VEC
PROJETOS E GESTÃO
ARQUITETURA | ENGENHARIA | RESTAURO

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE SOROCABA

LEVANTAMENTO HISTÓRICO E ICONOGRÁFICO

1. INTRODUÇÃO

O presente levantamento traz um ***panorama histórico e iconográfico***, bem como uma perspectiva da ***cronologia construtiva*** referentes à ***Estação Ferroviária de Sorocaba***, visando, com isso, contribuir com o necessário ***embasamento crítico*** de seu ***projeto de restauro***.

Tida como um marco fundamental da história local, reflexo de sua identidade, a ***Estação Ferroviária de Sorocaba/SP*** é considerada um dos principais exemplares do ***patrimônio arquitetônico*** deste município.

Inaugurada em 10 de julho de 1875, trata-se de um ícone concreto da instalação da ***Estrada de Ferro Sorocabana***, fato de expressiva proporção no que se refere ao contexto social e econômico do Estado de São Paulo.

Tombada em âmbito municipal e, atualmente, em processo de tombamento em esfera estadual como relevante exemplar integrante do ***"Complexo Ferroviário de Sorocaba"***, a ***Estação Ferroviária de Sorocaba/SP*** revela-se como um potencial objeto de análise, considerando a importância dos estudos e do reconhecimento voltados ao ***patrimônio ferroviário paulista***.

Sua ***preservação***, enfim, viabilizará não somente a salvaguarda de um relevante legado arquitetônico deixado pela ***"era das ferrovias"*** no Brasil, aquele da ***"arquitetura do ferro"***, mas da ***memória sorocabana*** contida em seu espaço.

2. O ADVENTO DA MODERNA ERA DO TREM NO BRASIL

Destacando-se como um capítulo essencial da história brasileira, o ***advento da era do trem no Brasil*** tem seu lugar nos remotos tempos do Brasil Imperial, lançando-se como o estopim de significativas transformações de um país que, marcado pela realidade agrícola e escravocrata, rumaria à "modernidade" industrial.

Sua trajetória inicial remonta a meados do século XIX, sendo especialmente simbolizada pela figura imperial de D. Pedro II, amante da ciência e da técnica, assim como por entusiastas, políticos e engenheiros que apostaram na promessa ferroviária revelada pelas descobertas inglesas e pelo alcance norte-americano.

Com a missão de viabilizar a integração de um território de expressivas proporções e complexa topografia, a implementação do ***sistema ferroviário no Brasil*** atingiu diversos âmbitos.

Tratando-se da esfera político-social, o estabelecimento dos ***caminhos de ferro*** não somente promoveu a articulação das diversas regiões brasileiras, mas também recusou, através da figura de seus engenheiros (sobretudo ingleses), a utilização da mão de obra escrava, revolucionando os tons da estagnada lógica social colonial. Valendo-se também da mão de obra imigrante, sua potencial realidade articulou o povoamento do interior do país, sobretudo, da região Centro-Sul.

No campo econômico, o ***advento ferroviário brasileiro*** impulsionou grandes avanços no que diz respeito às dinâmicas de produção e transporte de mercadorias, além de propiciar a ascensão e disseminação de novos polos comerciais. Sob a ótica da técnica, representou o alcance de grandes obras da engenharia, em um país até então dependente de rústicas rotas e tração animal para interligar-se e abastecer-se. Também no âmbito cultural as ferrovias e suas estações causaram impacto, ao fomentarem a urbanização, a integração e o "status" que se afirmaram através da

realidade ferroviária.

Sobressaindo-se não somente como o meio de transporte terrestre que, mundialmente, passou a ser reconhecido como o mais econômico e efetivo em termos de longas distâncias, mas também como um propulsor de substanciais mudanças estruturais, o ***"trem"***, bem como a infraestrutura a ele vinculada – ***ferrovias*** e ***edifícios*** – revelam-se como contundentes testemunhos históricos, consolidando-se como notórios exemplares de memória e identidade das localidades que vivenciaram seu advento.

2.1 – Breve panorama do estabelecimento das ferrovias no brasil: O café e a necessidade ferroviária

Data do início do século XIX os primeiros anseios em torno da necessidade de ***estradas de ferro no Brasil***, realidade esta marcada intrinsecamente pelos novos direcionamentos do contexto econômico a partir da década de 1820.

Considerando-se o panorama que fundamentava a economia até então, tem-se a produção da cana-de-açúcar no Nordeste e, mais recentemente, a do ouro nas Minas Gerais. Seus mercados, por sua vez, tiveram impulso através de rotas terrestres povoadas por ***tropas de mulas e tropeiros***, os responsáveis pelo destino desses produtos até os portos para exportação.

Figura 1 - Retrato Pictórico de uma viagem com as antigas *tropas de muares*

Tais primitivos e limitados caminhos revelavam um território ainda de difícil circulação, seguindo o traçado das antigas trilhas indígenas. Tratavam-se de picadas abertas em meio a florestas ou sobre montanhas

que, conforme o clima, se transformavam em lama ou poeira, e pelas quais, exigindo muita prática, eram conduzidas tropas de animais de carga, mulas, burros e cavalos que, por dia, conseguiam locomover-se somente de 3 a 4 léguas (18 km a 24 km), transportando, a muito custo, um volume de oito a doze arrobas (120 kg a 180 kg).

Não tão convenientes e dinâmicos para seu propósito de escoamento e circulação, os caminhos tropeiros não mais serviriam à novidade que se anunciou a partir da década de 1820, a ***"economia cafeeira"***. A realidade destes antigos caminhos, também conhecidos como ***"rodagens coloniais"*** ou ***"estradas de tropas"***, trazia onerosas limitações à perspectiva de desenvolvimento econômico que se instaurava, sobretudo a partir daquela que se converteria no grande centro de negócios do país por ocasião da crescente importância da cultura do café, a região paulista:

> Um meio de transporte tão precário era um sério obstáculo à expansão cafeeira e outras culturas. A produção da região de Campinas, por exemplo, deveria vencer mais de 200 km em **tropas de mulas** para atingir o porto de Santos. Em 1855, um governante paulista calculou que 500 mil arrobas de produtos exportáveis permaneciam em estoque no interior, por causa do alto custo do transporte. Além disso, o clima, as constantes chuvas, o aumento do tráfego de muares, a queda de ontes e a carência de manutenção tornavam essas estradas muitas vezes intransitáveis[1].

[1] Emmanuel Von Lauestein, Rosana Delellis (Org.). *A Era do Trem*. São Paulo: LF&N, 1999, pp.15-16.

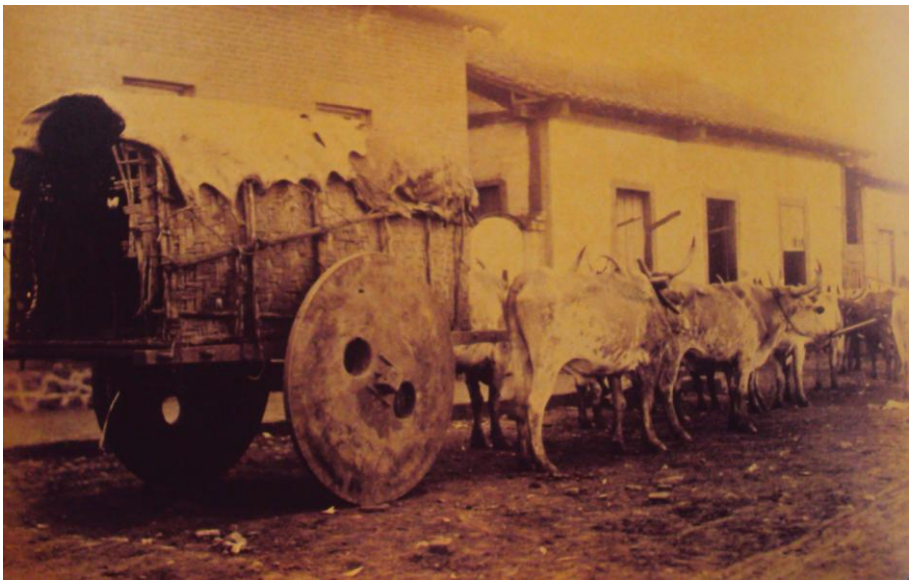


Figura 2 - O antigo *carro de boi* e as *tropas de mulas*, que povoavam as rodagens coloniais
(Fonte: Massarani, 1999)

Colocando grandes distâncias a serem percorridas e consideráveis quantidades a serem transportadas, a produção do café demandava uma imprescindível necessidade de **"modernização"** no âmbito do transporte terrestre brasileiro.

Compondo tal realidade, estava o alcance de uma das principais invenções da Revolução Industrial Inglesa do século XIX, a ***"locomotiva a vapor"***, símbolo de um viável ***"progresso"***.

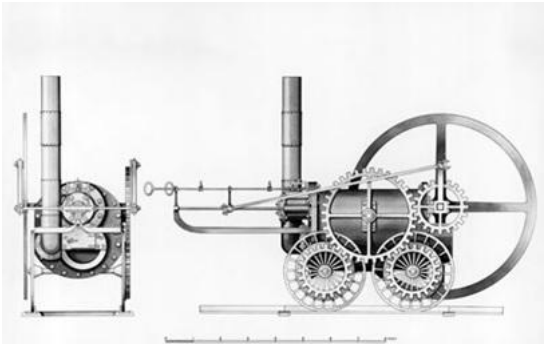


Figura 3 - A *1ª locomotiva a vapor*, criada por Richard Trevithick (1804)

Após a emblemática inauguração do primeiro caminho de ferro brasileiro, a ***Estrada de Ferro Mauá*** no RJ, no ano de 1854, o surgimento da ***Estrada de Ferro D. Pedro II*** em 1858 lançou-se como um marco do ***empreendimento ferroviário no Brasil***, já que ao estabelecer a ligação da Corte com as províncias de São Paulo e de Minas Gerais, passando pelo Vale do Paraíba, representaria a busca pelo mais relevante produto agrícola do país de então, o ***café***.

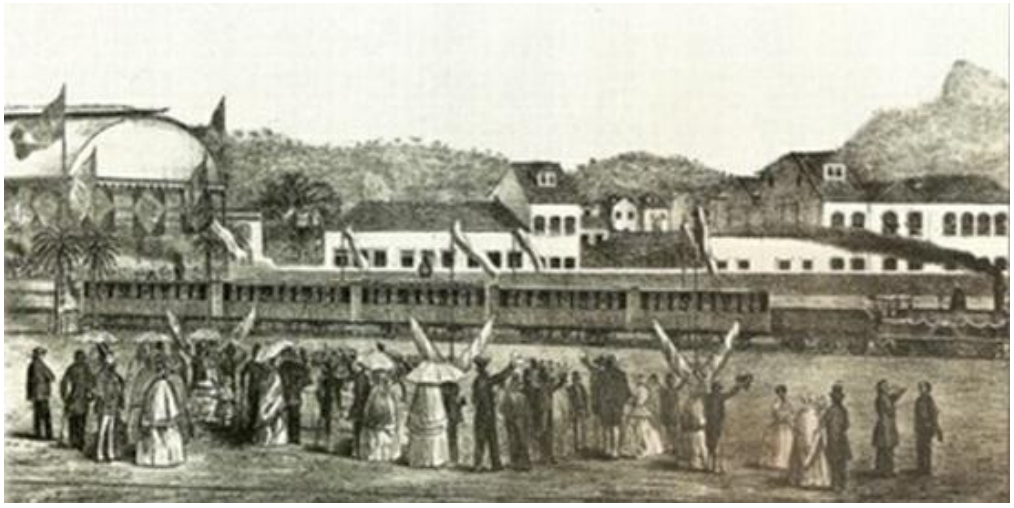


Figura 4 - Inauguração da *E. F. D. Pedro II*, em 29 de março de 1858

Revelando uma rápida ***expansão***[2] e concentrando-se na região Centro-Sul, sobretudo no Vale do Paraíba, os ***caminhos de ferro*** dinamizaram a exportação do novo e rentável produto, ultrapassando as montanhas da Serra do Mar rumo aos portos. A ***"febre ferroviária brasileira"***, promessa de ***modernidade*** e ***enriquecimento***, vem notoriamente expressa pelo contínuo estabelecimento de ***trilhos*** ao longo do Império:

Desenvolvimento da Rede Ferroviária no Brasil – Império[3]

Ano	Km
1854	14,500
1855	14,500
1856	16,190
1857	16,190
1858	109,376
1859	109,376
1860	222,696
1861	351,063
1862	359,491
1863	428,032
1864	474,337

[2] Graças, sobretudo, ao avanço das lavouras cafeeiras, as exportações brasileiras passariam de 3.348 libras esterlinas, em 1830, para 8.121, em 1850.
[3] *Estatística das Estradas de Ferro do Brasil*, relativa aos anos de 1948 / 1951, Tomo XLVIII, Departamento Nacional de Estradas de Ferro, Rio de Janeiro, 1955.

1865	498,393
1866	513,040
1867	597,526
1868	717,628
1869	736,840
1870	744,122
1871	868,779
1872	932,154
1873	1.128,884
1874	1.283,877
1875	1.800,805
1876	2.122,407
1877	2.387,862
1878	2.708,925
1879	2.910,618
1880	3.397,872
1881	3.945,906
1882	4.464,331
1883	5.353,624
1884	6.302,054
1885	6.930,285
1886	7.585,664
1887	8.399,697
1888	9.320,887
1889	9.583,087

Fomentada principalmente pelos capitais advindos dos latifundiários paulistas e voltada à consolidação da ***produção cafeeira***, a **moderna era do trem no Brasil** vem marcada pelo despontar, a partir da década de 1860, de importantes companhias ferroviárias em prol desta demanda na Província de São Paulo, como a ***Paulista*** (1872), a ***Ituana*** (1873) e a ***Mogiana*** (1875).

Especial em meio a esse contexto é o surgimento daquela que se sobressaiu por suas ***grandes façanhas*** – tanto no âmbito de seu alcance técnico, quanto de sua capacidade logística – bem como por sua característica excepcional, ao originariamente tratar-se de uma ***ferrovia*** fomentada pela ***produção algodoeira***, cumprindo um importante papel ***estratégico*** e de suporte à ***industrialização*** antes de se tornar, também, um dos corredores da ***exportação cafeeira***, a ***Sorocabana*** (1875).

3. DE NÚCLEO DE VENDA DE MUARES À SEDE DE UMA DAS PRINCIPAIS FERROVIAS PAULISTAS: SOROCABA E SUA "SOROCABANA"

Inserida no contexto da ***expansão bandeirista*** como importante rota de penetração rumo ao interior do ***sertão paulista*** e do sul do país, o ***povoado de Sorocaba*** foi fundado em 1654 pelo Capitão Balthazar Fernandes, que havendo a posse de sua sesmaria, transferiu-se com sua família e escravos e mandou erigir na incipiente paragem uma ***capela*** dedicada a Nossa Senhora.

Figura de destaque em meio ao processo de povoamento da região, além da construção de uma estratégica ponte sobre o rio Sorocaba, Balthazar Fernandes garantiu seu futuro ***desenvolvimento urbano*** a partir da doação da ***igreja de Nossa Senhora da Ponte***, de glebas de terras e outros bens aos clérigos da ***Ordem de São Bento***, para que ali construíssem um ***mosteiro*** e administrassem uma ***escola***, fato ocorrido a 21 de abril de 1660.

Figura 5 - *Mosteiro de São Bento* de Sorocaba (1924)

Diante de seu notório desenvolvimento, o povoado foi elevado à categoria de ***Vila de Nossa Senhora da Ponte de Sorocaba*** pelo Governador Salvador Corrêa de Sá e Benevides a 3 de março de 1661, tendo nomeada, neste mesmo dia, sua Câmara Municipal.

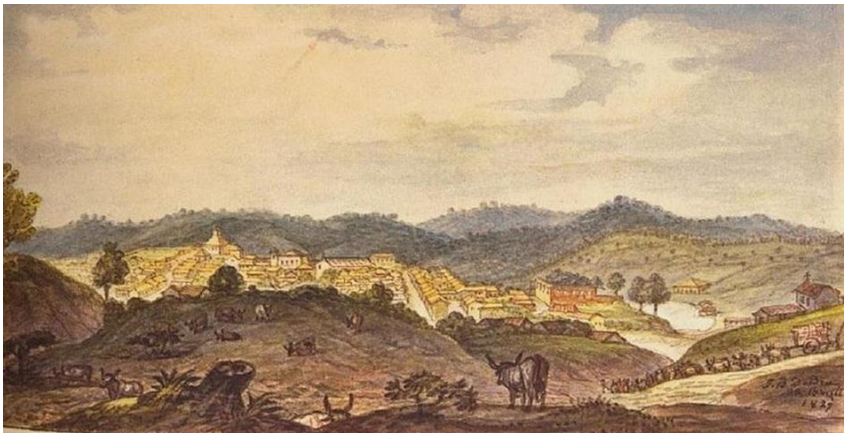


Figura 6 - Panorâmica da *antiga Vila de Sorocaba*
(Autoria: Jean Baptiste Debret, 1827)

Seguindo-se ao **ciclo dos bandeirantes** que, como pioneiros povoadores da localidade de Sorocaba, promoveram relevantes feitos – como a descoberta de ouro no rio Coxopó, Mato Grosso, pela grande bandeira de Paschoal Moreira Cabral em 1719 – inicia-se aquele do **tropeirismo**, fundamental realidade da história sorocabana até meados do século XIX.

Anunciando-se como uma atividade que projetaria a economia da região para além da lavoura de subsistência, a primeira tropa de muares passou pela ***Vila de Nossa Senhora da Ponte de Sorocaba*** em 1733, sob a condução do Coronel Cristóvão Pereira de Abreu, um dos grandes desbravadores do Rio Grande do Sul.

A partir de então, a ***antiga vila de Sorocaba*** se tornou um ***eixo*** fundamental ao ***transporte*** das riquezas minerais aos portos do litoral, bem como ao abastecimento das zonas de exploração de minas, já que sua estratégica localização entre tais zonas e a vasta área de pastos e criações abrangida pelo Rio Grande do Sul e os pampas argentinos fomentava o ***comércio do gado muar***, o principal meio de transporte de então.

Interligando efetivamente as regiões norte e sul do país, e com o aumento da circulação das valiosas tropas de animais trazidas do sul, **Sorocaba** se estabeleceu como a principal sede das ***"Feiras de Muares"***, viabilizando não somente o desenvolvimento do tropeirismo e do povoamento sulinos, mas, também, um expressivo destaque econômico e social à sua localidade, enriquecida pelo dinamismo destes momentos de ***trocas de mercadorias***, como bem retrata o depoimento de D'Abreu Medeiros em 1864:

> Nos meses de abril e maio começam a concorrer à feira de **Sorocaba**, de um lado os compradores e de outro os vendedores. As **tropas** são conservadas nas vizinhanças da cidade, em campos reiúnos ou de aluguel, e 'rondadas' pelos camaradas ou pionadas até serem vendidas e seguirem seu destino; ou, então, até voltarem para as invernadas, a esperarem a feira seguinte, o que é um grande transtorno para os donos das mesmas.
> Neste tempo é quando também concorrem os mascates, dentistas,

joalheiros, relojoeiros, pelotiqueiros, companhias dramáticas, cavalinhos, cantores, tangedores de instrumento, e os sócios ou caixeiros das casas comerciais do Rio de Janeiro conhecidos por cometas, que vão ao encontro dos seus devedores para lhes darem um 'abraço' e a ajudá-los vender as tropas.

Aparecem os cambistas para receber o dinheiro das letras vencidas e descontarem outras, modo de vida a que se dão muitos indivíduos do lugar.

Surgem também os 'negociantes' exclusivos de certa espécie, a título de comprarem tropas, cujo comércio único é o jogo: os patoteiros, que vão enganar os incautos com baralhos preparados; os passeadores, vadios, pelintras, traficantes e, até, mulheres de vida alegre.

A cidade, como se pode fazer ideia, prazenteira e ruidosa, sobrepuja a muitas capitais de província. As ruas são cruzadas por uma multidão de cavaleiros que interrompem o sossego público com o repenicar das ferraduras dos animais, que batem fortemente sobre as calçadas, as casas ficam apinhadas de gente de fora e por um aluguel fabuloso, ao ponto de excitar a cobiça de alguns indivíduos mais necessitados, que alugam também as suas propriedades, passando a residir por alguns dias em pequenos casebres mais baratos ou com seus amigos e parentes.

Os espetáculos abundam, os divertimentos redobram-se, as despesas crescem e o dinheiro gira em grossas somas[4].

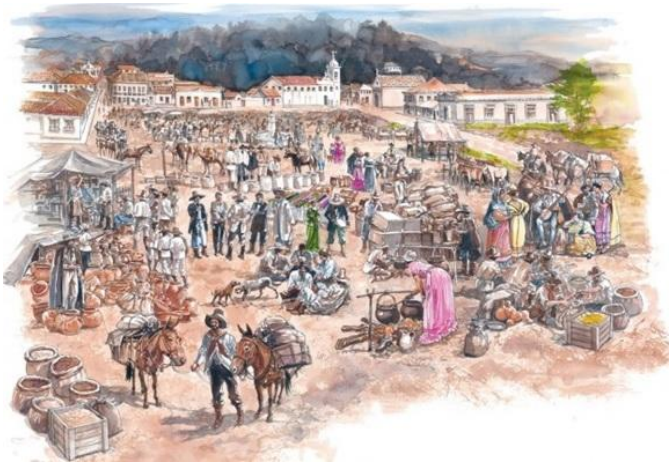


Figura 7 - Representação de antiga *Feira dos Tropeiros* em Sorocaba
(Autoria: Getulio Delphim)

[4] F. L. D'Abreu Medeiros. *Curiosidades Sorocabanas*. Rio de Janeiro: Liv. Laemmert, 1864, pp.20-21.

O movimento transitório gerado pelas significativas ***feiras de Sorocaba***, as maiores da região centro-sul do país, e seu consequente afluxo de capital fizeram, então, com que o comércio, o mercado e a produção manufatureira e artesanal locais se desenvolvessem em função da ***atividade tropeira***, como destaca o viajante Augusto Emilio Zaluar, ao passar por ali no início da década de 1860:

> *Além de uma bela fábrica de chapéus, existe aqui uma montada em grande escala de tecer algodão, e pertence ao Sr. Coronel Manoel Lopes de Oliveira. As rêdes e os baixeiros fabricados em Sorocaba são conhecidos em todo o império ela perfeição e solidez com que são tecidos. Outra indústria não menos para admirar-se é a dos arreios de couro e chicotes entrançados, que se fazem aqui do mais delicado e apuradíssimo trabalho. Os ourives da prata, que são em grande número, manufaturam obras de grande primor, entre eles arreios e chicotes de formas e desenhos diversos, e de muito gosto. Basta o estudo do desenvolvimento a que têm chegado estes importantes ramos da indústria, para provar que a* ***cidade de Sorocaba*** *é uma das mais importantes da província e que seus habitantes, dotados de energia varonil, são dignos de conquistar, em pouco tempo, um brilhante e lisonjeiro futuro*[5].

Reflexo direto do alcance do auge do ciclo do muar como base econômica e social da ***vila de Sorocaba*** foi sua elevação à categoria de **"Cidade"** pela Lei Provincial de 5 de fevereiro de 1842, bem como o levante ocorrido a 17 de maio deste mesmo ano, o qual, proclamando-a "capital da província de São Paulo", tratou-se de um movimento liberal liderado pelo Coronel Raphael Tobias de Aguiar rapidamente controlado pelo então Barão de Caxias.

A partir de meados do século XIX, dois importantes fatos passaram a compor, então, a história de Sorocaba, conferindo à sua realidade outros rumos.

[5] Augusto E. Zaluar. *Peregrinação ela Província de São Paulo 1860-61*. São Paulo: Cultura, 1943, pp.179-180.

O primeiro deles diz respeito às primeiras tentativas de implantação da **indústria têxtil** em sua localidade, investimentos estimulados pelo acúmulo de capital proporcionado pelo **tropeirismo** na região. Neste contexto, em 1852 destacaram-se as ***experiências fabris iniciais*** vivenciadas por Manoel Lopes de Oliveira, que se empenhou na implantação de uma fábrica de tecidos a partir de algodão arbóreo, e por Francisco de Paula Oliveira e Abreu, que a partir de teares por ele fabricados investiu na produção de seda.

Apesar de sua notória importância no que diz respeito à diversificação da produção verificada na promissora paragem de Sorocaba, configurando-se como ensaios, ambas as tentativas não obtiveram êxito. Tratando-se da produção de seda, esta não gozou do apoio financeiro necessário ao seu desenvolvimento. Já àquela voltada ao algodão, além da falta de mão de obra qualificada, seu produtor teve dificuldades advindas da baixa qualidade de sua matéria prima, o algodão arbóreo, preferindo investir no maquinário para descaroçar algodão.

Especificamente quanto ao ***cultivo de algodão*** na região de ***Sorocaba***, fatores econômicos advindos do cenário político-econômico internacional influenciaram seus rumos. Isto porque com a Guerra Civil Americana, ocorrida entre 1861 e 1865, o abastecimento desta matéria prima fundamental às fábricas de tecidos da Inglaterra vem interrompido, impulsionando, no cenário da província de São Paulo e, pioneiramente em Sorocaba, o plantio do algodão herbáceo em substituição ao arbóreo, a fim de abastecer as empresas importadoras inglesas.

Por sua vez, o restabelecimento da produção norte-americana após o fim do conflito fomentou o surgimento de ***novas unidades industriais*** voltadas ao beneficiamento do ***algodão***, o que veio a marcar a futura trajetória econômica e social de ***Sorocaba***.

Ligado ao desenvolvimento da **cultura algodoeira** local, o segundo fato que culminou na intensa transformação da realidade sorocabana ao longo das últimas décadas do século XIX foi a chegada do **caminho de ferro** da ***Estrada de Ferro Sorocabana***.

Figura 8 - Brasão *Estrada de Ferro Sorocabana* - *EFS*

Faz-se relevante notar o aspecto político-econômico intrínseco ao processo de implantação daquela que se tornou uma das mais importantes ferrovias paulistas, a ***Sorocabana***, proveniente de uma espécie de "contenda" com os ituanos.

No ano de 1870, em visita à promissora localidade sorocabana o Conde D'Eu compromete-se a garantir com juros o capital a ser empregado na construção de uma ferrovia, evento que animou os produtores locais interessados em escoar sua produção até o Porto de Santos. À época, destacava-se a localidade de Itu como polo de ***produção cafeeira***, bem como potencial produtora em meio ao panorama de desenvolvimento industrial, fato que levou lideranças locais a almejarem a conveniente construção de um caminho de ferro que ligasse Itu a Jundiaí, de onde facilmente suas mercadorias poderiam vir escoados à capital e ao litoral paulistas através do importante caminho de ferro da ***São Paulo Railway***.

Articulou-se, então, a formação da ***Companhia Ytuana de Estradas de Ferro***, fato ocorrido através de uma histórica reunião realizada em 20 de janeiro de 1870 que, não por acaso, contou com a presença de acionistas ***sorocabanos***, sendo à época ***Sorocaba*** ainda pertencente à Comarca de Itu. Estes também estavam interessados no advento da moderna era do trem em sua localidade, já então um destacado centro produtor algodoeiro, adquirindo a alcunha de ***"Capital do Algodão"***, bem como promissor espaço de ***investimentos industriais***.

Por ocasião dessa marcante reunião, noticiou o jornal "Correio Paulistano":

> **Companhia Ituana**
> Reunião de 20 de janeiro. **Sorocaba** fez-se representar na reunião por uma comissão composta dos Drs. Olivério José Pilar, Ubaldino do Amaral Fontoura e **Luiz Matheus Maylasky**, a qual declarou em nome daquele município, que aderia ao pensamento da Empresa, mas que pugnava já pela continuação do **ramal** até a referida cidade de **Sorocaba**.
> Os ituanos negaram a atender à solicitação dos sorocabanos, fato que provocou reação imediata de Luiz Matheus Maylasky: **'Então vamos construir uma estrada de ferro de Sorocaba a São Paulo!**[6]

Ficando conhecidos como ***"Dissidentes da Ituana"***, e tendo a figura do empresário austro-húngaro ***Luiz Matheus Maylasky***[7] como sua notória liderança, o grupo[8] responsável pela empreitada ferroviária sorocabana

[6] Processo 64204/2011, Pedido de Tombamento "Complexo Ferroviário de Sorocaba", CONDEPHAAT, p.05.
[7] Chegando ao Brasil no ano de 1866, Maylasky realizou uma relevante trajetória junto à localidade de Sorocaba, destacando-se em meio ao cenário de difusão da produção algodoeira como o maior comprador de algodão da região, tendo ali fundado uma fábrica de tecidos em 1868, futura instalação das oficinas da E.F. Sorocabana. Em reconhecimento aos serviços prestados, Maylasky foi agraciado por D. Pedro II com o título de "Visconde de Sapucahy". Após quase dez anos de incansáveis lutas, retirou-se da Diretoria da Estrada em 1880.
[8] Composto por capitalistas, fazendeiros, sitiantes e comerciantes da localidade de Sorocaba.

suplantou os obstáculos[9], criando em 2 de fevereiro de 1870, apenas 12 dias após a fatídica reunião em Itu, a ***Companhia de Estrada de Ferro Sorocabana***[10].

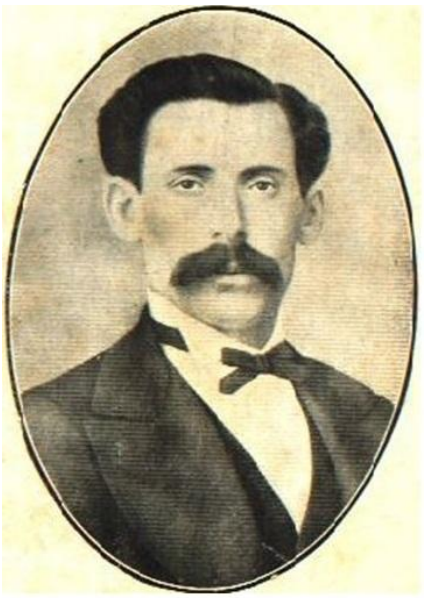


Figura 9 – Luiz Matheus Maylasky
Idealizador, Fundador e Diretor Presidente da E. F. Sorocabana 1870-1880

Iniciadas festivamente as obras de construção[11] deste ***novo caminho de ferro*** – comemoração realizada em 13 de junho de 1872 às margens do riacho Supiriri, onde dez anos mais tarde se estabeleceu a antiga ***Fábrica de Tecidos Nossa Senhora da Ponte***[12], marco do parque industrial têxtil sorocabano – seu ***primeiro trecho*** entre ***Sorocaba*** e ***São Paulo*** foi entregue, também em tom de festividade, em 10 de julho de 1875, sendo assim noticiado:

> Dez de julho de 1875, partia de **São Paulo** o **trem de inauguração** da **Estrada de Ferro Sorocabana**. O minúsculo trem tração a vapor chegou à **Sorocaba** sob aclamação entusiasmada e acordes de oito bandas de música. **Luiz Matheus Maylasky**, fundador da estrada, emocionado, entrega a **Sorocabana** ao público. Suas proféticas palavras não podem ser esquecidas: **"Povo de Sorocaba, cumpri minha promessa, aí está vossa estrada!"**[13]

---

[9] Dentre os quais o capital necessário ao estabelecimento da empresa, a qual somente conseguiu reuni-lo a partir da busca de Maylasky por sócios e empréstimos no exterior.

[10] Sob a presidência de Luiz Matheus Maylasky, sua primeira diretoria foi ocupada pelos seguintes membros: Roberto Dias Batista, Francisco Ferreira Leão, Antônio Lopes de Oliveira, Dr. Vicente Eufrásio da Silva Abreu e Dr. Ubaldino do Amaral Fontoura.

[11] Tais obras também demandaram a superação de dificuldades, tratando-se de um terreno repleto de rios e pântanos e da necessária construção de pontes e aterros.

[12] Também conhecida como "Fábrica Fonseca", menção ao seu fundador, o empreendedor português Manoel José da Fonseca.

