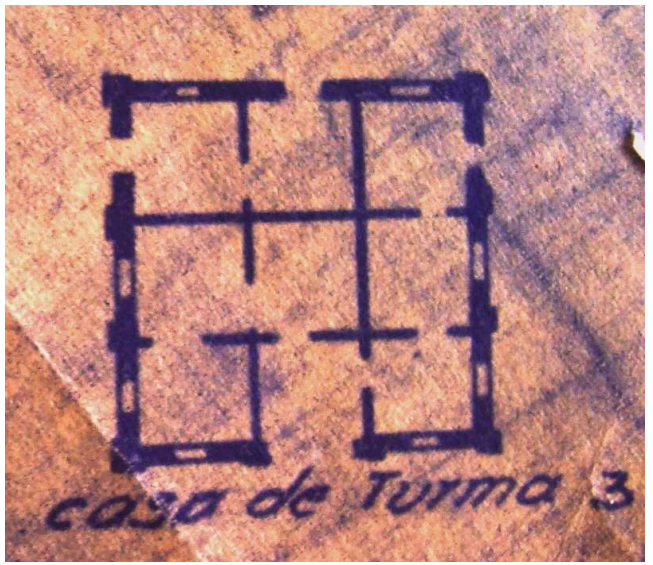
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso pela ABPF



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Tanque e WC (da casa NP 353.127) **ENDEREÇO:** **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 15,050 **CONSTRUTOR:** Cia. Mogyana de Estradas de Ferro	**FICHA Nº 265** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1926 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Sim **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:**Sim **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** casa NP 353.127	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom **VOLUMETRIA:A COBERTURA:A VÃOS:A REVESTIMENTOS:A** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Alvenaria em tijolos **COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Térreo **TELHAMENTO:** Telha cerâmica, tipo capa e canal **Nº ÁGUAS:** Duas **ABERTURAS:** porta de abrir em madeira **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: D-131	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 005/11

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso pela ABPF

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: WC (da casa NP 353.128) **ENDEREÇO:** **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 15,050 **CONSTRUTOR:** Cia. Mogyana de Estradas de Ferro	**FICHA Nº 266** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1926 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL: **TRILHOS:** **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Sim **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** casa NP 353.128	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom **VOLUMETRIA:A COBERTURA:A VÃOS:A REVESTIMENTOS:A** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** **COBERTURA: (X) BEIRAIS (X) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Térreo **TELHAMENTO:** Telha ceramiaca, tipo capa e canal **Nº ÁGUAS:** Duas **ABERTURAS:** porta de abrir em madeira **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: D-132	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 005/11

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso pela ABPF

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Passagem Inferior – entre a fazenda

ENDEREÇO:

MUNICÍPIO: Campinas

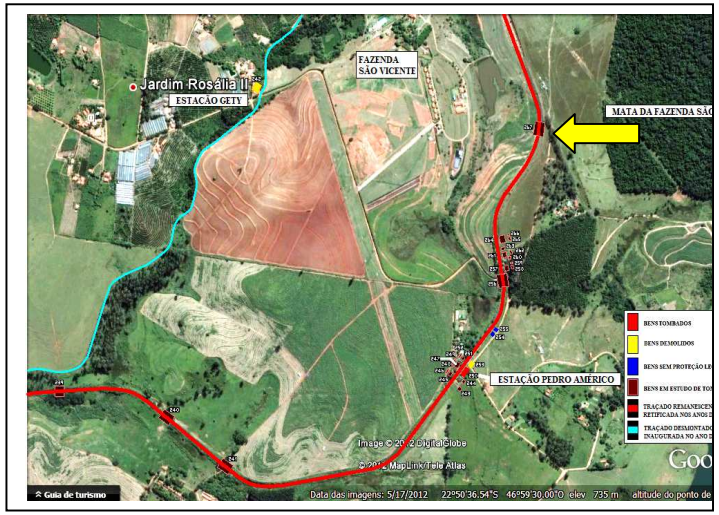
LINHA: Tronco **Km:** 15,800

CONSTRUTOR: Cia. Mogyana de Estradas de Ferro

FICHA Nº 267

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1926

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1977



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:

EDIFÍCIOS VIZINHOS:

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Cantaria e ferro

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: D-136

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 004/11

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso pela ABPF

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Passagem Inferior – entre a fazenda

ENDEREÇO:

MUNICÍPIO: Campinas

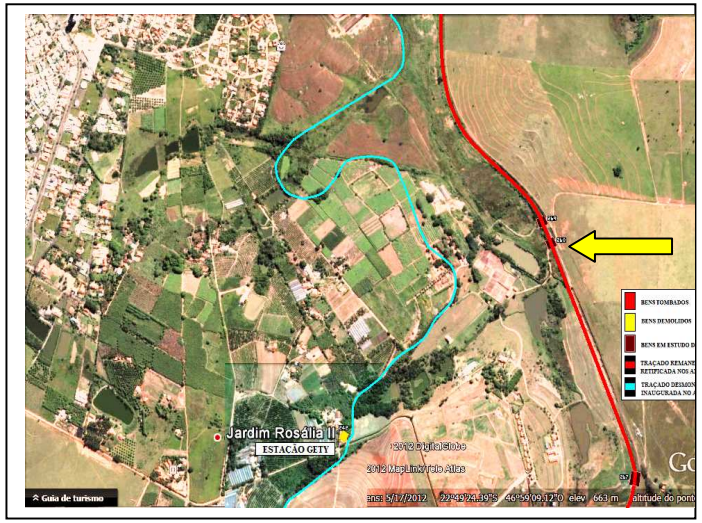
LINHA: Tronco **Km:** 16,600

CONSTRUTOR: Cia. Mogyana de Estradas de Ferro

FICHA Nº 268

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1926

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1977



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:

EDIFÍCIOS VIZINHOS:

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Cantaria e ferro

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: D-140

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 004/11

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso pela ABPF

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

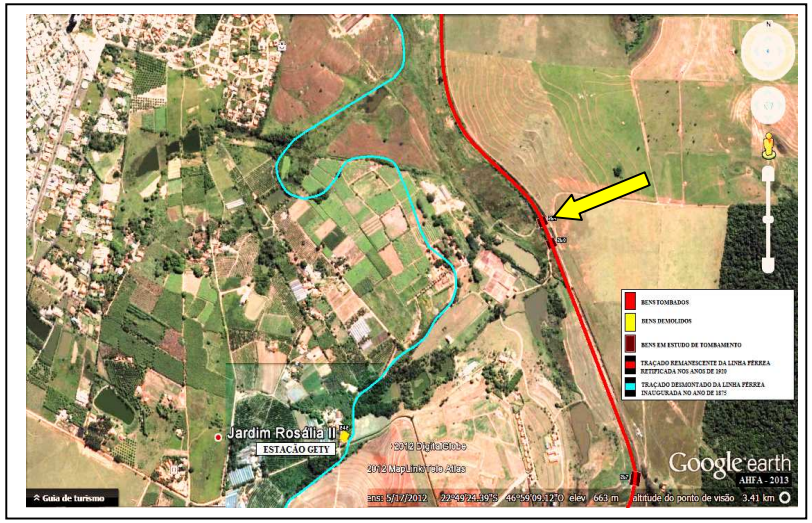
FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Passagem Inferior – entre a fazenda **ENDEREÇO:** **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 16,800 **CONSTRUTOR:** Cia Mogyana de Estradas de Ferro	**FICHA Nº 269** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1926 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Sim **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** **EDIFÍCIOS VIZINHOS:**	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Cantaria e ferro **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: D-142	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 004/11

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso pela ABPF

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Passagem Inferior – entre a fazenda

FICHA Nº 270

ENDEREÇO:

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1926

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco **Km:** 17,800

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1977

CONSTRUTOR: Cia. Mogyana de Estradas de Ferro

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:

EDIFÍCIOS VIZINHOS:

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Cantaria e ferro

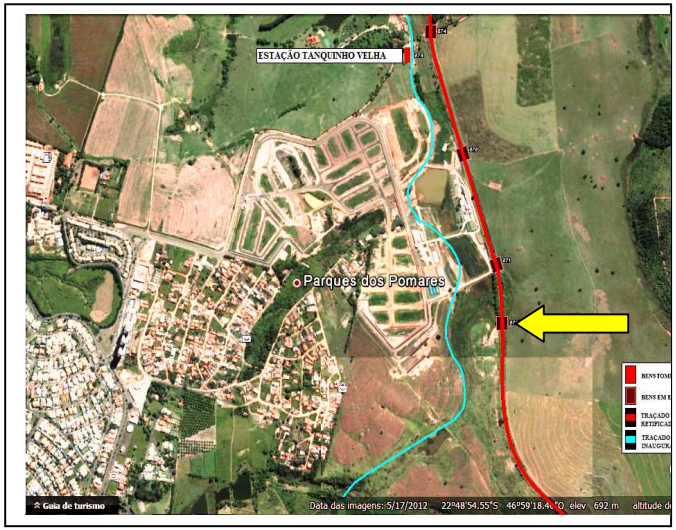
COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: D-150



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 004/11

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso pela ABPF

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

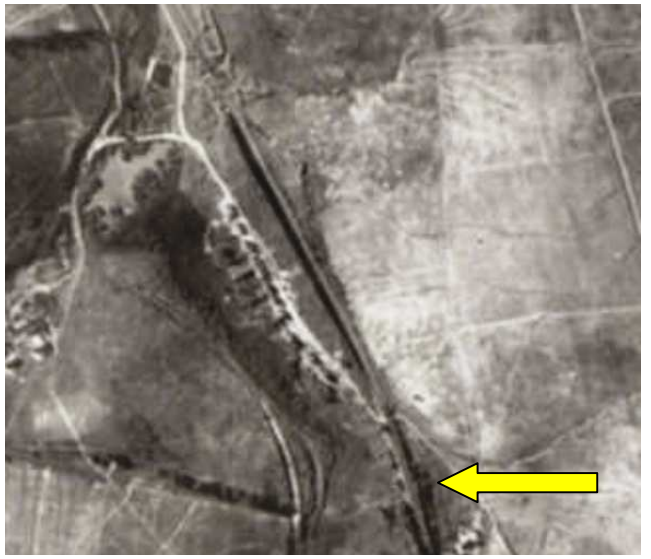
A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Passagem Inferior – entre a fazenda

FICHA Nº 271

ENDEREÇO:

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1926

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco **Km:** 18,000

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1977

CONSTRUTOR: Cia. Mogyana de Estradas de Ferro

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:

EDIFÍCIOS VIZINHOS:

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:
Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Cantaria e ferro

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

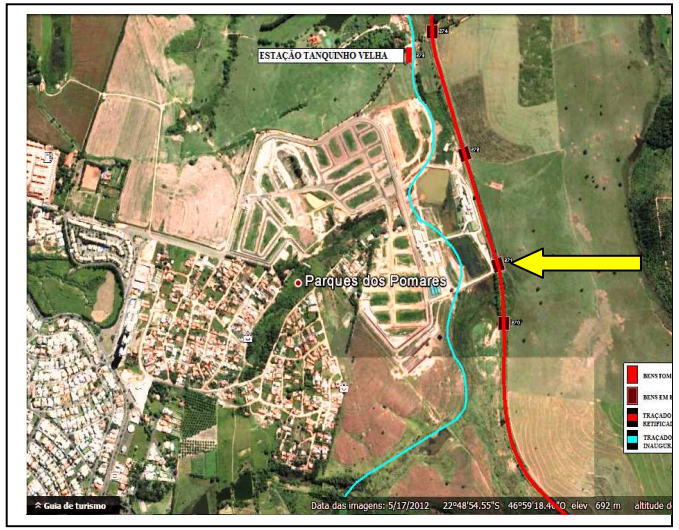
Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: D-153



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 004/11

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso pela ABPF

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

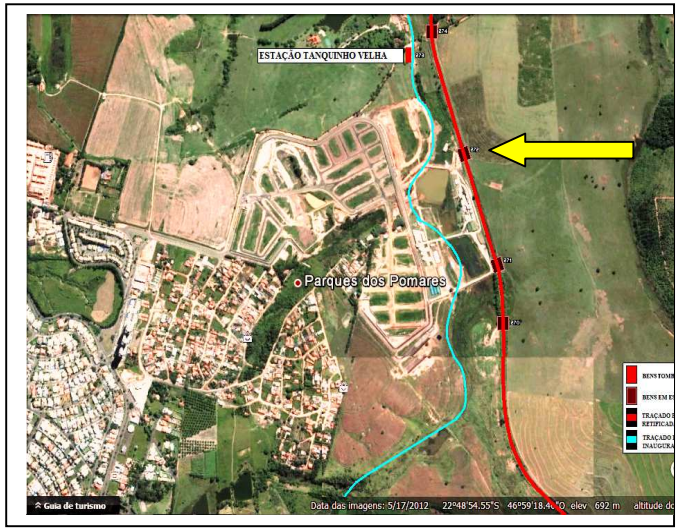
FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Passagem Inferior – entre a fazenda **ENDEREÇO:** **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 18,400 **CONSTRUTOR:** Cia. Mogyana de Estradas de Ferro	**FICHA Nº 272** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1926 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Sim **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** **EDIFÍCIOS VIZINHOS:**	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Cantaria e ferro **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: D-156	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 004/11

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso pela ABPF

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Estação Tanquinho (Velha) – Localiza-se no traçado do antigo leito férreo construído em 1875 e desativado em 1926, a quilometragem era maior em relação ao leito de 1926. **ENDEREÇO:** **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 19,702 **CONSTRUTOR:** Cia. Mogyana de Estradas de Ferri	**FICHA Nº 273** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1875 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1926

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS:Não

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim

VOLUMETRIA:C COBERTURA:C VÃOS:C REVESTIMENTOS:C
Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Pertencia ao Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em tijolo

COBERTURA: ( ) BEIRAIS (X) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telha cerâmica, tipo francesa **Nº ÁGUAS:** Duas

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Não pertence aos terrenos da ferrovia



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

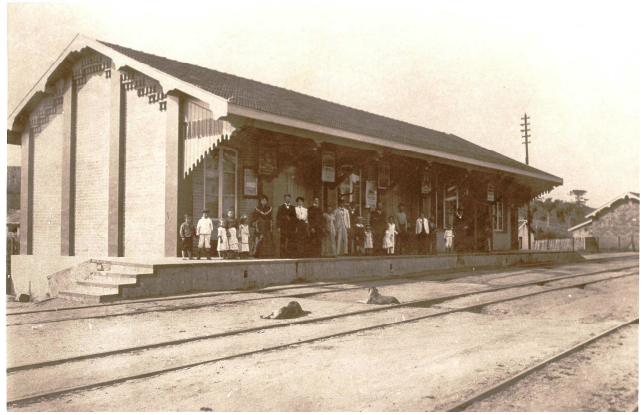
LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento nº 003/03, Resolução 122/12

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Depósito da Fazenda Sta. Maria



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana de Estradas de Ferro foi fundada em 1872, iniciando oficialmente o tráfego na data de 03 de maio de 1875. Este primeiro trecho partia da Estação Campinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, chegava à cidade de Jaguary (atual Jaguariúna) com um total km 32, 384. Ao iniciar as operações a ferrovia já havia construído neste traçado as Estações de: Anhumas, Tanquinho, e Jaguary. A Estação Matto Dentro foi inaugurada em 1888 (em 1897 renomeada para Carlos Gomes). Em 1910 já consta nos registros a Estação Desembargador Furtado.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Passagem Inferior – entre a fazenda **ENDEREÇO:** **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 18,900 **CONSTRUTOR:** Cia. Mogyana de Estradas de Ferro	**FICHA Nº 274** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1926 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS:Não