[13] Áudio original da época. Conteúdo do Documentário "A Sorocabana: Ferrovia-Cultura", Produção: Márcio Schimming Dias Lopes, Rafael Paião e Tauan Fontão. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=DXpnfxS8yyM

Figura 10 - A *antiga Estação Ferroviária de Sorocaba*, 1877
(Fonte: Obra "90 anos da Estrada de Ferro Sorocabana", 1960)

O jornal sorocabano "Gazeta Commercial" retratou de maneira detalhada o solene acontecimento, sublinhando o simbólico valor contido no ***advento ferroviário sorocabano***:

> Sorocaba se vestira de gala para receber o beijo do gigantesco emissário do progresso, do vivificante cavalo a vapor. As ruas principais enramadas por dois renques de palmeiras, as casas pintadas de novo em quase sua totalidade, o fervilhar do povo, tudo indicava que a cidade legendária compreendera o alcance do acontecimento que se festejava, que exaltara os olhos para o céu futuro, que com delícias mergulhava a vista pelos horizontes novos que se rasgavam. A **estação** mostrava-se lindamente decorada: uma galeria dupla de cem camarotes erguia-se-lhe em frente; sombreava os trilhos um arco triunfal com legendas alusivas ao dia, aos pontos principais da linha; um sem-número de bandeiras tremia, volitava em toda parte ao sopro caprichoso da brisa. Pelas 2 horas da tarde, ao estrepitar das girândolas, aos acordes de oito bandas de música, aos brados entusiásticos de uma multidão inúmera,

despontou o trem inaugural, chegou á **estação**, parou junto à plataforma: a música do corpo de permanentes, uniformizados de gala em um vagão descoberto arrojava aos ares ondas de harmonia. Acalmado o primeiro transporte de entusiasmo e benta a locomotiva, subiu o Presidente da Diretoria à tribuna e em eloqüente discurso fez a entrega da estrada ao público. Estava feita a inauguração. Em seguida passou-se para o vasto salão do edifício das oficinas, onde foi servido um soberbo jantar em que reinou a maior cordialidade[14].

Figura 11 - *Locomotiva da EFS ornamentada* para viagem inaugural de uma de suas linhas
(Fonte: GERODETTI, 2005)

Revolucionando o panorama dos transportes no que se refere à dependência dos muares comercializados na famosa ***"Feira de Sorocaba"***, a inauguração da ***Estrada de Ferro Sorocabana*** despontou em meio aos avanços propiciados pelo advento das ferrovias como o emblemático marco do fim de um ciclo:

[14] In: João Emilio Gerodetti. Carlos Cornejo. *As Ferrovias do Brasil nos cartões-postais e álbuns de lembranças*. São Paulo: Solaris Edições Culturais, 2005, p.121.

> A era das mulas, que nasceu com o ouro e possibilitou também os ciclos econômicos do açúcar e do café em São Paulo e na Baixada Fluminense, terminou com a chegada do trem. As estradas de ferro tomaram como referência os antigos caminhos percorridos pelas tropas. O lombo animal foi sendo gradativamente substituído pelo metal dos enormes vagões – embora o transporte muar persistisse até a década de 30 no norte mineiro, no transporte de carvão para os fornos siderúrgicos. Mas se a lápide muar pede uma data para o fim de seu ciclo, o ano de 1875 pode ser considerado o marco simbólico do fim de uma época, em virtude da inauguração da **Estrada de Ferro Sorocabana**, responsável pelo **fim da Feira de Sorocaba**[15].

Tendo estabelecida a localidade de Sorocaba como sua "sede", a autorização oficial ao funcionamento, bem como do estatuto que regulamentaria a empreitada da ***Companhia de Estrada de Ferro Sorocabana*** apresenta relevantes informações:

> **DECRETO N° 4.729, DE 24 DE MAIO DE 1871**
>
> Concede á Companhia Sorocabana a necessaria autorização para funccionar e approva os respectivos estatutos.
>
> Attendendo ao que Me requereu a Companhia Sorocabana, destinada a construir e custear uma **estrada de ferro** entre a **Capital da Provincia de S. Paulo** e a **fabrica de ferro de Ypanema**, passando por **Sorocaba** e **S. Roque**, devidamente representada: Tendo ouvido a Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado, Hei por bem Conceder-lhe a necessaria autorização para funccionar e Approvar os respectivos estatutos, com as modificações que com este baixam, assignadas por Theodoro Machado Freire Pereira da Silva, do Meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim o tenha entendido e faça executar.

[15] Milton Carlos Costa. Aryane Cararo. "Séculos em marcha lenta". *Caminhos do Trem - Apogeu, decadência e retomada de Ferrovia no Brasil: Dos trilhos do café às tecnologias do futuro.* São Paulo: Grupo Tejofran, Duetto Editorial, 2010, p.17.

> Palacio do Rio de Janeiro, em vinte e quatro de Maio de mil oitocentos setenta e um, quinquagesimo da Independencia e do Imperio.
> Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.
> Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.
> **Modificações** a que se refere o Decreto nº 4729 desta data feitas nos estatutos da Companhia Sorocabana
> 1ª
> Art. 1º A companhia propõe-se construir uma **via ferrea** da **fabrica de Ypanema** á **cidade de S. Paulo**, passando por Sorocaba e S. Roque, e **não um ramal de Itú a Sorocaba**.
> 2ª
> Art. 36. O capital da companhia será de 4.000:000$ e não de 1.200:000$000.
> Palacio do Rio de Janeiro, em 24 de Maio de 1871. - Theodoro Machado Freire Pereira da Silva[16].

Além de ampliar o capital da ***Cia. Sorocabana***, tal decreto definiu uma importante questão relativa ao ***traçado final de sua linha***. Enfatizando sua construção entre a ***"Real Fábrica de Ferro de São João do Ipanema"***, passando por **Sorocaba** e São Roque, e chegando à cidade de São Paulo, reitera a resolução da contenda inicial com os ituanos ao negar a construção de um ramal entre Itu e ***Sorocaba***, o qual ampliaria em quase 100 km a distância do trajeto entre a ***localidade sorocabana*** e a Capital[17].

Fundada em 1810, a ***Real Fábrica de Ferro São João de Ipanema*** consolidou-se como berço da siderurgia nacional. Situada no ***"Morro de Ipanema"***[18], na ***região sorocabana***, tratou-se de um empreendimento estrategicamente projetado pela Coroa Portuguesa tanto por questões de ***segurança nacional***, ao produzir armas e munições, quanto para atender à demanda de abastecimento de artigos necessários à ***produção canavieira e cafeeira*** ao longo do século XIX.

[16] www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-4729-24-maio-1871-552132-publicacaooriginal-69161-pe.html
[17] Segundo traçado originariamente estabelecido através de Lei Provincial de 24 de março de 1870, a primeira a autorizar a construção de uma estrada de ferro para Sorocaba.
[18] Também denominado Serra ou Morro de Araçoiaba.

Figura 12 - A *Real Fábrica de Ferro São João de Ipanema*, Sorocaba (SP), século XIX
(Fonte: Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – ABPF)

Especialmente no que se refere ao serviço prestado à manutenção da soberania nacional, o caminho de ferro da ***Sorocabana*** consolidou-se como imprescindível meio de abastecimento das tropas nacionais no contexto da ***Guerra do Paraguai*** (1864-1870). Diante do risco de fechamento da ***Real Fábrica de Ferro***, quando do início do conflito com o governo de Solano Lopes o Império viu-se impelido a abastecer suas tropas. Tendo recusado-se a Inglaterra a auxiliar o Brasil nesta empreitada, sendo ela até então sua principal fornecedora de baionetas, a solução encontrada pelo governo imperial foi a revitalização da fundição, a criação de uma unidade produtora de armas brancas e, finalmente, estender a via férrea até a ***Real Fábrica de Ferro São João de Ipanema*** para o viável transporte do armamento.

Inaugurado em 1876, o trecho da **Sorocabana** que proporcionou a importante ligação entre esta fábrica e a cidade de São Paulo, bem como a sua progressão rumo ao interior, revela um importante papel deste ***caminho de ferro***, assim ressaltado pelo engenheiro Pereira Passos:

> A linha parte de São Paulo, ao lado da Estação da Luz, pertencente à Companhia Inglesa, e segue na direção oeste o

> vale do Tietê, até as imediações da Estação de Barueri, de onde prolonga-se por um afluente daquele rio, passa para as cabeceiras do Rio Sorocaba, ficando na divisa de águas com a vila de São Roque, onde existe uma estação; atravessando vários cursos de água chega à cidade de Sorocaba. Dali, segue o traçado para **Ipanema**, onde passa pela importante **fábrica de ferro do Estado** e atinge a Estação de Bacaetava, um ponto vantajoso para o tráfego de toda a linha, pois dista da cidade de Porto Feliz, trinta quilômetros, de Tatuí 22 e de Tietê 33. Além disso, é ponto comum às linhas que, em derivação do tronco, procuram Botucatu e Paranapanema. **À Companhia Sorocabana está reservado futuro se não próspero, ao menos satisfatório: é a esta a linha que está destinado estabelecer a comunicação interior da capital do Império com o Sul do país**[19].

Faz-se válido ressaltar o fundamental ***diferencial*** do ***advento da Sorocabana*** frente às outras ferrovias paulistas, o fato de originalmente vir fomentada pela ***produção e comércio do algodão***, e não do café. Isto, por sua vez, foi conduzido pela sensibilidade empreendedora de seu principal animador:

> (...) a **cultura** se manteve graças, sobretudo, à ampla perspectiva de negócios que possuía **Luís Matheus Maylasky**, o fundador da **Estrada de Ferro Sorocaban**a. Esta, em construção, dependia basicamente do **transporte de algodão, principal produto da zona**[20].

Cumprindo um original e multifacetado papel, o estabelecimento da ***Sorocabana*** ganhou um singular espaço no processo de ***expansão das estradas de ferro paulistas***. Para além de atender às ***demandas algodoeira***, ***industrial***, ***siderúrgica*** e, também, transformando-se numa das tradicionais ***"ferrovias do café"***, desempenhou uma função ***povoadora***, consagrando-se,

[19] In: Cyro Diocleciano Ribeiro Pessôa Junior. *Estudo descriptivo das estradas de ferro do Brazil.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1886. (GERODETTI, 2005, p.121).
[20] Flávio Azevedo Marques de Saes. *As Ferrovias de São Paulo, 1870-1940: Expansão e declínio ferroviário em São Paulo*. São Paulo: HUCITEC, INL, 1981, p.50.

tal qual anunciam as vozes à época de seu desenvolvimento, uma ***"bandeirante de aço"***:

> E a **Estrada** cresceu, estendeu ramais, alargou horizontes, empurrou a **civilização** e o **progresso** para os **sertões**, ajudou a tirar das terras riquezas incalculáveis que o estrangeiro não conhecia...
> As Estradas transformam as terras em nações, comprovando o acerto do princípio de que o transporte age como estimulante do **progresso** e que a colonização de grande parte de nosso território se deve aos trilhos que se prolongam em demanda aos sertões. A **Estrada de Ferro Sorocabana** se coloca no plano de uma **bandeirante de aço**, semeando **cidades** à beira dos seus **trilhos**, criada pelo gênio fecundo e sonhador de **Luiz Matheus Maylasky**[21].

Atendendo à mesma região e manifestando interesses comuns, as ***Cias. Sorocabana*** e ***Ituana*** fundiram-se em 20 de fevereiro de 1892. Integrando 820 km de ***linhas férreas***, bem como 222 km daquelas ***fluviais***, de certa forma a constituição da ***Companhia União Sorocabana e Ituana*** representou o cessar dos embates travados em torno da ***expansão dos trilhos*** rumo ao ***Oeste do Estado***.

As ***linhas*** de ambas se ***entroncariam*** então na atual cidade de ***Mayrink***, cujo nome herdou do banqueiro ***Francisco de Paulo Mayrink***, diretor da ***Sorocabana*** responsável por esse feito.

Simbolizando esta união, a construção da linha entre Itu e Mairinque foi a origem de uma das ***grandes façanhas*** protagonizadas pela ***Sorocabana*** mais tarde, a viabilização da ***linha alternativa Mairinque-Santos*** que, inaugurada em 1937, rompeu o ***monopólio*** da inglesa ***São Paulo Railway*** sobre o escoamento de produtos para exportação através do porto.

[21] Áudio original da época. Documentário "Estrada de Ferro Sorocabana – Museu Histórico Sorocabano", disponível em: www.youtube.com/watch?v=k9mEoLT_wIY. Conteúdo audiovisual baseado no Documentário "A Sorocabana: Ferrovia- Cultura", Produção: Márcio Schimming Dias Lopes, Rafael Paião e Tauan Fontão. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=DXpnfxS8yyM

Para além deste ganho, ao adentrar uma das regiões mais úmidas do país o estabelecimento desta linha simbolizou a superação de grandes obstáculos técnicos, requerendo a perfuração de 31 ***túneis*** e a construção de diversos ***viadutos***, bem como o pioneiro uso em caráter extensivo do ***concreto armado*** em obras de arte ferroviárias no país, um conjunto de façanhas que, enfim, tornaram a construção desse ramal um ***marco da engenharia nacional***. Também dificuldades relativas à questão de saúde foram suplantadas, considerando a implementação de um efetivo ***plano de saneamento*** que diminui vultosamente a perda de trabalhadores promovida pela ***malária***.

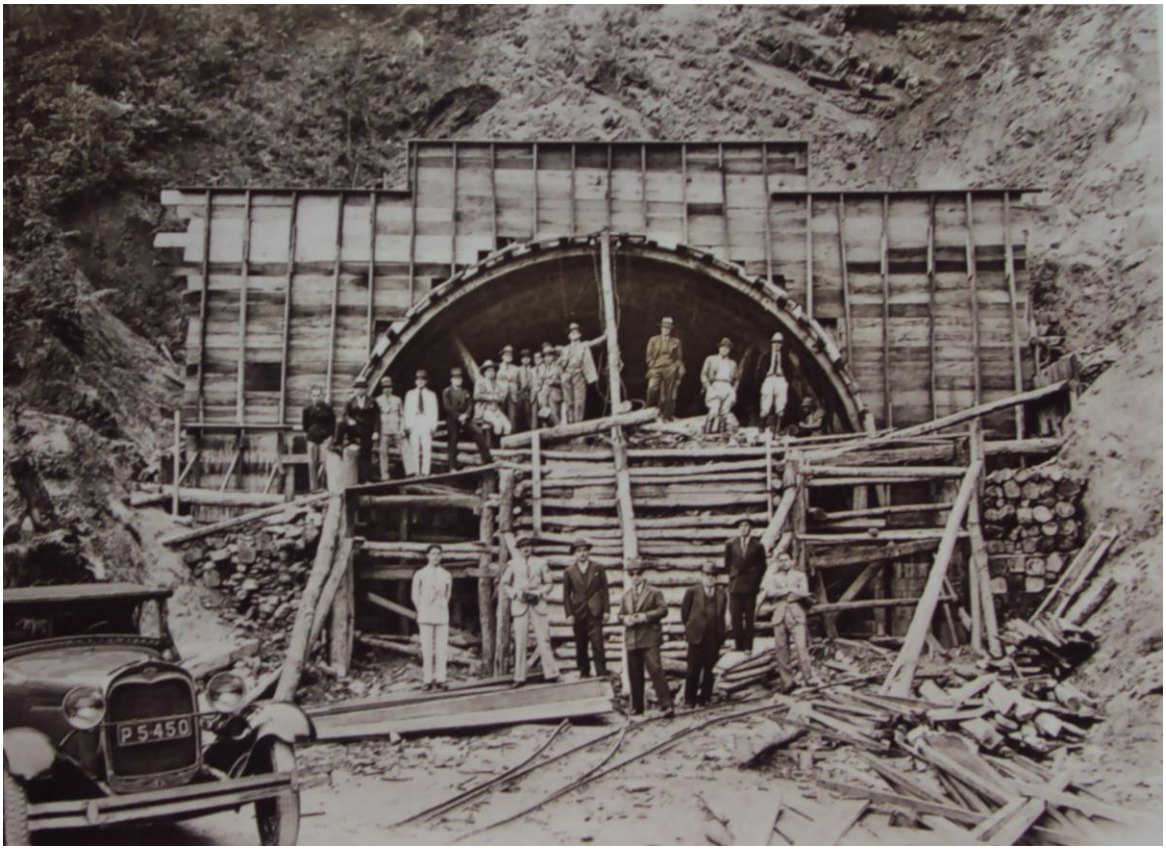


Figura 13 - *Túnel* em construção na *linha Mairinque – Santos*
(Fonte: TELLES, 2011)

Permeada por altos e baixos no que se refere à sua condição econômica, a trajetória administrativa da ***Estrada de Ferro Sorocabana*** foi marcada por diversas realidades.

Em função de uma grave crise financeira, em 1900 foi encampada pelo Governo Federal, sendo posteriormente repassada à tutela estadual. Em maio de 1907 foi arrendada sob o nome ***Sorocabana Railway Company*** a um consórcio de capital internacional, um grupo de origem franco-americana, a ***Brazil Railway Company***, que conduzia inúmeras empresas férreas no Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, consórcio este sob a direção do investidor americano ***Percival Farquhar***[22]. Em 1918 a Sorocabana foi novamente estatizada, quando se buscou empreender um programa de modernização, marcado pela compra de ***novos equipamentos e maquinário***, pela ***ampliação de linhas***, e pela ***construção de novas oficinas e estações***.

Figura 14 - A partir do final da década de 1920, a *EFS* empreenderá diversas *novas Estações*
(Fonte: SOUKEF, 2001)

[22] Figura emblemática, Percival Farquhar investiu na aquisição da ferrovia paulista considerando-a estratégica à criação de uma rede ferroviária interligando as regiões sul e sudeste do país. Reunindo considerável número de ações, passou também a intervir sobre os direcionamentos das Cias. Paulista, Mogiana e Vitória a Minas. O declínio de sua atuação se deveu, então, aos impactos promovidos pela Primeira Guerra sobre seus capitais, o que ocasionou sua falência. Segundo Antonio Soukef Junior: *"Apesar de sua curta existência e dos inúmeros problemas criados em decorrência do seu porte e dos métodos utilizados na sua administração, a Barzil Railway Company teve o mérito de tentar criar uma verdadeira malha ferroviária, capaz de integrar a produção de diferentes regiões, articulando-as com programas de povoamento. Sua pulverização marca o abandono dessa política de integração planejada, com suas empresas voltando a ser tratadas de forma autônoma".* Antonio Soukef Junior. Eduardo Albarello. Vito D'Alessio. *Estrada de Ferro Sorocabana: uma Saga Ferroviária*. São Paulo: Dialeto Latin American Documentary, 2001, p.47.

A década de 1940, então, apresentou uma nova perspectiva no âmbito ferroviário brasileiro, a da paulatina decadência do modal promovida pelo alcance das ***políticas rodoviaristas***, realidade que perdurou até o fim do século. Revelando seu original aspecto inovador e empreendedor, enquanto grande parte das ***ferrovias*** entrou em ***declínio*** a ***Sorocabana*** buscou ***modernizar-se***, promovendo a eletrificação de parte de suas linhas em prol de sua ***competitividade*** em meio ao novo panorama do transporte de cargas e passageiros.

Figura 15 - Carta das *Linhas Férreas e de Navegação* da *E. F. Sorocabana*, 1945
(Acervo: Museu da Cia. Paulista)

Em 1971 veio instituída a união das ***ferrovias estaduais*** em torno da ***FEPASA – Ferrovias Paulistas S.A.***, empresa que passou a administrar as cinco ferrovias paulistas mais expressivas: Cia. Paulista de Estrada de Ferro, ***E. F. Sorocabana***, E.F. Araraquara, Cia. Mogiana e E.F. São Paulo-Minas.

Ocasionando uma expressiva queda de investimentos e fragilizando as condições estruturais da empresa, a estatização do conjunto de ferrovias paulistas levou à conformação de uma dívida, sendo esta paga em 1998 através de seu repasse à ***União***, integrando-se à ***RFFSA – Rede Ferroviária Federal S.A.***. Leiloada a malha paulista no ano seguinte em função do processo de desestatização das ferrovias da ***RFFSA***, a ***E.F. Sorocabana*** passou aos cuidados da ***FERROBAN – Ferrovias Bandeirantes S.A.*** e, finalmente, da ***ALL – America Latina Logística***[23].

Desbravando o ***Oeste Paulista*** a partir de sua linha-tronco[24], bem como alcançando ***litoral*** e o ***sul do país*** através de seus ramais[25], a ***Estrada de Ferro Sorocabana*** empreendeu uma notória ***"saga"***.

Especialmente na localidade de ***Sorocaba***, sua construção simbolizou a superação de embates políticos, viabilizando sua efetiva ligação à ***capital paulista*** e a consequente dinamização e expansão de seu ***parque industrial têxtil***, um marco de sua economia. Do ponto de vista social, moldou uma identidade cultural que, até os dias atuais, é intrínseca ao ***"sorocabano"***, aquela presente na figura do ***"ferroviário"*** – caldereiros, torneiros, fundidores, maquinistas e outros tantos –, que para além de uma nova ***categoria profissional***, constituiriam os ***laços afetivos***, os ***costumes*** e a ***realidade*** de ***Sorocaba***.

Espaço de primordial valor ao reunir esta ***memória***, a ***Estação Ferroviária de Sorocaba*** foi o marco principal das décadas aventurosas e pioneiras que proporcionaram o avanço deste expressivo caminho de ferro, a ***"bandeirante de aço"***, ***Sorocabana***.

---

[23] No que diz respeito à circulação de longo percurso de trens de passageiros através da Sorocabana, tem-se que esta ocorreu em sua linha tronco (Santos-Juquiá) até 16 de janeiro de 1999.
[24] Que se expandiu até 1922, ao atingir a localidade de Presidente Epitácio, situada às margens do rio Paraná.
[25] Destacando-se os relevantes ramais de Mairinque-Santos e Itararé-Iperó, o qual, fundado em 1909, conectou a malha ferroviária paulista àquela do Paraná, seguindo os antigos caminhos tropeiros.

4. UM ÍCONE PRIMORDIAL DA IDENTIDADE SOROCABANA: A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE SOROCABA

4.1 HISTÓRICO E CRONOLOGIA CONSTRUTIVA

Inaugurada em 10 de julho de 1875, a ***Estação Ferroviária de Sorocaba*** foi o primeiro marco da implantação da ***histórica ferrovia*** cujo nome originou-se de sua localidade, a ***Sorocabana***. Projetada para interligar a relevante ***localidade sorocabana*** à ***capital da Província de São Paulo***, núcleo dos negócios de maior vulto de então, o planejamento quanto ao local de sua edificação foi cuidadosamente articulado, conforme revela, ainda em 1873, o relatório do Engenheiro Chefe da ***Sorocabana***, Clemente de Novelleto Spetzler:

> O lugar para a **estação de Sorocaba** sofreu uma **mudança** para com o primeiro projeto, motivada pelas seguintes razões: Para chegar ao lugar primeiramente destinado a receber o edifício desta nossa estação central, o traçado cortou várias ruas da cidade de Sorocaba que portanto teria que ter diversas passagens em nível, e o novo as evita da mesma maneira transpondo muito antes o o ribeirão do Superery, afastando-se ainda mais da cidade e deixando a maior parte dessas ruas do seu lado esquerdo. A **despesa** do movimento de terra para a criação do **plano da estação** diminuiu com o **novo projeto**, como patenteiam as plantas topográficas aqui existentes. Também se evita a **expropriação** de muitas parcelas de quintais de numerosos proprietários. Diminui enfim o lugar novamente escolhido o valor total da expropriação e sobretudo ficará com **bastante espaço** para os **fins desejados**, como para a colocação dos **necessários edifícios**, **que não sou poucos**, e para o **tráfego** tanto da **via férrea** quanto para os **veículos estranhos**[26].

[26] C. Spetzler, *Relatório da Sorocabana*, 27/09/1873. Disponível em: www.estacoesferroviarias.com.br/s/sorocaba.htm

Destacando-se como o primeiro edifício construído em tijolos na localidade de Sorocaba, a ***Estação Ferroviária de Sorocaba*** esteve desde então diretamente vinculada à ***dinâmica socioeconômica sorocabana***, projetando-se como parte essencial do ***complexo ferroviário*** empreendido pela ***Sorocabana***.

Figura 16 - Perspectiva da *antiga Estação Ferroviária de Sorocaba* (à direita) e Armazém de Bagagens (à esquerda), 1877
(Fonte: Museu Histórico Sorocabano)

No que diz respeito ao ***sóbrio partido arquitetônico*** empreendido em sua edificação, o mesmo documento de 1873 redigido pelo engenheiro chefe da ***E.F. Sorocaba*** confere um importante relato:

> Tanto do **projeto** para **a estação de passageiros**, como aquele para o armazém de cargas, casa de máquinas, depósito de carros e mais edifícios que cobrem o pátio da estação de Sorocaba, deixei-me guiar pela **solidez** e **economia**, evitando escrupulosamente todos aqueles adornos e enfeites, que sem utilidade construtiva, somente encarecem os edifícios e, muitas vezes, contribuem a destruir completamente a impressão de estabilidade e utilidade prática, que devem exalar os edifícios das estações de ***vias férreas econômicas*** como é a nossa[27].

[27] In: Antônio Francisco Gaspar. *Histórico do Início, Fundação, Construção e Inauguração da Estrada de Ferro Sorocabana, 1870-1875*. São Paulo, 1930.

Conforme análise presente em um projeto de restauro voltado aos anexos da ***Estação Ferroviária de Sorocaba*** datado de 2012, em ***1909*** já se podiam notar ***alterações*** no que diz respeito aos ***ornamentos*** desta ***estação***, bem como a presença de uma ***oficina*** ao seu lado. Segundo a mesma fonte:

> Nesta época o conjunto era constituído, então, pela **Estação**, **Armazém de Bagagens** e **Oficina**. O conjunto só sofreria **grandes alterações** a partir de **1927**, quando começaram a ser construídas as ***novas* e modernas oficinas**. A estação receberia **diversos ornamentos**, realmente característicos da **arquitetura eclética**[28].

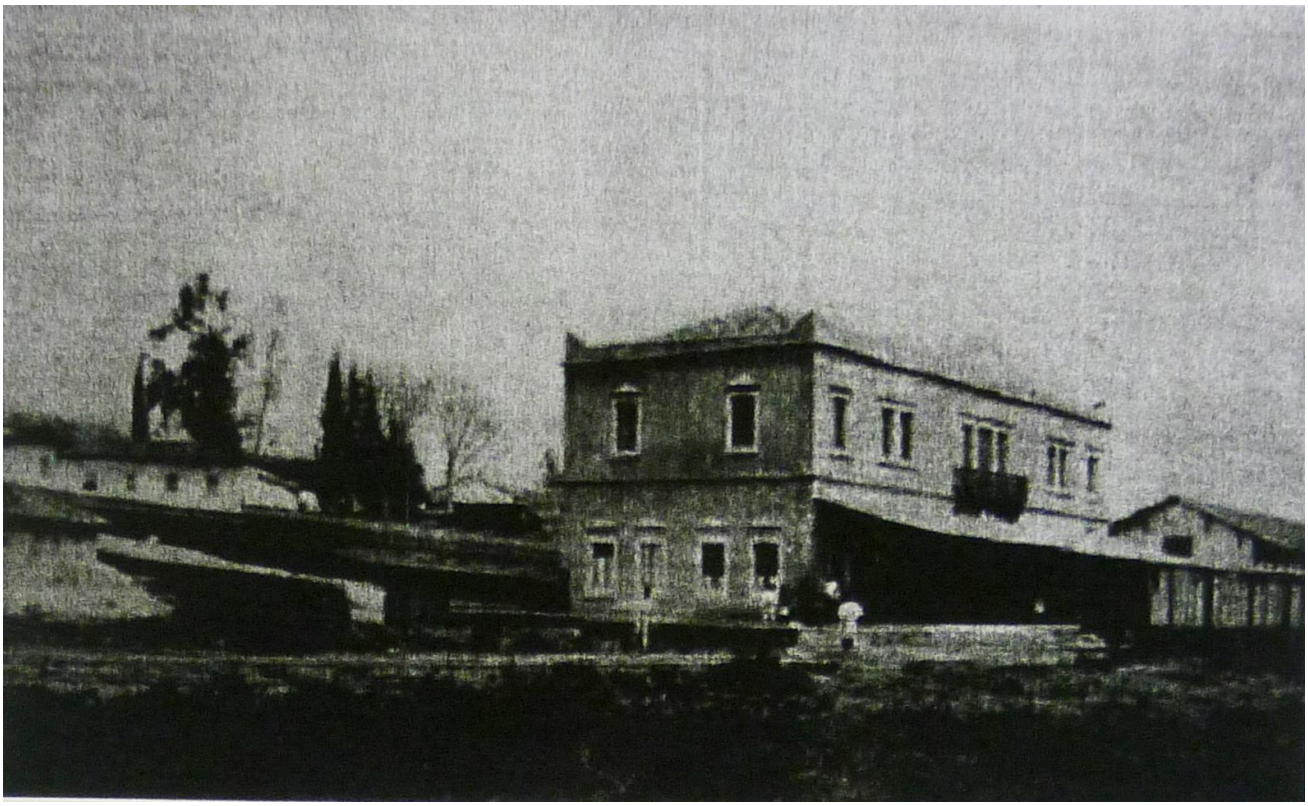


Figura 17 – Estação Ferroviária de Sorocaba, em 1886
(Foto: Júlio W. Durski / Acervo: Museu Histórico Sorocabano)

[28] *Histórico e Levantamentos para Projeto de Restauro do Anexo da Estação Ferroviária de Sorocaba: Armazém de Abastecimento, Almoxarifado e Curso Ferroviário.* 2012, pp.14-15. Caixa Estrada de Ferro Sorocabana II – PA: 31.121/2012 - Reforma, Acervo Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arquitetônico, Turístico e Paisagístico de Sorocaba – CMDP.