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Cantaria e ferro

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

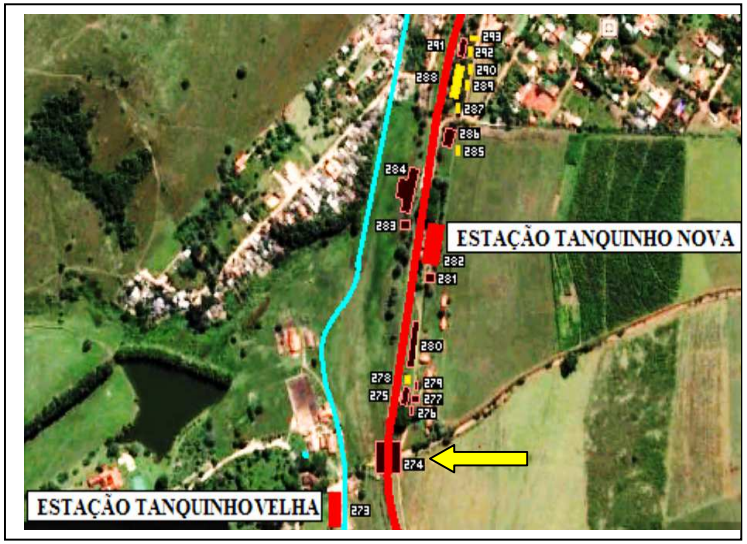
Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: D-160



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 004/11

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso pela ABPF

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

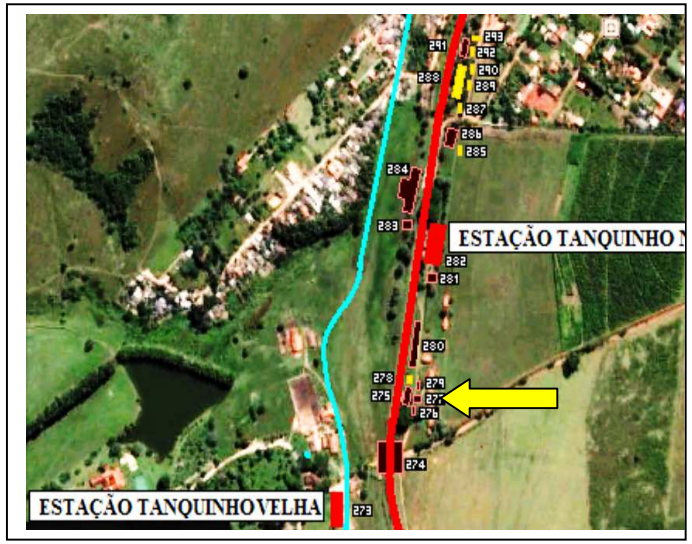
FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Casa do Telegrafista e Portador **ENDEREÇO:** **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 18,960 **CONSTRUTOR:** Cia. Mogyana de Estradas de Ferro	**FICHA Nº 275** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1926 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Sim **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Estação Tanquinho Nova	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim **VOLUMETRIA:A COBERTURA:A VÃOS:A REVESTIMENTOS:A** **Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Alvenaria em tijolos **COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Térreo **TELHAMENTO**: Telha cerâmica, tipo francesa **Nº ÁGUAS:** Duas **ABERTURAS:** Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro. **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: 353.130 e 353.131.	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 005/11

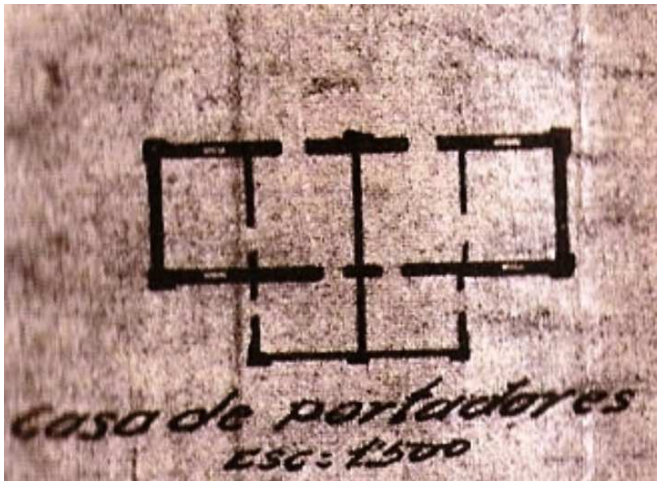
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso pela ABPF



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: WC (da casa NP 353.130)

ENDEREÇO:

MUNICÍPIO: Campinas

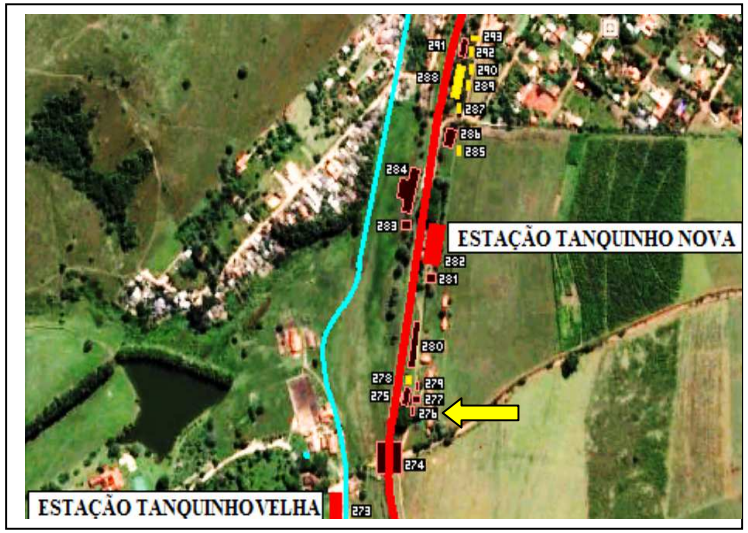
LINHA: Tronco **Km:** 18,960

CONSTRUTOR: Cia. Mogyana de Estradas de Ferro

FICHA Nº 276

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1926

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1977



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: casa NP 353.130

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim

VOLUMETRIA:A COBERTURA:C VÃOS:C REVESTIMENTOS:B
Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em tijolos

COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telha cerâmica, tipo francesa **Nº ÁGUAS:** Duas

ABERTURAS: Porta de abrir em madeira

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: D-162

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 005/11

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso epla ABPF

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Tanque (das casas NP 353.130 e NP 353.131)

FICHA Nº 277

ENDEREÇO:

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1926

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco **Km:** 18,960

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1977

CONSTRUTOR: Cia. Mogyana de Estradas

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: casas NP 353.130 e NP 353.131)

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:
Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em tijolos

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

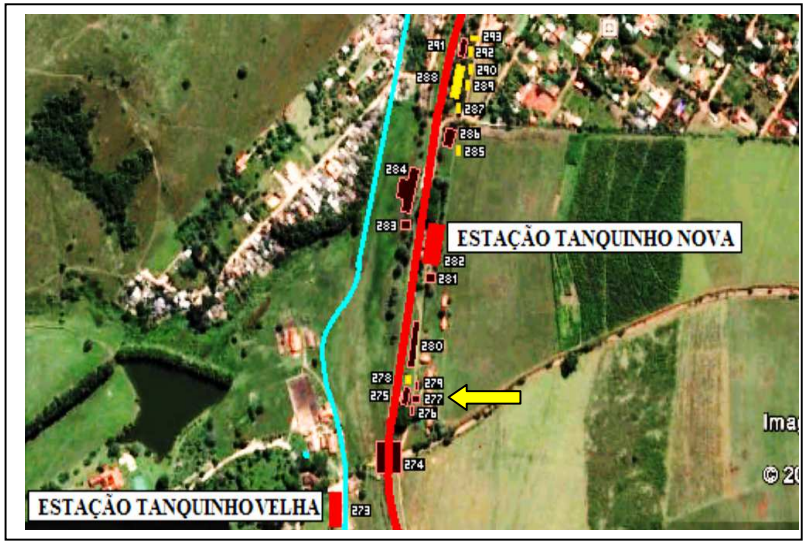
Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: D-163



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 005/11

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso pela ABPF

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Casa do Trolei

ENDEREÇO:

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco **Km:** 18,960

CONSTRUTOR: Cia. Mogyana de Estradas de Ferro

FICHA Nº 278

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1926

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1977

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:

EDIFÍCIOS VIZINHOS:

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

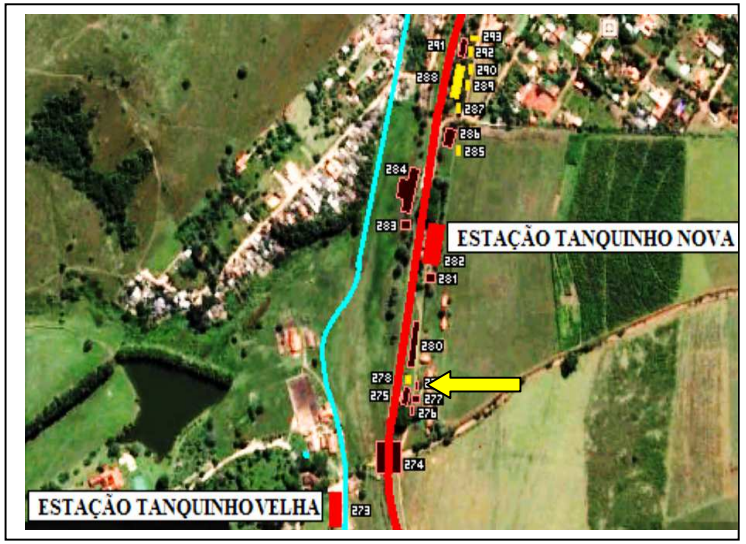
Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: D-165



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 005/11

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: WC (da casa NP 353.131)

ENDEREÇO:

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco **Km:** 18,960

CONSTRUTOR: Cia. Mogyana de Estradas de Ferro

FICHA Nº 279

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1926

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1977

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: casa NP 353.131

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:
Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em tijolos

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

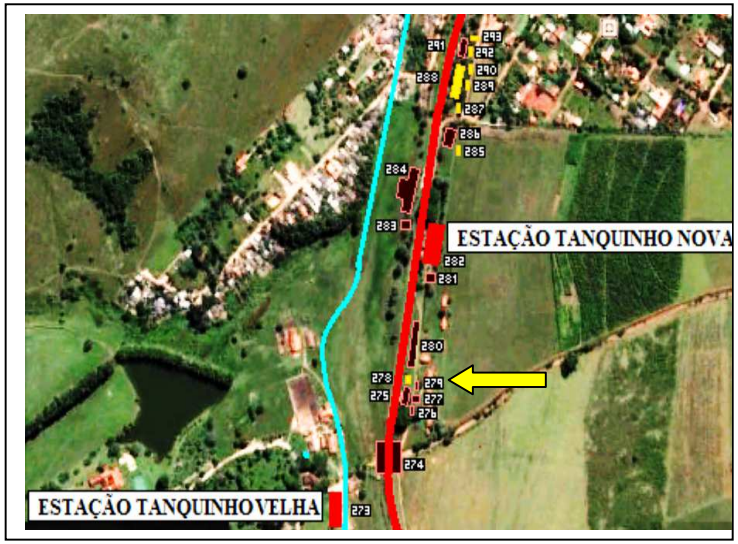
Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: D-166



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 005/11

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Plataforma para carregamento de materiais

FICHA Nº 280

ENDEREÇO:

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1926

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco **Km:** 19,040

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1977

CONSTRUTOR: Cia. Mogyana de Estradas de Ferro

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Casa do Telegrafista e Portador

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim
VOLUMETRIA:A COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:
Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Cantaria

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

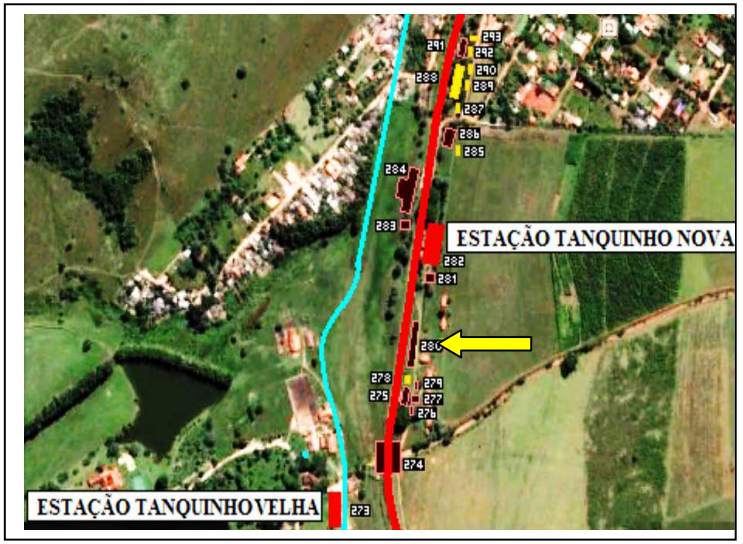
Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA:



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 005/11

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Sem uso

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

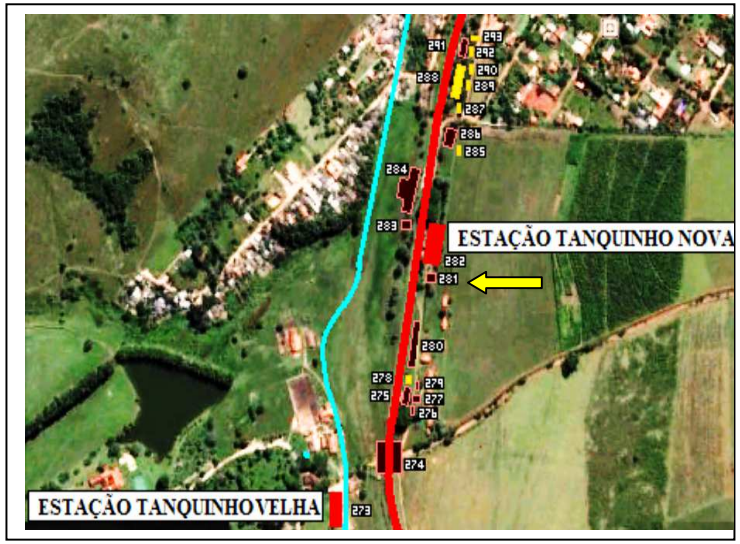
FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Casa de força **ENDEREÇO:** **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 19, 270 **CONSTRUTOR:** Cia. Mogyana de Estradas de Ferro	**FICHA Nº 281** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1926 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Sim **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Estação Tanquinho Nova	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim **VOLUMETRIA:A COBERTURA:A VÃOS:A REVESTIMENTOS:A** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Alvenaria em tijolos **COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Térreo **TELHAMENTO:** Telha em cerâmica, tipo capa e canal **Nº ÁGUAS:** Duas **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: D-168	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 005/11

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Sem uso

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

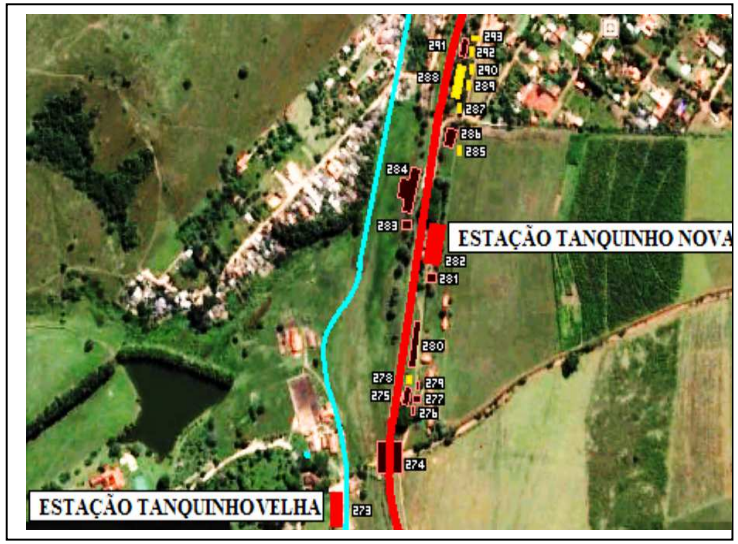
FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Estação Tanquinho (Nova) **ENDEREÇO:** **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 19, 277 **CONSTRUTOR:** Cia. Mogyana de Estradas de Ferro	**FICHA Nº 282** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1926 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Sim **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Depósito	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim **VOLUMETRIA:A COBERTURA:B VÃOS:A REVESTIMENTOS:A** **Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Alvenaria em tijolos **COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Térreo **TELHAMENTO**: Telha cerâmica, tipo capa e canal **Nº ÁGUAS:** Dez **ABERTURAS:** Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro. **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: 353.132	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento nº 003/03, Resolução 122/12

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso pela ABPF

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Depósito

ENDEREÇO:

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco **Km:** 19, 280

CONSTRUTOR: Cia. Mogyana de Estradas de Ferro

FICHA Nº 283

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1926

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1977

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Lavador de gaiolas

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim

VOLUMETRIA:A COBERTURA:A VÃOS:A REVESTIMENTOS:A
Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em tijolos

COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

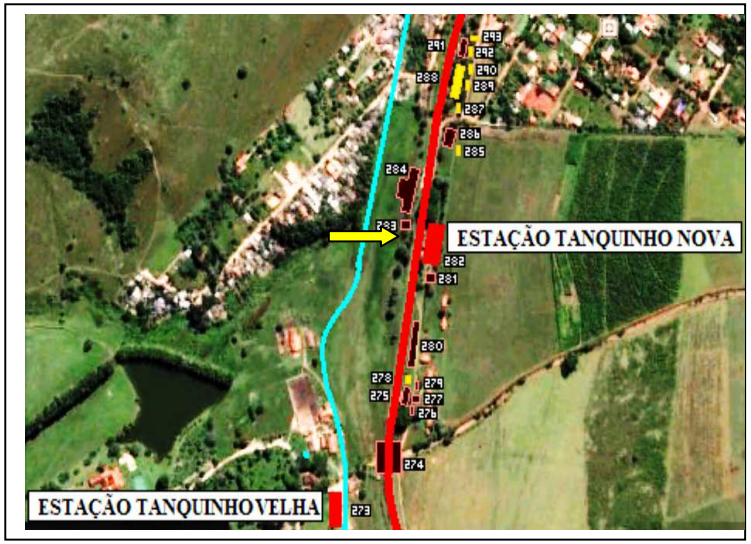
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telha cerâmica, tipo capa e canal **Nº ÁGUAS:** Quatro

ABERTURAS: Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro.