Figura 18 - A mesma *Estação* apresentando *mais ornamentos* e uma *Oficina* ao seu lado, em 1909.
Tal registro faz menção à ilustre chegada do Presidente Afonso Pena à localidade
(Fonte: GERODETTI, 2005)

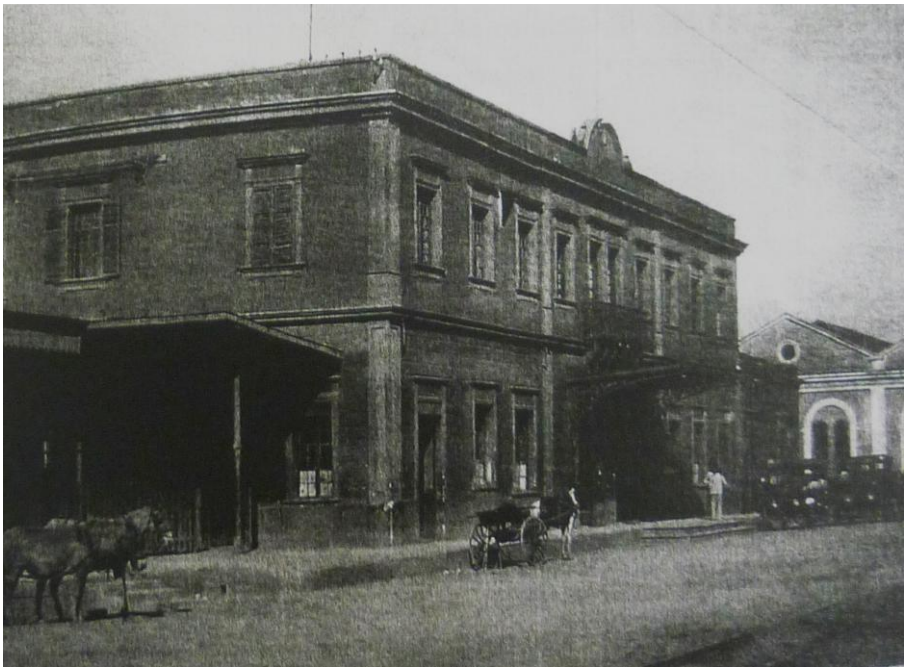


Figura 19 – Fachada Principal da *Estação* e, à direita, *Oficina* (aberturas em arco pleno), 1924
(Acervo: Museu Histórico Sorocabano)

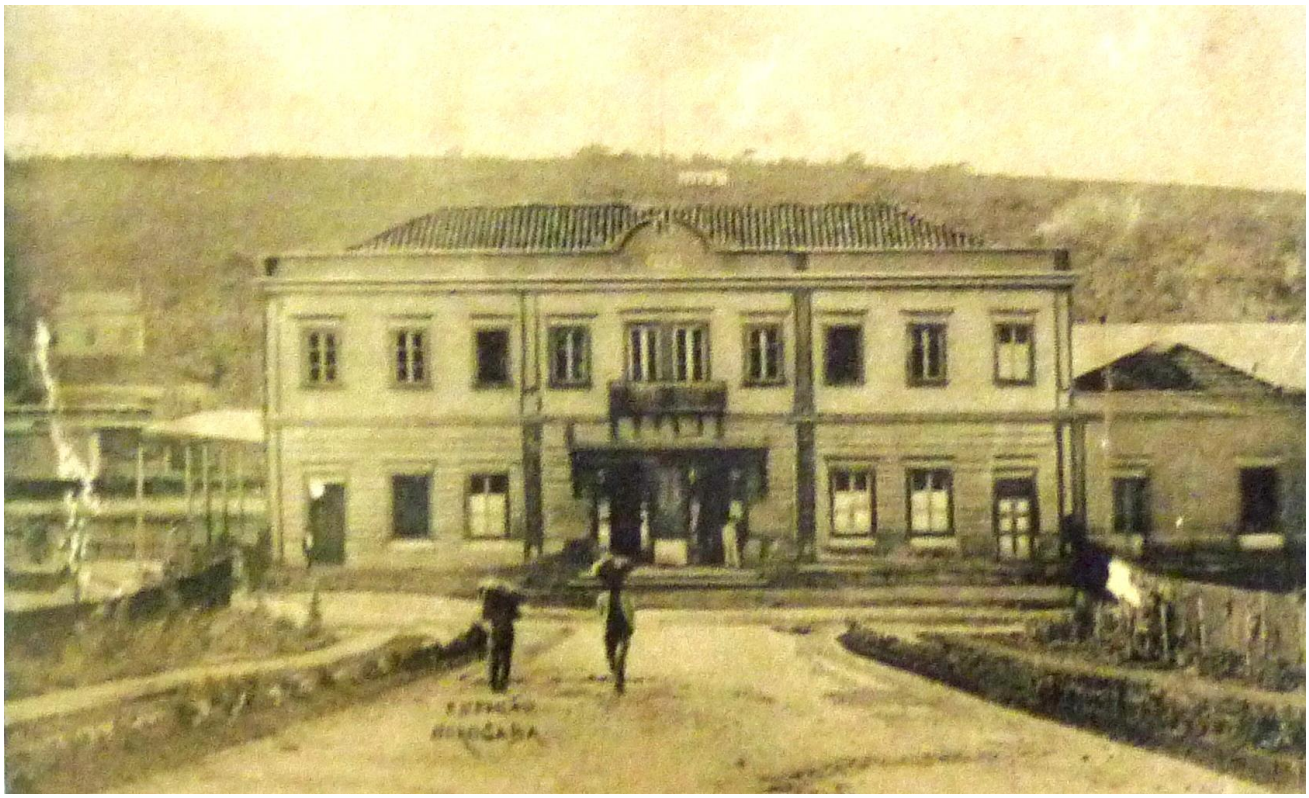


Figura 20 - Cartão Postal da *Estação Ferroviária de Sorocaba*, 1925
(Coleção Domingos Alves Fogaça / Acervo: Museu Histórico Sorocabano)

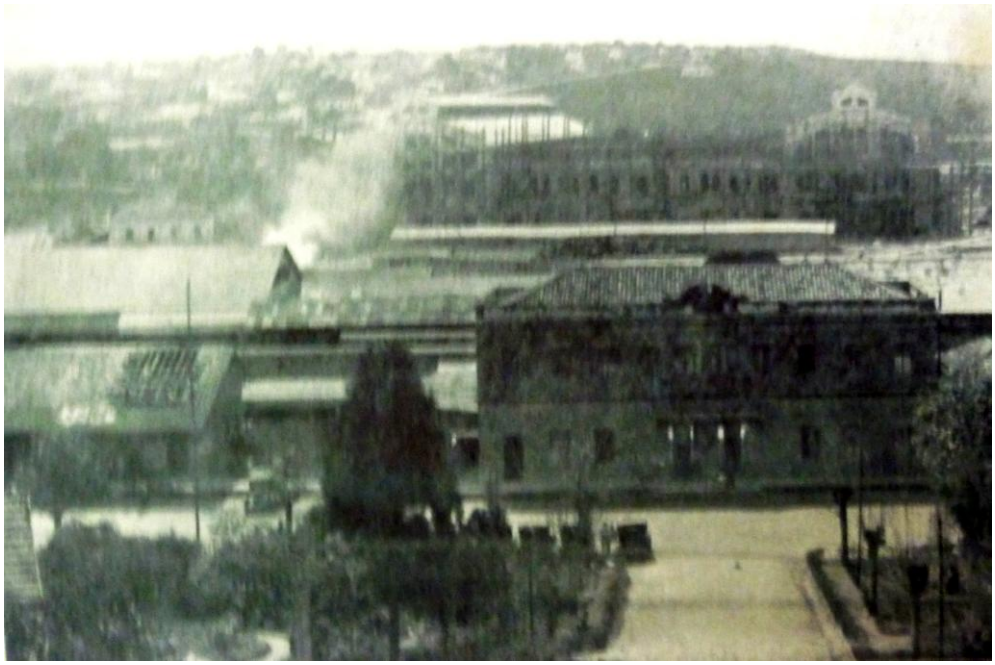


Figura 21 – Perspectiva do *Complexo da Estação Ferroviária de Sorocaba* em 1927
(Acervo: Museu Histórico Sorocabano)

Segundo rememora o "Jornal Cruzeiro do Sul", no início do século XX o espaço da ***Estação Ferroviária de Sorocaba*** adquiriu mais ênfase, compondo o cenário de urbanização e configuração social da cidade de Sorocaba:

> Construída no século passado, a **Estação** teve reforçada sua importância quando, empossado na presidência do Estado, em julho de ***1927***, Júlio Prestes de Albuquerque decidiu que as **oficinas da via férrea**, transferidas no início do século para Mairinque, retornassem a **Sorocaba**.
>
> A decisão modificou a cidade. Áreas próximas ao local em que as **novas oficinas** foram construídas encheram-se de novos habitantes. Bairros inteiros – Vila Carvalho, Bairro de São Felipe, Vila Santana – surgem ou se consolidam no Além Linha.
>
> Os ferroviários, em Mairinque, dispunham de três instituições, as quais se transferem também para Sorocaba: a Sociedade Beneficente '25 de Julho', instalada em 1908 naquela cidade; a Loja Maçonica 'Brasil III', que se organiza em 1932, em grande parte com ferroviários que, em Mairinque, se congregavam se congregavam numa extensão da Loja Maçonica 'Labor', fundada em São Roque em 1914, e a Corporação Musical 'Carlos Gomes'. As três continuam plenamente atuantes em nossa cidade[29].

Faz-se necessário ressaltar o valor contido nas ***"Oficinas da Sorocabana"***, ao terem se tornado uma notória referência no que diz respeito a novas formas de organização do trabalho, inspiradas pelo viés *"taylorista"* adotada pela ***Cia. Sorocabana***, bem como por terem impulsionado a criação de cursos de formação e qualificação profissional, os quais, futuramente, vieram a dar origem ao ***Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial – SENAI***.

[29] Jornal Cruzeiro do Sul, *"Em defesa da Estação"*, Editorial, p. A – 03, 14 de agosto de 2001.

Figura 22 – *Antigas Oficinas* de Tração da Sorocabana, em 1907
(Fonte: "Revista da Semana", 10/03/1907)

Figura 23 – *Novas e Modernas Oficinas da Sorocabana*
(Fonte: SOUKEF, 2001)

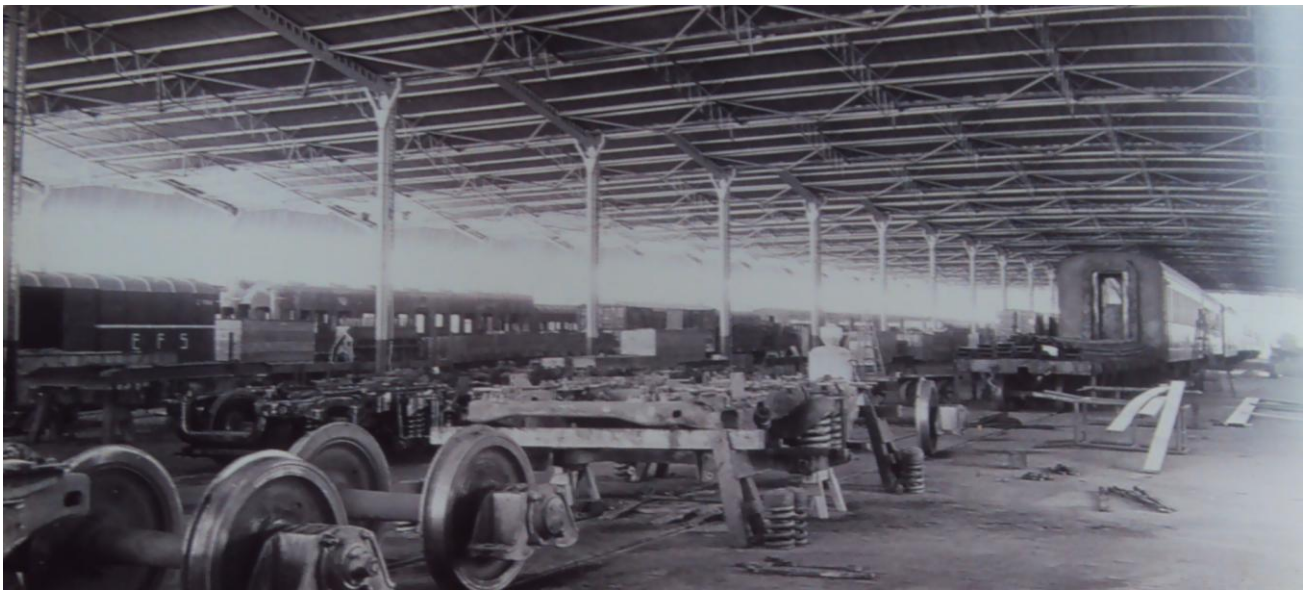


Figura 24 – O interior das Novas Oficinas Ferroviárias de Sorocaba
(Fonte: SOUKEF, 2001)

A importância da ***Estação Ferroviária de Sorocaba*** vem revelada ainda pelo fato desta ter partilhado de expressivos acontecimentos políticos do país, situando-se em meio ao dinamismo da ***Estrada de Ferro Sorocabana***. É o caso de estrategicamente ter sido ***estação*** de passagem do material bélico que foi utilizado em conflitos como a ***Guerra do Paraguai (1864-1870)*** e a ***Revolução Constitucionalista de 1932***, quando trens blindados partiram levando também inúmeros sorocabanos ao "front" de batalha. Diversos foram os ***ilustres passageiros*** que por ali também passaram, como os presidentes Afonso Pena e Getúlio Vargas.

Figura 25 – Carro Presidencial da Sorocabana transportando Afonso Pena em viagem inaugural do ramal do rio Tibagi, 1909
(Fonte: ABPF)

O positivo cenário que envolve a ***Estação Ferroviária de Sorocaba*** a partir da ***década de 1920*** propiciou um notório reflexo sobre a sua ***infraestrutura***. Para além da extensão dos desvios de seu pátio ocorrida em 1926, agora atingindo 1454 m, é a ***reforma*** empreendida sobre sua **edificação**, no ano de 1929, aquela a conferir-lhe novos e ***imponentes traços arquitetônicos***, muitos dos quais ainda presentes atualmente.

Tratou-se de uma reformulação estética total do prédio original, que guardava ainda a simplicidade arquitetônica dos edifícios ferroviários da fase pioneira do estabelecimento da ***Cia. Sorocabana***. Projetada como uma "estação de passagem"[30] – ou seja, estação intermediária de uma linha, em oposição aquela "terminal", situada em sua extremidade – a ***antiga Estação Ferroviária de Sorocaba*** possivelmente atendia às diretrizes fundamentais dos edifícios ferroviários destinados aos passageiros. Apresentando como solução um formato retangular, configurava-se numa "estação lateral", como elucida Beatriz Mugayar Kühl:

> O princípio básico perseguido no **projeto do edifício de passageiros** era o de mesclar, o menos possível, os movimentos de embarque, de desembarque, de bagagens, de mercadorias, dos funcionários, etc. Os locais deviam ainda ser dispostos de acordo com a ordem das operações a ser efetuadas pelo viajante, ou seja: entrada eplo vestíbulo; compra de passagem nas bilheterias; entrega das bagagens; permanência na sala de espera; e, finalmente, embarque nas plataformas. A esses princípios deveria somar-se uma boa conexão com os veículos urbanos de acesso à estação. Era também interessante deixar áreas livres para possivelmente ampliar as instalações. (...)
> O edifício para passageiros podia apresentar, basicamente, a forma de um **retângulo**, de um U ou de um L. Se **retangular** e disposto paralelamente ao trilho, a **estação** é chamada **lateral** e foi a forma, por excelência, das **estações de passagem** ao

[30] Já que, conforme o citado Decreto nº 4.279, de 24 de maio de 1871, instituiu-se que a Sorocabana deveria ligar a capital paulista à "Real Fábrica de Ferro de São João do Ipanema", passando por Sorocaba e São Roque.

redor do mundo[31].

Considerando-se que a dimensão das estações acompanhava proporcionalmente o alcance da importância econômica da localidade aonde vinham implantadas, a ***ampliação de sua estrutura*** no final da década de 1920 acaba por exprimir o desenvolvimento propiciado pela ferrovia sobre a localidade de Sorocaba. Inaugurada em ***25 de janeiro de 1930*** pelo então Presidente do Estado de São Paulo, Júlio Prestes, a ***nova Estação Ferroviária de Sorocaba*** se tornava ***um dos maiores edifícios da linha da Sorocabana***.

Figura 26 – Fachada da Estação Ferroviária de Sorocaba já *ampliada* e com *ornamentação mais rebuscada*, s/d
(Fonte: SOUKEF, 2010)

[31] Beatriz Mugayar Kühl. *Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo: Reflexões sobre a sua Preservação*. São Paulo: Ateliê Editorial: Fapesp: Secretaria da Cultura, 1998, p.140.

Em termos arquitetônicos, tratava-se de mais um pioneirismo promovido pela ***Cia. Sorocabana***, e voltado especialmente à localidade de ***Sorocaba***, visto que a fundação de sua ***nova Estação Ferroviária*** antecedeu àquela da Estação Central da ***Sorocabana*** na capital paulista, a suntuosa ***"Júlio Prestes"*** projetada pelos renomados Samuel das Neves e Cristiano Stockler das Neves, inaugurada ainda inacaba em 13 de maio de 1930.

Acerca das características arquitetônicas verificadas na ampliação da ***Estação Ferroviária de Sorocaba***, bem como de sua ligeira semelhança com a Estação Júlio Prestes, elucida a seguinte análise promovida por parecer da UPPH – Unidade de Preservação do Patrimônio Histórico de São Paulo:

> O edifício original, já com dois pavimentos, teve seus **corpos laterais ampliados**, sofreu **alterações nas envasaduras** e foi dotado de nova plástica, marcada por uma **ornamentação mais rebuscada**, do repertório eclético. A imagem resultante possui **traços semelhantes**, embora resguardada a grande diferença nas proporções e requinte, à plástica utilizada na **Estação da Sorocabana em São Paulo**, que seria finalizada em 1938 – e ficaria conhecida como **Júlio Prestes** (já tombada pelo Condephaat)[32].

Figura 27 – Comparação entre um trecho da *Estação Júlio Prestes* e o acesso principal da *Estação Ferroviária de Sorocaba*
(Fonte: UPPH/CONDEPHAAT-SP)

[32] Parecer Técnico UPPH nº GEI-198-2014. Processo 64204/2011, Pedido de Tombamento "Complexo Ferroviário de Sorocaba", CONDEPHAAT, p.209.

Tais investimentos, por sua vez, enquadravam-se num determinado contexto vivenciado pelas companhias ferroviárias paulistas, e especialmente por aquelas que adquiriram maior destaque, como a ***Sorocabana***:

> As companhias ferroviárias de São Paulo procuravam através de seus edifícios construir uma 'identidade' própria em relação às outras empresas, e a rivalidade entre elas repercutia na arquitetura de suas principais estações. (...) A companhia [Sorocabana], nas primeiras décadas do século XX, abandonou a simplicidade dos edifícios de sua fase pioneira para reformular algumas de suas principais estações, com o intuito de torná-las maiores e mais imponentes[33].

O estilo arquitetônico que passou a caracterizar o edifício da nova ***Estação Ferroviária da Sorocaba*** se tornou, para os sorocabanos, uma afetiva referência:

> Quem se dá o prazer de apreciar os edifícios da cidade de Sorocaba, sem dúvida elegerá entre os exemplares arquitetônicos mais belos da cidade, aquele carinhosamente conhecido como a 'Estação da Sorocabana'.
> A **imponente arquitetura neoclássica**, suas dimensões e outros adereços cuidadosamente planejados, falam por si mesmo de um passado grandioso.
> A **monumental construção** nos remete a um período em que a gente de Sorocaba timbrou em marcar a sua presença no cenário nacional, pela ousadia da iniciativa[34].

Pode-se deduzir que a opção pelo ***estilo neoclássico*** esteja ligada à variedade de soluções arquitetônicas condensadas no ***"ecletismo"*** que podem ser verificadas quando da influência do ***ciclo cafeeiro*** sobre as

[33] Beatriz Mugayar Kühl. *Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: Problemas Teóricos de Restauro*. Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2008, pp.177-178.
[34] Adilson Cezar. "Mensagem do Presidente: A Estação". *Sorocaba – Boletim Informativo do Instituto Histórico, Geográfico e Genealógico de Sorocaba – IHGGS*, Ano XLVI, nº92, março/abril, 2001, p.2.

edificações paulistas, ainda que, economicamente, a localidade de ***Sorocaba*** se destacasse por seu viés ***industrial***, voltado à ***produção têxtil***[35]. Interessante notar o vínculo entre o período de desenvolvimento desse ***estilo*** em sua matriz europeia original e a ***Revolução Industrial***, sendo o retorno às raízes artísticas da "civilização ocidental" uma solução para o encontro de ***estabilidade*** e de um possível ***progresso***[36].

Como acentuadas características, tal estilo apresenta a adoção de um ***repertório "clássico"*** e de ***padrões "urbanos"***, promovendo-se por meio de uma monumentalidade articulada e simétrica, da regularidade de proporções e da parcimônia nas cores, apresentadas em volumes corpóreos maciços e bem definidos. Vale-se, geralmente, da concepção de fachadas em linha contínua – sendo o ***caráter linear*** expressão de uma intencionalidade projetual intrínseca a toda arte neoclássica – ornamentação em diferentes níveis, ora aumentando, ora diminuindo, apresentando uma decoração de caráter estrutural que se volta à utilização de elementos clássicos, como colunas.

Em 1934, ***Relatórios da E.F. Sorocabana*** apontam a viabilização dos seguintes ***melhoramentos*** e ***obras*** sobre o ***Pátio*** e à então ***nova Estação Ferroviária de Sorocaba:***

> **Construção** de um desvio para carregamento de madeira; melhoramentos no pátio; **modificação** na plataforma para o almoxarifado; **aquisição** de máquinas operatrizes para as

[35] Como bem aponta Fábio Eduardo Serrano: *"É ilusão procurar uma expressão arquitetônica homogênea durante o ciclo em que predominou como atividade econômica em nosso país a produção e a exportação do café. As transformações sociais ocorridas no mundo e a revolução industrial aceleraram de tal forma a sucessão dos fenômenos econômicos, políticos e culturais que a produção da arquitetura nesse período se transformou a partir das expressões mais tradicionais da arquitetura colonial até o que se convencionou denominar arquitetura moderna. Para ressaltar essa faceta de diversidade, o apogeu do ciclo do café corresponde ao período da história da arquitetura denominado* ***ecletismo****, em que justamente a variedade de soluções é a característica predominante".* Fábio Eduardo Serrano. *A Arquitetura do Café: Nos séculos XIX e XX, a economia cafeeira deixou suas marcas na Cidade*. 2004.
Disponível em: www.novomilenio.inf.br/santos/h0213.htm#Autor

[36] Leonardo Benevolo, *Storia dell'architettura moderna*. Bari: Laterza, 1973, p. 59.

oficinas; **abrigo** para balança de pesar vagões nas oficinas; **adaptação** das dependências dos edifícios da nova oficina, para depósito de materiais; **fundações** para balança para pesar vagões, junto à oficina; **aterro** entre linha dupla e oficina da 1ª Residência; **melhoramentos** na seção de niquelação das oficinas; **aquisição e montagem** de uma máquina para soldar longuerões; **construção** de ranchos para as turmas; **instalação** de água no jardim da casa do armazenista da Residência[37].

Em 1961, vêm requisitadas outras ***intervenções*** voltadas à ***reforma*** e ***ampliação*** das instalações da ***Estação Ferroviária de Sorocaba***, conforme notícia da "Folha de S. Paulo" de 16 de fevereiro deste ano:

Sorocaba reclama reformas em sua estação ferroviaria

SOROCABA, 15 (FSP) — Cidade centro da Zona Sorocabana, está Sorocaba reclamando a reforma e ampliação das instalações de sua estação ferroviaria, uma vez que a atual já não se encontra em condições perfeitas de conforto e não atende às necessidades da população e da propria companhia.

Conforme se sabe, o governo do Estado, em seu Plano de Ação, destinou verba a ser invertida este ano em melhoramentos para a EFS; o vereador Juvenal de Campos, com vistas nisso, solicitou do sr. Carvalho Pinto, através de requerimento, informações sobre o assunto, as quais estão sendo aguardadas com interesse.

Figura 28 - (Fonte: Folha de S. Paulo, 16/02/1961)

Também a realização de uma ***intervenção*** de ***aparente alcance*** sobre seu ***edifício*** no ano de ***1993*** foi noticiada por um periódico local, datado de 7 de agosto do ano seguinte:

[37] Informações disponíveis em: www.estacoesferroviarias.com.br/s/sorocaba.htm

> Com uma ***restauração*** feita no ano passado, o prédio **ganhou novas cores**, mas **manteve os traços originais**. A restauração foi feita pela FEPASA com a ajuda de artesãos, num trabalho difícil e demorado[38].

De acordo com a supracitada análise apresentada em meio aos estudos que compuseram um projeto de restauro dos anexos da ***Estação Ferroviária de Sorocaba***, deve-se considerar que:

> Hoje, o **prédio principal da estação de Sorocaba** apresenta **características físicas bem diferentes**, se comparadas à época de sua construção original, em 1875, tanto em termos de **ornamentação**, quanto de **volumetria**. No entanto, todas as alterações ocorreram a partir da **construção original**. Ela foi apenas sendo **ampliada** (preservando-se a **construção central**) e recebendo uma atenção maior em termos de **ornamentação da fachada**[39].

O mesmo estudo ainda faz menção a uma ***possível intervenção*** realizada em ***1936***, sem, no entanto, confirmá-la expressamente:

> Atualmente, o **prédio principal da Estação** apresenta exatamente as mesmas **características** de **1936** em termos de **volumetria** e **composição das fachadas**, mas sofreu inúmeras **alterações internas**, principalmente no que diz respeito a **usos**, **revestimentos** de **piso** e **forro**. Principalmente no **pavimento térreo**[40].

---

[38] *Tombamento Imóveis Estações Leito/FEPASA*. Processo de Tombamento Municipal nº 16.826/97, Fl.21. Caixa Estrada de Ferro Sorocabana II – PA: 16.826/1997 – Estudo de Tombamento. Acervo Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arquitetônico, Turístico e Paisagístico de Sorocaba – CMDP.

[39] *Histórico e Levantamentos para Projeto de Restauro do Anexo da Estação Ferroviária de Sorocaba: Armazém de Abastecimento, Almoxarifado e Curso Ferroviário.* 2012, p.13. Caixa Estrada de Ferro Sorocabana II – PA: 31.121/2012 - Reforma, Acervo Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arquitetônico, Turístico e Paisagístico de Sorocaba – CMDP.

[40] *Histórico e Levantamentos para Projeto de Restauro do Anexo da Estação Ferroviária de Sorocaba: Armazém de Abastecimento, Almoxarifado e Curso Ferroviário.* 2012, p.17. Caixa Estrada de Ferro Sorocabana II – PA: 31.121/2012 -

Segundo noticia o "Jornal Cruzeiro do Sul" por ocasião dos 138 anos de fundação da ***Estação Ferroviária de Sorocaba***, a **última *grande reforma*** no ***prédio principal da Estação*** aconteceu em **1990**, e, no ***final do ano 2012***, foram realizadas apenas ***intervenções de menores proporções***:

> A **última grande reforma** no **prédio principal da Estação Ferroviária** aconteceu em **1990**, quando foram feitas **intervenções** na sua **estrutura** e **fachada**. No final do ano passado, a Prefeitura realizou a **recuperação** das **instalações internas**, como o **piso de madeira**, do **forro** e também do **telhado**. As obras, no entanto, se restringiram à **manutenção do prédio**, para evitar a sua **deterioração**. Sem as obras de **restauro**, no entanto, a **Estação permanece fechada ao público**, se restringindo à realização de um único evento anual, que é a Cantada de Natal, em que as crianças do coral fazem a apresentação das janelas superiores do prédio, mas o público permanece do lado de fora, já que não existe segurança no local[41].

Datado de 2014, o também já citado parecer técnico da ***UPPH – Unidade de Preservação do Patrimônio Histórico de São Paulo*** apresenta uma **detalhada descrição** acerca das características do **atual edifício**, conferindo uma significativa **perspectiva arquitetônica**:

> Ligeiramente rebaixada em relação à Av. Dr. Afonso Vergueiro, a **estação** está disposta paralelamente aos trilhos (**tipologia lateral**), onde há as **plataformas** de acesso aos trens. O prédio apresenta **dois pavimentos** em toda a sua extensão, sendo distinguíveis **cinco volumes justapostos**: o corpo central; dois adjacentes a este; e um em cada extremidade.
>
> Na face sul, voltada para a via pública, os volumes são marcados por **colunas** sobressalentes em relação ao plano da

Reforma, Acervo Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arquitetônico, Turístico e Paisagístico de Sorocaba – CMDP.

[41] Jornal Cruzeiro do Sul. *"Estação Ferroviária de Sorocaba completa 138 anos". "Sorocaba e Região", 10/07/2013.*
Disponível em www.jornalcruzeiro.com.br/materia/485514/estacao-ferroviaria-de-sorocaba-completa-138-anos

fachada. As **colunas** junto ao volume central ainda possuem, cada uma, duas pequenas **colunas nichadas** encimadas por **capitéis**, enquanto a dos corpos intermediários e externos possuem apenas uma **coluna** desse tipo.

A **ornamentação da Estação** é **significativa**, se comparada com outros prédios na linha da Sorocabana. Na **fachada principal**, além dos **frisos** presentes nas demais faces, há uma série de **elementos decorativos** com **motivos florais**, sobretudo no **frontão**, mas também nas **colunas** entre **janelas** e nas **vergas** acima e abaixo delas. Uma **balaustrada** faz as vezes de **platibanda**, ocultando parcialmente a vista da **cobertura** de **telhas cerâmicas**.

Aberturas retangulares de **perfil vertical**, com **caixilharia metálica**, ritmam toda a extensão do **segundo pavimento**, exceto no **bloco central**; neste há um **vitral** que ostenta o **emblema da EFS**. Abaixo deste encontra-se um **alpendre** em **estrutura metálica** e **cobertura translúcida levemente arcada**.

Por sua vez, a **face norte da estação**, voltada para a **plataforma** e protegida pela **gare metálica**, apresenta **aberturas** também **retangulares** e com **caixilharia metálica**, porém com **ornamentação mais austera**, resumindo-se aos **frisos**.

Já as **laterais** são marcadas por algumas **aberturas** em ambos os pavimentos e pelos **frisos** e **cornijas**.

A **estação** possui **planta simétrica** e no **bloco central** se encontra o **acesso principal à estação**. Este espaço é ladeado, no **segundo pavimento**, por um **passadiço com balaustrada**, que permite a **conexão** com os **corpos laterais da Estação**. O **saguão** é o **ambiente interno** de **maior ornamentação**, marcado pelos **guichês adornados** das **bilheterias** e pelos **detalhes em argamassa em relevo** nas **paredes** e **forros**, particularmente o do segundo piso.

O **acesso** ao **segundo andar** ocorre por **duas escadas** em **cada extremidade do prédio**, uma delas voltada para a **área externa**. No **piso superior** as **salas** possuem **piso** em **assoalho de madeira**, **parcialmente deteriorado**, mesmo **material** da **balaustrada** do **mezanino** e da **estrutura** da **cobertura**[42].

[42] Processo 64204/2011, Pedido de Tombamento "Complexo Ferroviário de Sorocaba", CONDEPHAAT, pp.209-215.

Figura 29 - Detalhe *Vitral da EFS* em sua *Estação de Sorocaba*
(Foto: José Antonio C. Zagato, 10/11/2011)

A ***Estação Ferroviária de Sorocaba*** atuou tradicionalmente como ***"estação"*** até sua implantação à rede Ferroban, a qual desativou a circulação de ***trens de passageiros*** da linha-tronco da ***E. F. Sorocabana*** em 16 de janeiro de 1999. Permaneceu operando especificamente no trecho Sorocaba-Apiaí, que seguia através do antigo ramal de Itararé, até 1° de marcço de 2001, quando também este trem foi abolido.

Originalmente denominado ***"Engenheiro Orlando Drumond Murgel"***, que entre 1940 e 1941 ocupou o cargo de Diretor da ***E. F. Sorocabana***, a partir de julho de 2011 o novo nome do ***conjunto arquitetônico da Estação Ferroviário de Sorocaba*** passou a homenagear ***"Guarino Fernandes dos Santos"***, filho de ***ferroviário***, dirigente sindical e militante político que se destacou como presidente da ***União dos Ferroviários da E. F. Sorocabana*** ao longo de 14 anos.

Figura 30 - A *Estação Ferroviária de Sorocaba* em 1949
(Fonte: O Estado de S. Paulo)

Figura 31 – E a *histórica estação* hoje, novembro/2015
(Foto: Juliana Accioly)

Situando-se num terreno de 12.316 m^2, dos quais 1.686 são de área construída além de envolver um galpão de 1000 m^2, o conjunto da ***Estação Ferroviária de Sorocaba*** permanece ***imponente*** em meio à ***área urbana de Sorocaba***, compondo o ***cenário*** conhecido como ***"Praça"*** ou ***"Jardim Maylasky"*** junto do monumento a seu fundador, do Museu da Estrada de Ferro Sorocabana, do Chalé Francês (sede do IAB – Instituto dos Arquitetos do Brasil e atual MACS - Museu de Arte Contemporânea de Sorocaba), a Casa 52 (da Academia Sorocabana de Letras) e, tendo ao fundo o Palacete Scarpa, (sede da Secretaria da Cultura de Sorocaba).

4.2 NOTAS SOBRE SEU ESTADO DE CONSERVAÇÃO

No ano de 1986, o Relatório da FEPASA ("Ficha de Vistoria") traz indicações quanto ao estado de conservação da ***Estação Ferroviária de Sorocaba***, indicando a necessidade de algumas intervenções:

> ESTAÇÃO – Tipo EFS OA. Em **bom estado**. Necessitando **pintura geral** e **reparos de acabamento**. A estação foi inaugurada em 1875. Este prédio foi inaugurado em 1929. PROPOSTA: Manter a conservação[43].

Em 15 de julho de 2001, o "Jornal Cruzeiro do Sul" problematiza a ***crítica condição*** sobre seu espaço:

> Continua incerto o destino do Prédio da **antiga Estação** Ferroviária de Sorocaba, patrimônio que se encontra em **estado de deterioração**, servindo apenas de **abrigo** para os **pombos**. O prédio está à venda e desativado desde que a Ferrovia Bandeirantes (Ferroban) assumiu a concessão da malha ferroviária da região. O local **não recebe manutenção** e as **fezes de pombo** tomaram conta do **saguão** onde havia as **bilheterias**. As paredes apresentam **rachaduras** e **infiltrações**[44].

Apenas cinco dias depois da publicação desta matéria, em 20 de julho, ***expressivos danos*** recaem sobre a ***Estação Ferroviária de Sorocaba*** ocasionados por ***vandalismo*** e ***furto***, como noticia o mesmo "Jornal Cruzeiro do Sul", em 14 de agosto do mesmo ano:

> O estado de **deterioração** em que se encontra a **estação** fere a **memória sorocabana**. O prédio que no mês passado foi alvo de **furtos** e **atos de vandalismo**, está **completamente abandonado**, com **várias rachaduras** na **fachada** e no **teto** que, em alguns

[43] Processo 64204/2011, Pedido de Tombamento "Complexo Ferroviário de Sorocaba", CONDEPHAAT, p.82.
[44] Jornal Cruzeiro do Sul, *"Estação está sem manutenção"*. Caderno "Cidades", p. A – 05, 15 de julho de 2001.

> pontos, **desmoronou**. Foram **furtados** cinco **gradis de bronze** das **bilheterias** e quatro **arandelas** que ficavam presas na **parede**. **Todas as peças furtadas têm valor histórico e fazem parte do projeto arquitetônico do local**. A divisória que impedia o acesso ao piso superior foi arrombada e as **salas** estão **destruídas** e **sujas**. O portão principal da estação fica fechado somente com um arame e os portões laterais são baixos e acabam facilitando a entrada de vândalos[45].

Também os ***fios das linhas de transmissão de energia*** foram ***furtados***, segundo o mesmo periódico.