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: D-172



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 005/11

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Sem uso

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

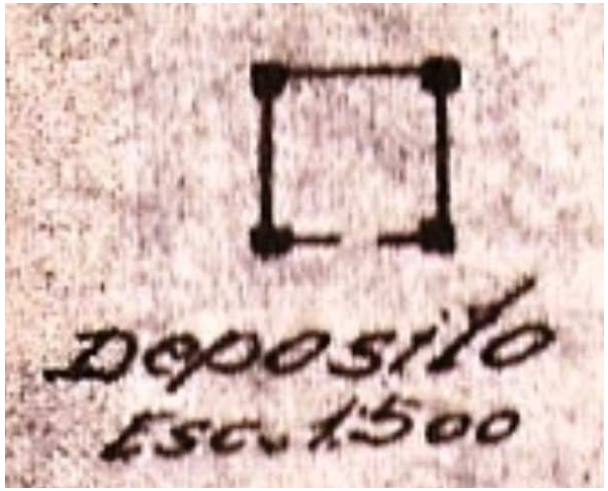
A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

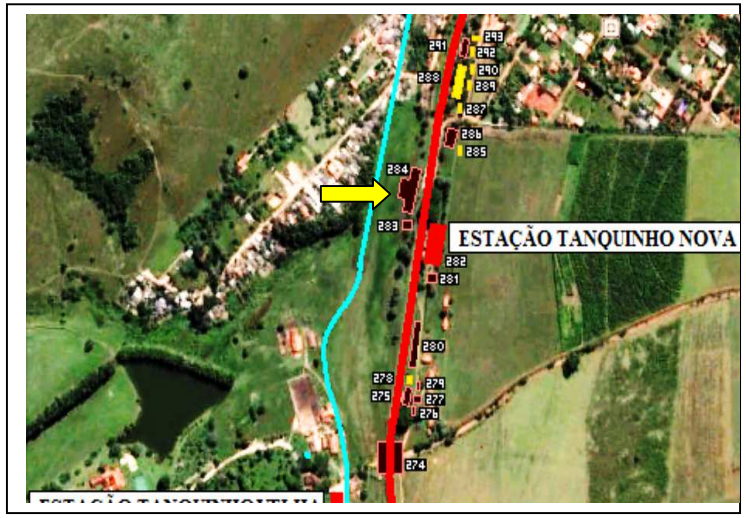
FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Lavador de Gaiolas **ENDEREÇO:** **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 19,320 **CONSTRUTOR:** Cia. Mogyana de Estradas de Ferro	**FICHA Nº 284** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1926 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: S**im **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Depósito	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim **VOLUMETRIA:A COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Alvenaria em tijolos **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** Local onde eram lavados os vagões que transportavam animais. **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: D-175	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 005/11

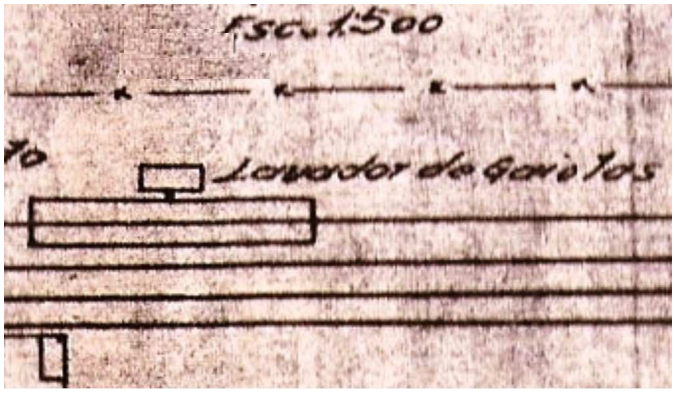
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Sem uso



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

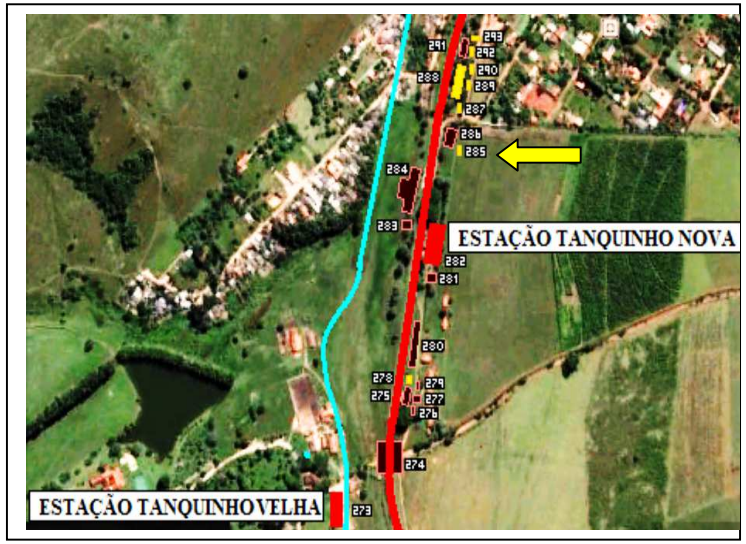
O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: WC (da Caixa d'água D 177) **ENDEREÇO:** **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 19,400 **CONSTRUTOR:** Cia. Mogyana de Estradas de Ferro	**FICHA Nº 285** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1926 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Sim **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Sim **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Caixa d'agua	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Alvenaria em tijolos **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: D-176	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Caixa d'água

ENDEREÇO:

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco **Km:** 19,400

CONSTRUTOR: Cia. Mogyana de Estradas de Ferro

FICHA Nº 286

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1926

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1977

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: WC

ESTADO DE CONSERVAÇÃO:

VOLUMETRIA:A COBERTURA:A VÃOS:B REVESTIMENTOS:A
A-Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em tijolos e Ferro fundido

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

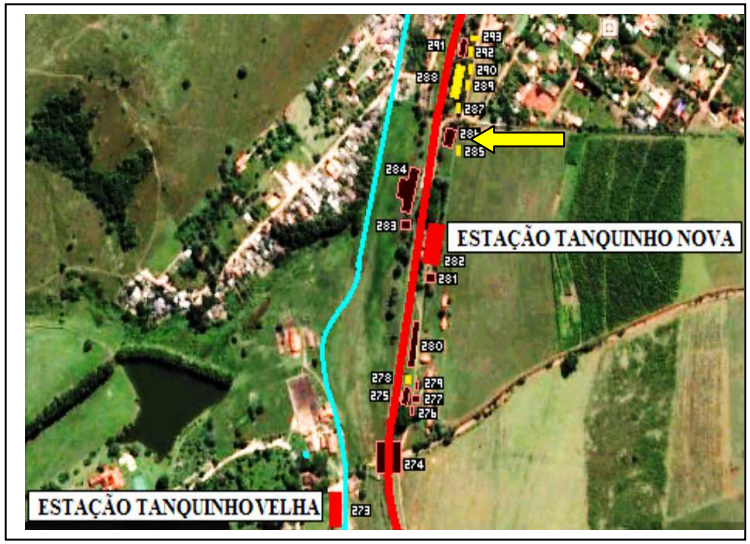
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES: Caixa d'agua construída em ferro fundido.

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: D-177



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 005/11

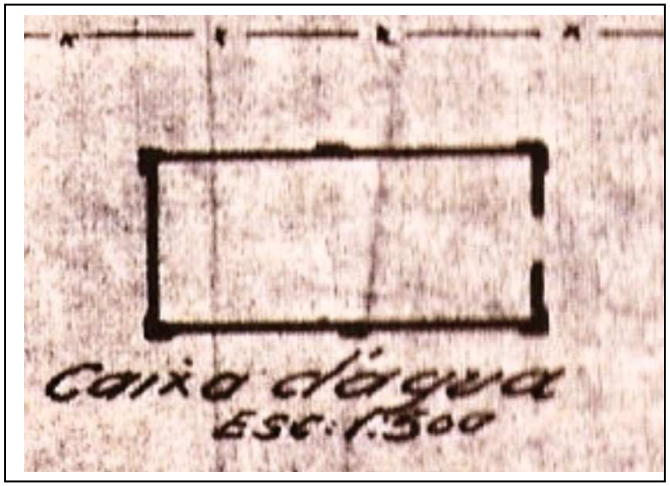
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso pela ABPF



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

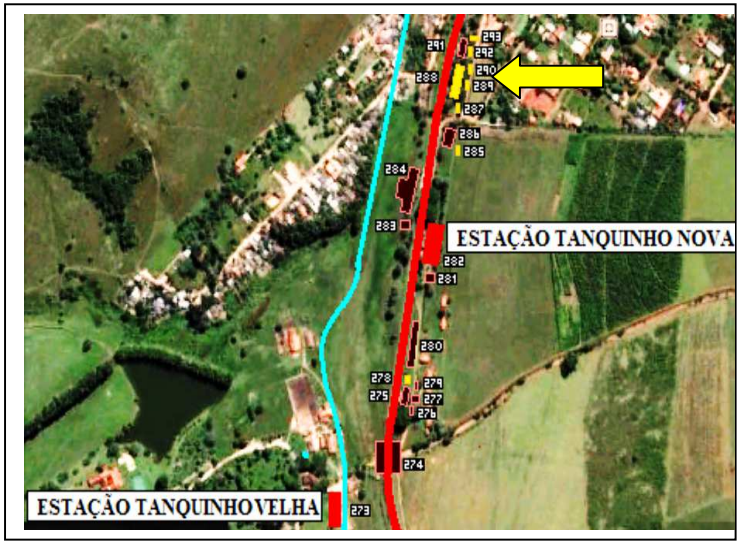
O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: WC (das casas NP 353.133 e NP 353.134) **ENDEREÇO:** **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 19,400 **CONSTRUTOR:** Cia. De Mogyana de Estradas de Ferro	**FICHA Nº 287** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1926 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Sim **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** **EDIFÍCIOS VIZINHOS:**	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Alvenaria em tijolos **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: D-178	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

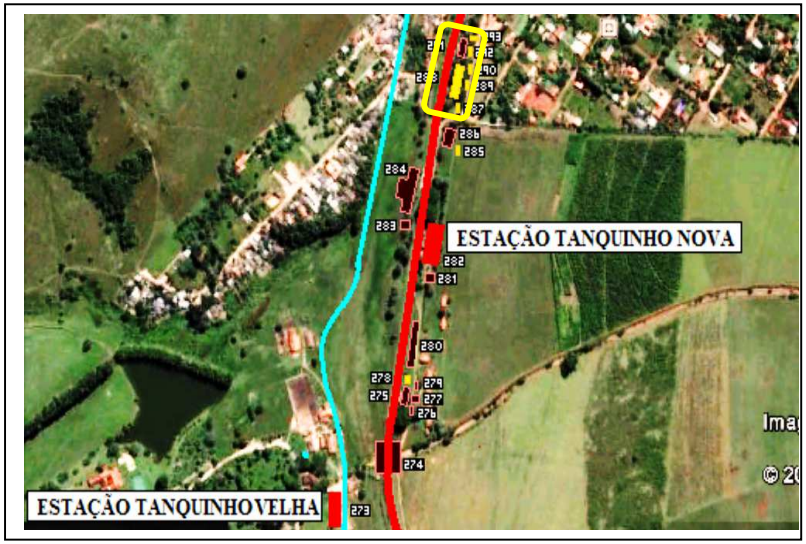
FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Casas do Pessoal de Lavagem de Gaiolas **ENDEREÇO:** **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 19,460 **CONSTRUTOR:** Cia. Mogyana de Estradas de Ferro	**FICHA Nº 288** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1926 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Sim **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** **EDIFÍCIOS VIZINHOS:**	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Alvenaria em tijolos **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: 353.133, 353.134 e 353.135.	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal ( ) Estadual ( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento ( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

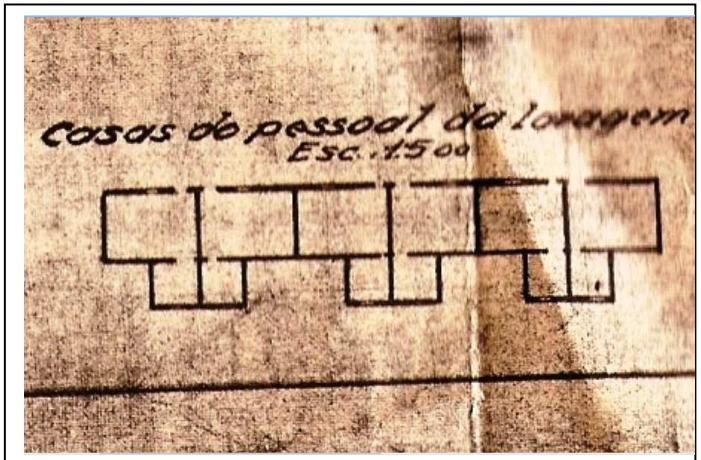
A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

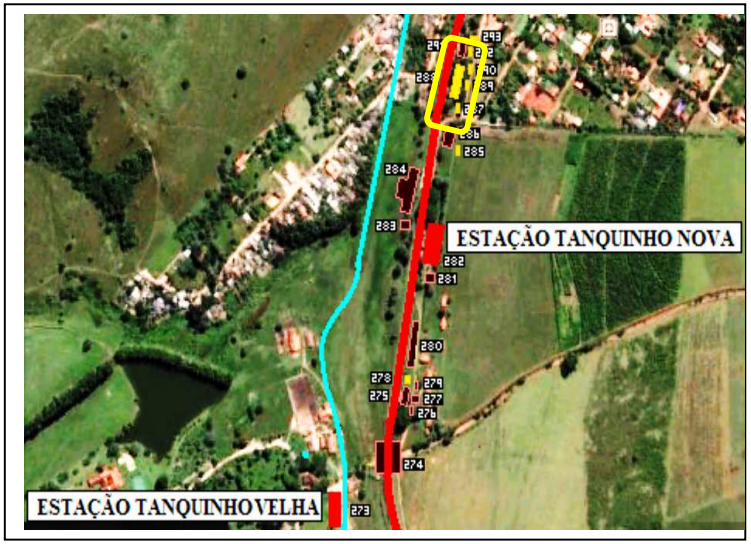
FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: WC (da casa NP 353.135) **ENDEREÇO:** **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 19,460 **CONSTRUTOR:** Cia Mogyana de Estradas de Ferro	**FICHA Nº 289** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1926 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Sim **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** **EDIFÍCIOS VIZINHOS:**	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em tijolos** **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: D-181	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: WC (da casa NP 353.136) **ENDEREÇO:** **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 19,520 **CONSTRUTOR:** Cia. Mogyana de Estradas de Ferro	**FICHA Nº 290** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1926 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:

EDIFÍCIOS VIZINHOS:

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em tijolos

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

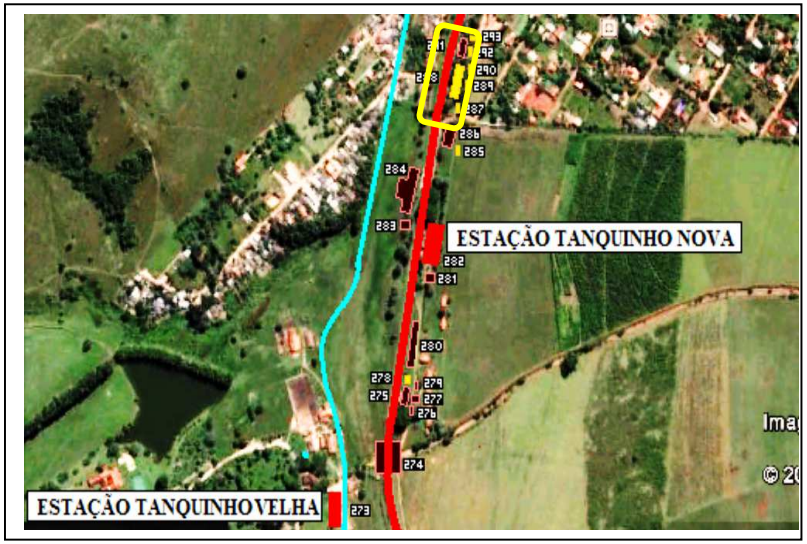
Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: D-182



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Casa de Portadores

ENDEREÇO:

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco **Km:** 19,520

CONSTRUTOR: Cia. Mogyana de Estradas de Ferro

FICHA Nº 291

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1926

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1977

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Casas do Pessoal de lavagem de Gaiolas

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom

VOLUMETRIA:C COBERTURA:C VÃOS:C REVESTIMENTOS:B
Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em tijolos

COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

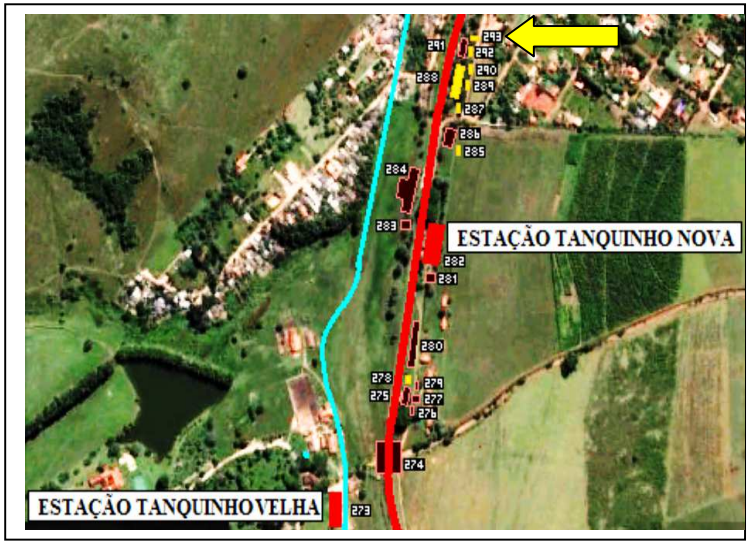
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:** Duas

ABERTURAS:

DETALHES: Casa reconstruída, não há projetos, consta que havia só paredes externas.

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: 353.136 e 353.137.



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 005/11

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso pela ABPF

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

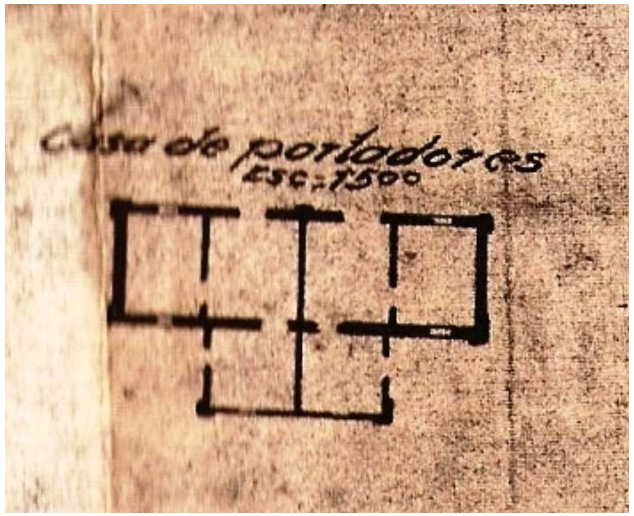
A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

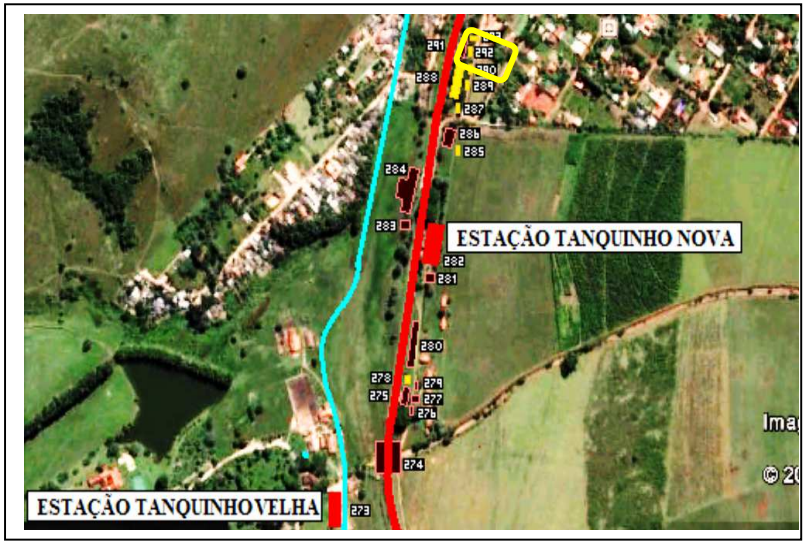
FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Tanques (das casas NP 353.136 e 353.137) **ENDEREÇO:** **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 19,520 **CONSTRUTOR:** Cia. Mogyana de Estradas de Ferro	**FICHA Nº 292** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1926 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Sim **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** **EDIFÍCIOS VIZINHOS:**	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: D-183	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal ( ) Estadual ( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento ( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

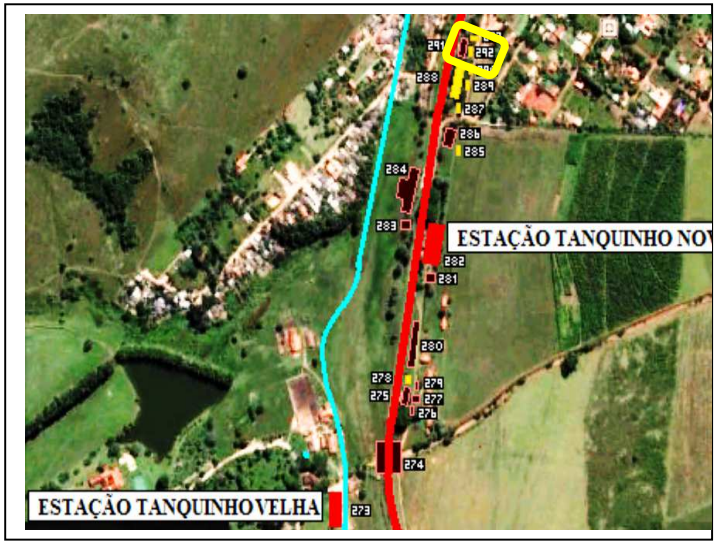
FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: WC (da casa NP 353.137) **ENDEREÇO:** **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 19, 520 **CONSTRUTOR:** Cia. Mogyana de Estradas de Ferro	**FICHA Nº 293** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1926 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Sim **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** **EDIFÍCIOS VIZINHOS:**	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: D-185	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal ( ) Estadual ( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento ( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

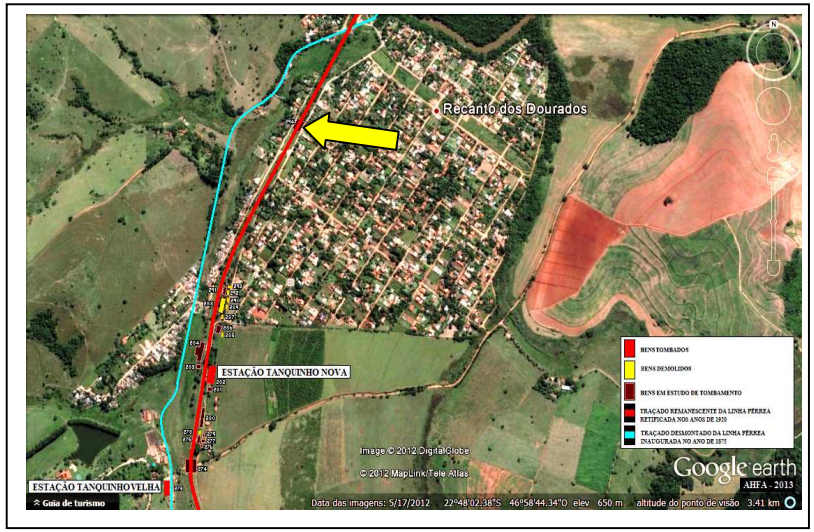
FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Passagem Inferior – entre a fazenda **ENDEREÇO:** **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 20,300 **CONSTRUTOR:** Cia. Mogyana de Estradas de Ferro	**FICHA Nº 294** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1926 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Sim **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** **EDIFÍCIOS VIZINHOS:**	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Cantaria e ferro **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: D-189	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 004/11

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso pela ABPF

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

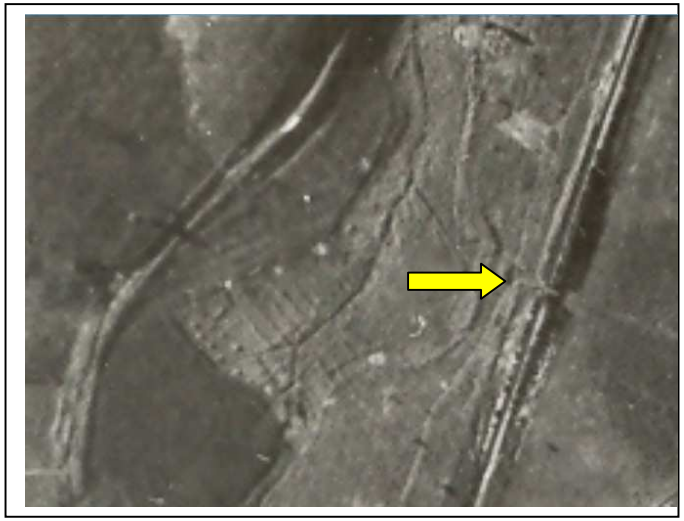
A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

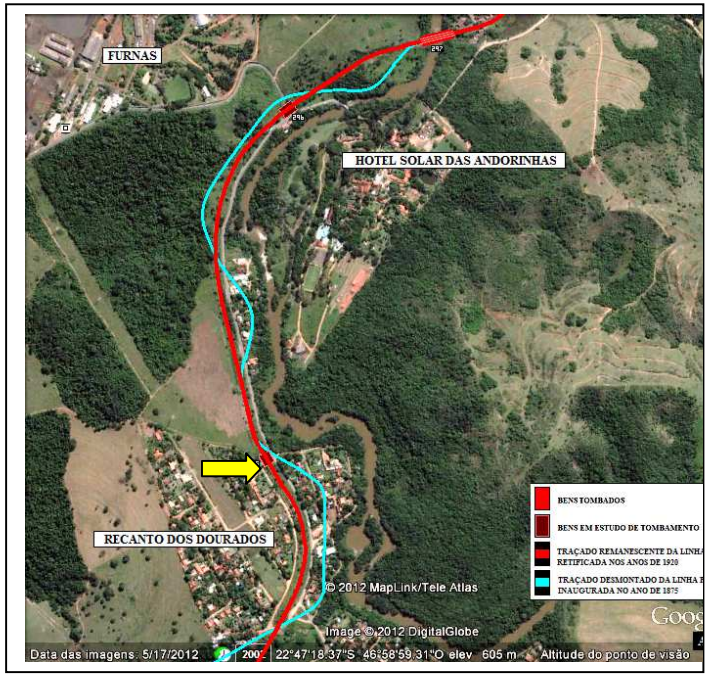
FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Passagem Inferior- entre a fazenda **ENDEREÇO:** **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 21,300 **CONSTRUTOR:** Cia. Mogyana de Estradas de Ferro	**FICHA Nº 295** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1926 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Sim **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** **EDIFÍCIOS VIZINHOS:**	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Cantaria e ferro **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: D-194	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 004/11

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso pela ABPF

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

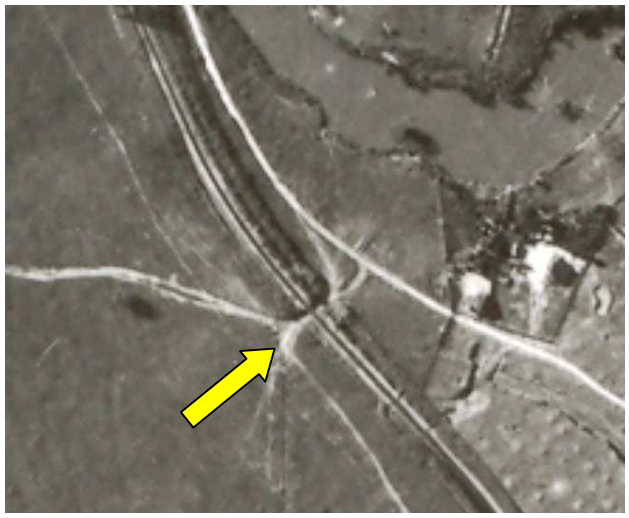
A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

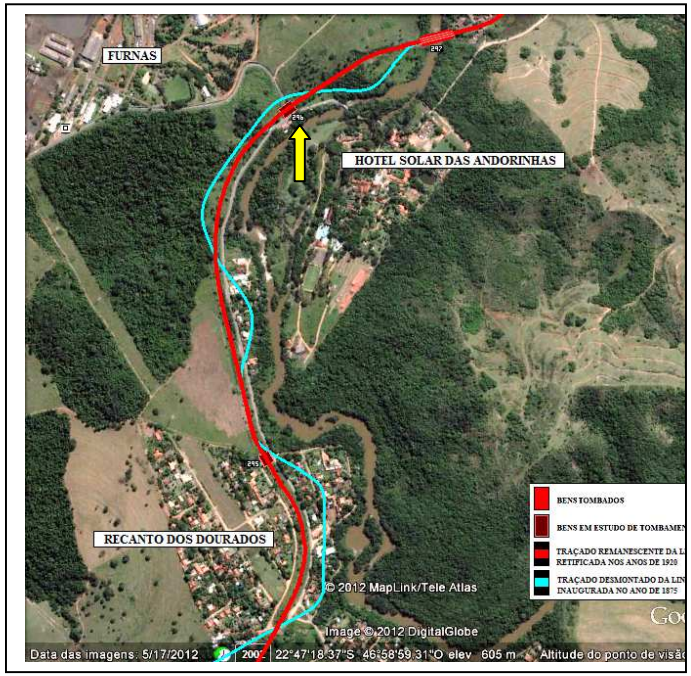
FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Passagem Inferior- entre a fazenda **ENDEREÇO:** **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 22,300 **CONSTRUTOR:** Cia. Mogyana de Estradas de Ferro	**FICHA Nº 296** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1926 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Sim **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** **EDIFÍCIOS VIZINHOS:**	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Cantaria e ferro **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** a estrutura sofreu interferencias indevidas. **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: D-201	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 004/11

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso pela ABPF

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Ponte sobre o Rio Atibaia

ENDEREÇO:

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco **Km:** 22,916

CONSTRUTOR: Cia. Mogyana de Estradas de Ferro

FICHA Nº 297

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1875

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1977

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:

EDIFÍCIOS VIZINHOS:

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Cantaria e ferro

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

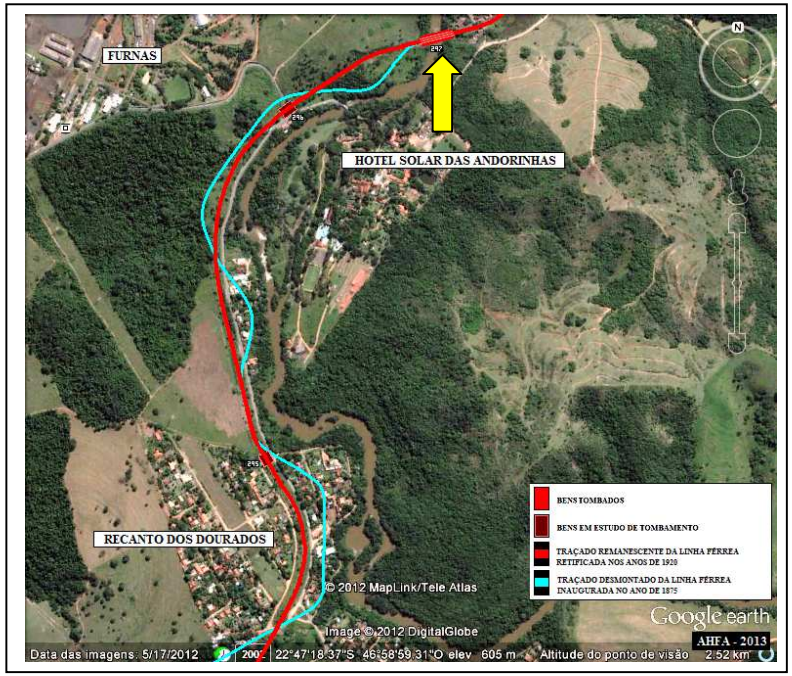
Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES:



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento nº 003/03, Resolução 122/12

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

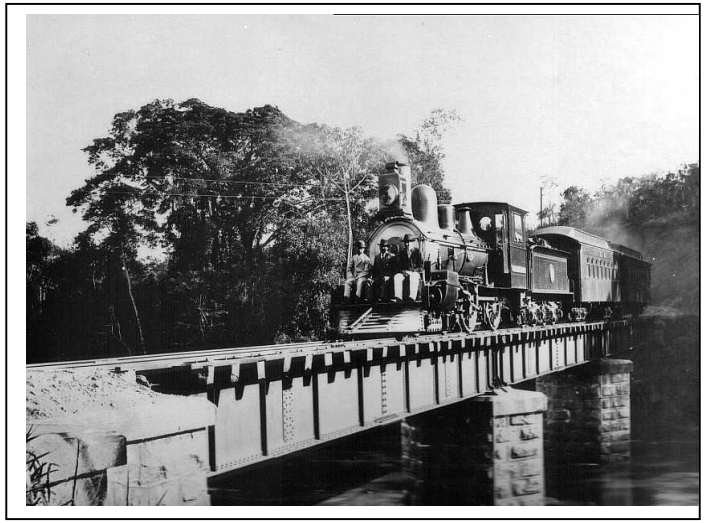
A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: WC (das casas NP 353.138 e 353.139)

FICHA Nº 298

ENDEREÇO:

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1875

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco **Km:** 22,986

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1926

CONSTRUTOR: Cia. Mogyana de Estradas de Ferro

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:

EDIFÍCIOS VIZINHOS:

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

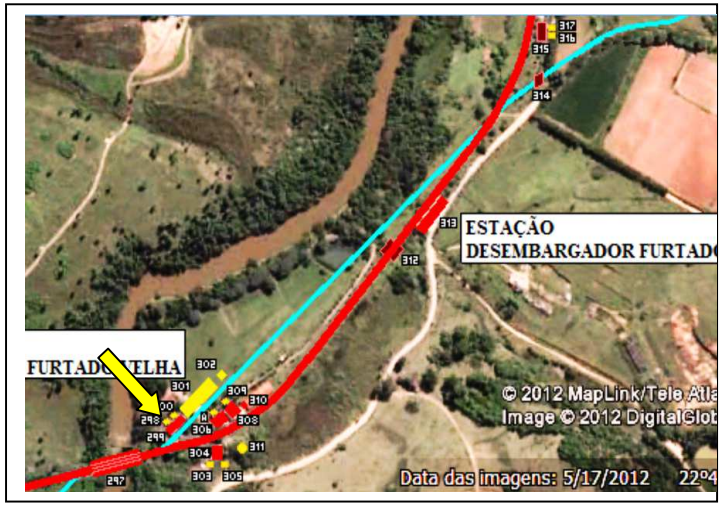
Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: D-206



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Casa de Turma 4

ENDEREÇO:

MUNICÍPIO: Campinas

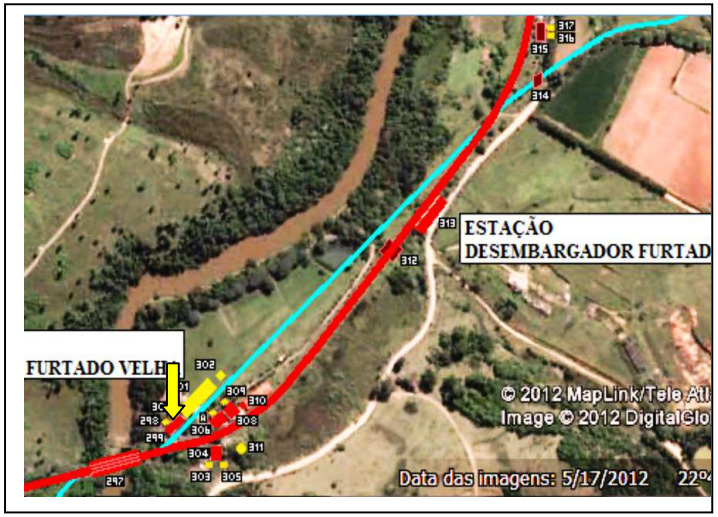
LINHA: Tronco **Km:** 22,986

CONSTRUTOR: Cia. Mogyana de Estradas de Ferro

FICHA Nº 299

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1875

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1977



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Casa de Portadores

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom

VOLUMETRIA:A COBERTURA:B VÃOS:B REVESTIMENTOS:C
Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em tijolos

COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

Nº DE PAVIMENTOS: Térreos

TELHAMENTO: Telha cerâmica, tipo capa e canal **Nº ÁGUAS:** Duas

ABERTURAS:

DETALHES: Passou por várias intervenções, manteve parte da volumetria.

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: 353.138, 353.139, 353.140 e 353.141.

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento nº 003/03, Resolução 122/12

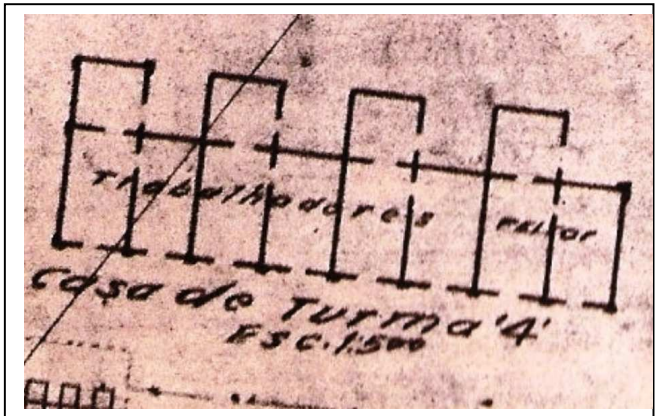
USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Uso Sindicato dos Ferroviários.



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: WC (das casas NP 353.140 e NP 353.141) **ENDEREÇO:** **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 22,986 **CONSTRUTOR:** Cia Mogyana de Estradas de Ferro	**FICHA Nº 300** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1875 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:

EDIFÍCIOS VIZINHOS:

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

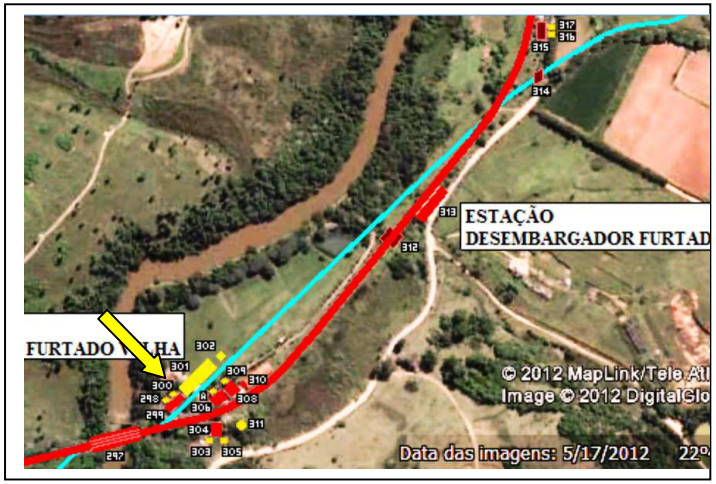
Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: D-208



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Estação Desembargador Furtado (Velha). Localizava-se no traçado do antigo leito férreo construído em 1875 e desativada em 1926, a quilometragem era maior em relação ao leito de 1926.
ENDEREÇO:

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco **Km:** 24,120

CONSTRUTOR: Cia. Mogyana de Estradas de Ferro

FICHA Nº 301

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1901

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1926

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL
TRILHOS: Sim
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não
EDIFÍCIOS VIZINHOS: Casa da Turma 4

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:
Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

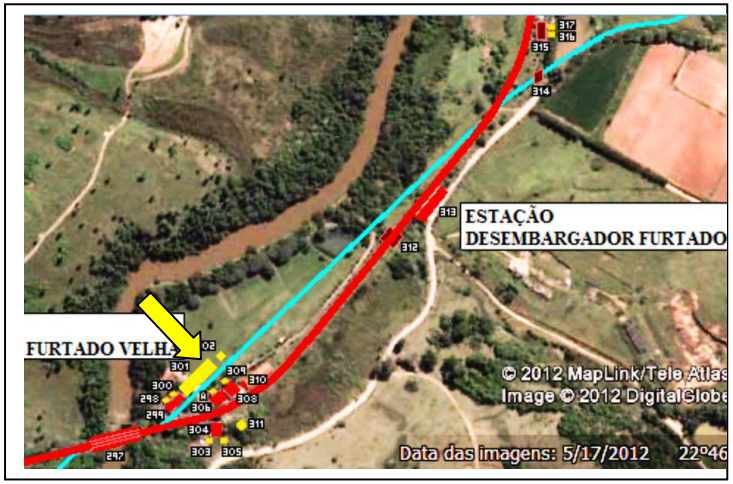
MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria aparente

COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:** Duas

ABERTURAS: Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro.

OBSERVAÇÕES: Consta as bases de pedra da estação na Aerofotometria de 1940. Sindicado dos Ferroviários retira as bases de pedra quando constroe o clube.



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana de Estradas de Ferro foi fundada em 1872, iniciando oficialmente o tráfego na data de 03 de maio de 1875. Este primeiro trecho partia da Estação Campinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, chegava à cidade de Jaguary (atual Jaguariúna) com um total km 32, 384. Ao iniciar as operações a ferrovia já havia construído neste traçado as Estações de: Anhumas, Tanquinho, e Jaguary. A Estação Matto Dentro foi inaugurada em 1888 (em 1897 renomeada para Carlos Gomes). Em 1910 já consta nos registros a Estação Desembargador Furtado.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Caixa d'água (da Estação Desembargador Furtado Velha)

FICHA Nº 302

ENDEREÇO:

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1901

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco **Km:** 24,130

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1926

CONSTRUTOR: Cia. Mogyana de Estradas de Ferro

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:

EDIFÍCIOS VIZINHOS:

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: D-208



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana de Estradas de Ferro foi fundada em 1872, iniciando oficialmente o tráfego na data de 03 de maio de 1875. Este primeiro trecho partia da Estação Campinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, chegava à cidade de Jaguary (atual Jaguariúna) com um total km 32, 384. Ao iniciar as operações a ferrovia já havia construído neste traçado as Estações de: Anhumas, Tanquinho, e Jaguary. A Estação Matto Dentro foi inaugurada em 1888 (em 1897 renomeada para Carlos Gomes). Em 1910 já consta nos registros a Estação Desembargador Furtado.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: WC (da casa NP 353.142)

FICHA Nº 303

ENDEREÇO:

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1926

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco **Km:** 23,022

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1977

CONSTRUTOR: Cia. Mogyana de Estradas de Ferro

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:

EDIFÍCIOS VIZINHOS:

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

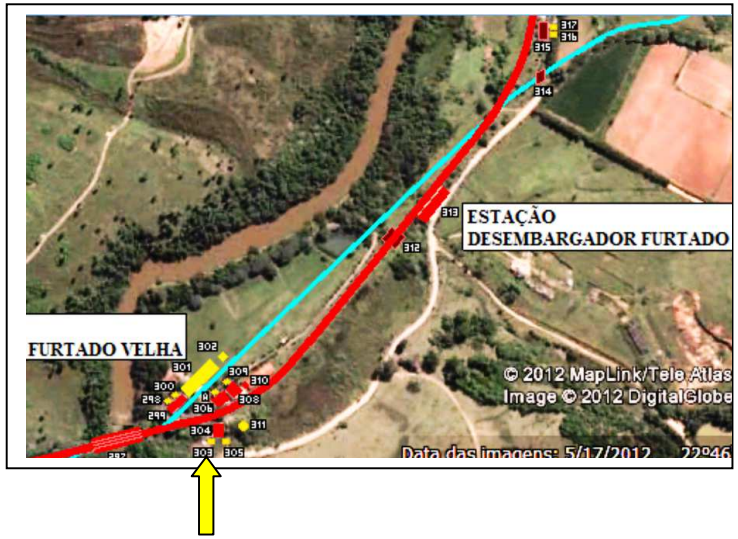
Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: D-210



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

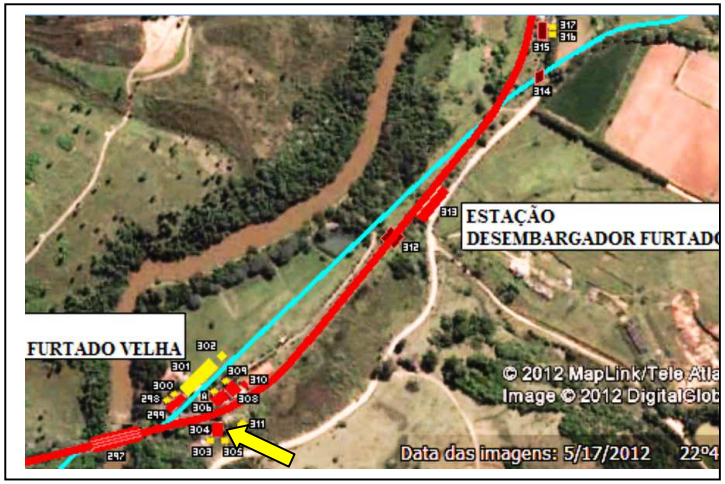
FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Casa de Portadores **ENDEREÇO:** **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 23,022 **CONSTRUTOR:** Cia. Mogyana de Estradas de Ferro	**FICHA Nº 304** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1926 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL: **TRILHOS:** Sim **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Casa da Turma 5	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom **VOLUMETRIA:B COBERTURA:B VÃOS:B REVESTIMENTOS:B** **Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Alvenaria em tijolos **COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Térreo **TELHAMENTO:** Telha cerâmica, tio capa e canal **Nº ÁGUAS:** Duas **ABERTURAS:** Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro. **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: 353.142 e 353.143	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento nº 003/03, Resolução 122/12

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Uso Sindicato dos Ferroviários.





HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: WC (da casa NP 353.143)

FICHA Nº 305

ENDEREÇO:

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1926

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco **Km:** 23,022

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1977

CONSTRUTOR: Cia. Mogyana de Estradas de Ferro

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:

EDIFÍCIOS VIZINHOS:

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

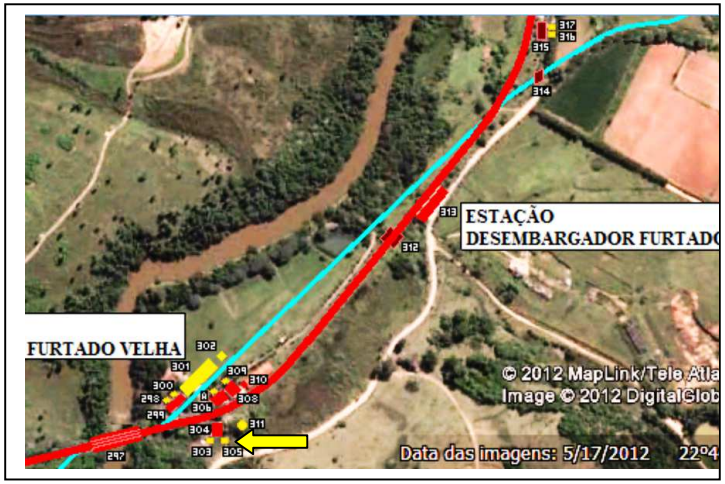
Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: D-211



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Casa de Turma 5

ENDEREÇO:

MUNICÍPIO: Campinas

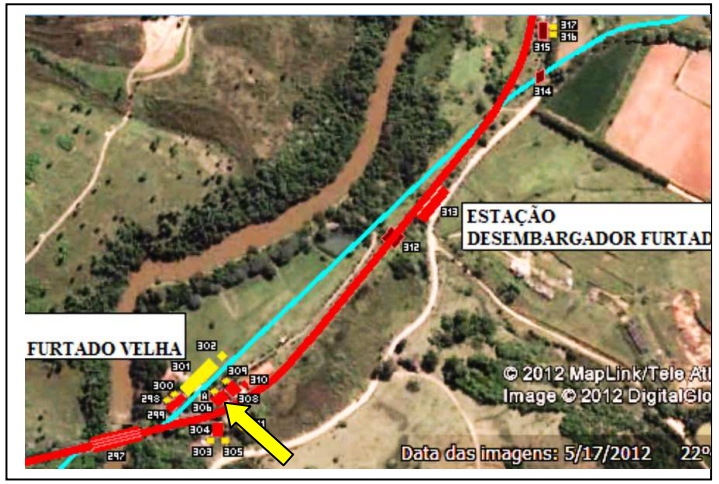
LINHA: Tronco **Km:** 23,042

CONSTRUTOR: Cia. Mogyana deEstradas de Ferro

FICHA Nº 306

DATA DE INAUGURAÇÃO: Após 1940

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1977



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Casa do trolei

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom

VOLUMETRIA:A COBERTURA:B VÃOS:B REVESTIMENTOS:B
Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em tijolos

COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telha cerâmica, tipo capa e canal **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS: Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro.

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: 353.144 e 353.145.

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento nº 003/03, Resolução 122/12

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Uso Sindicato dos Ferroviários.



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

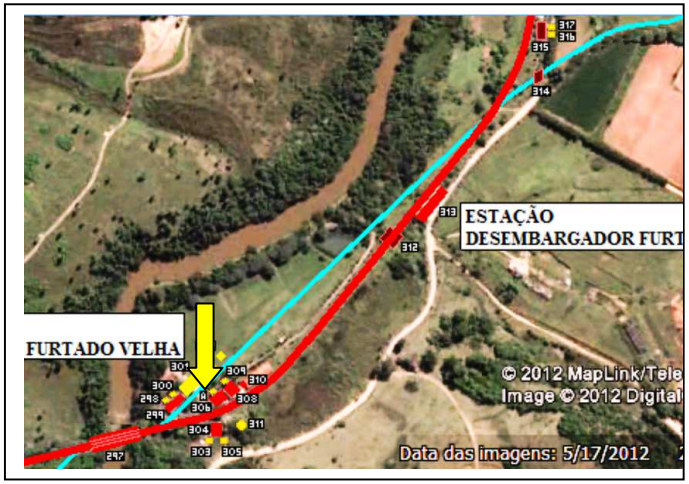
O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Tanque (das casas NP 353.144 e NP 353.145) **ENDEREÇO:** **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 23,042 **CONSTRUTOR:** Cia. Mogyana de Estradas de Ferro	**FICHA Nº 307** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Após 1940 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Sim **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Sim **EDIFÍCIOS VIZINHOS:**	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: D-213	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

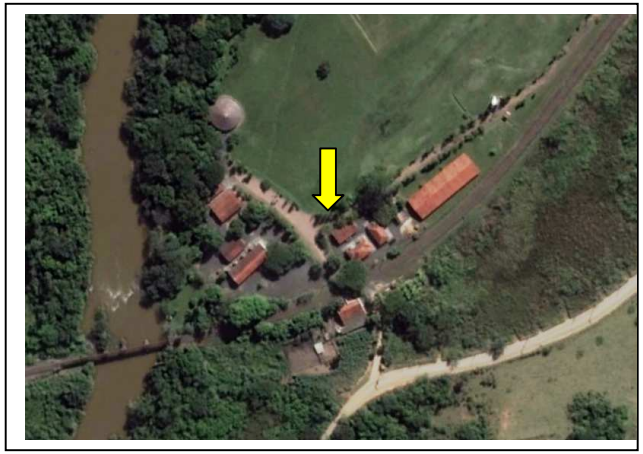
HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Casa de Feitor

ENDEREÇO:

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco **Km:** 23,052

CONSTRUTOR: Cia. Mogyana de Estradas de Ferro

FICHA Nº 308

DATA DE INAUGURAÇÃO: Após 1940

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1977

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Casa de Turma 5

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom

VOLUMETRIA:B COBERTURA:B VÃOS:B REVESTIMENTOS:B
Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em tijolos

COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

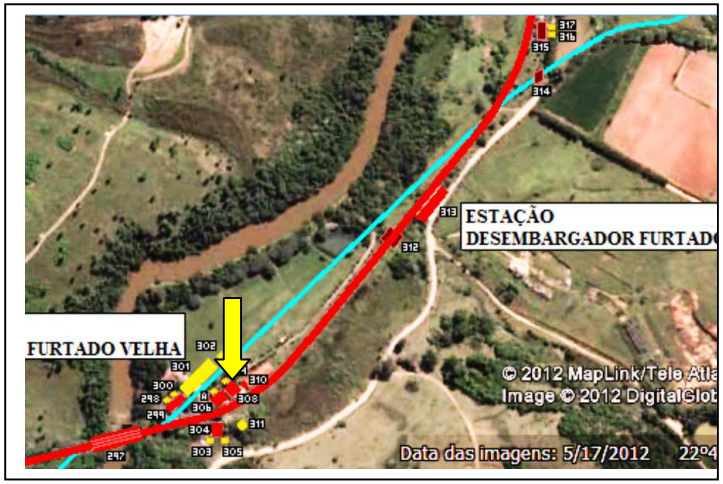
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telha cerâmica, tipo capa e canal **Nº ÁGUAS:** Quatro.

ABERTURAS: Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro.

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: 353.146



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento nº 003/03, Resolução 122/12

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Uso Sindicato dos Ferroviários.



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Tanque (da casa NP 353.146)

ENDEREÇO:

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco **Km:** 23,052

CONSTRUTOR: Cia. Mogyana de Estradas de Ferro

FICHA Nº 309

DATA DE INAUGURAÇÃO: Após 1940

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1977

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:

EDIFÍCIOS VIZINHOS:

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: D-215



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento nº 003/03, Resolução 122/12

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

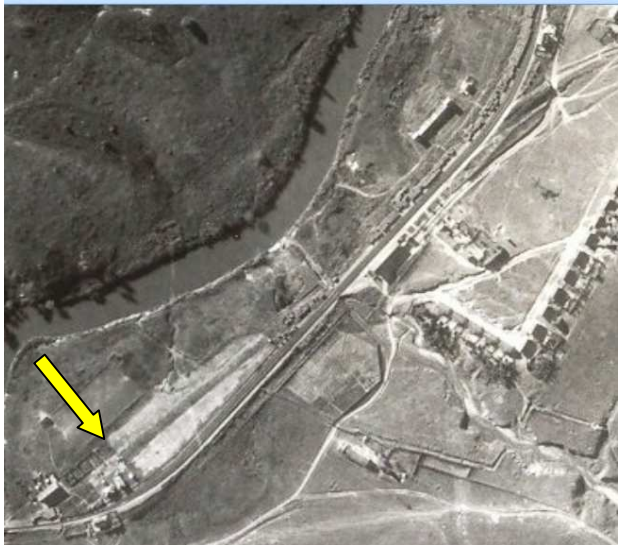
A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Casa do Trolei **ENDEREÇO:** **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 23,065 **CONSTRUTOR:** Cia. Mogyana de Estradas de Ferro	**FICHA Nº 310** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** Após 1940 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Casa de Feitor

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom

VOLUMETRIA:A COBERTURA:A VÃOS:B REVESTIMENTOS:A
A-Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em tijolos

COBERTURA: (X) BEIRAIS (X) PLATIBANDA ( ) OUTROS

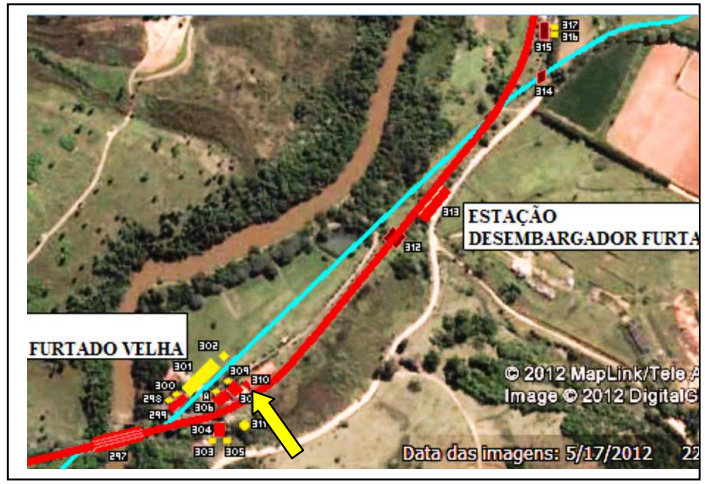
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telha cerâmica , tipo capa e canal **Nº ÁGUAS:** Duas

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: D-216



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento nº 003/03, Resolução 122/12

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Uso Sindicato dos Ferroviários.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

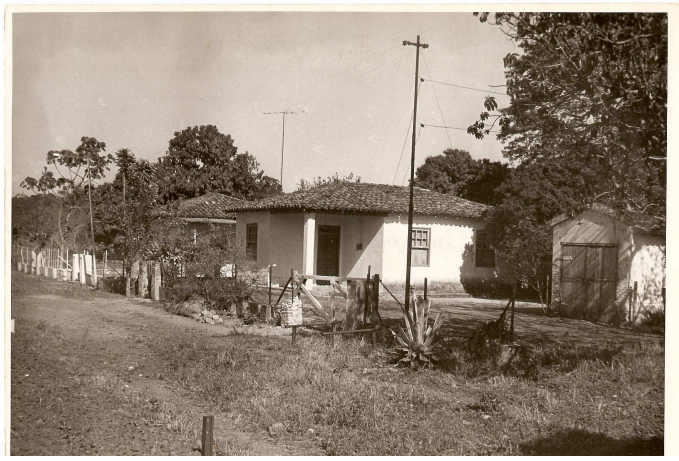
A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Poço

ENDEREÇO:

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco **Km:** 23,090

CONSTRUTOR: Cia. Mogyana de Estradas de Ferro

FICHA Nº 311

DATA DE INAUGURAÇÃO: Apos 1940

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1977

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:

EDIFÍCIOS VIZINHOS:

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em tijolos

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

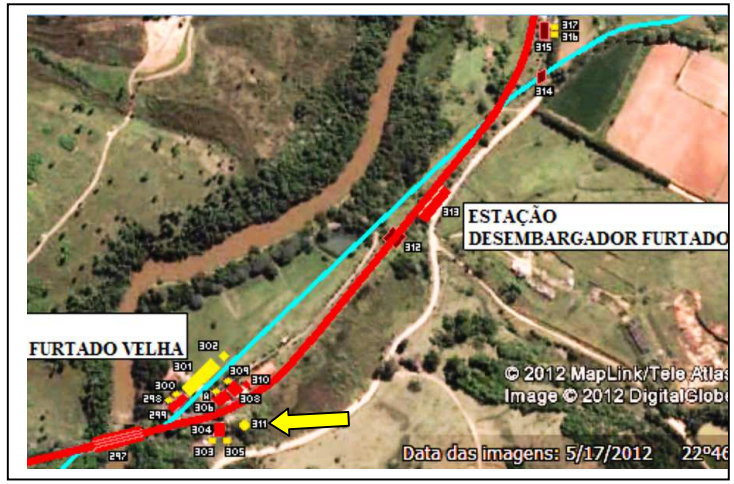
Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: D-217



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

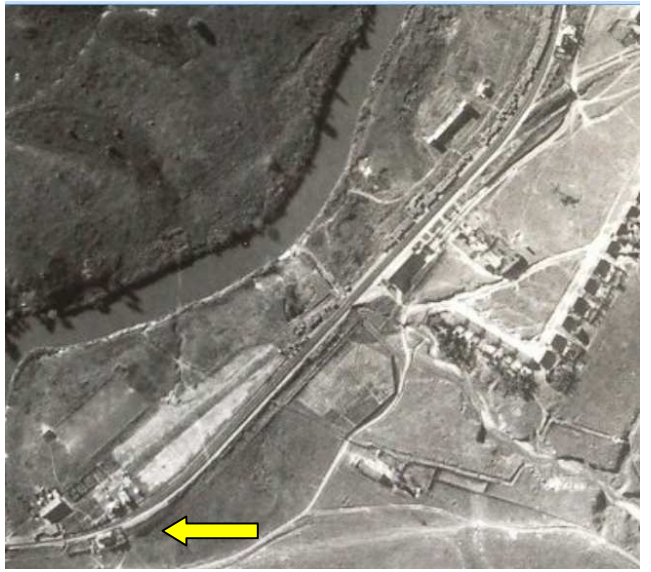
A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Passagem Inferior – curso d'água

ENDEREÇO:

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco **Km:** 23,300

CONSTRUTOR: Cia. Mogyana de Estradas de Ferro

FICHA Nº 312

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1926

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1977

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:

EDIFÍCIOS VIZINHOS:

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Cantaria e ferro

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

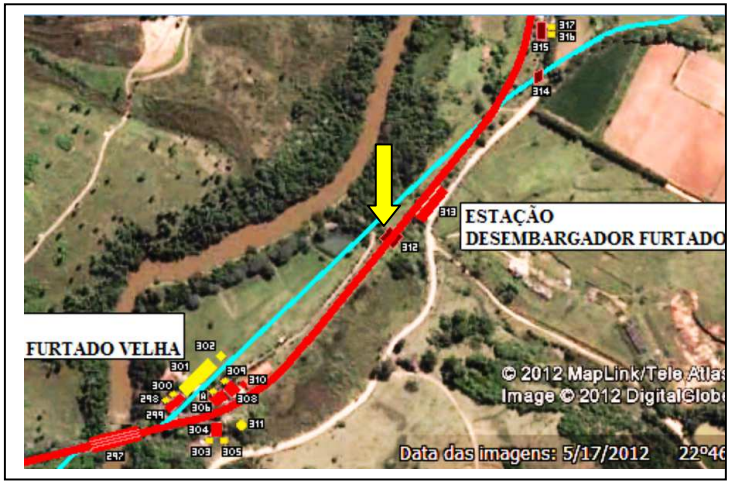
Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: D-218.



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 004/11

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso pela ABPF

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Estação Desembargador Furtado (Nova) **ENDEREÇO:** **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 23,411 **CONSTRUTOR:** Cia. Mogyana de Estradas de Ferro	**FICHA Nº 313** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1926 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Casa de Feitor

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim

VOLUMETRIA:A COBERTURA:A VÃOS:A REVESTIMENTOS:A
Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em tijolos

COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telha cerâmica, tipo capa e canal **Nº ÁGUAS:** Quatro

ABERTURAS: : Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro.

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: 353.147.