Em 14 de agosto de 2001 vem realizado um ato profundamente simbólico em torno da ***importância histórico-cultural da estação***, no que diz respeito ao seu ***caráter identitário*** e ***afetivo*** para a população sorocabana. Tratou-se de uma ***"Seresta"*** que, organizada pelo ***"Movimento Amigos da Estação"*** impulsionou a mobilização popular em prol da ***preservação do patrimônio*** representado pela ***Estação Ferroviária de Sorocaba***. Escolhida para marcar o evento por ter sido uma das principais manifestações artísticas da época de ouro da antiga ***Estrada de Ferro Sorocabana***, tornando-se a música uma tradição nos **bairros** habitados por ***ferroviários*** (como a Vila Santana), a ***Seresta*** reuniu seresteiros, poetas e memorialistas, promovendo a montagem de um ***museu fotográfico ao ar livre*** onde lideranças identificadas com a ***cultura ferroviária*** fizeram intervenções concisas, ressaltando a importância afetiva da ***estação***.

Faz-se relevante notar a importância de manifestações como essa na criação de ***políticas de preservação***, enriquecidas pela ***participação da comunidade*** na ***preservação*** de um ***patrimônio arquitetônico e cultural*** de extrema relevância para a ***memória da cidade***.

Assim justifica Tânia Bacelli, uma das coordenadoras do ***"Movimento Amigos da Estação"***, organizador do evento, acerca do papel da ***Estação Ferroviária de Sorocaba*** como ***tradicional referência*** da ***história***

[45] Jornal Cruzeiro do Sul, "'*Amigos da Estação' defendem patrimônio*". Caderno "Cidades", p. A – 08, 14 de agosto de 2001.

sorocabana e ressaltando as ***raízes culturais*** do ***"Além Linha"***:

> A **nossa Estrada de Ferro** é um marco que recorda **o valor de uma gente** que construiu **uma das mais importantes vias férreas de São Paulo** e, mais a frente, fez de suas **oficinas de carros e vagões centros de excelência na formação e aprimoramento de artífices**, oficinas estas que também forjaram **grandes líderes populares** da **resistência da classe trabalhadora brasileira**. A **Sorocabana** foi condutora de um **processo econômico** de **desenvolvimento** de toda a **ferrovia no Estado**, tendo por ela passado **milhares de ferroviários** que hoje constituem, juntamente com seus **descendentes**, um dos grupos que formam a **identidade local**[46].

Figura 32 - *Seresta* promovida pelos *"Amigos da Estação"* em prol de sua *preservação*, 14 de agosto de 2001
(Foto: Aldo V. da Silva / Fonte: Jornal Cruzeiro do Sul)

[46] Diário de Sorocaba, *"Seresta marca manifestação pela defesa da Estação Ferroviária"*. Primeira Página. 12 de agosto de 2001.

Em novembro de 2007, fotos indicam a realização de uma intervenção de restauro sobre a fachada e, também, sobre o salão principal da ***Estação Ferroviária de Sorocaba***[47].

Figura 33 – Fachada da Estação "restaurada", em 2007
(Foto: Diovanni Resende /
Fonte: http://www.estacoesferroviarias.com.br/s/sorocaba.htm)

Figura 34 – Perspectivas do Salão Principal da Estação "restaurado", novembro de 2007
(Fonte: http://www.estacoesferroviarias.com.br/s/sorocaba.htm)

[47] Informações disponíveis em: www.estacoesferroviarias.com.br/s/sorocaba.htm.

Em 2014, um Parecer Técnico do ***UPPH – Unidade de Preservação do Patrimônio*** salienta importantes aspectos do ***estado de conservação do edifício*** da ***Estação Ferroviária de Sorocaba***:

> Em decorrência da **falta de uso** da **Estação** pela Prefeitura (que detém a guarda), se observa um quadro de **má conservação** anterior ao **processo de tombamento**: parte do **revestimento** das **paredes** se **desprendeu**, evidenciando a **alvenaria em tijolo de barro**, particularmente na **face norte**; o **desabamento parcial** do **forro** do **saguão de bilheterias**, bem como **danos** ao **piso de madeira** do **segundo pavimento**. Constatam-se, ainda, a **ausência** de **vidros** em muitas **janelas**, ou mesmo de **caixilhos** na **face norte**, junto à **plataforma**. A despeito de tais ocorrências, **não** se observam **danos estruturais** ao **edifício**, como **rachaduras** e **fissuras**, já que aparentemente a **cobertura** está em **estado razoável**[48].

Em 11 de maio de 2015 o Jornal "O Estado de S. Paulo" anunciou uma ***grave ocorrência***, um ***incêndio*** que acometeu o espaço da ***Estação Ferroviária de Sorocaba***:

> A **Estação** da **antiga Estrada de Ferro Sorocabana (EFS)**, um dos principais **monumentos ferroviários** do **interior** de **São Paulo**, corre o **risco** de se tornar **irrecuperável**. O **prédio**, inaugurado em 1875 com a chegada do primeiro trem procedente da capital, sofreu um **princípio de incêndio** causado por moradores de rua que invadiram as instalações. O **fogo queimou completamente** a **sala** que no passado funcionou como **escritório do chefe da estação**. O incêndio pode ter sido em represália à ação da Guarda Civil Municipal que retirou invasores do lugar.
> O edifício espera restauração há mais de 20 anos. As **partes em madeira** foram atacadas por **cupins** e o **telhado** ameaça **desabar**. As **infiltrações** colocam em **risco** a **estrutura**. Parte do **forro**

[48] Processo 64204/2011, Pedido de Tombamento "Complexo Ferroviário de Sorocaba", CONDEPHAAT, p.216.

> do **salão principal**, em **estuque ornamentado** com **pinturas**, **desabou**[49].

4.3 O VALOR DE SUA PRESERVAÇÃO

Sorocabae Rerum Gentisque Cultus In Aevum

Culto das coisas e da gente de Sorocaba para sempre[50]

O valor de, no presente, viabilizar-se uma ***efetiva prática de preservação cultural*** assume grandes proporções ao possibilitar o ***resgate*** e a ***transmissão*** dos ***testemunhos do passado*** que legitimam nossa ***memória*** e ***identidade***. Como bem ressalta Ulpiano Bezerra de Meneses:

> **Exilar a memória no passado é deixar de entendê-la como força viva do presente**. Sem **memória**, não há **presente** humano, nem tão pouco **futuro**. Em outras palavras: a **memória** gira em torno de um dado básico do **fenômeno humano**, a **mudança**. Se não houver **memória**, a **mudança** será sempre fator de **alienação** e **desagregação**, pois inexistiria uma **plataforma de referência** e **cada ato** seria uma **reação mecânica**, uma **resposta nova** e **solitária** a **cada momento**, **um mergulho do passado esvaziado para o vazio do futuro. É a memória que funciona como instrumento biológico-cultural de identidade, conservação, desenvolvimento, que torna legível o fluxo dos acontecimentos**[51].

Ao trazer em si a ***essência histórica*** de uma relevante ***época passada***, a do ***advento das ferrovias no Brasil*** e, mais especificamente, das ferrovias paulistas, a ***Estação Ferroviária de Sorocaba*** assume, então, potencial valor como ***testemunho do passado*** e ***instrumento de memória***.

---

[49] Jornal O Estado de S. Paulo. *"Estação do século XIX sofre incêndio e se deteriora em Sorocaba"*. "Cidades", 11 de maio de 2015. Disponível em: *http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,estacao-do-seculo-19-sofre-incendio-e-se-deteriora-em-sorocaba,1685467*

[50] Mensagem propagada pelo Instituto Histórico, Geográfico e Genealógico de Sorocaba – IHGGS.

[51] Ulpiano Bezerra de Meneses. "Identidade Cultural e Arqueologia", *Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*, Rio de Janeiro, 1984, n. 20, p.34.

Seu ***espaço*** compôs, diretamente, o processo que moldou uma relevante ***identidade local***, a do ***"ferroviário sorocabano"***. Ultrapassando a ideia de mero ambiente de trabalho e circulação, tornou-se ela mesma, a ***Estação***, um ***"marco afetivo"*** para o ***ferroviário sorocabano***, e isto, por sua vez, vem esclarecido por "excelentes razões", **razões** estas essencialmente ligadas aos ***direcionamentos da história***:

> Estando os **ferroviários sorocabanos** ligados principalmente às **oficinas** de **locomotivas** e de **carros** e **vagões**, parece estranho que a **Estação**, ligada à área do **transporte**, haja se tornado um **marco** de tanta **importância afetiva** para eles. **Excelentes razões** o explicam.
>
> A **queda** do **Estado Novo**, em 1945, leva os **ferroviários** a intensificar a **luta** pela **melhoria** das suas **condições de trabalho** e **remuneração**, dando origem à **União dos Ferroviários**. Esta, até 1964, seria a sua mais **forte entidade**.
>
> Uma das **reivindicações** importantes da categoria foi o **direito** de que **ferroviários** e suas **famílias** pudessem **viajar** *de graça* nos **trens da Sorocabana**.
>
> O **passe-livre** tornou possível, aos **ferroviários** e seus **familiares**, o **acesso** ao **lazer** e promoveu o surgimento das **colônias de férias** em Mongaguá, numa época em que **férias** e **viagens** eram **privilégios** dos **grupos mais abastados**.
>
> **Todas essas maravilhosas aventuras, que aqueciam o coração dos adultos e inflamavam a imaginação de crianças e adolescentes, tinham como ponto inicial e terminal a Estação da Sorocabana**[52]**.**

Ademais do relevante alcance da ***Estação Ferroviária de Sorocaba*** na ***vivência*** dos ***ferroviários locais***, também composta pela possibilidade de ***profissionalização*** e ***sustento*** proporcionado pela ***ferrovia*** em questão, bem como pela formação de uma verdadeira ***"comunidade"***, seu ***edifício*** compreende ***notória importância*** ao enquadrar-se como um ***acervo de extrema relevância***, como enfatiza Beatriz Mugayar Kühl:

[52] Jornal Cruzeiro do Sul. *"Em defesa da Estação"*. "Editorial", p. A – 03, 14 de agosto de 2001.

> O **conjunto do patrimônio ferroviário**, incluindo não apenas **estações**, mas também **depósitos**, **oficinas**, **cabinas de sinalização**, **pontes**, **viadutos**, **túneis**, **equipamentos**, etc., é um **legado sem par** para a nossa **história econômica**, **social**, da **técnica**, da **engenharia**, da **indústria**, e **arquitetônica**, **que justifica todos os esforços para sua preservação**[53].

Tratando-se especificamente da ***"Arquitetura do Ferro"***, acerca da ***contribuição arquitetônica*** proporcionada pelas ***ferrovias*** elucida Antonio Soukef Júnior:

> À medida que os **trilhos** se estenderam pelo **Brasil**, as **companhias ferroviárias** construíram, nas **principais cidades**, **sedes** e **estações magníficas**, que expressaram a **modernidade** por uma **combinação ousada** de **ferro**, **vidro** e, mais tarde, **concreto armado**. Paralelamente, o **interior do país** era pontilhado de **construções singelas** de **alvenaria**, que evocam **lembranças** cheias de **lirismo** das **velhas locomotivas a vapor**.
> **Nessa dupla chave se desenvolveu a contribuição arquitetônica das ferrovias, numa mescla de estilos e tempos históricos. Estações sofisticadas** como a da **Luz**, em **São Paulo**, com suas **estruturas de ferro** importadas da Inglaterra, e **instalações simples** no **interior** fazem parte de **um mesmo legado**[54].

Preenche-se de ***significado***, assim, a ***preservação*** desta que é um ***ícone*** da ousada saga da ***Sorocabana***, bem como da ***memória*** da cidade de ***Sorocab***a, sua ***histórica Estação Ferroviária***.

[53] Beatriz Mugayar Kühl. *Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo: Reflexões sobre a sua Preservação.* São Paulo: Ateliê Editorial: Fapesp: Secretaria da Cultura, 1998, p.310.
[54] Antonio Soukef Júnior. "Arquitetura de Ferro". *Caminhos do Trem - Apogeu, decadência e retomada de Ferrovia no Brasil: Dos trilhos do café às tecnologias do futuro.* São Paulo: Grupo Tejofran, Duetto Editorial, 2010, p.227.

5. FONTES CONSULTADAS

Bibliografia

BARDI, P. M. *Lembrança do 'Trem de ferro'*. Série "Arte e Cultura", Banco Sudameris Brasil, 1983.

BENEVOLO, Leonardo. *Storia dell'architettura moderna*. Bari: Laterza, 1973.

BRITO, Nascimento. *Meio Século de Estradas de Ferro*. Rio de Janeiro: Livraria São José, 1961.

COSTA, Milton Carlos. CARARO, Aryane. "Séculos em marcha lenta". *Caminhos do Trem - Apogeu, decadência e retomada de Ferrovia no Brasil: Dos trilhos do café às tecnologias do futuro.* São Paulo: Grupo Tejofran, Duetto Editorial, 2010.

Departamento Nacional de Estradas de Ferro. *Estatística das Estradas de Ferro do Brasil*, relativa aos anos de 1948 / 1951, Tomo XLVIII, Rio de Janeiro, 1955.

GASPAR, Antônio Francisco. *Histórico do Início, Fundação, Construção e Inauguração da Estrada de Ferro Sorocabana, 1870-1875*. São Paulo, 1930.

GERODETTI, João Emilio. CORNEJO, Carlos. *As Ferrovias do Brasil nos cartões-postais e álbuns de lembranças*. São Paulo: Solaris Edições Culturais, 2005.

IBGE, Conselho Nacional de Estatística. *Estradas de Ferro no Brasil: Aspectos Gerais e Traçado Esquemático*. Rio de Janeiro: IBGE, 1956.

KÜHL, Beatriz Mugayar. *Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo: Reflexos sobre a sua Preservação*. São Paulo: Ateliê Editorial: Fapesp: Secretaria da Cultura, 1998.

KÜHL, Beatriz Mugayar. *Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: Problemas Teóricos de Restauro*. Cotia-SP: Ateliê Editorial, 2008.

LAVANDER Junior, Moysés. MENDES, Paulo Augusto. *SPR, memórias de uma inglesa: A história da construção da primeira ferrovia em solo paulista e suas conexões*. São Paulo: Clanel Artes Gráficas, 2005.

MASSARANI, Emmanuel Von Lauestein. DELELLIS, Rosana. MARETTI, Orlando. *A Era do Trem: Imagens da Saga da Ferrovia na Formação do Estado de São Paulo*. São Paulo: LF&N, 1999.

MEDEIROS, F. L. D'Abreu *Curiosidades Sorocabanas*. Rio de Janeiro: Liv. Laemmert, 1864.

MENESES, Ulpiano Bezerra de. "Identidade Cultural e Arqueologia", *Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*, Rio de Janeiro, n.20, 1984.

PESSÔA Junior, Cyro Diocleciano Ribeiro. *Estudo descriptivo das estradas de ferro do Brazil*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1886.

SAES, Flávio de Azevedo Marques de. *As ferrovias de São Paulo, 1870-1940*. Hucitec & Instituto Nacional do Livro, 1981.

SOUKEF Júnior, Antonio. ALBARELLO, Eduardo. D'ALESSIO, Vito. *Estrada de Ferro Sorocabana: uma Saga Ferroviária*. São Paulo: Dialeto Latin American Documentary, 2001.

SOUKEF Júnior, Antonio. "Arquitetura de Ferro". *Caminhos do Trem - Apogeu, decadência e retomada de Ferrovia no Brasil: Dos trilhos do café às tecnologias do futuro*. São Paulo: Grupo Tejofran, Duetto Editorial, 2010.

SPETZLER, Clemente de Novelleto. *Relatório da Sorocabana*, 27/09/1873.

TELLES, Pedro Carlos da Silva. *História da Engenharia Ferroviária no Brasil*. Rio de Janeiro: Notícia & Cia., 2011.

ZALUAR, Augusto Emílio. *Peregrinação ela Província de São Paulo 1860-61*. São Paulo: Cultura, 1943.

Fontes Audiovisuais

Documentário "A Sorocabana: Ferrovia- Cultura", Produção: Márcio Schimming Dias Lopes, Rafael Paião e Tauan Fontão.
(Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=DXpnfxS8yyM)

Documentário "Estrada de Ferro Sorocabana – Museu Histórico Sorocabano".
(Disponível em: www.youtube.com/watch?v=k9mEoLT_wIY)

Processos de Tombamento

Processo de Tombamento Municipal nº 16.826/97, *Tombamento Imóveis Estações Leito/FEPASA*. Caixa Estrada de Ferro Sorocabana II. PA: 16.826/1997 – Estudo de Tombamento. PA: 31.121/2012 – Reforma. Acervo Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arquitetônico, Turístico e Paisagístico de Sorocaba – CMDP.

Processo 64204/2011, Pedido de Tombamento "Complexo Ferroviário de Sorocaba", CONDEPHAAT.

Periódicos

Boletim Informativo do Instituto Histórico, Geográfico e Genealógico de Sorocaba – IHGGS

Diário de Sorocaba

Folha de S. Paulo

Jornal Cruzeiro do Sul

Jornal O Estado de S. Paulo

Revista da Semana de Sorocaba

Acervos

Museu Histórico Sorocabano

Museu da Estrada de Ferro Sorocabana

Museu da Cia. Paulista de Jundiaí

Sites

www.camarasorocaba.sp.gov.br

www.camarasorocaba.sp.gov.br

www2.camara.leg.br

www.estacoesferroviarias.com.br

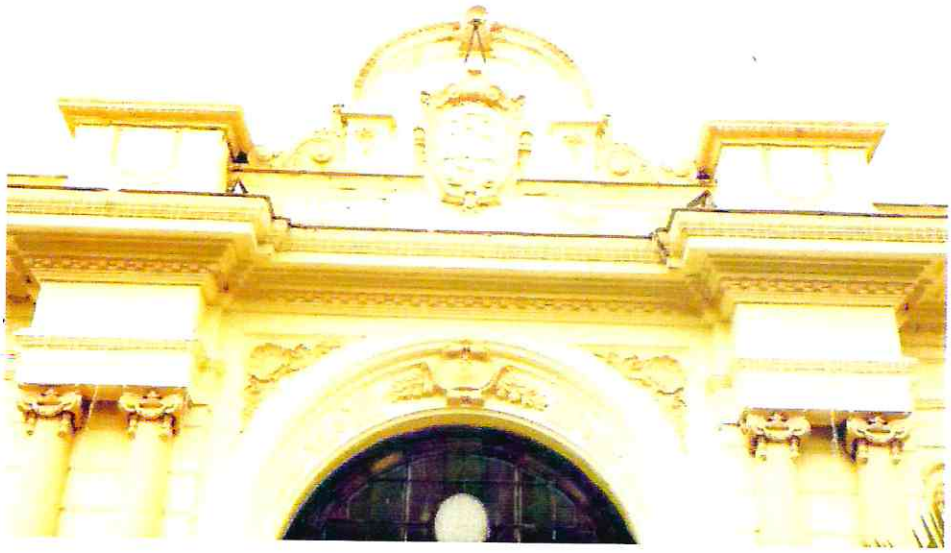
www.abpfsp.com.br

www.revistaferroviaria.com.br

www.novomilenio.inf.br

JULIANA ACCIOLY AMARO VIEIRA
Historiadora/Restauradora

VEC
PROJETOS E GESTÃO
ARQUITETURA | ENGENHARIA | RESTAURO



ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24643-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE SOROCABA

ANÁLISE LEGISLAÇÃO INCIDENTE

SOB O VIÉS DA LEGISLAÇÃO:
O RECONHECIMENTO DO VALOR DE UM EXPRESSIVO BEM SOROCABANO

Visando compor o devido embasamento do projeto de restauro da histórica ***Estação Ferroviária de Sorocaba***, apresenta-se a reflexão em torno do ***conjunto de leis*** que, incidindo sobre este ***relevante patrimônio local***, busca garantir seu fundamental ***reconhecimento*** como tal, bem como sua ***salvaguarda***.

Tida como expressivo ***símbolo identitário*** da localidade de ***Sorocaba***, marco do desenvolvimento industrial, urbano e social fomentado pela chegada dos ***trilhos*** da ***Estrada de Ferro Sorocabana***, a ***histórica Estação Ferroviária de Sorocaba*** é ***salvaguardada*** por medidas específicas voltadas à ***regulamentação*** de sua ***preservação*** tanto na ***esfera municipal***, quanto naquela ***estadual***.

No que diz respeito à primeira delas, destacam-se as relevantes ***disposições*** correspondentes à orientação do ***órgão municipal*** responsável pela ***tutela*** do ***patrimônio sorocabano***:

> **Lei n. 4.619/94, de 26 de setembro de 1994**
>
> (Dispõe sobre o **Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Histórico** e dá outras providências).
>
> A Câmara Municipal de Sorocaba decreta e eu promulgo a seguinte lei:
>
> **Título I - Do Conselho**
>
> **Artigo 1°** - Fica criado o **Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arquitetônico, Turístico e Paisagístico de Sorocaba (CMDP)**, órgão colegiado de assessoramento na **defesa do patrimônio histórico, artístico, estético, turístico e paisagístico junto a Secretaria Municipal de Educação e Cultura de Sorocaba.**
>
> **Artigo 2°** - São atribuições do Conselho:

I - **propor** o **tombamento** de bens móveis e imóveis situados na cidade de **Sorocaba**, reconhecidos como sendo de **interesse** da área de competência do Conselho ora criado;

II - **formular diretrizes** de **preservação** dos **bens tombados** e no seu **entorno**;

III - **opinar** sobre **propostas** de **revisão** de **processo de tombamento de bens móveis e imóveis**;

IV - manter **relacionamento** com **organismos públicos e privados** que tenham entre seus **fins essenciais** a preservação **do patrimônio histórico, artístico, estético, turístico e paisagístico**;

V - opinar sobre **projetos, planos e propostas de construção, preservação,** de **conservação, reparação, restauração** e **demolição**, bem como sobre **pedido de licença** para funcionamento de **atividades comerciais, industriais** e **prestadoras de serviços** em **áreas de preservação de bens** que caracterizam o objeto desta lei;

VI - **manifestar** sobre **projetos, planos** e **propostas de construção,** de **conservação, reparação, restauração** e **demolição,** bem como sobre **pedidos de licença** para funcionamento de **atividades comerciais, industriais** e **prestadoras de serviços** em **áreas de preservação dos bens** objeto desta lei;

VII - **sugerir** a **aplicação** das **sanções** previstas em leis;

VIII - **sugerir, opinar** e **manifestar-se** sobre qualquer assunto relacionado com os fins previstos no artigo 1° desta lei;

(...)

Título II - Do sistema de preservação:

Artigo 5° - O **Poder Executivo** procederá o **tombamento total ou parcial** de **bens móveis** ou **imóveis** de qualquer proprietário, existentes em seu território, que pelo seu **valor cultural, histórico, artístico, arquitetônico, documental, bibliográfico, paleográfico, urbanístico, museográfico,** e **toponímico**, ficando sob **sua proteção.**

Artigo 6° - O **Conselho** deverá instituir através de **regulamentos:**

I - forma de **registro** e **catalogação** dos **bens protegidos** por esta lei;

II - **delimitar** o **entorno** dos **bens tombados;**

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24643-3
VEC ENG° & GESTÃO LTDA

VEC PROJETOS E GESTÃO
ARQUITETURA | ENGENHARIA | RESTAURO

III - **estabelecer** as **limitações** através de **órgãos técnicos;**

IV - **estabelecer diretrizes** de **utilização** e **preservação** dos **bens protegidos** por esta lei.

Artigo 7° - Excluem-se do alcance desta lei:

I - os bens de origem estrangeira, pertencentes às representações diplomáticas ou pessoas estrangeiras;

II - os bens procedentes do exterior que integrem exposição ou certame.

Título III - Do processo de preservação:

Artigo 8° - O **processo de tombamento** será iniciado de **ofício** ou à **pedido** de qualquer **pessoa física ou jurídica**, devidamente **instruído** e **identificado.**

Artigo 9° - O **processo de preservação** será **regulamentado** pelo **Conselho**, observando-se:

I - será instaurado através de **resolução** do **Conselho;**

II - observar o **princípio da publicidade**, através de publicação em **órgão oficial do Município** e em **jornal de circulação no Município;**

III - **cientificação inequívoca** do **proprietário;**

IV - havendo **necessidade** de **preservação** ou **tombamento** em **caráter provisório**, para uma **definição futura**, poderá o **Conselho**, mediante **laudo técnico fundamentado**, sugerir a **edição** de **decreto** que **disciplina** a **matéria;**

V - o **proprietário** do **bem**, **móvel** ou **imóvel**, será notificado da **decisão do Conselho** para **defesa** de seu **bem** se o quiser, contra o **tombamento;**

VI - a **preservação** ou o **tombamento definitivo** será efetivado da mesma forma que o mencionado no **inciso IV** deste artigo.

VII - o **Conselho** reunir-se-á em **sessão pública**, deliberando as matérias sob análise em **votação aberta**, cuja **aprovação** dependerá do **voto** de, pelo menos, **2/3** de seus **membros.**

Título IV - Dos efeitos da preservação ou tombamento:

Artigo 10 - O decreto de preservação ou **tombamento provisório ou definitivo definido** em qualquer dessas circunstâncias por **fundamentado laudo técnico**, que o **integrará, impedirá:**

I - sua **destruição;**

II - sua **demolição;**

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24643-3
VEC ENG° & GESTÃO LTDA

VEC PROJETOS E GESTÃO
ARQUITETURA | ENGENHARIA | RESTAURO

III - sua **mutilação**;

IV - **alteração** de qualquer característica.

Artigo 11 - A **reparação**, **pintura**, **restauração** ou qualquer **alteração** somente será **efetivada** com **prévia autorização** do **Conselho**, o qual deverá orientar e acompanhar a execução.

Artigo 12 - O **bem preservado** ou **tombado**, cujas características permitam sua **locomoção** poderá sair do **Município**, através de **autorização** escrita do **Conselho**, cujo **processo** será **regulamentado**.

Artigo 13 - O **Conselho** providenciará a **identificação** do **bem preservado** ou **tombado**.

Artigo 14 - O **Conselho** deverá ser **consultado** em **todos os casos** que requerer a **preservação do tombamento** de **qualquer bem**.

Artigo 15 - **Aplicam-se** no que **couber**, e **supletivamente**, as **disposições estaduais** e **federais** sobre a **preservação** e **tombamento** de **bens**.

Artigo 16 - **Sem prejuízo** das demais **sanções**, serão aplicadas as seguintes **penalidades** aos **infratores**:

I - quando bem imóvel:

a) **destruição**, **demolição** ou **mutilação** do **bem tombado** ou **preservado**: multa de um a dez vezes o valor venal;

b) **reforma**, **reparação**, **pintura**, **restauração** ou **alteração**, por **qualquer forma**, sem **prévia autorização**: multa de no mínimo dez e no máximo com por cento do valor venal;

c) **não observância** de **normas estabelecidas** para os **bens** na **área do entorno**: multa no mínimo de dez por cento e no máximo cinqüenta por cento do valor venal;

(...)

Palácio dos Tropeiros, em 23 de setembro de 1994, 341 da fundação de Sorocaba .

Não por acaso, a importante criação do ***Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arquitetônico, Turístico e***

[1] Disponível em: www.leismunicipais.com.br/a/sp/s/sorocaba/lei-ordinaria/1994/462/4619/lei-ordinaria-n-4619-1994-dispoe-sobre-o-conselho-municipal-de-defesa-do-patrimonio-historico-e-da-outras-providencias?q=Lei%204619

Paisagístico de Sorocaba - CMDP, voltado à percepção e preservação do ***patrimônio cultural*** da localidade de ***Sorocaba***, antecedeu somente três anos à lei que reconheceria a sua ***antiga Estação Ferroviária*** como ***relevante patrimônio local***:

DECRETO Nº 13.753, DE 13 DE MARÇO DE 2003

DISPÕE SOBRE TOMBAMENTO DO ANTIGO PRÉDIO DA ESTAÇÃO DA FEPASA E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

(...)

CONSIDERANDO que a **preservação** de **locais de valor histórico** é **dever intrínseco** do **Poder Público**, nos termos do artigo 216 e seus parágrafos - **Constituição Federal** - e artigo 180, incisos II, III e IV, da **Constituição do Estado de São Paulo**;

CONSIDERANDO que compete ao **Município** o **enriquecimento** do **Patrimônio Histórico** objetivando a **preservação** da **identidade** e **memória cultural** da **população**, conforme o disposto nos artigos 150 e 151 da Lei Orgânica do Município e da Lei nº 4.619, de 26 de setembro de 1.994 e Decretos Municipais nºs 9.413 de 13 de setembro de 1995 e 9.452 de 16 de novembro de 1995;

CONSIDERANDO a **necessidade** de **imediata defesa** do **Patrimônio Histórico e Cultural** representado pelo **prédio da Estação da Fepasa**, que anteriormente pertenceu a **sempre lembrada** e **gloriosa Estrada de Ferro Sorocabana**, DECRETA:

Art. 1º Fica **tombado** em **caráter definitivo**, com **preservação GP-1**, o **prédio da Estação da FEPASA**.

Parágrafo Único - Considera-se **grau de preservação GP-1**, a **preservação integral**, compreendendo o **interior** e **exterior** do **prédio principal da Estação**, bem como a **volumetria**, **fachadas**, **cobertura**, **áreas livres**, **ajardinamento** e respectivos **elementos ornamentais** ou **utilitários**, em havendo.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24643-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA

VEC PROJETOS E GESTÃO
ARQUITETURA | ENGENHARIA | RESTAURO

> Art. 2° Fica considerada como **área envoltória**, a área delimitada na **aerofoto esc. 1:2000**, integrante da Resolução n° 149 do Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arquitetônico, Turístico e Paisagístico de Sorocaba (CMDP), de 19 de junho de 2001.
>
> Art. 3° A **Secretaria da Educação e Cultura** providenciará a **inscrição** do **Tombamento** em **Livro Próprio.**
>
> Art. 4° As despesas decorrentes da execução do presente Decreto, correrão por conta de verba própria, consignada em orçamento.
>
> Art. 5° Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.
>
> Palácio dos Tropeiros, em 13 de março de 2003, 348 da Fundação de Sorocaba[2].

7

Tratando-se de um órgão municipal, o ***CMDP*** tem atuado em Sorocaba como o ***principal assessor*** do setor de ***Patrimônio Histórico***, auxiliando no ***levantamento*** de ***bens tombados***, ***instrução*** de ***processos*** e ***tombamentos***, bem como ***análise de projetos de restauro*** e ***adaptações***, criando ***laudos*** de ***vistoria*** e agindo conjuntamente ao ***Ministério Público***[3].

Compondo o cenário das diretrizes concernentes à ***legislação incidente municipal*** referente ao ***patrimônio cultural sorocabano***, têm-se relevantes as ***disposições*** da seguinte lei:

LEI N° 10.150, DE 19 DE JUNHO DE 2012

DISPÕE SOBRE A **POLÍTICA DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO, ARQUITETÔNICO, ARQUEOLÓGICO E CULTURAL DO MUNICÍPIO DE SOROCABA**, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

---

[2] Disponível em: www.leismunicipais.com.br/a/sp/s/sorocaba/decreto/2003/1376/13753/decreto-n-13753-2003-dispoe-sobre-tombamento-do-antigo-predio-da-estacao-da-fepasa-e-da-outras-providencias?q=tombamento

[3] www.cultura.sorocaba.sp.gov.br/patrimoniohistorico/conselho-municipal-de-defesa-do-patrimonio-historico/

(...)

Art. 1° A **Política de Preservação do Patrimônio Histórico, Arquitetônico, Arqueológico e Cultural do Município de Sorocaba** tem por **objetivo** definir diretrizes para a **preservação** dos **bens tombados** ou **protegidos** no Município.

Parágrafo Único - Para fins de aplicação desta Lei, **consideram-se** os **bens materiais** e **imateriais tombados** pela **Prefeitura do Município de Sorocaba**, nos termos das Leis n°s 4.619, de 26 de setembro de 1994, 8.091, de 14 de Fevereiro de 2007 e 9.380, de 25 de Novembro de 2010.

Art. 2° As **diretrizes** da **Política Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Arquitetônico, Arqueológico e Cultural do Município de Sorocaba** são, especialmente, orientadas para:

I - **preservar** a **memória histórica, arquitetônica, arqueológica e cultural;**

II - **recuperar próprios municipais tombados** pelo **Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Histórico da Cidade de Sorocaba;**

III - **elaborar diretrizes** para a **preservação** dos **bens tombados** e do seu **entorno;**

IV - **identificar** outros **bens de importância histórica, arquitetônica, arqueológica e cultural;**

V - **prevenir** a **degradação** dos **bens tombados** e das **ruínas identificadas;**

VI - **firmar convênios, acordos** e **parcerias** com o **Governo do Estado de São Paulo** e com a **União** em relação aos **imóveis** ou **áreas tombadas** ou **preservadas** por estes entes da Federação no **âmbito do Município de Sorocaba;**

VII - **incentivar** a **participação** de **pessoas físicas** ou

jurídicas no patrocínio de obras de recuperação ou restauro de bens tombados, especialmente pela utilização da transferência de potencial construtivo e da concessão de incentivos fiscais.

Art. 3° Além das atribuições previstas na Lei Municipal n° 4.619, de 26 de Setembro de 1994, compete ao Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Histórico da Cidade de Sorocaba coordenar e fiscalizar as ações relativas à Política Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Arquitetônico, Arqueológico e Cultural, e especialmente:

I - propor ao Prefeito e às demais autoridades municipais medidas para alcançar seus objetivos institucionais;

II - identificar e levar ao conhecimento do Poder Executivo as possibilidades de acordos, convênios, parcerias e qualquer outro tipo de ajuste de interesse para a implementação e o desenvolvimento da política de preservação;

III - promover a articulação entre as esferas governamentais, a iniciativa privada, as instituições de pesquisa e as universidades, visando a implementação das ações definidas nesta Lei.

Art. 4° Na implementação da Política Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Arquitetônico, Arqueológico e Cultural do Município de Sorocaba, compete à Administração Pública Municipal:

I - planejar, coordenar e executar trabalhos de pesquisas;

II - estimular a iniciativa privada a proteger, preservar e recuperar os bens tombados ou culturalmente relevantes;

III - promover obrigatoriamente audiências públicas, encontros, seminários, congressos e debates sobre temas específicos, garantindo a presença e participação da administração pública;

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24643-3
VEC ENG° & GESTÃO LTDA

IV - **capacitar servidores municipais** nas **áreas** de **história, arquitetura, urbanismo, arqueologia** e campos **científicos afins**, de modo a formar **pessoal qualificado** em relação às **ações** que norteiam a **política municipal de preservação;**

V - **implementar Centros de Memória Regionais**, destacando **aspectos históricos peculiares** aos **bairros de Sorocaba;**

VI - **garantir** a **efetiva segurança** do **patrimônio histórico, arquitetônico, arqueológico e cultural**, bem como, dos **estabelecimentos** que abrigarem qualquer espécie de **bem** que possua **valor histórico** relevante para o **Município.**

Art. 5° As despesas com a execução da presente Lei correrão por conta das verbas próprias consignadas no orçamento.

Art. 6° Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Palácio dos Tropeiros, em 19 de Junho de 2012,
357° da Fundação de Sorocaba".

10

Considerando-se ser o ***"tombamento"*** uma ***ação administrativa*** que, valendo-se da ***aplicação*** de ***legislação específica***, vem realizada pelo ***poder público***, com o ***intuito*** de ***preservar*** os ***bens*** de ***valor histórico, cultural, arquitetônico, ambiental*** e, também, ***afetivo, impedindo*** que os mesmos venham ***destruídos*** ou ***descaracterizados***, se voltará, então, à ***defesa estadual*** da ***Estação Ferroviária de Sorocaba***.

Em 13 de novembro de 2000, o ***Instituto Histórico, Geográfico e Genealógico de Sorocaba - IHGGS*** solicitou o ***pedido de tombamento*** do histórico edifício da ***Estação Ferroviária de Sorocaba*** ao ***Conselho de***

[4] Disponível em: www.leismunicipais.com.br/a/sp/s/sorocaba/lei-ordinaria/2012/1015/10150/lei-ordinaria-n-10150-2012-dispoe-sobre-a-politica-de-preservacao-do-patrimonio-historico-arquitetonico-arqueologico-e-cultural-do-municipio-de-sorocaba

Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo - CONDEPHAAT, assim justificando sua relevância:

> Trata-se de um **vetusto prédio**, no ***mesmo local*** onde em fins do **século XIX**, inaugurou-se a **1ª estação**, a qual veio depois sofrer **reformas**, resultando no **atual prédio**, com a **magnífica arquitetura neoclássica** que ostenta.
> A nossa **preocupação** é motivada pelo noticiário da imprensa local, que informa que este prédio pertencente ao **acervo** da **Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA)** deverá em breve ser levado a **leilão**, como pagamento de parte de suas **dívidas**.
> Junto à **estação** existem ainda alguns **barracões** também de **natureza histórica**, ligadas às **atribuições** dos **ferroviários** que durante a primeira metade deste século, fizeram **parte decisiva** da **história de Sorocaba** e do **Estado de São Paulo**.
> Evidentemente o problema não é o leilão, este pode ser realizado, o **importante** é que se especifique neste, a **obrigação** de se **preservar** o **patrimônio histórico cultural**, representado pelo **edifício da Estação** e **outros**, que **simbolizam uma das nossas mais gloriosas etapas históricas**. Lembramos que as **oficinas da antiga Estrada de Ferro Sorocabana** foram das **maiores** em toda a **América do Sul** e com **capacidade** para **montar** e **desmontar locomotivas**. Estas **oficinas** foram capazes de **construir** um dos **trens blindados** durante a **revolução constitucionalista**, [entre] outras **importantes atividades**[5].

Data de 29 de julho de 2010 o parecer conferido pela esfera técnica do CONDEPHAAT através de sua ***Unidade de Preservação do Patrimônio Histórico - UPPH*** - aquela encarregada de realizar as necessárias atividades relativas ao tombamento, restauro e cadastramento do patrimônio histórico - favorável à abertura do *"Estudo de Tombamento do Complexo da **Estação Ferroviária de Sorocaba**"*, revelando seu expressivo valor deste exemplar ferroviário:

[5] Processo 64204/2011, Pedido de Tombamento "Complexo Ferroviário de Sorocaba", CONDEPHAAT, pp.2-3.

(...) o **Complexo Ferroviário de Sorocaba** constitui o **maior conjunto** de **equipamentos** da **antiga Estrada de Ferro Sorocabana**, com destaques para suas **imensas Oficinas de Locomotivas**, consideradas as **maiores da América do Sul** quando construídas. Seu **papel histórico ultrapassa** o campo das **ferrovias, influenciando** o **dinamismo regional industrial** que se perpetua **até os dias atuais**, representando a **força econômica** que a **Sorocabana** exerceu no **território paulista. Claramente** o **complexo inscreve-se** em **muitos** dos **parâmetros** do **Projeto Ferrovias**, adotados para uma **análise criteriosa** do **patrimônio ferroviário**, quais sejam:

- **Linha-tronco;**
- **Entroncamento ferroviário** com a **Estrada de Ferro Votorantim;**
- **Complexo ferroviário expressivo;**
- **Bom estado de conservação;**
- **Contexto histórico expressivo;**
- **Arquitetura** e **estrutura de destaque** da **Estação** e das **Oficinas;**
- **Estação de possível 1ª classe**, a ser verificada;
- **Estação de ponto terminal** por determinado período.

Isso posto, propõem-se a **abertura do estudo de tombamento do Complexo da Estação Ferroviária de Sorocaba**, (...) destacando-se desde já os seguintes edifícios (...):

- **Estação** e seus **anexos**, situados à Avenida Dr. Afonso Vergueiro;
- Praça Jardim Maylasky e Vila dos Ferroviários, situadas entre a Avenida Dr. Afonso Vergueiro e Rua Dr. Álvaro Soares;
- Oficinas de Locomotivas e Armazéns de Carga e Manutenção, situados próximos à linha-trinco e aos ramais ferroviários[6].

Revelando a importante atuação da esfera técnica do CONDEPHAAT através de sua ***Unidade de Preservação do Patrimônio Histórico – UPPH*** – aquela encarregada de realizar as necessárias atividades relativas ao tombamento, restauro e cadastramento do patrimônio histórico – a abertura

[6] Processo 64204/2011, Pedido de Tombamento "Complexo Ferroviário de Sorocaba", CONDEPHAAT, p.77.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24643-3
VEC ENG° & GESTÃO LTDA

do estudo foi aprovada em 25 de abril de 2011, sendo contundente a proposta de tombamento estadual do ***"Complexo Ferroviário de Sorocaba"***:

> O **Complexo Ferroviário de Sorocaba** é o **maior** e dos **mais completos conjuntos remanescentes** da **antiga Estrada Ferro Sorocabana (EFS)**, uma das **principais ferrovias paulistas**. Em **Sorocaba**, conectaram-se a **EFS** e a antiga **Estrada de Ferro Votorantim**, cidade vizinha de **matriz industrial**, entroncamento que simboliza a **secular confluência** de **caminhos** e **atividades** que marcam a **história da cidade**, como as **rotas de tropeiros** e o **comércio de muares**.
>
> O **Complexo de Sorocaba** é **representativo** da **expansão ferroviária** pelo **Estado** vinculada ao **cultivo do algodão**, à **produção pioneira** da **Imperial Fábrica de Ferro de São João de Ipanema**, e posteriormente ao **café**, e sua **implantação** marca o **declínio** da **histórica feira de animais**, responsável por tornar a **cidade** um dos **pólos principais** das **rotas de tropeiros no Brasil**.
>
> A **ferrovia** em **Sorocaba** contribuiu de forma **decisiva** para a **industrialização** do seu **território** e da **região circunvizinha**, potencializando, sobretudo o **setor têxtil**, cujos **remanescentes** ainda são **visíveis** no **entorno do Complexo**, que é um dos **melhores exemplares** em **São Paulo** e no **Brasil**, pois sintetiza, em **espaço contínuo**, **programas múltiplos** e **diversificados afetos** a um **empreendimento férreo** – como **oficinas**, **estação**, **residências**, **armazéns**, **centro administrativo**, **pátio de estacionamento e manobras**, dentre **outros edifícios**.
>
> O conjunto das **Oficinas da EFS** em **Sorocaba**, consideradas em seu tempo as **maiores edificações** do tipo na **América do Sul**, expressam fisicamente **programas específicos** de **espaços racionais** para o **labor manual** e de **formação de mão-de-obra especializada**, que contribuíram para a **constituição do Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial – SENAI**.
>
> O conjunto Complexo sinaliza, por suas dimensões, para a importância de Sorocaba no panorama ferroviário paulista,

13

> **contribuindo decisivamente para transformar a cidade em grande pólo urbano, econômico e industrial do Estado de São Paulo.**
>
> O **Complexo de Sorocaba** é um dos **principais marcos da EFS** e congrega **espaços** do **trabalho**, do saber e da **sociabilidade operários** em **diversas dimensões**, materializados nas **oficinas**, na **escola de aprendizes** e no **estádio** e seu **campo de futebol**[7].

O perímetro de tombamento abrangido por tal proposta volta-se apenas a áreas de propriedade pública, em que se localizam os edifícios e elementos tidos como de interesse de preservação como patrimônio cultural, sendo eles: na área norte da ferrovia, as Oficinas, a Escola e o Estádio; e, na área sul, a ***Estação Ferroviária***[8], os Armazéns e a Vila Ferroviária.

Visando assegurar a preservação dos edifícios situados na área tombada em questão, a mesma proposta apresenta como diretrizes específicas:

- Para todos os elementos listados, as intervenções previstas devem apresentar soluções em conformidade às suas especificidades tipológicas, materiais, construtivas e espaciais e arquitetônicas;
- Intervenções que pressuponham escavações no interior do perímetro de proteção deverão ser precedidas de prospecção arqueológica, cujos resultados deverão ser encaminhados ao CONDEPHAAT para análise e manifestação, em vista da ansienidade da área do Complexo Ferroviário de Sorocaba;
- Fica sujeita à aprovação do CONDEPHAAT a instalação de bancas comerciais, pontos de parada de transporte coletivo,

[7] Disponível em: http://www.cultura.sp.gov.br/StaticFiles/SEC/Condephaat/ConsultaPublica/Complexo Ferr de Sorocaba vf.pdf

[8] Ocupando o primeiro lugar na "Listagem dos Edifícios" da proposta de tombamento estadual em questão, a Estação vem assim especificada: *I - "Prédio da Estação Ferroviária da antiga Estrada de Ferro Sorocaba (EFS) (NP - 410.158), situado à Av. Doutor Afonso Vergueiro, 310 - Centro".*
Disponível em: http://www.cultura.sp.gov.br/StaticFiles/SEC/Condephaat/ConsultaPublica/Complexo Ferr de Sorocaba vf.pdf

postos policiais, abrigos para táxi e quaisquer outros elementos de mobiliário urbano (exceto iluminação pública e sinalização semafórica) no interior do perímetro de proteção e nos passeios e vias públicas limítrofes, vetando-se antenas de telecomunicações, painéis luminosos e anúncios publicitários em tais áreas;

- Permite-se o tráfego de composições nas vias férreas e de veículos automotores nas vias interiores ao perímetro de proteção, desde que não comprometam a preservação e integridade dos elementos listados".

Interessante notar que, diante da relevância da matéria, o ***CONDEPHAAT*** utilizou um potencial mecanismo para ampliar a reflexão, bem como subsidiar a decisão em torno da ***proposta de tombamento do Complexo Ferroviário de Sorocaba***, sendo ele a abertura de uma ***"consulta pública"***[10]. Realizada entre os dias 5 e 23 de outubro de 2015, a realização de tal ação considerou a importância do bem em questão no contexto histórico e econômico do estado; a importância dos estudos e reconhecimento do patrimônio ferroviário paulista; os impactos do tombamento em questão no contexto urbano; a importância e a necessidade de estabelecer-se um diálogo com a população; e, finalmente, a escala, a diversidade de bens e a multiplicidade de sentidos de memória[11].

Em termos do alcance da proposta contida por esse processo estadual, faz-se relevante notar que a salvaguarda do ***Complexo Ferroviário de Sorocaba***, e, consequentemente de sua ***Estação***, já vem garantida e "regulamentada" desde sua abertura, conforme explicita os seguintes artigos do ***Decreto nº 13.426, de 16 de março de 1979***, que cria a Secretaria de Estado da Cultura em São Paulo:

---

[9] Disponível em: www.cultura.sp.gov.br/StaticFiles/SEC/Condephaat/ConsultaPublica/Complexo Ferr de Sorocaba vf.pdf

[10] Conforme deliberação em Sessão Ordinária de 03/082015 Ata nº1801.

[11] Disponível em: www.cultura.sp.gov.br/StaticFiles/SEC/Condephaat/ConsultaPublica/Edital-Consulta Publica Sorocaba.pdf

> **Artigo 142.** - O tombamento de bens se inicia pela abertura do processo respectivo, por solicitação do interessado ou por deliberação do Conselho, tomada "ex-oficio".
> **Parágrafo único** - A deliberação do Conselho ordenando o tombamento ou a simples abertura do processo, assegura a preservação do bem até decisão final da autoridade, pelo que o fato será imediatamente comunicado à autoridade policial sob cuja jurisdição se encontre o bem em causa para os devidos fins.
>
> **Artigo 146.** - A abertura do processo de tombamento, quando da iniciativa do proprietário, ou a notificação deste nos demais casos, susta desde logo, qualquer projeto ou obra que importe era mutilação, modificação ou destruição dos bens em exame[12].

Assim, considerando que a deliberação ordenando o ***tombamento*** ou a ***abertura do processo de tombamento*** assegura, desde logo, a ***preservação do bem*** até ***decisão final*** da ***autoridade competente***, fica ***proibida*** qualquer ***intervenção*** que fuja a este propósito e possa a vir descaracterizar o conjunto ferroviário em questão, sem ***prévia autorização*** do ***CONDEPHAAT***[13].

Legitimando a ***empreitada legal*** em torno da ***defesa*** do ***expressivo patrimônio cultura***l representado pela ***Estação Ferroviária de Sorocaba***, cabe ressaltar a ***"justificativa"*** contida na reflexão acerca da ***almejada política de preservação*** em prol do ***legado sorocabano***:

---

[12] Disponível em: www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/1979/decreto-13426-16.03.1979.html.
As mesmas disposições vêm garantidas pelo **Decreto nº 50.941, de 05 de julho de 2006**, que reorganiza a Secretaria da Cultura e em seu Artigo 158 enfatiza: *"Os bens que compõem o patrimônio histórico, arqueológico, artístico e turístico do Estado serão defendidos e preservados pelo processo de tombamento nos termos da legislação federal pertinente, bem como na forma prevista neste decreto e nos artigos 134 a 149 do Decreto 13.426, de 16 de março de 1979".*
Disponível em: www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/2006/decreto-50941-05.07.2006.html

[13] Processo 64204/2011, Pedido de Tombamento "Complexo Ferroviário de Sorocaba", CONDEPHAAT, p.91.

JUSTIFICATIVA

Considerando que, a **Constituição da República Federativa do Brasil** estabelece que o **Poder Público**, com a **cooperação da comunidade**, deve **promover** e **proteger** o **"patrimônio cultural brasileiro"**. Dispõe ainda que esse **patrimônio** é constituído pelos **bens materiais e imateriais** que se referem à **identidade**, à **ação** e à **memória** dos **diferentes grupos formadores da sociedade brasileira**. Esses **bens materiais e imateriais** que formam o **patrimônio cultural brasileiro** são, portanto, os **modos específicos** de **criar e fazer** (as **descobertas** e os **processos genuínos** na **ciência**, nas **artes** e na **tecnologia**); as **construções referenciais** e **exemplares** da **tradição brasileira**, incluindo **bens imóveis** (igrejas, casas, praças, conjuntos urbanos) e **bens móveis** (obras de arte ou artesanato); as **criações imateriais** como a literatura e a música; as **expressões** e os **modos de viver**, como a linguagem e os costumes; os **locais** dotados de **expressivo valor** para a **história**, a **arqueologia**, a **paleontologia** e a **ciência em geral**, assim como **as paisagens** e as **áreas de proteção ecológica** da **fauna** e da **flora**.

Ao **preservar legalmente** e na **prática** o **patrimônio cultural**, **conserva-se** a **memória** do que **fomos** e do que **somos**: a **identidade da nação**. **Patrimônio**, etimologicamente, significa **"herança paterna"**- na verdade, a **riqueza comum** que nós **herdamos** como **cidadãos**, e que se vai **transmitindo** de **geração a geração**.

O **fato** de **tombar** alguma coisa de acordo com **normas legais**, equivale a **registrar**, com o **objetivo** de **proteger**, **controlar**, **guardar**. **Tombamento**, também chamado **tombo**, provavelmente originado do **latim tomex**, significa **inventário**, **arrolamento**, **registro**. O **tombamento** de **bens culturais**, visando a sua **preservação** e **restauração**, é de **interesse** do **estado** e da **sociedade**.

Analisando ainda a **Constituição do Brasil**, esta determina a **proteção** do **Patrimônio Cultural Brasileiro** e para estabelecer

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24643-3
VEC ENG° & GESTÃO LTDA

VEC PROJETOS E GESTÃO
ARQUITETURA | ENGENHARIA | RESTAURO

as **normas práticas necessárias** a essa **proteção**, há uma **legislação ordinária federal**, cujo embasamento é o **Decreto-Lei nº 25, de 30 de Novembro de 1937**, diante de tantas **argumentações legais favoráveis** a **defesa** do **patrimônio histórico e cultural Sorocaba** não conta ainda com **uma política municipal instituída** que determine **diretrizes** para **execução de ações concretas** em **defesa** de nosso **patrimônio** isto posto, é que:

Solicito aos Vereadores desta Casa de Leis que demonstrem o **apreço**, a **atenção** a este tema de sua **importância** para **manutenção** de nossa **identidade cultural e histórica** aprovando este Projeto de Lei. S/S., 18 de Janeiro de 2012[14].

FONTES CONSULTADAS

Processos de Tombamento

Processo 64204/2011, Pedido de Tombamento "Complexo Ferroviário de Sorocaba", CONDEPHAAT.

Processo 64204/2011, Pedido de Tombamento "Complexo Ferroviário de Sorocaba", CONDEPHAAT.

Processo de Tombamento Municipal no 16.826/97, *Tombamento Imóveis Estações Leito/FEPASA*. Caixa Estrada de Ferro Sorocabana II. PA: 16.826/1997 - Estudo de Tombamento. PA: 31.121/2012 - Reforma. Acervo Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arquitetônico, Turístico e Paisagístico de Sorocaba – CMDP.

Sites

WWW.LEISMUNICIPAIS.COM.BR/A/SP/S/SOROCABA

WWW.CULTURA.SOROCABA.SP.GOV.BR

WWW.AL.SP.GOV.BR

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24643-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA

[14]Disponível em: www.leismunicipais.com.br/a/sp/s/sorocaba/lei-ordinaria/2012/1015/10150/lei-ordinaria-n-10150-2012-dispoe-sobre-a-politica-de-preservacao-do-patrimonio-historico-arquitetonico-arqueologico-e-cultural-do-municipio-de-sorocaba

JULIANA ACCIOLY AMARO VIEIRA
Historiadora/Restauradora

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24643-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA

PROJETOS E GESTÃO
ARQUITETURA | ENGENHARIA | RESTAURO

PLANILHA DE ESTIMATIVA ORÇAMENTÁRIA - RESTAURO ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE SOROCABA

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SOROCABA

Fonte: CPOS - Boletim Referencial de Custos - Tabela de Preços - Sem Desoneração - Versão 169 - Vigência: 01/03/2017

ITEM	CÓDIGO	DESCRIÇÃO DOS SERVIÇOS	UNID.	QUANT.	R$ UNIT.	R$ TOTAL
1	INÍCIO E APOIO À OBRA					425.547,55
1.1	MOBILIZAÇÃO					42.095,36
1.1.1	02.01.170	Sanitário/vestiário provisório em alvenaria	m²	15,00	552,95	8.294,25
1.1.2	02.02.150	Locação de container tipo deposito - área mínima de 13,80 m²	unxmês	12,00	305,62	3.667,44
1.1.3	02.02.130	Locação de container tipo escritório com 1 vaso sanitário, 1 lavatório e 1 ponto para chuveiro - área mínima de 13,80 m²	unxmês	12,00	551,10	6.613,20
1.1.4	02.01.020	Construção provisória em madeira - fornecimento e montagem (refeitório)	m²	35,00	267,55	9.364,25
1.1.5	02.03.120	Tapume fixo para fechamento de áreas, com portão	m²	170,80	57,00	9.735,60
1.1.6	02.01.200	Desmobilização de construção provisória	m²	35,00	13,14	459,90
1.1.7	02.08.020	Placa de identificação para obra	m²	12,00	330,06	3.960,72
1.2	ACESSOS E PROTEÇÕES					353.452,19
1.2.1	02.03.030	Proteção de superfícies em geral com plástico bolha	m²	90,00	1,82	163,80
1.2.2	02.03.060	Proteção de fachada com tela de nylon	m²	1.444,00	16,22	23.421,68
1.2.3	02.03.080	Fechamento provisório de vãos em chapa de madeira compensada	m²	174,21	26,26	4.574,75
1.2.4	02.03.240	Proteção de piso com tecido de aniagem e gesso	m²	489,00	9,60	4.694,40
1.2.5	02.03.500	Proteção em madeira e lona plástica para equipamentos: mecânico/informática, para obras de reforma	m³	15,00	55,08	826,20
1.2.6	02.05.100	Montagem e desmontagem de andaime tubular fachadeiro com altura superior a 10 m	m²	1.444,00	21,70	31.334,80
1.2.7	02.05.060	Montagem e desmontagem de andaime torre metálica com altura até 10 m	m	600,00	8,59	5.154,00
1.2.8	02.05.200	Andaime torre metálico (1,5 x 1,5 m) com piso metálico	mxmês	600,00	67,24	40.344,00
1.2.9	02.05.210	Andaime tubular fachadeiro com piso metálico e sapatas ajustáveis	m²xmês	17.328,00	14,02	242.938,56
1.3	ANÁLISES E ENSAIOS					30.000,00
1.3.1	MERCADO	Análise laboratorial de amostra da argamassa para identificação de traço, tipo e granulometria da areia	cj	5,00	1.000,00	5.000,00
1.3.2	MERCADO	Execução de laudo de prospecção pictórica por profissional habilitado	cj	1,00	25.000,00	25.000,00
2	DEMOLIÇÕES E REMOÇÕES					33.874,78
2.1	03.02.040	Demolição manual de alvenaria de elevação ou elemento vazado, incluindo revestimento	m³	77,40	56,32	4.359,17
2.2	03.05.020	Demolição manual de revestimento sintético, incluindo a base (piso vinílico)	m²	9,50	5,64	53,58
2.3	04.01.020	Retirada de divisória em placa de madeira ou fibrocimento tarugada	m²	149,60	24,95	3.732,52
2.4	04.05.060	Retirada de soalho inclusive vigamento, para instalação de elevador e escada	m²	13,40	18,17	243,48
2.5	03.03.060	Demolição manual de revestimento em massa de piso	m²	345,00	7,05	2.432,25
2.6	04.08.060	Retirada de batente com guarnição e peças lineares em madeira, chumbados	m	98,00	9,35	916,30
2.7	04.08.020	Retirada de folha de esquadria em madeira	un	20,00	15,15	303,00
2.8	04.09.020	Retirada de esquadria metálica em geral	m²	15,50	21,79	337,75
2.9	04.30.020	Remoção de calha ou rufo	m	125,00	3,23	403,75
2.10	04.11.030	Retirada de bancada incluindo pertences	m²	5,50	43,60	239,80
2.11	04.11.120	Retirada de torneira ou chuveiro	un	14,00	5,46	76,44
2.12	04.11.140	Retirada de sifão ou metais sanitários diversos	un	14,00	8,40	117,60
2.13	04.03.080	Retirada de cumeeira, espigão ou rufo perfil qualquer	m	56,00	6,83	382,48
2.14	04.03.040	Retirada de telhamento perfil e material qualquer, exceto barro (estação e gare)	m²	488,00	5,46	2.664,48
2.15	03.04.020	Demolição manual de revestimento cerâmico, incluindo a base	m²	550,06	8,44	4.642,52
2.16	03.08.040	Demolição manual de forro qualquer, inclusive sistema de fixação/tarugamento	m²	503,00	4,23	2.127,69
2.17	04.11.020	Retirada de aparelho sanitário incluindo acessórios	un	26,00	31,51	819,26
2.18	04.02.030	Retirada de peças lineares em madeira com seção superior a 60 cm²	m	1.930,00	3,03	5.847,90
2.19	04.02.020	Retirada de peças lineares em madeira com seção até 60 cm²	m	4.260,00	0,91	3.876,60
2.20	04.05.100	Retirada de rodapé inclusive cordão em madeira	m	130,00	2,05	266,50
2.21	03.03.040	Demolição manual de revestimento em massa de parede (rodapé em massa)	m²	7,50	4,23	31,73
3	EDIFÍCIO PRINCIPAL					2.252.410,20
3.1	REVESTIMENTOS - RECUPERAÇÃO DA ARGAMASSA					138.866,18
3.1.1	14.02.030	Consolidação das áreas desprendidas do substrato	m²	216,60	76,70	16.613,22
3.1.2	55.01.140	Limpeza de superfície com hidrojateamento	m²	1.444,00	4,10	5.920,40
3.1.3	17.02.140	Emboço desempenado com espuma de poliéster	m²	144,40	17,45	2.519,78
3.1.4	17.02.220	Reboco	m²	144,40	8,82	1.273,61
3.1.5	17.02.250	Estucamento com argamassa (com traço conforme testes laboratoriais) espessura de 1 a 2 mm	m²	1.444,00	51,25	74.005,00
3.1.6	32.17.030	Impermeabilização em argamassa polimérica para umidade e água de percolação (topo da platibanda)	m²	66,55	16,02	1.066,13
3.1.7	33.03.300	Preparo e pintura com tinta mineral a base de silicato de potássio (com fundo preparador)	m²	1.444,00	11,96	17.270,24
3.1.8	17.02.220	Reparos e regularização dos rebocos das áreas internas	m²	2.290,00	8,82	20.197,80
3.2	COBERTURA					174.294,66
3.2.1	15.20.020	Fornecimento de peças diversas para estrutura em madeira - ripas 2x5cm	m³	2,60	2.645,59	6.878,53
3.2.2	15.20.020	Fornecimento de peças diversas para estrutura em madeira - caibros 6x5cm	m³	4,80	2.645,59	12.698,83
3.2.3	15.20.020	Fornecimento de peças diversas para estrutura em madeira - terças 10x20cm (banzos tesouras, terças, cumeeiras e viga piso)	m³	8,60	2.645,59	22.752,07
3.2.4	15.20.020	Fornecimento de peças diversas para estrutura em madeira - terças 2,5x15cm (pendural tesouras)	m³	0,23	2.645,59	595,26
3.2.5	15.20.020	Fornecimento de peças diversas para estrutura em madeira - caibros 10x15cm (pendural, mão-francesa tesouras)	m³	22,50	2.645,59	59.525,78
3.2.6	MERCADO	Tratamento do madeiramento do telhado	m²	488,00	25,69	12.538,46
3.2.7	MERCADO	Tratamento do madeiramento dos forros	un	1,00	12.615,38	12.615,38
3.2.8	16.02.020	Telha de barro tipo francesa	m²	488,00	55,09	26.883,92
3.2.9	16.02.230	Cumeeira de barro emboçado tipos: plan, romana, italiana, francesa e paulistinha	m	56,00	19,75	1.106,00
3.2.10	16.33.040	Calha, rufo, afins em chapa galvanizada nº 24 - corte 0,50 m	m	121,00	85,14	10.301,94
3.2.11	32.06.150	Lâmina refletiva revestida em alumínio nas duas faces, com reforço interno, para isolação térmica	m²	488,00	17,21	8.398,48
3.3	ALVENARIAS E AZULEJOS					111.042,57
3.3.1	14.04.210	Alvenaria de bloco cerâmico de vedação, uso revestido, de 14 cm	m²	26,80	51,91	1.391,19
3.3.2	14.30.440	Divisória em placas duplas de gesso acartonado, resistência ao fogo 60 minutos, espessura 120/70mm - 2ST / 2ST LM	m²	75,50	173,89	13.128,70
3.3.3	33.01.280	Reparo de trincas rasas até 5,0 mm de largura, na massa	m	25,00	29,97	749,25
3.3.4	33.02.080	Massa corrida à base de resina acrílica	m²	2.290,00	10,43	23.884,70
3.3.5	33.10.030	Tinta acrílica antimofo em massa, inclusive preparo	m²	2.290,00	19,40	44.426,00
3.3.6	MERCADO	Réplicas e restauração de azulejo de época (moldura, faixa e rodapé)	m	105,93	137,25	14.539,10

PLANILHA DE ESTIMATIVA ORÇAMENTÁRIA - RESTAURO ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE SOROCABA

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SOROCABA

Fonte: CPOS - Boletim Referencial de Custos - Tabela de Preços - Sem Desoneração - Versão 169 - Vigência: 01/03/2017