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento nº 003/03, Resolução 122/12

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso pela ABPF

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

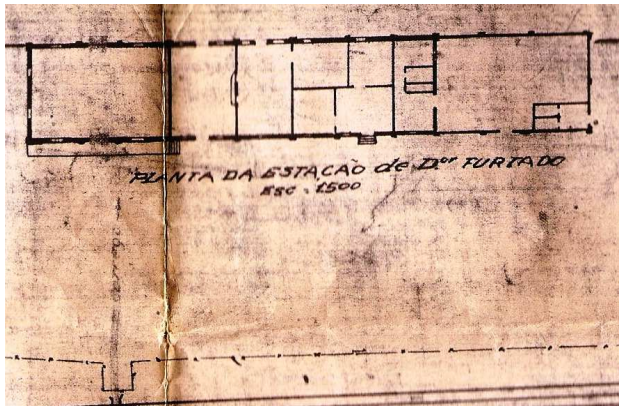
A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Testeira da Passagem Inferior – traçado do antigo leito férreo construído em 1875.
ENDEREÇO:

MUNICÍPIO: Campinas

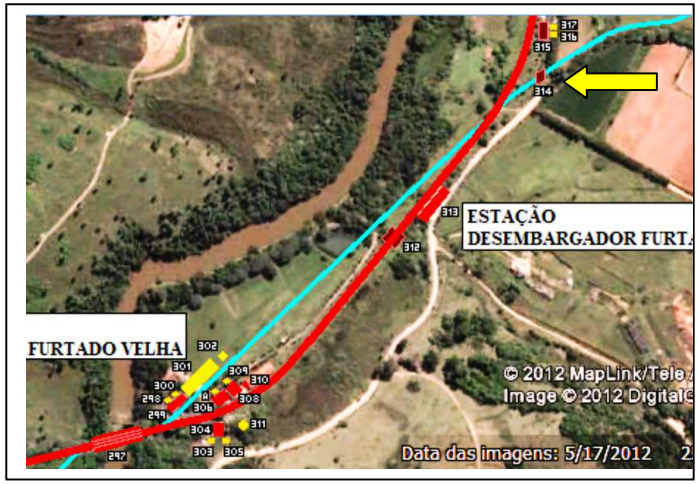
LINHA: Tronco **Km:** 25,029

CONSTRUTOR: Cia. Mogyana de Estradas de Ferro

FICHA Nº 314

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1875

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1929



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:

EDIFÍCIOS VIZINHOS:

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruínas em boas condições

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Cantaria e ferro

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES: A passagem inferior não existe mais, foi desmontada nos anos de 1940. Atualmente existe somente a testeira do lado de Desembargador Furtado.

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 004/11

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

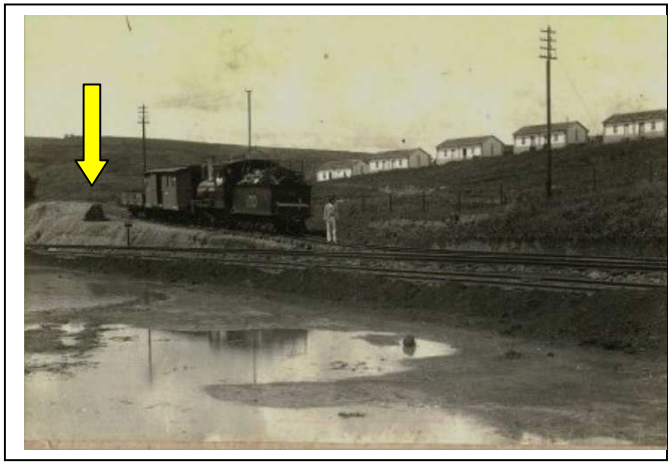
HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana de Estradas de Ferro foi fundada em 1872, iniciando oficialmente o tráfego na data de 03 de maio de 1875. Este primeiro trecho partia da Estação Campinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, chegava à cidade de Jaguary (atual Jaguariúna) com um total km 32, 384. Ao iniciar as operações a ferrovia já havia construído neste traçado as Estações de: Anhumas, Tanquinho, e Jaguary. A Estação Matto Dentro foi inaugurada em 1888 (em 1897 renomeada para Carlos Gomes). Em 1910 já consta nos registros a Estação Desembargador Furtado.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Casa de Portadores

ENDEREÇO:

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco **Km:** 23,705

CONSTRUTOR: Cia. Mogyana de Estradas de Ferro

FICHA Nº 315

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1926

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1977

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Estação Desembargador Furtado Nova

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim

VOLUMETRIA:A COBERTURA:B VÃOS:B REVESTIMENTOS:B
A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em tijolos

COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

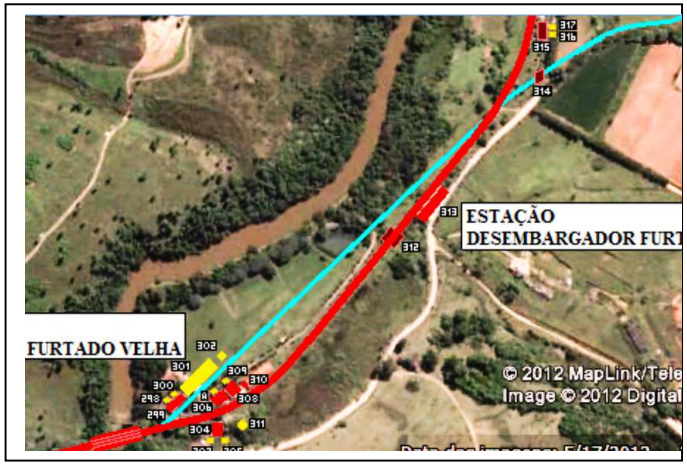
Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telha cerâmica, tipo capa e canal **Nº ÁGUAS:** Duas

ABERTURAS: Verga reta.

DETALHES: Imóvel praticamente em ruínas, ocorreram invasões de moradores sem teto.

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: 353.149.



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 005/11

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Ocupada por moradores.



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Tanque (da casa NP 353.149)

FICHA Nº 316

ENDEREÇO:

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1926

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco **Km:** 23,705

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1977

CONSTRUTOR:

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:

EDIFÍCIOS VIZINHOS:

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em tijolos

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

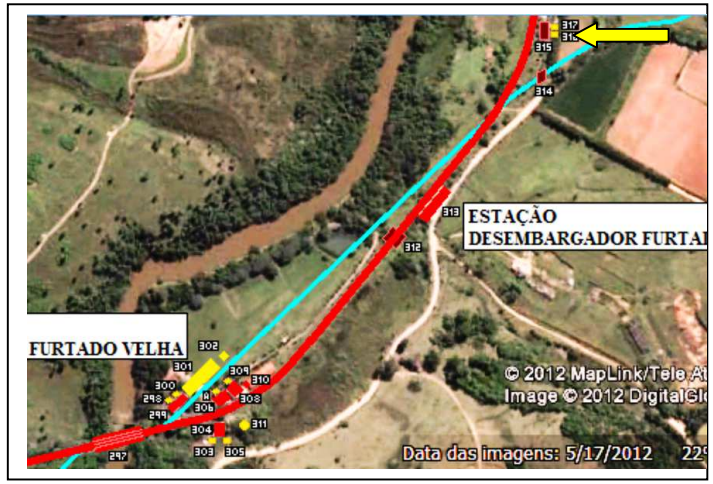
Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: D-223



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

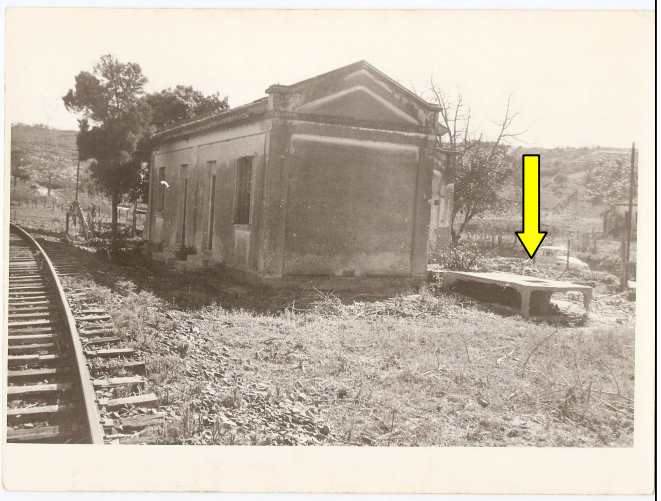
A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: WC (da casa NP 353.149)

ENDEREÇO:

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco **Km:** 23,705

CONSTRUTOR: Cia. Mogyana de Estradas de Ferro

FICHA Nº 317

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1926

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1977

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:

EDIFÍCIOS VIZINHOS:

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

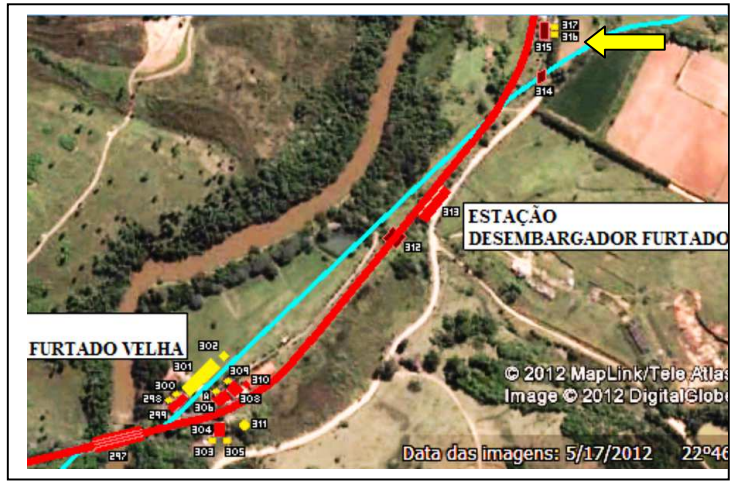
Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: D-224.



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Passagem Inferior – entre a fazenda

FICHA Nº 318

ENDEREÇO:

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1929

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco **Km:** 23,837

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1977

CONSTRUTOR: Cia. Mogyana de Estradas de Ferro

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:

EDIFÍCIOS VIZINHOS:

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Cantaria e ferro

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

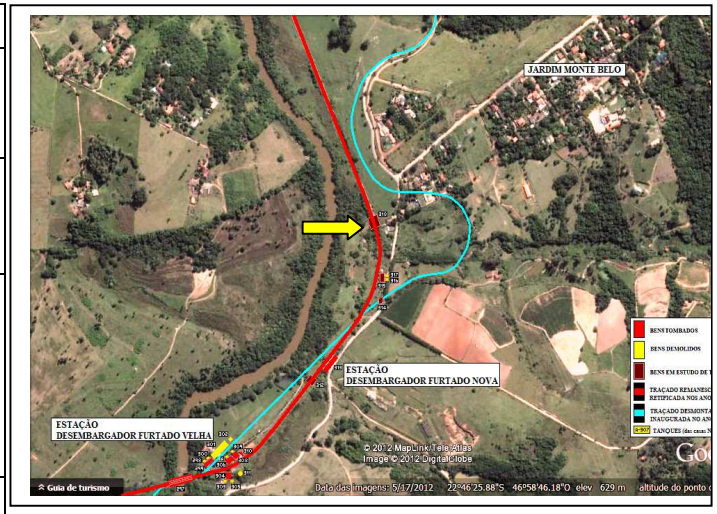
Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: D-226



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 004/11

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso pela ABPF

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Passagem Inferior – entre a fazenda

ENDEREÇO:

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco **Km:** 24,720

CONSTRUTOR: Cia. Mogyana de Estradas de Ferro

FICHA Nº 319

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1929

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1977

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:

EDIFÍCIOS VIZINHOS:

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Cantaria e ferro

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

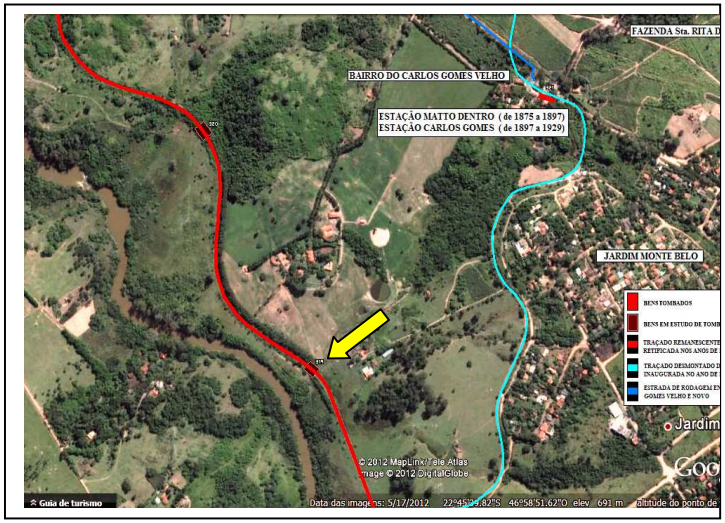
Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P. FEPASA: D-231



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 004/11

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso pela ABPF

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

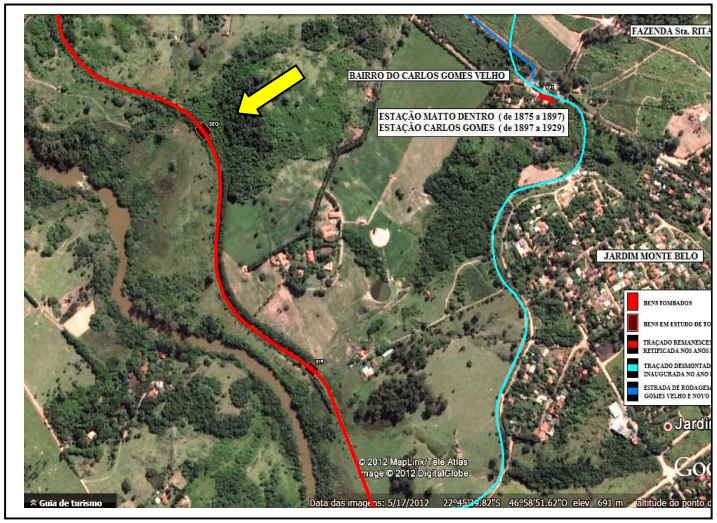
FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Passagem Inferior – entre a fazenda **ENDEREÇO:** **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 25,500 **CONSTRUTOR:** Cia. Mogyana de Estradas de Ferro	**FICHA Nº 320** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1929 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Sim **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** **EDIFÍCIOS VIZINHOS:**	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Cantaria e ferro **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P. FEPASA: D-235	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 004/11

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso pela ABPF

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

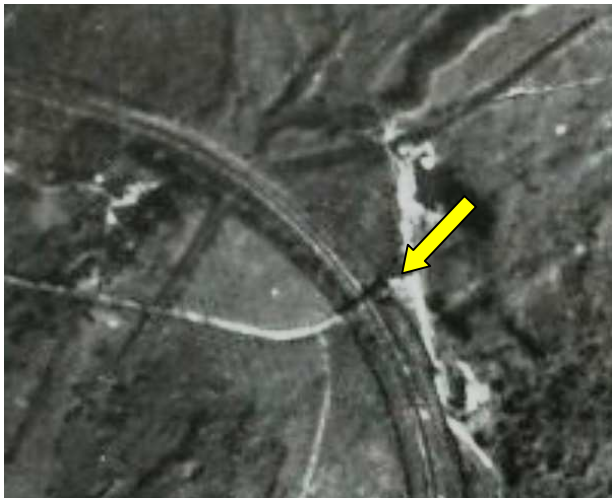
A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Estação Matto Dentro, em 1897 passa a ser denominada **Estação Carlos Gomes (Velha)** – Localiza-se no traçado do antigo leito férreo construído em 1875 e desativado em 1929.
ENDEREÇO: AR-14

MUNICÍPIO: Campinas

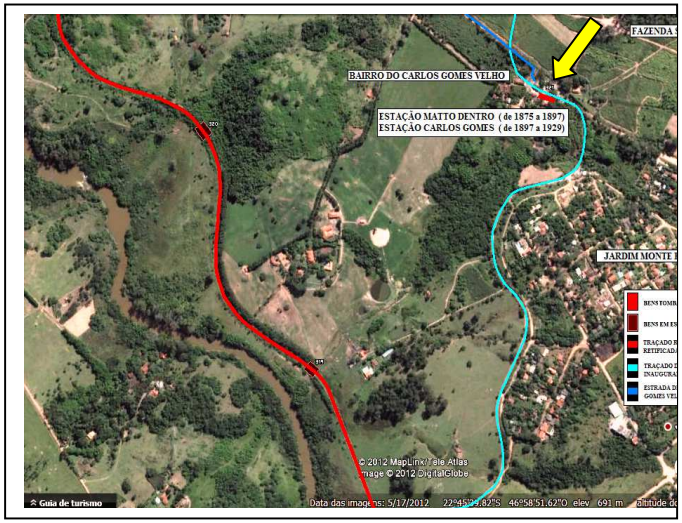
LINHA: Tronco **Km:** 27,348

CONSTRUTOR: Cia. Mogyana de Estradas de Ferro

FICHA Nº 321

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1888

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1929



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL
TRILHOS: Não
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não
EDIFÍCIOS VIZINHOS: Não

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular

VOLUMETRIA:C COBERTURA:C VÃOS:C REVESTIMENTOS:C

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional
MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em tijolos

COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:** Duas

ABERTURAS:

OBSERVAÇÕES: Completamente descaracterizado. Reformas constantes da Pref.Munic.Campinas, atual Administração Regional 14(AR –14). Anteriormente funcionou como escola publica.

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento nº 003/03, Resolução 122/12

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Uso Pref. Municipal de Campinas

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana de Estradas de Ferro foi fundada em 1872, iniciando oficialmente o tráfego na data de 03 de maio de 1875. Este primeiro trecho partia da Estação Campinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, chegava à cidade de Jaguary (atual Jaguariúna) com um total km 32, 384. Ao iniciar as operações a ferrovia já havia construído neste traçado as Estações de: Anhumas, Tanquinho, e Jaguary. A Estação Matto Dentro foi inaugurada em 1888 (em 1897 renomeada para Carlos Gomes). Em 1910 já consta nos registros a Estação Desembargador Furtado.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Passagem Inferior – sobre a rua de terra **ENDEREÇO:** **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 26,200 **CONSTRUTOR:** Cia. Mogyana de Estradas de Ferro	**FICHA Nº 322** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1929 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Sim **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** **EDIFÍCIOS VIZINHOS:**	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Cantaria e ferro **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P.FEPASA: D-239	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 004/11

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso pela ABPF

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

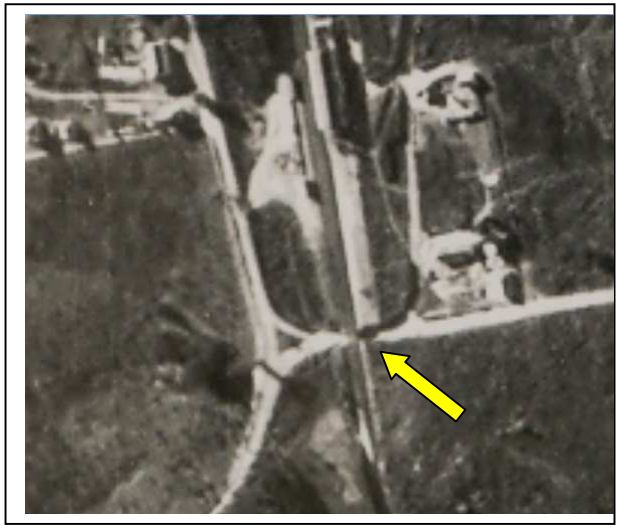
A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Plataforma para materiais **ENDEREÇO:** **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 26, 261 **CONSTRUTOR:** Cia. Mogyana de Estradas de Ferro	**FICHA Nº 323** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1929 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Sim **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** **EDIFÍCIOS VIZINHOS:**	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Alvenaria em tijolos **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Demolida pela ABPF.	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Área em uso pela ABPF



HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.



FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DENOMINAÇÃO: Estação Carlos Gomes (Nova) **ENDEREÇO:** **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 26,261 **CONSTRUTOR:** Cia. Mogyana de Estradas de Ferro	**FICHA Nº 324** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1929 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Não

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom

VOLUMETRIA:A COBERTURA:A VÃOS:A REVESTIMENTOS:A
Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em tijolos

COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telha cerâmica, tipo capa e canal **Nº ÁGUAS:** Quatro

ABERTURAS: Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro.

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P.FEPASA: 353.150



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(X) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Tombamento nº 003/03, Resolução 122/12

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso pela ABPF.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

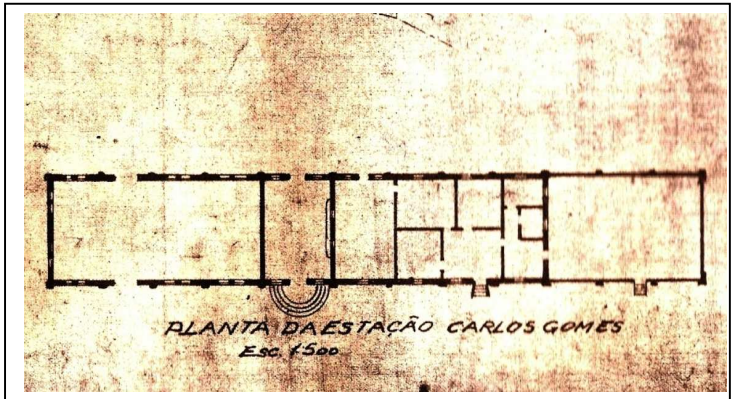
A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Casa da Bomba

ENDEREÇO:

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco **Km:** 26,260

CONSTRUTOR: Cia. Mogyana de Estradas de Ferro

FICHA Nº 325

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1929

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1977

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL:

TRILHOS:

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Poço

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom

VOLUMETRIA:A COBERTURA:C VÃOS:B REVESTIMENTOS:A
A -Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em tijolos

COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Fibrocimento **Nº ÁGUAS:** Duas

ABERTURAS: Uma porta de abrir em madeira

DETALHES: Cobertura original retirada.

OBSERVAÇÕES: Placa N.P.FEPASA: D-242



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 005/11

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso pela ABPF.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Poço **ENDEREÇO:** **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 26,660 **CONSTRUTOR:** Cia. Mogyana de Estradas de Ferro	**FICHA Nº 326** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1929 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Sim **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Sim **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Casa da Bomba	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Alvenaria em tijolos **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P.FEPASA: D-243	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 005/11

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso pela ABPF.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Casa de Portadores **ENDEREÇO:** **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 27,000 **CONSTRUTOR:** Cia. Mogyana de Estradas de Ferro	**FICHA Nº 327** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1929 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Sim **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não **EDIFÍCIOS VIZINHOS:** Casa de Portadores 2	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim **VOLUMETRIA:A COBERTURA:A VÃOS:A REVESTIMENTOS:A** **A - Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Alvenaria em tijolos **COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Térreos **TELHAMENTO:** Telha cerâmica em capa e canal **Nº ÁGUAS:** Duas **ABERTURAS:** Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro. **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P.FEPASA: 353.151 e 353.152.	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 005/11

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso pela ABPF.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

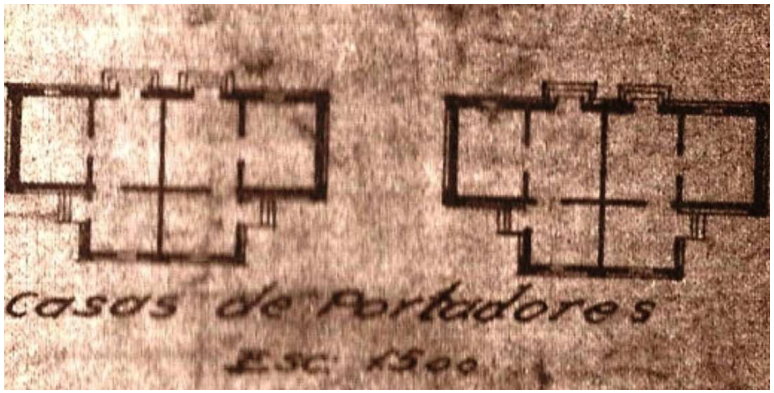
A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Tanques (das casas NP 353.151 e NP 353.152)

ENDEREÇO:

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco **Km:** 27,000

CONSTRUTOR: Cia. Mogyana de Estradas de Ferro

FICHA Nº 328

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1929

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1977

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Casa de Portadores 2

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim

VOLUMETRIA:A COBERTURA:A VÃOS: REVESTIMENTOS:
A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em tijolos

COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

Nº DE PAVIMENTOS:Térreo

TELHAMENTO: Telha cerâmica em capa e canal **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P.FEPASA: D-246



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 005/11

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso pela ABPF.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: WC (das casas NP 353.151 e NP 353.152)	**FICHA Nº 329**
ENDEREÇO:	**DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1929
MUNICÍPIO: Campinas	
LINHA: Tronco **Km:** 27,000	**DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977
CONSTRUTOR: Cia. Mogyana de Estradas de Ferro	

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:

EDIFÍCIOS VIZINHOS:

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em tijolos

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P.FEPASA: D-247



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

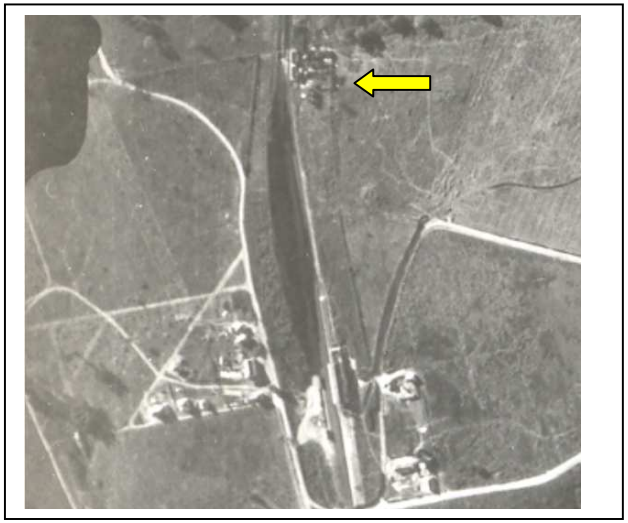
A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Casa de Portadores 2

ENDEREÇO:

MUNICÍPIO: Campinas

LINHA: Tronco **Km:** 27,010

CONSTRUTOR: Cia. Mogyana de Estradas de Ferro

FICHA Nº 330

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1929

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1977

SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

EDIFÍCIOS VIZINHOS: Casa de Portadores

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim

VOLUMETRIA:A COBERTURA:A VÃOS:A REVESTIMENTOS:A
A-Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria em tijolos

COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

Nº DE PAVIMENTOS: Térreo

TELHAMENTO: Telha cerâmica em capa e canal **Nº ÁGUAS:** Duas

ABERTURAS: : Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P.FEPASA: 353.153 e 353.154



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 005/11

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso pela ABPF.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

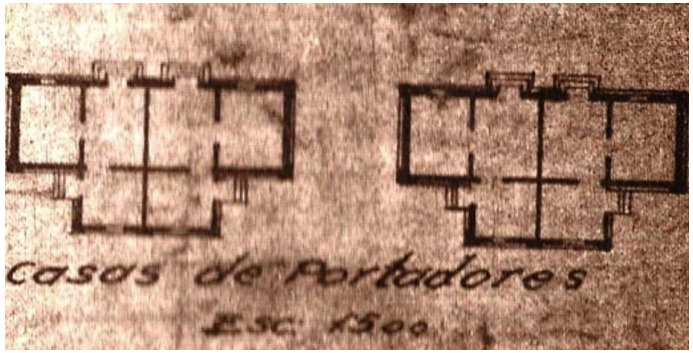
A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: WC (das casas NP 353.153 e NP 353.154) **ENDEREÇO:** **MUNICÍPIO:** Campinas **LINHA:** Tronco **Km:** 27,010 **CONSTRUTOR:** Cia. Mogyana de Estradas de Ferro	**FICHA Nº 331** **DATA DE INAUGURAÇÃO:** 1929 **DATA DE DESATIVAÇÃO:** 1977
SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL **TRILHOS:** Sim **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** **EDIFÍCIOS VIZINHOS:**	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Demolido **VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:** **A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado**	
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Residencial **MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:** Alvenaria em tijolos **COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** **TELHAMENTO:** **Nº ÁGUAS:** **ABERTURAS:** **DETALHES:** **OBSERVAÇÕES:** Placa N.P.FEPASA: D-250	



PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **( ) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

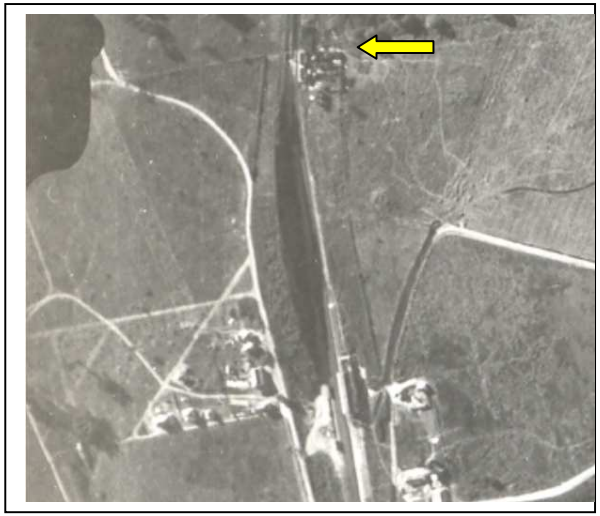
A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.





DENOMINAÇÃO: Passagem Inferior – Última construção antes da divisa entre os Municípios de Campinas e Jaguariúna.

ENDEREÇO:

MUNICÍPIO: Campinas

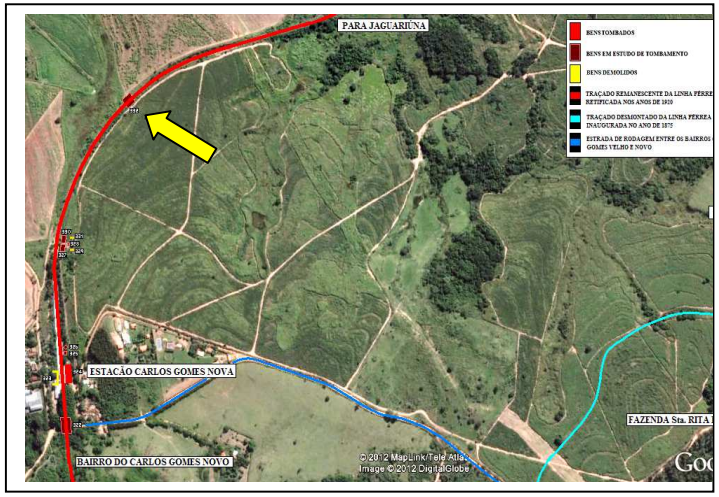
LINHA: Tronco **Km:** 27,700

CONSTRUTOR: Cia. Mogyana de Estradas de Ferro

FICHA Nº 332

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1929

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1977



SÍTIO FERROVIÁRIO ATUAL

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:

EDIFÍCIOS VIZINHOS:

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular

VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS:

A- Mantido B- Parcialmente Alterado C- Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Operacional

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Cantaria e Ferro

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

Nº DE PAVIMENTOS:

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

ABERTURAS:

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Placa N.P.FEPASA: D-252

PROPRIETÁRIO ATUAL:

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(X) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(X) Outros**

LEGISLAÇÃO: Processo de Estudo de Tombamento nº 004/11

USO ATUAL E/OU PROJETO DE ATUALIZAÇÃO: Em uso pela ABPF.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Companhia Mogyana construiu o traçado de 1875 conforme a necessidade e a tecnologia da época, porém a estrutura férrea ficou demasiadamente sinuosa e em 1920, a ferrovia realizou um projeto para melhorar as condições técnicas do traçado, propondo a remodelação da linha férrea a partir da ponte do Ribeirão Anhumas até o final do traçado em Jaguariúna.

O projeto passou a ser executado no ano de 1926, chegando a retificação até a Estação Desembargador Furtado. Desta estação até antes do Rio Jaguary no Município de Jaguariúna, os trabalhos de retificação do leito ocorreram no ano de 1929, desativando em definitivo o ultimo trecho de 1875 ainda utilizado dentro do Município de Campinas.

FONTES CONSULTADAS: CYRINO, F.R.P. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: CARDOSO, A; ZAMIN, F. Orgs. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/ IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.