ITEM	CÓDIGO	DESCRIÇÃO DOS SERVIÇOS	UNID.	QUANT.	R$ UNIT.	R$ TOTAL
3.3.7	MERCADO	Réplicas e restauração de azulejo branco, medidas especiais (barrado h=1,60m)	m²	56,50	228,75	12.923,64
3.4	**PISOS**					**161.447,56**
3.4.1	03.04.020	Demolição manual de revestimento (azulejos/ladrilhos) incluindo a base	m²	28,00	8,44	236,32
3.4.2	55.01.070	Limpeza complementar e especial de piso com produtos quimicos (saguão)	m²	80,00	3,25	260,00
3.4.3	54.07.120	Piso em ladrilho hidráulico várias cores 20 x 20 cm, assentado com argamassa mista (saguão)	m²	40,00	109,52	4.380,80
3.4.4	54.07.120	Reintegração de pequenas lacunas (saguão)	m²	8,00	109,52	876,16
3.4.5	54.07.210	Rejuntamento de piso em ladrilho hidráulico (20 x 20 x 1,8 cm) com argamassa industrializada para rejunte, juntas de 2 mm (saguão)	m²	80,00	9,18	734,40
3.4.6	17.40.150	Resina acrílica para piso (saguão)	m²	80,00	19,50	1.560,00
3.4.7	17.01.020	Argamassa de regularização e/ou proteção (contrapiso)	m³	32,18	493,61	15.881,90
3.4.8	14.31.030	Instalação de placa cimenticia 100x100	m²	367,40	139,14	51.120,04
3.4.9	14.31.030	Instalação de placa cimenticia 60x60	m²	80,30	139,14	11.172,94
3.4.10	20.20.200	Raspagem com calafetação e aplicação de verniz sinteco	m²	400,00	55,82	22.328,00
3.4.11	20.03.010	Soalho em tábua de madeira aparelhada	m²	110,00	202,32	22.255,20
3.4.12	20.10.120	Cordão de madeira	m	538,00	7,77	4.180,26
3.4.13	MERCADO	Tratamento do madeiramento do piso	un	1,00	10.769,23	10.769,23
3.4.14	MERCADO	Tratamento de solo - barreira química	un	1,00	15.692,31	15.692,31
3.5	**SANITÁRIOS**					**35.426,57**
3.5.1	44.01.160	Lavatório de louça pequeno com coluna suspensa - linha especial	un	14,00	416,29	5.828,06
3.5.2	44.03.310	Torneira de mesa para lavatório, acionamento hidromecânico, com registro integrado regulador de vazão, em latão cromado, DN= 1/2'	un	14,00	547,51	7.665
3.5.3	30.08.060	Bacia sifonada de louça para pessoas com mobilidade reduzida - 6 litros	un	3,00	487,68	1.463,04
3.5.4	44.03.010	Dispenser toalheiro em ABS e policarbonato para bobina de 20 cm x 200 m, com alavanca	un	7,00	170,02	1.190,14
3.5.5	44.03.050	Dispenser papel higiênico em ABS para rolão 300 / 600 m, com visor	un	14,00	42,71	597,94
3.5.6	44.03.130	Saboneteira tipo dispenser, para refil de 800 ml	un	9,00	27,29	245,61
3.5.7	30.08.020	Assento para bacia sanitária com abertura frontal, para pessoas com mobilidade reduzida	un	3,00	588,08	1.764,24
3.5.8	30.01.030	Barra de apoio reta, para pessoas com mobilidade reduzida, em tubo de aço inoxidável de 1 1/2' x 800 mm	un	6,00	123,59	741,54
3.5.9	26.04.010	Espelho em vidro cristal liso, espessura de 4 mm, colocado sobre a parede	m²	10,00	265,00	2.650,00
3.5.10	47.04.050	Válvula de descarga antivandalismo, DN= 1 1/2'	un	3,00	281,23	843,69
3.5.11	44.20.220	Sifão de metal cromado de 1' x 1 1/2'	un	14,00	143,63	2.010,82
3.5.12	30.01.130	Barra de proteção para lavatório, para pessoas com mobilidade reduzida, em tubo de aluminio acabamento com pintura epóxi	un	3,00	269,48	808,44
3.5.13	44.01.200	Mictório de louça sifonado auto aspirante	un	4,00	378,23	1.512,92
3.5.14	44.01.800	Bacia sifonada com caixa de descarga acoplada sem tampa - 6 litros	cj	11,00	433,87	4.772,57
3.5.15	47.04.090	Válvula de mictório antivandalismo, DN= 3/4'	un	4,00	294,68	1.178,72
3.5.16	44.03.510	Torneira de parede antivandalismo, DN= 3/4'	un	9,00	239,30	2.153,70
3.6	**FORROS**					**274.654,10**
3.6.1	22.02.030	Forro em painéis de gesso acartonado, com espessura de 12,5 mm, fixo	m²	80,30	63,02	5.060,51
3.6.2	22.04.020	Forro metálico removivel, em painéis de 625 x 625 mm, tipo colmeia	m²	767,40	251,15	192.732,51
3.6.3	MERCADO	Restauro do forro em estuque do saguão	m²	80,00	960,76	76.861,09
3.7	**CAIXILHARIA**					**192.260,04**
3.7.1	23.01.060	Restauro de caixilhos em madeira J9 medidas 1,14x2,15 (3 unidades)	m²	7,35	380,34	2.796,64
3.7.2	23.01.060	Restauro de caixilho em madeira J17 medidas 1,10x1,75	m²	1,93	380,34	732,15
3.7.3	23.01.060	Restauro de caixilho em madeira J18 medidas 1,11x1,75 (2 unidades)	m²	3,89	380,34	1.477,62
3.7.4	23.01.060	Restauro de caixilho em madeira J23 medidas 0,90x2,29 (9 unidades)	m²	18,55	380,34	7.054,93
3.7.5	23.01.060	Restauro de caixilhos (guichê) em madeira J5 medidas 1,10x1,54 (5 unidades)	m²	8,47	380,34	3.221,48
3.7.6	23.01.060	Restauro de caixilhos (guichê) em madeira J6 medidas 1,09x1,54 (2 unidades)	m²	3,39	380,34	1.288,56
3.7.7	23.01.060	Restauro de caixilho (guichê) em madeira J7 medidas 1,09x1,54	m²	1,69	380,34	64
3.7.8	23.20.600	Restauro de porta em madeira P15 medidas 2,62x1,22	m²	3,20	510,54	1.631,89
3.7.9	23.20.600	Restauro de porta em madeira P13 medidas 3,00x1,20	m²	3,60	510,54	1.837,94
3.7.10	23.20.600	Restauro de porta em madeira P11 medidas 3,00x1,00	m²	3,00	510,54	1.531,62
3.7.11	23.20.600	Restauro de porta em madeira P09 medidas 1,06x2,50	m²	2,65	510,54	1.352,93
3.7.12	23.20.600	Restauro de porta em madeira P19 medidas 0,71x1,98	m²	1,41	510,54	717,72
3.7.13	23.20.600	Restauro de porta em madeira P20 medidas 0,72x2,00	m²	1,44	510,54	735,18
3.7.14	23.20.600	Restauro de portas em madeira P21 medidas 1,24x2,30 (4 unidades)	m²	11,41	510,54	5.824,24
3.7.15	23.20.600	Restauro de porta em madeira P22 medidas 1,03x2,21	m²	2,28	510,54	1.162,14
3.7.16	24.02.080	Restauro de porta em ferro P05 medidas 1,74x3,00	m²	5,22	905,17	4.724,99
3.7.17	24.02.080	Restauro de portao em ferro P07 medidas 3,95x2,70	m²	10,67	905,17	9.653,64
3.7.18	24.02.080	Restauro de portao em ferro P08 medidas 3,96x2,70	m²	10,69	905,17	9.678,08
3.7.19	24.02.080	Restauro de porta em ferro P10 medidas 1,96x3,40	m²	6,66	905,17	6.032,05
3.7.20	24.01.010	Restauro de caixilhos em ferro J3 medidas 1,98x2,34 (3 unidades)	m²	13,90	654,23	9.093,54
3.7.21	24.01.010	Restauro de caixilhos em ferro J4 medidas 1,10x1,54 (5 unidades)	m²	8,47	654,23	5.541,33
3.7.22	24.01.010	Restauro de caixilhos em ferro J11 medidas 1,00x2,29 (11 unidades)	m²	25,19	654,23	16.480,05
3.7.23	24.01.010	Restauro de caixilhos em ferro J12 medidas 0,90x2,29 (2 unidades)	m²	4,12	654,23	2.696,74
3.7.24	24.01.010	Restauro de caixilhos em ferro J13 medidas 0,90x2,29 (6 unidades)	m²	12,37	654,23	8.090,21
3.7.25	24.01.010	Restauro de caixilhos em ferro J14 medidas 0,95x2,29 (4 unidades)	m²	8,70	654,23	5.693,11
3.7.26	24.01.010	Restauro de caixilhos em ferro J15 medidas 0,95x2,29 (4 unidades)	m²	8,70	654,23	5.693,11
3.7.27	24.01.010	Restauro de caixilhos em ferro J19 medidas 1,47x0,99 (6 unidades)	m²	8,73	654,23	5.712,61
3.7.28	24.01.010	Restauro de caixilhos em ferro J21 medidas 1,00x2,29	m²	2,29	654,23	1.498,19
3.7.29	24.01.010	Restauro de caixilhos em ferro J22 medidas 0,90x2,29	m²	2,06	654,23	1.348,37
3.7.30	24.01.010	Restauro de caixilhos em ferro J24 medidas 0,95x2,29 (2 unidades)	m²	4,35	654,23	2.846,55
3.7.31	24.02.080	Réplica de porta em ferro P32 medidas 1,50x3,00	m²	4,50	905,17	4.073,27
3.7.32	24.02.080	Réplica de porta em ferro P33 medidas 1,30x3,00	m²	3,90	905,17	3.530,16
3.7.33	23.09.040	Porta lisa com batente madeira - 80 x 210 cm	un	3,00	355,55	1.066,65
3.7.34	23.09.050	Porta lisa com batente madeira - 90 x 210 cm	un	3,00	367,16	1.101,48

PLANILHA DE ESTIMATIVA ORÇAMENTÁRIA - RESTAURO ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE SOROCABA

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SOROCABA

Fonte: CPOS - Boletim Referencial de Custos - Tabela de Preços - Sem Desoneração - Versão 169 - Vigência: 01/03/2017

ITEM	CÓDIGO	DESCRIÇÃO DOS SERVIÇOS	UNID.	QUANT.	R$ UNIT.	R$ TOTAL
3.7.35	24.02.590	Porta de enrolar manual, cega ou vazada	m²	7,50	330,30	2.477,25
3.7.36	28.01.040	Ferragem completa com maçaneta tipo alavanca para porta interna com 1 folha	un	6,00	164,35	986,10
3.7.37	26.01.040	Vidro liso transparente de 4 mm	m²	193,41	82,36	15.929,24
3.7.38	26.20.020	Recolocação de vidro inclusive emassamento ou recolocação de baguetes	m²	193,41	45,22	8.746,00
3.7.39	33.11.020	Esmalte em superfície metálica, inclusive preparo	m²	140,53	28,07	3.944,58
3.7.40	33.12.010	Esmalte em superfície de madeira, inclusive preparo	m²	74,24	27,09	2.011,18
3.7.41	03.10.080	Remoção de pintura em superfícies de madeira e/ou metálicas com produtos químicos	m²	214,77	9,13	1.960,82
3.7.42	23.04.080	Porta em laminado fenólico melamínico com batente em alumínio - 60 x 160 cm	un	8,00	756,49	6.051,92
3.7.43	14.30.010	Divisória em placas de granito com espessura de 3 cm	m²	12,00	709,38	8.512,56
3.7.44	MERCADO	Tratamento do madeiramento das esquadrias	un	1,00	5.076,92	5.076,92
3.8	**LUMINÁRIAS**					**100.698,95**
3.8.1	MERCADO	Trilho eletrificado de alimentação com 1 circuito, em alumínio com pintura na cor branco, inclusive acessórios	m	235,00	164,05	38.550,97
3.8.2	MERCADO	Luminária tipo 'spot' para trilho, foco orientável, corpo em alumínio pintado, refletor em alumínio anodizado, para uma lâmpada halógena par30 de 75 w	un	162,00	340,06	55.089,72
3.8.3	MERCADO	Embutido fluorescente tubular 2x32w com lâmpadas e reator	un	4,00	467,95	1.871,80
3.8.4	MERCADO	Embutido quadrado 400mm - 4x23w e27 acrílico com lâmpadas	un	2,00	369,64	739,28
3.8.5	MERCADO	Embutido quadrado 250mm - 2 X 60W E27	un	16,00	183,72	2.939,52
3.8.6	MERCADO	Pendente com cúpula oval de polipropileno d560xh430	un	1,00	533,02	533,02
3.8.7	MERCADO	Arandela triangular vidro hal 150W 78mm com lâmpada	un	6,00	162,44	974,64
3.9	**ELEMENTOS INTEGRADOS**					**224.617,48**
3.9.1	MERCADO	Restauro dos elementos decorativos em estuque no saguão	m²	12,00	4.575,06	54.900,78
3.9.2	MERCADO	Restauro do guarda-corpo em madeira	m²	27,00	697,70	18.837,83
3.9.3	MERCADO	Restauro da cobertura metálica da entrada do saguão	m²	12,00	2.459,10	29.509,17
3.9.5	MERCADO	Restauro de vitrais medidas 4,03x2,47	m²	19,91	4.003,18	79.696,14
3.9.6	MERCADO	Restauro da escada em madeira	m²	14,00	571,88	8.006,36
3.9.7	24.03.040	Fechamento da plataforma com gradil metálico	m	64,00	526,05	33.667,20
3.10	**INSTALAÇÕES HIDRO-SANITÁRIAS**					**49.116,46**
3.10.1	46.01.010	Tubo de PVC rígido soldável marrom, DN= 20 mm, (1/2'), inclusive conexões	m	30,00	20,75	622,50
3.10.2	46.01.020	Tubo de PVC rígido soldável marrom, DN= 25 mm, (3/4'), inclusive conexões	m	66,00	21,81	1.439,46
3.10.3	46.01.030	Tubo de PVC rígido soldável marrom, DN= 32 mm, (1'), inclusive conexões	m	6,00	26,23	157,38
3.10.4	46.01.040	Tubo de PVC rígido soldável marrom, DN= 40 mm, (1 1/4'), inclusive conexões	m	180,00	30,92	5.565,60
3.10.5	46.01.050	Tubo de PVC rígido soldável marrom, DN= 50 mm, (1 1/2'), inclusive conexões	m	3,00	35,34	106,02
3.10.6	46.01.060	Tubo de PVC rígido soldável marrom, DN= 60 mm, (2'), inclusive conexões	m	160,00	46,86	7.497,60
3.10.7	46.02.010	Tubo de PVC rígido branco, pontas lisas, soldável, linha esgoto série normal, DN= 40 mm, inclusive conexões	m	36,00	24,53	883,08
3.10.8	46.02.050	Tubo de PVC rígido branco PxB com virola e anel de borracha, linha esgoto série normal, DN= 50 mm, inclusive conexões	m	54,00	31,91	1.723,14
3.10.9	46.02.060	Tubo de PVC rígido branco PxB com virola e anel de borracha, linha esgoto série normal, DN= 75 mm, inclusive conexões	m	3,00	47,87	143,61
3.10.10	46.02.070	Tubo de PVC rígido branco PxB com virola e anel de borracha, linha esgoto série normal, DN= 100 mm, inclusive conexões	m	126,00	55,01	6.931,26
3.10.11	46.05.040	Tubo PVC rígido, junta elástica, tipo Vinilfort, DN= 150 mm, inclusive conexões	m	94,00	41,36	3.887,84
3.10.12	46.05.050	Tubo PVC rígido, junta elástica, tipo Vinilfort, DN= 200 mm, inclusive conexões	m	80,00	71,18	5.694,40
3.10.13	46.05.060	Tubo PVC rígido, junta elástica, tipo Vinilfort, DN= 250 mm, inclusive conexões	m	70,00	102,98	7.208,60
3.10.14	46.05.070	Tubo PVC rígido, junta elástica, tipo Vinilfort, DN= 300 mm, inclusive conexões	m	20,00	149,18	2.983,60
3.10.15	49.01.016	Caixa sifonada de PVC rígido de 100 x 100 x 50 mm, com grelha	un	8,00	49,39	395,12
3.10.16	49.01.040	Caixa sifonada de PVC rígido de 150 x 185 x 75 mm, com grelha	un	2,00	66,83	133,66
3.10.17	47.02.020	Registro de gaveta em latão fundido cromado com canopla, DN= 3/4' - linha especial	un	11,00	77,93	857,23
3.10.18	47.02.110	Registro de pressão em latão fundido cromado com canopla, DN= 3/4' - linha especial	un	4,00	79,68	318,72
3.10.19	49.03.020	Caixa de inspeção em alvenaria, 60 x 60 x 60 cm	un	12,00	213,97	2.567,64
3.11	**SISTEMA DE PROTEÇÃO CONTRA INCÊNDIO**					**254.650,11**
3.11.1	46.10.070	Tubo de cobre classe A, DN= 66mm (2 1/2'), inclusive conexões	m	585,00	200,53	117.310,05
3.11.2	46.10.080	Tubo de cobre classe A, DN= 79mm (3'), inclusive conexões	m	13,00	264,20	3.434,60
3.11.3	50.10.100	Extintor manual de água pressurizada - capacidade de 10 litros	un	28,00	111,09	3.110,52
3.11.4	50.10.090	Extintor sobre rodas de pó químico seco 20 BC - capacidade de 20 kg	un	31,00	648,75	20.111,25
3.11.5	50.01.130	Abrigo simples com suporte, em aço inoxidável escovado, para mangueira de 1 1/2', porta em vidro temperado jateado - inclusive mangueira de 30 m (2 x 15 m)	un	19,00	2.462,58	46.789,02
3.11.6	50.01.210	Chave para conexão de engate rápido	un	19,00	11,81	224,39
3.11.7	50.01.220	Esguicho latão com engate rápido, DN= 1 1/2', jato regulável	un	19,00	121,65	2.311,35
3.11.8	47.05.280	Válvula globo angular de 45° em bronze, DN= 2 1/2'	un	20,00	169,90	3.398,00
3.11.9	50.05.260	Bloco autônomo de iluminação de emergência com autonomia mínima de 1 hora, equipado com 2 lâmpadas de 11 W	un	110,00	212,17	23.338,70
3.11.10	50.05.430	Detector óptico de fumaça com base endereçável	un	105,00	151,13	15.868,65
3.11.11	50.01.340	Abrigo para registro de recalque tipo coluna, completo - inclusive tubulações e válvulas	un	1,00	1.929,93	1.929,93
3.11.12	28.20.030	Barra antipânico de sobrepor para porta	un	5,00	557,34	2.786,70
3.11.13	50.01.090	Botoeira para acionamento de bomba de incêndio tipo quebra-vidro	un	19,00	78,35	1.488,65
3.11.14	43.10.250	Conjunto motor-bomba (centrífuga) 15 cv, monoestágio, Hman= 30 a 60 mca, Q= 82 a 20 m³/h	un	1,00	6.147,75	6.147,75
3.11.15	50.05.440	Painel repetidor de detecção e alarme de incêndio tipo endereçável	un	3,00	1.391,63	4.174,89
3.11.16	40.20.110	Alarme sonoro bitonal 220 V para painel de comando	un	7,00	281,41	1.969,87
3.11.17	47.05.060	Válvula de retenção horizontal em bronze, DN= 2 1/2'	un	1,00	255,79	255,79
3.12	**RESERVATÓRIO METÁLICO**					**19.031,78**
3.12.1	07.01.020	Escavação e carga mecanizada em solo de 1ª categoria, em campo aberto	m³	5,31	7,79	41,38
3.12.2	05.10.023	Transporte de solo de 1ª e 2ª categoria por caminhão para distâncias superiores ao 5° km até o 10° km	m³	5,31	9,33	49,57
3.12.3	12.12.014	Estaca tipo hélice contínua, diâmetro de 25 cm em solo	m	72,00	24,03	1.730,16
3.12.4	11.18.040	Lastro de pedra britada	m³	0,31	104,77	32,74
3.12.5	09.01.020	Forma em madeira comum para fundação	m²	5,00	58,53	292,65
3.12.6	10.01.040	Armadura em barra de aço CA-50 (A ou B) fyk= 500 MPa	kg	229,00	5,23	1.197,67
3.12.7	11.01.290	Concreto usinado, fck = 25,0 MPa - para bombeamento	m³	5,00	309,78	1.548,90
3.12.8	11.16.080	Lançamento e adensamento de concreto ou massa por bombeamento	m³	5,00	120,05	600,25

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SOROCABA

Fonte: CPOS - Boletim Referencial de Custos - Tabela de Preços - Sem Desoneração - Versão 169 - Vigência: 01/03/2017

ITEM	CÓDIGO	DESCRIÇÃO DOS SERVIÇOS	UNID.	QUANT.	R$ UNIT.	R$ TOTAL
3.12.9	MERCADO	Caixa d'água metálica elevada 25.000 L	un.	1,00	13538,46	13.538,46
3.13	**INSTALAÇÕES ELÉTRICAS E SPDA**					**241.456,68**
3.13.1	40.05.180	Interruptor bipolar simples, 1 tecla dupla e placa	pç.	7,00	31,17	218,19
3.13.2	40.05.180	Interruptor bipolar simples, com 2 teclas duplas e placa	pç.	14,00	31,17	436,38
3.13.3	40.05.120	Interruptor bipolar com 2 teclas duplas, 1 simples, 1 paralelo e placa	pç.	2,00	22,94	45,88
3.13.4	40.05.170	Interruptor bipolar paralelo, 1 tecla dupla e placa	pç.	2,00	36,96	73,92
3.13.5	40.04.480	Conjunto 1 interruptor bipolar simples e 1 tomada 2P+T de 10 A, completo	pç.	6,00	22,32	133,92
3.13.6	40.04.140	Tomada 3P+T de 32 A	pç.	15,00	151,04	2.265,60
3.13.7	40.04.470	Conjunto 2 tomadas 3P	pç.	19,00	24,95	474,05
3.13.8	40.04.460	Tomada 2P+T de 20 A - 250 V, completa	pç.	2,00	21,66	43,32
3.13.9	50.05.240	Luminária para balizamento ou aclaramento de sobrepor completa com lâmpada fluorescente compacta de 9 W	pç.	46,00	116,41	5.354,86
3.13.10	40.07.010	Caixa em PVC de 4" x 2"	pç.	89,00	10,41	926,49
3.13.11	40.02.080	Caixa de passagem em chapa, com tampa parafusada, 300 x 300 x 120 mm	pç.	2,00	68,17	136,34
3.13.12	40.02.620	Caixa de passagem em aluminio fundido à prova de tempo, 300 x 300 mm	pç.	9,00	148,98	1.340,82
3.13.13	40.04.460	Tomada 2P+T de 20 A - 250 V, completa	pç.	2,00	21,66	43,32
3.13.14	40.04.096	Tomada RJ 45 para rede de dados, com placa	pç.	35,00	47,76	1.671,60
3.13.15	66.08.320	Câmara fixa com domo e suporte de fixação, sensor de imagem CMOS, função WDR	pç.	9,00	8.719,75	78.477,75
3.13.16	66.08.610	Unidade gerenciadora digital de vídeo em rede (NVR) de até 16 câmeras IP, armazenamento de 12 TB, 1 interface de rede Gigabit Ethernet e 4 entradas de alarme	pç.	3,00	1.580,03	4.740,09
3.13.17	38.21.310	Eletrocalha lisa galvanizada a fogo, 100 x 100 mm, com acessórios	pç.	243,00	60,08	14.599,44
3.13.18	38.07.300	Perfilado perfurado 38 x 38 mm em chapa #14 pré-zincada, com acessórios	m	292,00	24,30	7.095
3.13.19	38.19.030	Eletroduto de PVC corrugado flexível leve, diâmetro externo de 25 mm	m	133,00	11,57	1.538,81
3.13.20	38.13.020	Eletroduto corrugado em polietileno de alta densidade, DN= 50 mm, com acessórios	m	28,00	12,28	343,84
3.13.21	38.13.030	Eletroduto corrugado em polietileno de alta densidade, DN= 75 mm, com acessórios	m	207,00	15,81	3.272,67
3.13.22	38.13.040	Eletroduto corrugado em polietileno de alta densidade, DN= 100 mm, com acessórios	m	31,00	23,26	721,06
3.13.23	38.01.040	Eletroduto de PVC rigido roscável de 3/4" - com acessórios	m	199,00	19,62	3.904,38
3.13.24	38.01.060	Eletroduto de PVC rigido roscável de 1" - com acessórios	m	202,00	24,31	4.910,62
3.13.25	38.01.080	Eletroduto de PVC rigido roscável de 1 1/4" - com acessórios	m	11,00	29,50	324,50
3.13.26	38.01.100	Eletroduto de PVC rigido roscável de 1 1/2" - com acessórios	m	4,00	34,95	139,80
3.13.27	38.04.060	Eletroduto de ferro galvanizado, médio de 1" - com acessórios	m	163,00	29,08	4.740,04
3.13.28	40.06.500	Condulete em PVC de 3/4" - com tampa	pç.	45,00	24,88	1.119,60
3.13.29	40.06.510	Condulete em PVC de 1" - com tampa	pç.	146,00	26,16	3.819,36
3.13.30	40.06.060	Condulete metálico de 1"	pç.	20,00	35,71	714,20
3.13.31	39.07.020	Cabo de cobre de 2,5 mm², isolamento 0,6/1 kV - isolação EPR 90°C	m	5880,00	2,98	17.522,40
3.13.32	39.04.080	Cabo de cobre nu, têmpera mole, classe 2, de 50 mm²	m	264,00	23,35	6.164,40
3.13.33	42.01.098	Captor tipo terminal aéreo, h= 600 mm, diâmetro de 3/8" galvanizado a fogo	m	32,00	15,00	480,00
3.13.34	42.05.440	Barra condutora chata de aluminio, 7/8" x 1/8" - inclusive acessórios de fixação	m	244,00	19,79	4.828,76
3.13.35	42.05.320	Caixa de inspeção do terra cilindrica em PVC rigido, diâmetro de 300 mm - h= 400 mm	pç.	17,00	29,31	498,27
3.13.36	42.05.640	Tampão / tampa em ferro fundido de 300 x 300 mm	pç.	17,00	119,19	2.026,23
3.13.37	39.07.030	Cabo de cobre de 4 mm², isolamento 0,6/1 kV - isolação EPR 90°C	m	208,00	3,85	800,80
3.13.38	39.07.040	Cabo de cobre de 6 mm², isolamento 0,6/1 kV - isolação EPR 90°C	m	35,00	5,25	183,75
3.13.39	39.07.060	Cabo de cobre de 16 mm², isolamento 0,6/1 kV - isolação EPR 90°C	m	51,00	10,22	521,22
3.13.40	39.07.080	Cabo de cobre de 35 mm², isolamento 0,6/1 kV - isolação EPR 90°C	m	257,00	20,12	5.170,84
3.13.41	39.07.110	Cabo de cobre de 95 mm², isolamento 0,6/1 kV - isolação EPR 90°C	m	915,00	51,30	46.990,80
3.13.42	37.13.600	Disjuntor termomagnético, unipolar 127/220 V, corrente de 10 A até 30 A	pç.	14,00	19,65	275,10
3.13.43	37.13.630	Disjuntor termomagnético, bipolar 220/380 V, corrente de 10 A até 50 A	pç.	44,00	75,99	3.343,56
3.13.44	37.13.650	Disjuntor termomagnético, tripolar 220/380 V, corrente de 10 A até 50 A	pç.	7,00	102,82	719
3.13.45	37.13.660	Disjuntor termomagnético, tripolar 220/380 V, corrente de 60 A até 100 A	pç.	6,00	128,21	769.2
3.13.46	37.13.720	Disjuntor série universal, em caixa moldada, térmico fixo e magnético ajustável, tripolar 600 V, corrente de 300 A até 400 A	pç.	2,00	1.584,78	3.169,56
3.13.47	37.17.074	Dispositivo diferencial residual de 25 A x 30 mA - 4 polos	pç.	6,00	151,35	908,10
3.13.48	37.17.090	Dispositivo diferencial residual de 63 A x 30 mA - 4 polos	pç.	1,00	188,21	188,21
3.13.49	37.14.510	Chave seccionadora sob carga, tripolar, acionamento tipo punho, com porta-fusível até NH-1-250 A - sem fusíveis	pç.	1,00	378,09	378,09
3.13.50	39.09.060	Conector split-bolt para cabo de 50 mm², latão, simples	pç.	17,00	9,81	166,77
3.13.51	50.05.400	Sirene eletrônica em caixa metálica de 4 x 4	pç.	11,00	115,97	1.275,67
3.13.52	50.05.170	Acionador manual tipo quebra vidro, em caixa plástica	pç.	11,00	53,35	586,85
3.13.53	50.01.090	Botoeira para acionamento de bomba de incêndio tipo quebra-vidro	pç.	11,00	78,35	861,85
3.14	**ELEVADOR**					**213.860,86**
3.14.1	61.01.670	Elevador para passageiros, uso interno com capacidade mínima de 600kg para duas paradas, portas unilaterais	cj	2,00	105.350,00	210.700,00
3.14.2	03.01.020	Demolição manual de concreto simples	m³	1,03	154,88	159,02
3.14.3	06.02.020	Escavação manual em solo de 1ª e 2ª categoria em vala ou cava até 1,50 m	m³	3,90	42,24	164,81
3.14.4	05.10.023	Transporte de solo de 1ª e 2ª categoria por caminhão para distâncias superiores ao 5° km até o 10° km	m³	3,90	9,33	36,40
3.14.5	54.01.050	Compactação da base mínimo de 95% do PN	m³	1,37	11,43	15,65
3.14.6	09.01.020	Forma em madeira comum para fundação	m²	16,90	58,53	989,16
3.14.7	11.18.040	Lastro de pedra britada	m³	0,34	104,77	35,24
3.14.8	10.01.040	Armadura em barra de aço CA-50 (A ou B) fyk= 500 MPa	kg	72,00	5,23	376,56
3.14.9	10.02.020	Armadura em tela soldada de aço	kg	44,00	5,47	240,68
3.14.10	11.01.290	Concreto usinado, fck = 25,0 MPa - para bombeamento	m³	2,66	309,78	824,01
3.14.11	11.16.080	Lançamento e adensamento de concreto ou massa por bombeamento	m³	2,66	120,05	319,33
3.15	**ESCADA METÁLICA**					**60.986,19**
3.15.1	03.01.020	Demolição manual de concreto simples	m³	3,30	154,88	511,10
3.15.2	06.02.020	Escavação manual em solo de 1ª e 2ª categoria em vala ou cava até 1,50 m	m³	1,54	42,24	65,05
3.15.3	05.10.023	Transporte de solo de 1ª e 2ª categoria por caminhão para distâncias superiores ao 5° km até o 10° km	m³	1,54	9,33	14,37
3.15.4	54.01.050	Compactação da base mínimo de 95% do PN	m³	4,40	11,43	50,29
3.15.5	12.01.040	Broca em concreto armado diâmetro de 25 cm - completa	m	88,00	51,24	4.509,12

PLANILHA DE ESTIMATIVA ORÇAMENTÁRIA - RESTAURO ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE SOROCABA

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SOROCABA

Fonte: CPOS - Boletim Referencial de Custos - Tabela de Preços - Sem Desoneração - Versão 169 - Vigência: 01/03/2017

ITEM	CÓDIGO	DESCRIÇÃO DOS SERVIÇOS	UNID.	QUANT.	R$ UNIT.	R$ TOTAL
3.15.6	09.01.020	Forma em madeira comum para fundação	m²	3,57	58,53	209,12
3.15.7	11.18.040	Lastro de pedra britada	m³	1,54	104,77	161,35
3.15.8	10.02.020	Armadura em tela soldada de aço	kg	170,00	5,47	929,90
3.15.9	11.01.290	Concreto usinado, fck = 25,0 MPa - para bombeamento	m³	3,30	309,78	1.022,27
3.15.10	11.16.080	Lançamento e adensamento de concreto ou massa por bombeamento	m³	3,30	120,05	396,17
3.15.11	15.03.030	Fornecimento e montagem de estrutura em aço ASTM-A36, sem pintura	kg	2.400,00	14,16	33.984,00
3.15.12	33.11.020	Esmalte em superfície metálica, inclusive preparo	m²	74,73	28,07	2.097,67
3.15.13	20.03.010	Fornecimento e instalação de degraus em madeira	m²	20,24	202,32	4.094,96
3.15.14	24.03.040	Guarda-corpo metálico, conforme projeto arquitetônico	m	24,60	526,05	12.940,83
4	**GARE**					**785.178,93**
4.1	MERCADO	Restauro e recuperação dos pilares metálicos	un	19,00	4.694,02	89.186,31
4.2	04.03.040	Retirada de telhamento perfil e material qualquer, exceto barro (telhas metálicas)	m²	2.138,00	5,46	11.673,48
4.3	MERCADO	Restauro e recuperação das treliças em aço	m²	2.138,00	138,66	296.464,20
4.4	16.12.040	Telhamento em chapa de aço pré-pintada com epóxi e poliéster, perfil ondulado calandrado, com espessura de 0,80 mm	m²	2.138,00	105,22	224.960,36
4.5	16.33.100	Calha, rufo, afins em chapa galvanizada nº 26 - corte 0,50 m	m	262,00	82,40	21.588,80
4.6	46.08.110	Tubo aço galvanizado sem costura schedule 40, DN= 6", inclusive conexões	m	43,20	399,66	17.265,31
4.7	MERCADO	Restauro da passarela metálica	cj	64,00	810,93	51.899,53
3.4.11	17.05.070	Piso com requadro em concreto simples com controle fck = 20 MPa	m³	120,50	598,68	72.140,94
5	**LIMPEZA DE OBRA**					**31.596,50**
5.1	55.01.020	Limpeza final da obra	m²	1.090,00	9,85	10.736,50
5.2	05.07.050	Remoção de entulho de obra com caçamba metálica - material volumoso misturado por alvenaria, terra, madeira, papel, plástico e metal	m³	250,00	83,44	20.860,00
					SUBTOTAL	3.528.607,97
					TOTAL COM BDI (30%)	4.587.190,36

VEC
PROJETOS E GESTÃO
ARQUITETURA | ENGENHARIA | RESTAURO

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE SOROCABA

PROJETO EXECUTIVO DE RESTAURO

MEMORIAL DESCRITIVO

"Restauração de uma obra de arte pode ser definida como o reconhecimento metodológico de uma obra de arte em sua forma física e em sua dualidade estética e histórica, com vista à sua transmissão ao futuro. [...]o equilíbrio desses requisitos, frequentemente opostos, conduz ao segundo princípio de restauração: deve-se visar o restabelecimento da unidade potencial da obra sem cometer uma falsificação artística ou histórica e sem obstruir qualquer traço da existência da obra ao longo do tempo".

(BRANDI, 1963)

ÍNDICE

1. Escopo do Trabalho.....04

2. Notas sobre a Cronologia Construtiva da Edificação.....05

3. Identificação de Materiais e Técnicas Construtivas.....07

4. Diagnóstico – Análise do Estado de Conservação.....11

5. Diagnóstico - Relatório Fotográfico.....17

6. Conceituação Projetual.....199

7. Viabilidade Técnica.....203

8. Descrição das soluções técnicas e especificações de materiais e serviços.....213

9. Bibliografia.....231

10. Ficha Técnica.....233

1. ESCOPO DO TRABALHO

O presente trabalho tem como escopo a prestação de serviços especializados que forneçam diretrizes e especifiquem procedimentos e materiais para as obras de restauro da Estação Ferroviária de Sorocaba, localizada na cidade de Sorocaba – SP.

A Estação Ferroviária de Sorocaba está localizada à Av. Dr. Afonso Vergueiro, no centro da cidade, próxima do Rio Sorocaba e de importantes avenidas da cidade.

É considerada um dos principais exemplares do patrimônio arquitetônico deste município, sendo referência para os munícipes e para a população de toda a região.

Foi inaugurada em 10 de julho de 1875, tornando-se suporte concreto da instalação da Estrada de Ferro Sorocabana, importante estrada de ferro, que juntamente com o restante da malha ferroviária do Estado de São Paulo, foi estratégica para a ocupação do território paulista.

A Estação Ferroviária de Sorocaba/SP é um importante objeto de análise, considerando a importância dos estudos e do reconhecimento voltados ao patrimônio ferroviário paulista.

É tombada pelo patrimônio histórico municipal, na figura da Secretaria de Cultura do Município de Sorocaba e está em processo de tombamento em esfera estadual como exemplar integrante do "Complexo Ferroviário de Sorocaba".

Sua preservação, enfim, viabilizará não somente a salvaguarda de um relevante legado arquitetônico deixado pela "era das ferrovias" no Brasil, aquele da "arquitetura do ferro", mas da memória sorocabana contida em seu espaço.

Espera-se, assim, que a implementação deste projeto possa transmitir esse bem, referência na cidade de Sorocaba, relevante legado arquitetônico da era das ferrovias, às futuras gerações, fazendo com que a Estação Ferroviária de Sorocaba possa continuar cumprindo sua função social e histórica para a cidade e para a comunidade.

Para tanto, buscou-se entender o edifício como parte de um todo: a implantação, a volumetria, textura, cores e materiais construtivos, de forma que se preserve a construção em sua autenticidade e que parte da gramática construtiva possa ser resgatada.

Partindo desse entendimento, realizou-se a identificação, o mapeamento e a análise dos danos existentes. O trabalho é composto por levantamento dos dados (métrico, de materiais e técnicas, e danos), seu estudo e elaboração de relatório, de pesquisa e análises, e proposta de restauro.

2. NOTAS SOBRE A CRONOLOGIA CONSTRUTIVA DA EDIFICAÇÃO

A Estação Ferroviária de Sorocaba foi inaugurada em 1875 contando com uma construção sóbria, com poucos elementos decorativos e adornos.

Sua planta era simétrica, com o saguão no centro e duas alas laterais que eram acessadas pela plataforma. Havia pavimento superior que se distribuía no entorno do vazio do saguão. A estrutura dos pisos superiores era como ainda hoje: com barroteamento e assoalho de madeira.

Em 1909 a estação já se encontra mais ornamentada em suas fachadas, mas ainda contando com a mesma planta e os mesmos dois pavimentos.

Em 1929, devido à sua crescente importância, a estação recebeu uma grande reforma, que lhe conferiu ornamentos lembrando a estação central Júlio Prestes, que seria inaugurada em breve. Dessa forma, "o edifício original, já com dois pavimentos, teve seus **corpos laterais ampliados**, sofreu **alterações nas envasaduras** e foi dotado de nova plástica, marcada por uma **ornamentação mais rebuscada**, do

repertório eclético. A imagem resultante possui **traços semelhantes**, embora resguardada a grande diferença nas proporções e requinte, à plástica utilizada na **Estação da Sorocabana em São Paulo**, que seria finalizada em 1938 – e ficaria conhecida como **Júlio Prestes** (já tombada pelo Condephaat)"[1].

No entanto, para além da nova ornamentação, conclui-se por comparação entre imagens levantadas pela pesquisa histórica que em 1929 a estação também ganharia duas extensões dos pavimentos térreos (ver Figura 26 da pesquisa histórica). Resta a dúvida sobre quando foi construído o segundo pavimento das ampliações de 1929. Segundo o *Histórico e Levantamentos para Projeto de Restauro do Anexo da Estação Ferroviária de Sorocaba*[2], em 1936 houve uma nova reforma, mas nada é citado sobre o segundo pavimento. Por fotografias (ver Figura 30 da pesquisa histórica), é possível concluir que em 1949 a estação já contava com o segundo andar sobre as áreas ampliadas.

[1] Parecer Técnico UPPH nº GEI-198-2014. Processo 64204/2011, Pedido de Tombamento "Complexo Ferroviário de Sorocaba", CONDEPHAAT, p.209.

[2] *Histórico e Levantamentos para Projeto de Restauro do Anexo da Estação Ferroviária de Sorocaba: Armazém de Abastecimento, Almoxarifado e Curso Ferroviário.* 2012, p.13. Caixa Estrada de Ferro Sorocabana II – PA: 31.121/2012 - Reforma, Acervo Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arquitetônico, Turístico e Paisagístico de Sorocaba – CMDP.

3. IDENTIFICAÇÃO DE MATERIAIS E TÉCNICAS CONSTRUTIVAS

A estação segue a tipologia lateral em que a construção é disposta paralelamente aos trilhos e com o programa distribuído na planta de forma que a ordem das atividades a serem efetuadas pelo passageiro se seguisse logicamente (entrada, compra de passagens, entrega de bagagens, espera e embarque).

A construção conta com dois pavimentos em toda a sua extensão e apresenta fachada bastante marcada pela distribuição interna e pela ordem de sua construção. Dessa forma, pela fachada frontal é possível identificar os 5 volumes: a) bloco central do saguão de entrada e seu vazio no pavimento superior; b) as duas alas laterais próximas, construídas originalmente; c) as duas alas da ampliação.

A fachada frontal é bastante ornamentada, com panos almofadados, com movimento de saliências e reentrâncias, frisos (também presentes nas demais fachadas) e cornijas. O frontão leva o brasão da Estrada de Ferro Sorocabana, a data da inauguração (1875) e a data da grande reforma (1929), além de motivos florais e duas pequenas volutas. Há ainda quatro colunas marcando a separação entre o volume central das alas adjacentes e duas colunas marcando a separação dessas últimas às alas da ampliação. A construção ainda apresenta platibanda com balaustrada.

Os vãos são retangulares, com caixilhos metálicos, e no volume central há dois vitrais coloridos com o brasão da EFS, um na fachada frontal e outro na posterior. Na fachada frontal, a entrada é protegida por uma cobertura de estrutura metálica e vidro.

Internamente a estação não apresenta muita ornamentação, com exceção do saguão, onde o efeito dos vitrais, os guichês, o forro em estuque, os elementos decorativos em relevo nas paredes e os azulejos decoram a recepção dos visitantes.

ESTRUTURA

A estação foi construída com alvenaria portante de tijolos assentadas com argamassa. Os pisos do segundo pavimento da fase original são estruturados com barroteamento de madeira, provavelmente pinho-do-paraná – *Araucaria angustifólia*. A estrutura dos pisos do segundo pavimento da ala ampliada é laje de concreto.

ALVENARIAS

As paredes são em alvenaria de tijolos. É recomendável que, durante as obras, sejam executadas análises dos tijolos, com prospecções arquitetônicas e testes laboratoriais para definição da data de construção do segundo pavimento da ala ampliada.

REVESTIMENTOS

As alvenarias são revestidas com argamassa. Pede-se que, durante as obras, ensaios sejam executados para definição dos traços das argamassas.

ENSAIOS

Os relatórios de prospecção construtiva e pictórica deverão ser enviados para aprovação do Condephaat previamente ao início das obras, contendo:

a) Resultado das investigações de tijolos, para verificação de antigos vãos.
b) Resultados dos ensaios com amostras de argamassas e revestimentos.
c) Proposta de definição de traços da argamassa e de acabamento pictórico, com a respectiva solução a ser adotada.

ACABAMENTOS PICTÓRICOS

As fachadas estão pintadas com tinta acrílica de tonalidade creme. Nas áreas internas, há pintura decorativa para destacar o desenho

dos elementos decorativos no saguão. Há evidências de pinturas murais nas alas adjacentes ao saguão (ver relatório fotográfico).

COBERTURA

Os telhados apresentam estruturas de madeira e telhamento em telhas de barro. A estrutura primária do telhado compõe-se de dez treliças do tipo "tesoura", construídas em madeira de pinho-do-paraná – Araucaria angustifólia e outras em peroba-rosa, Aspidosperma polineuron, esta última na cobertura da ampliação. Para mais informações, observar o Relatório de Diagnóstico das Patologias nos componentes de madeira da estrutura dos telhados, em anexo.

CALHAS E CONDUTORES

Há calhas e condutores externos.

CAIXILHOS

As janelas e algumas portas externas são metálicas. As portas internas e as portas voltadas para a fachada posterior são em madeira.

PISOS

Os pisos do pavimento térreo foram bastante descaracterizados. O saguão apresenta piso em ladrilho hidráulico e as demais salas apresentam desde piso concretado, piso vinílico, até cerâmica. Os pisos do andar superior são em assoalho de madeira e nas áreas molhadas, ladrilho e cerâmica.

FORROS

O forro do saguão é em estuque decorado. As áreas do pavimento térreo não apresentam mais forros, podendo ser observada a estrutura

do piso superior ou apresentam forro em madeira. O forro do piso superior é em maderite.

4. DIAGNÓSTICO – ANÁLISE DO ESTADO DE CONSERVAÇÃO

Podemos classificar, para efeito de análise, as patologias do edifício em dois grupos: Construtivas (Físicas) e Estéticas e Funcionais. As físicas são as que atingem a matéria constituinte do edifício, já as estéticas e funcionais, como o próprio nome sugere, são as que prejudicam a leitura da arquitetura e/ou o funcionamento do edifício, o seu uso.

ANÁLISE CONSTRUTIVA – PATOLOGIAS ESTÉTICAS E FUNCIONAIS

As patologias estéticas, que prejudicam a leitura do conjunto e o entendimento da gramática da construção, são aqui descritas como todos os elementos que foram fruto de intervenções para adaptações de uso, e que normalmente já não se encontram em funcionamento.

Dessa forma, as aberturas de vãos nas fachadas de forma indiscriminada e levando em consideração apenas a demanda do uso se caracterizam como patologias estéticas. Temos assim as aberturas de vãos na fachada frontal, nas fachadas laterais e na fachada posterior, que distorcem a leitura de simetria buscada pelo desenho da estação em todas as suas fases desde 1875.

As instalações elétricas e hidráulicas se encontram completamente desordenadas. Além de serem muito antigas e fora de norma, há muitas adaptações e "gatos" para adequá-las a novos usos. A estação, por seu tamanho e tantas possibilidades de uso, passou por muitas adaptações e a cada uma as instalações eram alteradas de forma provisória. No caso do Teatro Estação, houve necessidade de construir sanitários e copa, demandando além das instalações elétricas, instalações hidráulicas que chegam a passar visivelmente pela fachada esquerda da estação.

Os pisos do pavimento térreo também se configuram como patologia estética, na medida em que são muito diversos. Há piso vinílico, cerâmicas de diversos modelos, pisos cimentados, pisos com pintura, etc. Essa falta de padrão gera sensação de caos e desconforto para o usuário, além da segmentação da estação.

As pichações nas fachadas frontal e posterior claramente alteram a leitura do conjunto e são resultado do livre vandalismo que ocorre, principalmente na fachada voltada para linha férrea e dentro da edificação.

A instalação de telhas onduladas de fibrocimento também altera a leitura do conjunto de forma significativa, seja pela coloração diferenciada – cinza, no lugar do terracota das telhas de barro francesas –, seja pela textura que em nada lembra as telhas usualmente utilizadas nas estações do período.

Sobre os aspectos funcionais, tendo em vista uma possível implantação do Museu Ferroviário, há a necessidade de um fluxo de visitantes que consiga unir toda a edificação e criar um circuito que seja lógico, já que hoje a estação é muito segmentada por fechamentos e aberturas de vãos.

Os sanitários e áreas molhadas precisam ser revistos e instalados de forma ordenada e que atenda a toda a edificação.

Finalmente, há a necessidade de adequação à norma de acessibilidade NBR ABNT 9050 de 2015.

Para mais informações, observar as pranchas de mapeamento de danos.

ANÁLISE CONSTRUTIVA – PATOLOGIAS FÍSICAS

Ainda que haja muitas patologias presentes no edifício, o estado de conservação da estação é razoavelmente bom, não existindo problemas estruturais. Com exceção da cobertura, não há danos que estejam comprometendo elementos ou componentes construtivos.

Dentre as patologias, há aquelas que atingem a edificação de forma **geral**, ocorrendo em muitos locais, e aquelas **específicas**, que ocorrem pontualmente.

As patologias gerais são mais graves, pois atingem grande parte da edificação e são a princípio devidas a condições inerentes à própria técnica e materiais construtivos empregados, à implantação e/ou condição do solo, ou ainda à falta de manutenção ou adaptações mal executadas.

Como patologias gerais, destaca-se a mais severa patologia da edificação que é o severo ataque por cupins subterrâneos e fungos apodrecedores do madeiramento da cobertura[3]. A cobertura, em especial as áreas da cobertura original em pinho-do-paraná, encontram-se muito atacadas, com algumas tesouras e terças já comprometidas. Na cobertura das alas mais novas, em peroba, observou-se a deformação de alguns banzos, com necessidade de reforço estrutural.

Da mesma forma, o barroteamento dos pisos em madeira do andar superior também foi atacado por insetos xilófagos e fungos apodrecedores, estes últimos devido às constantes infiltrações no interior da edificação. Por essa razão, o assoalho de madeira tem muitas

[3] Para a análise detalhada das patologias das coberturas, observar o Relatório de Diagnóstico das Patologias nos componentes de madeira da estrutura dos telhados, em anexo.

áreas com madeira apodrecida e outras tantas com obturações com tábuas de madeira de má qualidade e com outra paginação. Há lacunas onde o assoalho apodrecido já não existe mais.

Ainda em decorrência das infiltrações, as pinturas das salas do pavimento superior estão se desprendendo, deixando à mostra as antigas pinturas murais.

Na fachada posterior, há presença de muita umidade em decorrência de calhas em mau estado e descidas de água pluvial mal instaladas e com partes faltantes. A umidade é geradora de outras tantas patologias que não só danificam os materiais, como comprometem sua utilização. Desprendimento de pintura, musgos e fungos nas alvenarias, estão presentes graças ao microclima ideal causado pela umidade.

Além das patologias ligadas à umidade, o estado das instalações elétricas e hidráulicas também se configura como uma patologia. Ao longo do tempo, alterações nas instalações foram feitas de modo a atender necessidades da ocasião, no entanto o resultado final são instalações elétricas, hidráulicas e de captação de águas pluviais desordenadas e perigosas. Esse panorama se repete por toda a edificação, e pode ser observado nas fachadas e nas áreas internas.

Um bom exemplo são os sanitários no pavimento térreo onde funcionava o Teatro Estação. Ali existem instalações hidráulicas com tubulação aparentes e visivelmente instalados de forma a atender à necessidade primeira daquele momento – a execução de sanitários -, sem no entanto atender às necessidades da edificação como um todo e, em especial, à questão de se tratar de um bem histórico e de significativo valor para a comunidade.

Outros casos de instalações desordenadas podem ser observados nas fachadas posterior. Ali existem descidas de água pluvial e instalações elétricas aparentes e visivelmente adaptadas sem critério, há cabeamento elétrico desordenado, eletrodutos, etc.

As lacunas no revestimento de argamassa na fachada posterior é uma das patologias gerais mais visíveis e que, além de constituir uma patologia física, se configura como patologia estética. Há muitas áreas nessa fachada com lacunas do revestimento, expondo a alvenaria de tijolos e comprometendo a leitura e fruição do conjunto. Tal patologia está relacionada à falta de insolação e presença de umidade acentuada nessa fachada. Da mesma forma, há grandes áreas de estufamento de panos de argamassa, que provavelmente no futuro seriam lacunas.

Em toda a estação também se observa a presença de sujidade, em especial na platibanda e topo das cimalhas. Nas áreas onde há lacunas da pingadeira cerâmica a sujidade se espalha pelo pano de argamassa abaixo da lacuna.

Ainda como patologias gerais, classificam-se as patologias dos caixilhos em madeira, como o ressecamento dos componentes, a falta de esquadro das folhas e batentes, a falta de ferragens e a presença de vidros quebrados ou faltantes.

O vandalismo também é a razão de muitas patologias, como a falta de elementos dos sanitários e até a presença de fuligem em algumas salas da estação, visivelmente resultado de incêndio provocado por pessoas que ali viviam.

Em relação às patologias específicas, destacam-se nas fachadas a presença de vegetação (microflora) em pontos específicos das alvenarias, que ocorrem pela presença de umidade, temperatura e local apropriado para o desenvolvimento de sementes vindas pelo vento ou trazidas por pássaros.

Há a cobertura metálica na fachada frontal que se encontra com pontos de oxidação e alguns vidros quebrados.

O saguão representa um caso único, pois é uma das poucas áreas decoradas da estação. Aqui o forro em estuque apresenta lacunas e áreas

com muita umidade, em decorrência de infiltrações da cobertura. O forro do passadiço em madeira também apresenta lacunas pela mesma razão.

Algumas áreas de azulejo do saguão apresentam lacunas, outras foram visivelmente substituídas por azulejos de outra qualidade e há ainda locais onde os mesmos foram danificados na sua camada vitrificada. Os guichês das antigas bilheterias têm áreas apodrecidas e com ataque por cupins.

Há ainda locais com pinos chumbados, o que representam portas de entrada para umidade e geram o desprendimento da argamassa de revestimento. Em relação aos vitrais, os mesmos precisam de restauro, pois estão levemente deformados pela força constante do vento. Há ainda vidros faltantes e substituídos.

5. DIAGNÓSTICO – RELATÓRIO FOTOGRÁFICO

A. Fachada Frontal

Vista geral da fachada frontal a partir da Avenida Dr. Afonso Vergueiro.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Vista do bloco primitivo da fachada frontal a partir da Avenida Dr. Afonso Vergueiro.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Vista da ala esquerda a partir da Avenida Dr. Afonso Vergueiro.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Frontão com o brasão da Estrada de Ferro Sorocabana e as datas da construção e da grande reforma de 1929.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Entrada principal de acesso ao saguão sob o vitral do mezanino.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Vista da ala esquerda: umidade, muita sujidade e presença de vegetação na cimalha.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Vista da ala direita: umidade, muita sujidade e presença de vegetação na cimalha. Pixação.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Umidade, sujidade e presença de vegetação na cimalha. A ausência da pingadeira cerâmica nesses pontos reforça a ocorrência dessas patologias.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Umidade, sujidade e presença de vegetação na cimalha.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Sujidade acentuada na cimalha. A ausência da pingadeira cerâmica nesses pontos reforça a ocorrência dessa patologia.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Umidade e sujidade acentuada na cimalha. A ausência da pingadeira cerâmica nesses pontos reforça a ocorrência dessas patologias.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Umidade e sujidade acentuada na cimalha. A ausência da pingadeira cerâmica nesses pontos reforça a ocorrência dessas patologias.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Umidade e sujidade acentuada na cimalha e no frontão. A ausência da pingadeira cerâmica na cimalha reforça a ocorrência dessas patologias.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Câmeras de segurança.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Elementos espúrios.

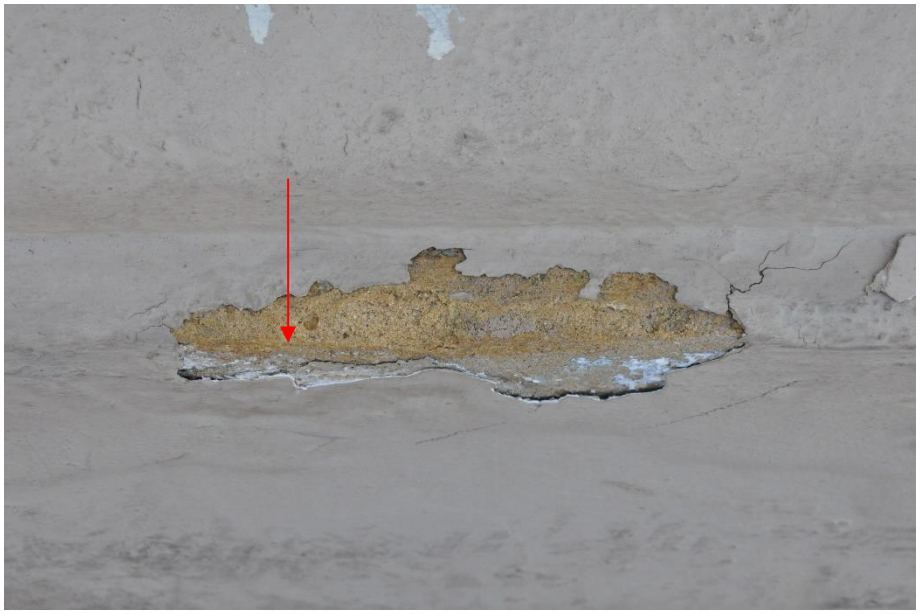
Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Sujidade causada pelo hábito de apoiar os pés nas paredes.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Embasamento: Desprendimento da camada de acabamento da argamassa de revestimento (reboco).

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.



Desprendimento da camada de acabamento da argamassa de revestimento (reboco).

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Presença de vegetação na base da alvenaria.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Trincas na pintura.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Trincas na pintura.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Elementos espúrios.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Área com lacuna: argamassa e tijolos.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Área com lacuna: argamassa.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Vista parcial do embasamento.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Pregos fixados em torno dos elementos decorativos. Acima é possível observar as áreas sem pingadeiras na cimalha.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Trincas na pintura.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Lacuna e trincas na pintura.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Lacuna e trincas na pintura.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Presença de umidade e vegetação na área de captação de água pluvial da cobertura metálica. Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Vista do embasamento da ala direita.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Sujidade e trincas na pintura.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Lacunas na pingadeira. Vê-se perfeitamente que a ausência da pingadeira resulta no escorrimento da água da chuva, que leva poeira e sujidade que repousa sobre a cimalha.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Manchas de umidade e estufamento da pintura.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Manchas de umidade e estufamento da pintura.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Manchas de umidade e estufamento da pintura.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Lacuna no friso.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Lacuna no friso.

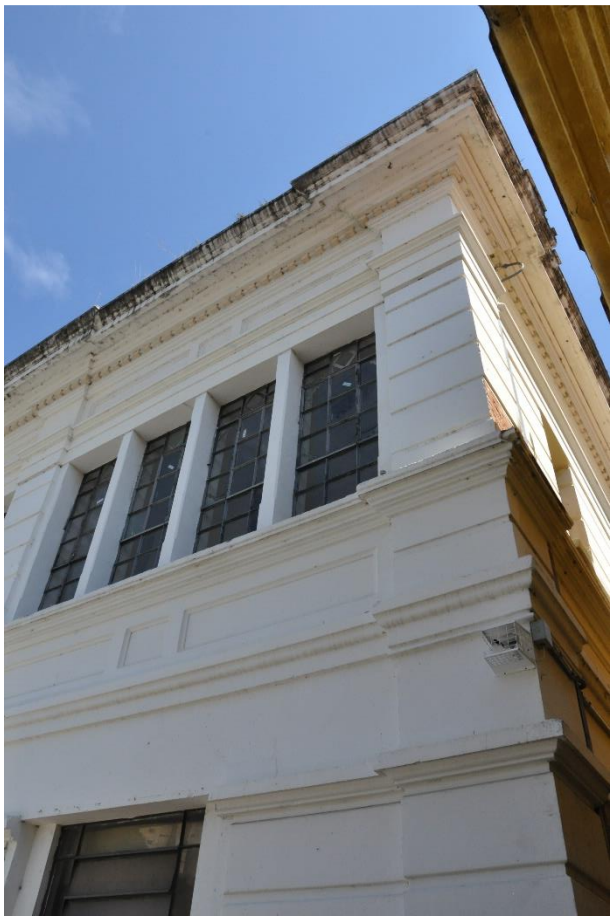
Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Lacunas na pingadeira. Vê-se perfeitamente que a ausência da pingadeira resulta no escorrimento da água da chuva, que leva poeira e sujidade que repousa sobre a cimalha

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Manchas de umidade e estufamento da pintura. Vegetação no pé da alvenaria.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.



Lacunas na pingadeira e a consequente sujidade na cimalha. Câmeras de segurança.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Manchas de umidade, estufamento e desprendimento do reboco. Lacunas.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Pichação. Nesta área há um fechamento com maderite de uma porta.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Cobertura em ferro e vidro da entrada principal.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Cobertura em ferro e vidro da entrada principal.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Cobertura em ferro e vidro da entrada principal: pormenor do vidro quebrado.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Cobertura em ferro e vidro da entrada principal: oxidação.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

B. Fachada Posterior

Vista da plataforma e gare.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Vista fachada posterior.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Vista fachada posterior.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Vista fachada posterior.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Vista fachada posterior.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Área com forte umidade devido a vazamento na captação e descida de águas pluviais.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Área com forte umidade devido a vazamento na captação e descida de águas pluviais. Consequente presença de vegetação, perda da argamassa de revestimento, desgaste e pulverulência dos tijolos.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Área com forte umidade devido a vazamento na captação e descida de águas pluviais. Consequente presença de limo e musgos, desprendimento de pintura e perda de áreas da argamassa de revestimento.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Área com forte umidade devido a vazamento na captação e descida de águas pluviais. Consequente presença de vegetação, perda da argamassa de revestimento, desgaste e pulverulência dos tijolos.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

As instalações elétricas estão desordenadas e em alguns casos, nem os cabos estão presentes.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Cabos e diversas instalações elétricas desordenadas.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Vista da entrada da sala 20. Muita umidade próxima da calha da gare, cabos soltos, desprendimento de pintura e pichações.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Vista da entrada da sala 20. Muita umidade próxima da calha da gare, cabos soltos, desprendimento de pintura e pichações.
Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Placa de indicação da sala faltante.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Nesta fachada, há muitas áreas com lacunas de argamassa de revestimento.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Placas inseridas entre a estrutura da gare e a alvenaria.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Instalações elétricas desordenadas.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Vista de parte da fachada posterior: muitas áreas com lacunas de argamassa e muita pichação.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Placa de indicação da sala.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Portão para o saguão e pichação.
Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Infiltração da descida de águas pluviais. Fonte: Maria Vitória Fischer / Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Placas inseridas entre a estrutura da gare e a alvenaria.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Nesta fachada, há muitas áreas com lacunas de argamassa de revestimento.
Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Umidade e instalações elétricas desordenadas.

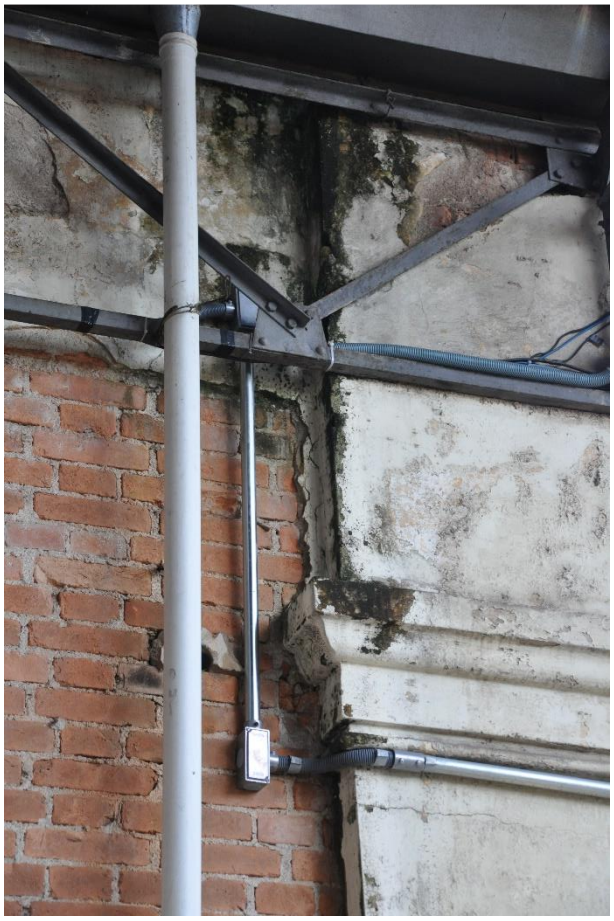
Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Obturação com argamassa de cimento.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Instalações elétricas desordenadas.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

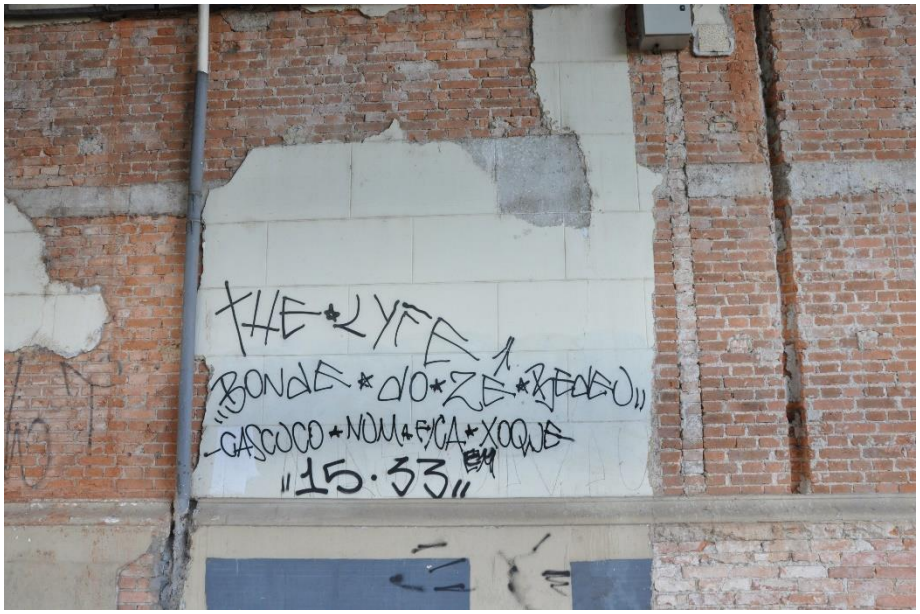


Instalações elétricas desordenadas e umidade acentuada.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Obturação com argamassa a base de cimento.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.



Pichação.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Vegetação.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Lacunas na argamassa, obturação com argamassa de cimento, pichação, vegetação.

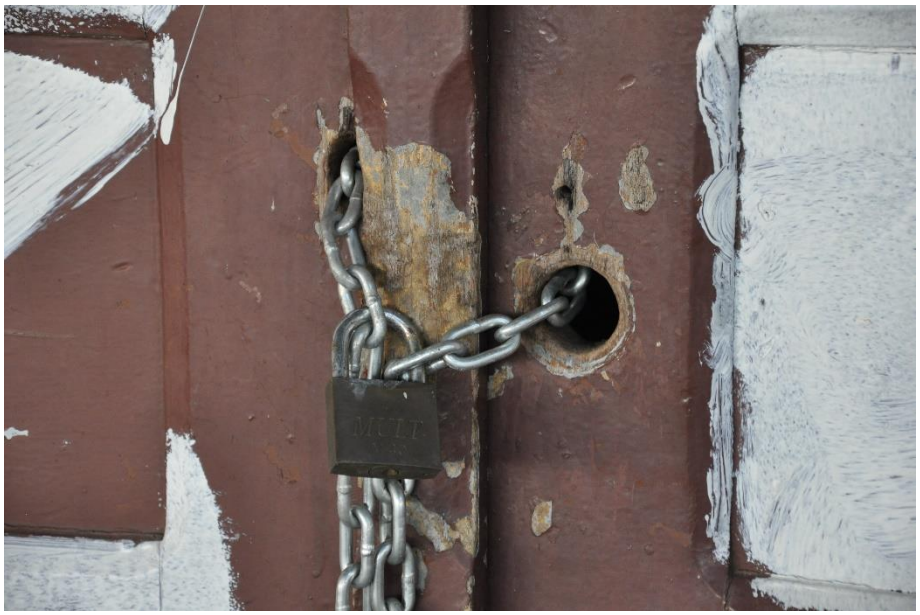
Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

a.Foco de umidade e raiz de vegetação.

b.Lacunas, umidade e pichação.

c.Porta que leva à sala 20.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.



Fechamento da porta com corrente e cadeado.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Base do batente.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Porta que leva à sala 12.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Fechamento com corrente e cadeado.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Base do batente apodrecida.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Alteração na bandeira.

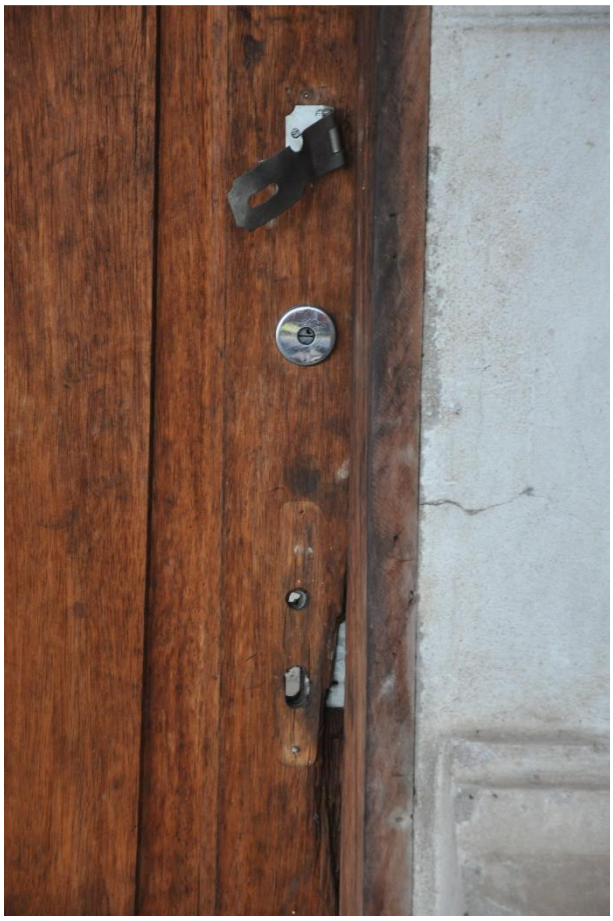
Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Porta que leva à sala 10.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Furação na bandeira.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.



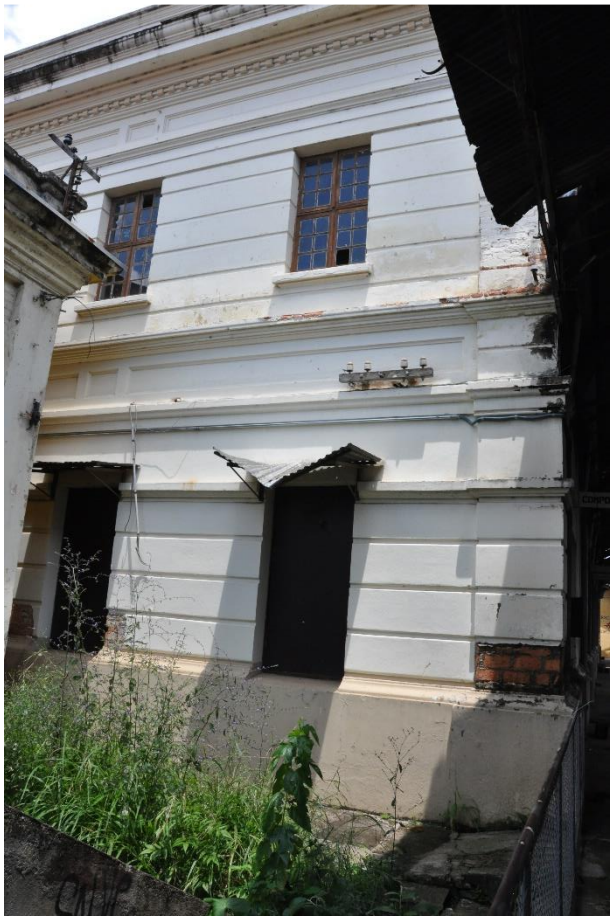
Fechamento com fechadura tetra. No local da antiga fechadura há perda de madeira. Possivelmente houve tentativa de abertura da porta com algum instrumento que danificou a porta.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Base da porta ressecada e sem verniz.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

C. Fachada Lateral Direita



Vistas parciais da fachada lateral direita. A proximidade com a outra edificação impede que a fachada seja fotografada integralmente.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Vista da parte superior da fachada.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Vista de parte do embasamento, de uma das coberturas sobre as janelas, das instalações elétricas desordenadas e das áreas com lacunas de argamassa de revestimento.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Vista da parte superior da fachada com a cimalha apresentando bastante sujidade e as lacunas da pingadeira de cerâmica.

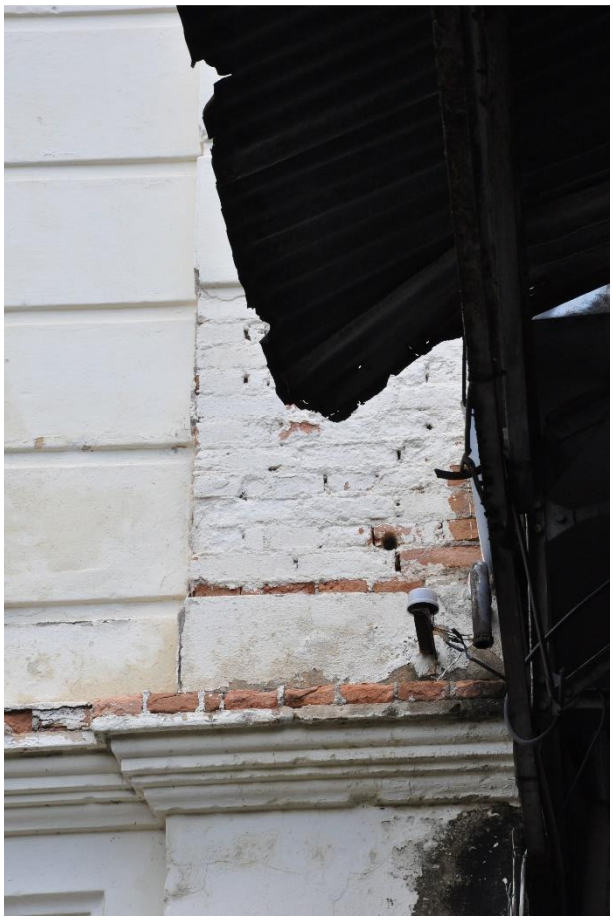
Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Vista das manchas de umidade e desprendimento de pintura acima do friso.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Friso com desprendimento de pintura e umidade no cunhal. Instalações elétricas desordenada e elementos espúrios diversos.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.



Lacuna na argamassa de revestimento.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Lacuna na argamassa de revestimento.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Instalações elétricas.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Embasamento com desprendimento de pintura e vegetação na base.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Vista geral do embasamento.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Vista geral do embasamento e áreas de lacunas na argamassa.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Áreas de lacunas na argamassa.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Áreas de umidade com desprendimento de pintura no embasamento.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

D. Fachada Lateral Esquerda

Vista parcial da fachada.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Vista da fachada.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Vista do cunhal com lacunas na argamassa de revestimento.
Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Vista da fachada com destaque para as instalações desordenadas.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.

Parte inferior da fachada com áreas de desprendimento do acabamento da argamassa (reboco) no embasamento.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Instalações elétricas desordenadas.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Instalações hidráulicas desordenadas.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Colônia de insetos.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Instalações elétricas desordenadas.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Instalações hidráulicas desordenadas.
Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Instalações elétricas desordenadas.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Instalações elétricas desordenadas e lacunas na argamassa.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Lacunas na argamassa e alvenaria.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Instalações hidráulicas desordenadas.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Embasamento com desprendimento de pintura e vegetação.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Desprendimento de pintura e vegetação. Quadro de energia.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Instalações hidráulicas e elétricas desordenadas.
Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Instalações hidráulicas e elétricas desordenadas.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Instalações hidráulicas e elétricas desordenadas.
Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Instalações hidráulicas e elétricas desordenadas.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

E. Saguão e Mezanino

Vista geral do saguão.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Vista do piso com muita sujidade e desgaste.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Vista do forro com lacunas e manchas de umidade.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Vista de parte do barrado em azulejos e dos guichês.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Vista de parte do barrado em azulejos e dos guichês. À direita, a porta que leva ao hall da escada de acesso ao piso superior.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Há muitas áreas no barrado em azulejos que foram substituídas por outras peças.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Lacuna no friso.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Lacuna.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

O acabamento das quatro fiadas inferiores é visivelmente diferente das fiadas superiores em todo o barrado de azulejos.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Lacuna.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Sujidade acentuada.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Desgaste nos ladrilhos, prejudicando a leitura do desenho de piso.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Sujidade acentuada.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Lacunas.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Obturações com material e dimensões diferentes do original.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Umidade e desprendimento do estuque.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Pontas de lanças faltantes.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

O acabamento das quatro fiadas inferiores é visivelmente diferente das fiadas superiores em todo o barrado de azulejos. Há ainda desgaste na altura da quarta fiada de azulejos, além de obturações com material diferente do original.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Desprendimento de pintura nas paredes.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Sujidade: teias de aranha.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Instalações elétricas desordenadas.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Umidade e desprendimento de pintura no forro.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Lacunas.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Lacunas.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Manchas de umidade acentuada no forro.

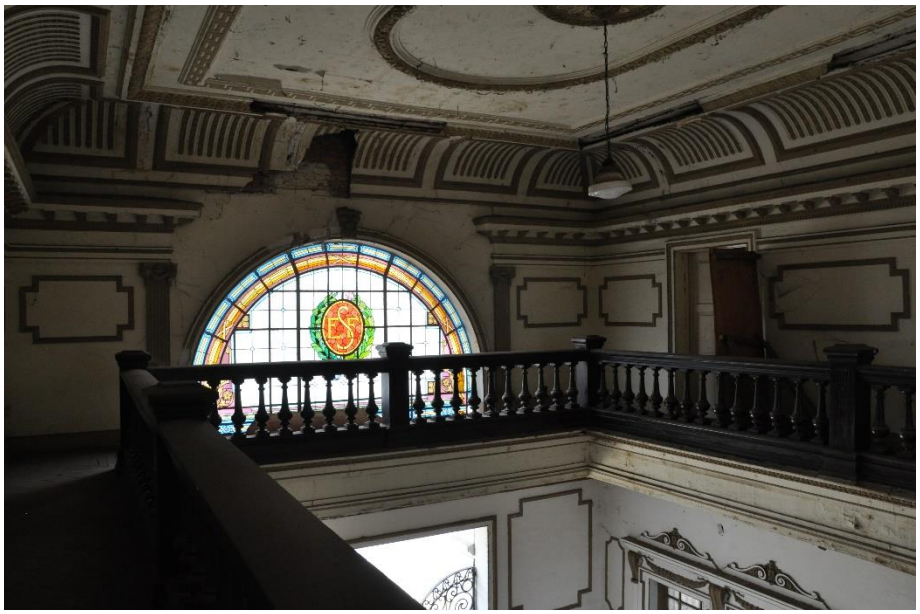
Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Lacunas no forro devido às infiltrações da cobertura.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Vista geral do mezanino.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

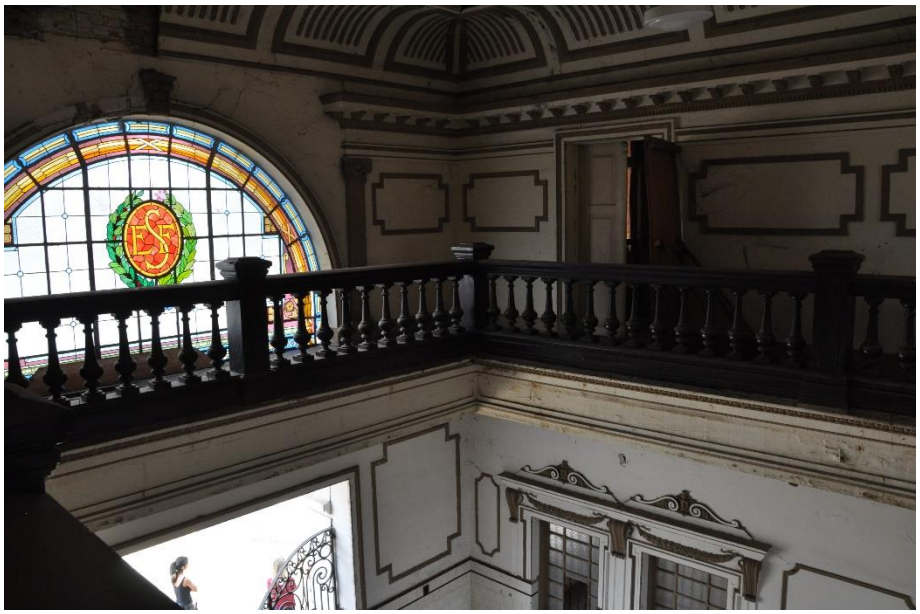


Vista geral do mezanino.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

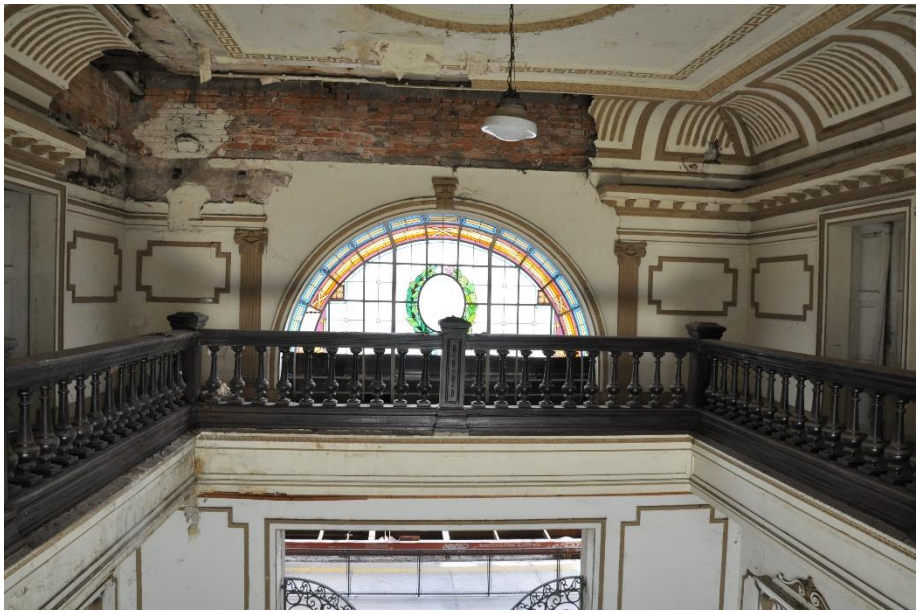
Vista geral do mezanino.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.



Vista geral do mezanino.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.



Vista geral do mezanino: destaque para a grande área de lacuna do forro.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Vista geral do forro: muitas lacunas, umidade e desprendimento de pintura.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Perda de parte do forro devido a infiltrações da cobertura.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Desprendimento de elementos do forro.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Desprendimento de elementos do forro.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Desprendimento de elementos do forro.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Perda de grande área de forro devido às infiltrações da cobertura.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Perda de grande área de forro devido às infiltrações da cobertura.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Sujidade: presença de teias de aranha por todo o espaço.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Sujidade: presença de teias de aranha por todo o espaço.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Vidro faltante no vitral.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Sujidade: entulho da queda do forro em estuque.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Desprendimento de pintura nas paredes.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Presença de insetos xilófagos.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Presença de insetos xilófagos.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Vista do tapume que impede o acesso à área de risco de queda do forro.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Área de desagregação do forro com oxidação da tela deployee.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Umidade e desprendimento de pintura.

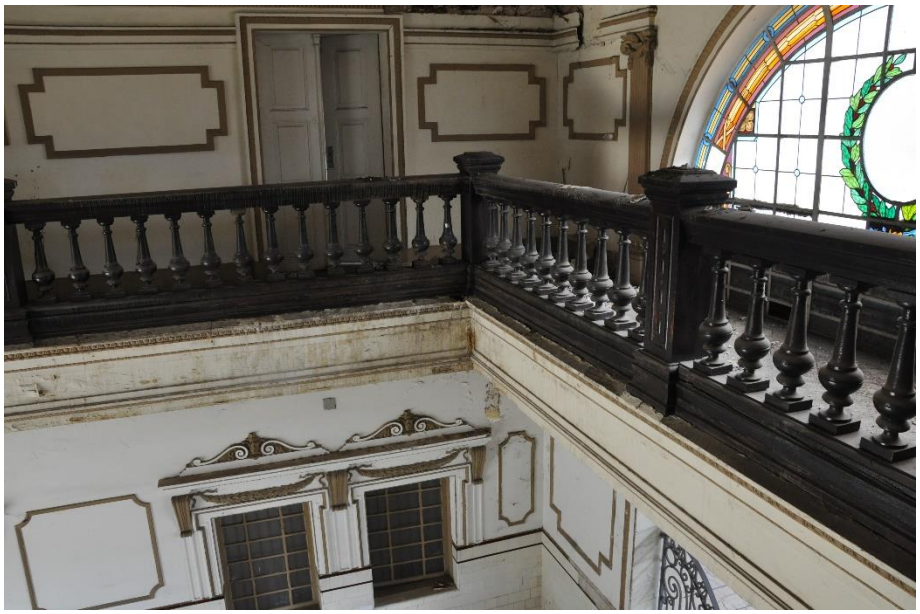
Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Lacuna no friso do topo do mezanino.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Lacuna e desprendimento de pintura no friso do topo do mezanino.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.



Umidade e desprendimento de pintura no friso do topo do mezanino.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Pormenor: Umidade e desprendimento de pintura no friso do topo do mezanino.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Umidade e desprendimento de pintura no friso do topo do mezanino.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Vista geral do lado esquerdo do mezanino.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Porta danificada.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Forro: umidade e lacunas.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Piso em madeira.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Piso em madeira com encaixes macho-fêmea rasos e quebrados.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Base do pilar do guarda-corpo com lacunas e perdas.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Lacunas no piso e ressecamento da madeira.

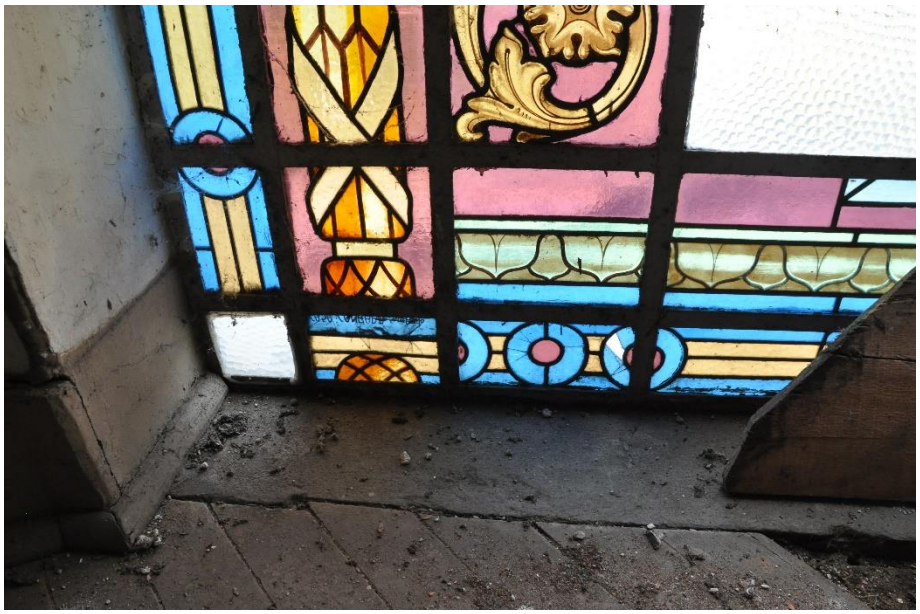
Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Madeira sem resina de proteção.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Instalações elétricas.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.



Vidro substituído no vitral.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Peças quebradas do vitral.

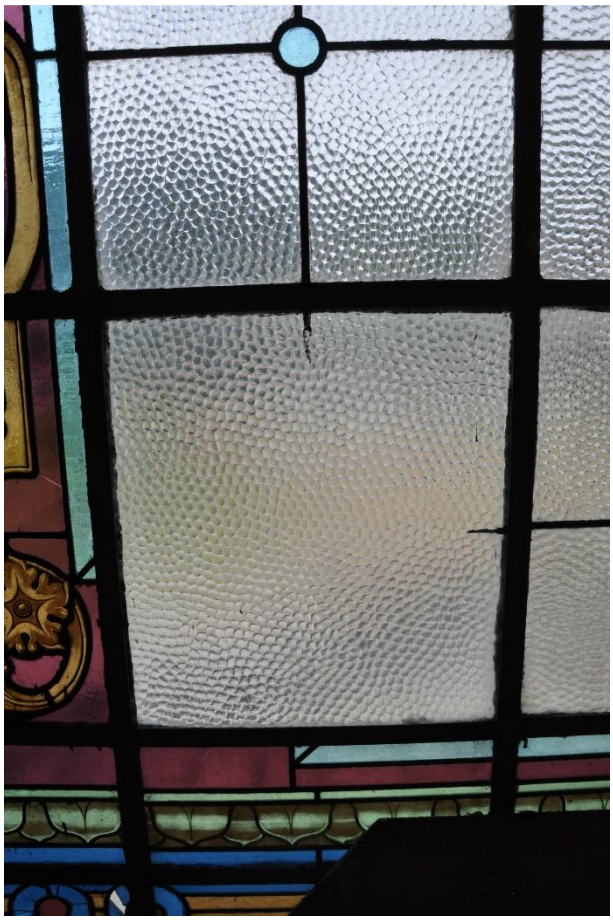
Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Vidro substituído no vitral.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Peças quebradas e abaulamento do vitral.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.



Vidro substituído no vitral.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Peças quebradas e abaulamento do vitral.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Peças quebradas e abaulamento do vitral.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Elemento decorativo com lacuna.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

F. Pavimento Superior

Assim como todo o pavimento superior, o forro da sala 23 foi integralmente substituído por maderite, que se encontra em péssimo estado. Da mesma forma, o piso de todo o pavimento tem obturações com tábuas de dimensões e paginação diferente da original e executadas com madeira de má qualidade.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Manchas de umidade e desprendimento de pintura. Há infiltrações provenientes da captação de águas pluviais da cobertura da gare.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Desprendimento de reboco.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Piso em madeira com áreas apodrecidas e obturações equivocadas.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Forro em maderite.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Piso em madeira da sala 26.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Áreas apodrecidas.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Vista geral da sala 27.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Áreas de piso apodrecidas e com lacunas.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Áreas de piso apodrecidas e com lacunas.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Áreas de piso apodrecidas e com lacunas.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Insetos xilófagos.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Sala sem forro.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Vista geral: Sala 30.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Evidências de pintura mural no barado da parede.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Evidências de pintura mural no barado da parede.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Apodrecimento da madeira do piso.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Apodrecimento da madeira do piso.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Vista geral da sala 31.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Área sem forro de maderite.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Desprendimento de pintura.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Evidências de pinturas murais.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Vista da sala 33.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Umidade acentuada e desprendimento de pintura.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Vista da sala 33.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Piso em madeira da sala 33: obturações com tábuas e apodrecimento da madeira.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Vista geral da sala 33.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Vista do conjunto de sanitários 32, 34, 35 e 36.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Vista do conjunto de sanitários 32, 34, 35 e 36.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Vista do conjunto de sanitários 32, 34, 35 e 36.

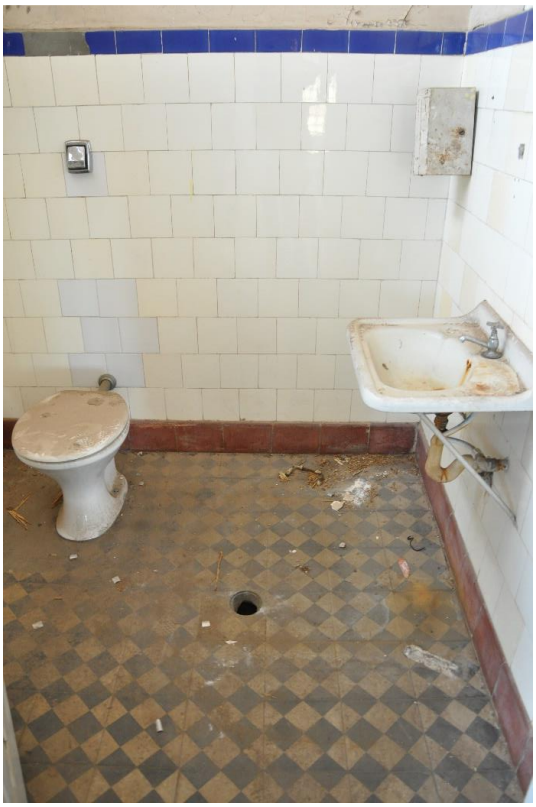
Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Vista do conjunto de sanitários 32, 34, 35 e 36.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Vista do conjunto de sala/sanitários 24 e 25.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.



Vista do conjunto de sala/sanitários 24 e 25.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

G. Pavimento Térreo

Insetos xilófagos na sala 12.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Vista geral da sala 12 e barroteamento e assoalho da sala acima.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Insetos xilófagos nas madeiras dos guichês.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Vista dos sanitários 13 e 14.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Vista sala 19.

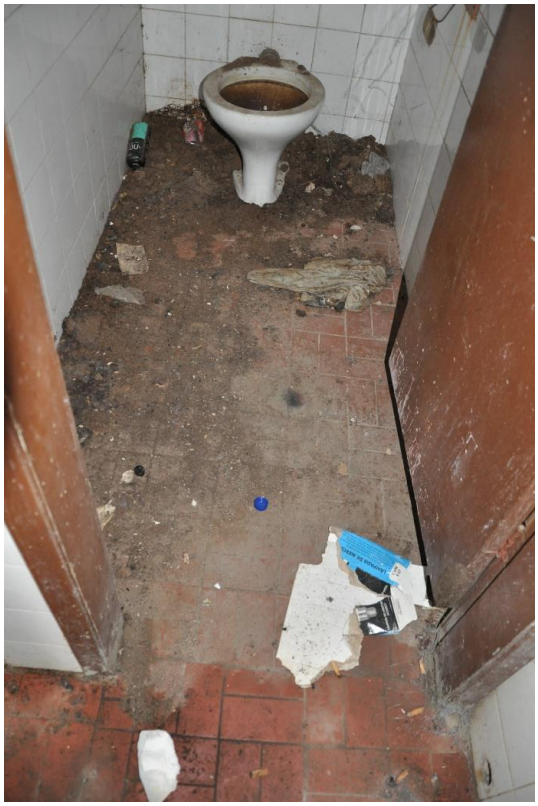
Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Vista da sala 19: Pichação e marcas de fuligem ao fundo.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Marcas de fuligem.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.



Sala 15, 16 e 17: sanitário com muita sujidade, pichação e vandalismo.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Vista geral da sala 18.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Piso cimentado sobre ladrilhos.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Parede com muita sujidade e desgaste da argamassa. A porta foi arrombada e está aberta pela dobradiça.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Muita sujidade, umidade e eflorescências nas paredes sob a escada.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Sanitário / Sala 22.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Copa / Sala 21.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Copa / Sala 21.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Copa / Sala 21.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Piso vinílico da Sala 20 desprendendo do contrapiso em decorrência da umidade do solo.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Marcas de fuligem, umidade, desprendimento de pintura e reboco e lacunas na argamassa.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Marcas de fuligem e desprendimento de pintura.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Vista geral da sala 20.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Vista geral das salas 7 e 9.

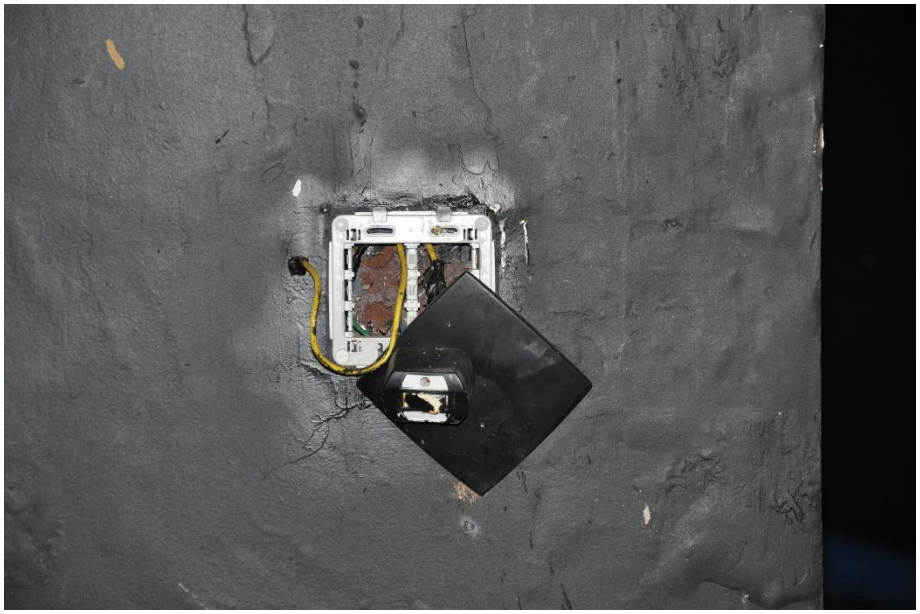
Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Umidade e estufamento da argamassa. A pintura agrava o confinamento da umidade.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Vista da sala 8.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.



Instalações elétricas.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Vista geral da sala 7.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Forro em gesso da sala 1: umidade e lacuna.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Piso da sala 1: pintura sobre cerâmica.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Vista geral das salas 10 e 11: Piso vinílico com partes faltantes e ausência de forro.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Presença de insetos xilófagos no piso da sala 27 visto da sala 10.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

GARE

Vista geral da gare.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

Vista geral da gare.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

Vista geral da gare.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

Vista geral da gare.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

H. Cobertura

Vista geral da cobertura. Há muitas telhas faltantes, soltas e de modelo diferente do original.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

Vista geral da cobertura. Há muitas telhas faltantes, soltas e de modelo diferente do original.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

Vista geral da cobertura. Há muitas telhas faltantes, soltas e de modelo diferente do original.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

Há telhas oxidadas e com lacunas.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

Telhas desencaixadas.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

Na área do lanternim não há telhas remanescentes.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

Vista geral.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

Vista geral.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

Lacunas.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

Calha recente no encontro com o edifício da estação.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

Calha recente no encontro com o edifício da estação.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

Ausência de calhas.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

Ausência de telhas no lanternim.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

Ausência de telhas e oxidação das tesouras expostas.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

I. Pisos

Piso cimentado com vegetação entre as juntas de dilatação.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

Piso cimentado com vegetação entre as juntas de dilatação.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

Piso cimentado com vegetação entre as juntas de dilatação.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

Piso cimentado com vegetação entre as juntas de dilatação.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

Piso cimentado com vegetação entre as juntas de dilatação.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

Piso cimentado com vegetação entre as juntas de dilatação.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

Piso cimentado com vegetação e sujidade acentuada. Presença de obturações.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

Pormenor: vegetação e obturação.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

Vista geral da plataforma de embarque.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

Vista da vegetação sobre os trilhos entre a edificação ao lado da estação e a gare.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

Vista do piso cimentado próximo à passarela.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

Vista do piso cimentado próximo à passarela: sujidade acentuada.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

Vista do piso cimentado da plataforma à frente da estação: sujidade acentuada.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

Vista do piso cimentado da plataforma à frente da estação: obturações e trincas.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

Vista do piso cimentado da plataforma à frente da estação: obturações, sujidade e interferências.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

Vista do piso cimentado da plataforma à frente da estação: obturações, sujidade, interferências (tubulação).

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

Vista do piso cimentado da plataforma à frente da estação: obturações.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

Vista do piso cimentado da plataforma à frente da estação: interferências (caixa de inspeção sem tampa).

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

Vista do piso cimentado da plataforma à frente da estação: sujidade acentuada.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

Vista do piso cimentado da plataforma à frente da estação: obturações e trincas.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

Vista do piso cimentado da plataforma à frente da estação: obturações e trincas.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

Vista do piso cimentado da plataforma à frente da estação: obturações e trincas. Vegetação e sujidade ao fundo.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

Vista do piso cimentado da plataforma ao lado da estação: obturações.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

Vista do piso cimentado da plataforma ao lado da estação: obturações.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

J. Escada Metálica

Vista geral da passarela.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

Vista geral da passarela.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

Vista geral da passarela.

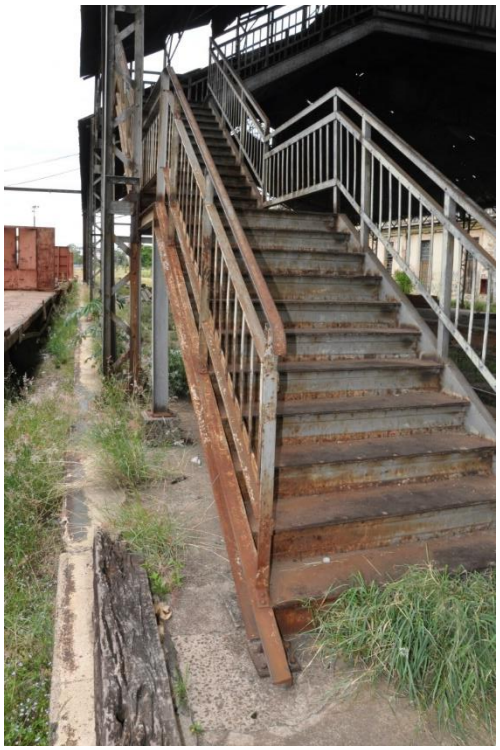
Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

Vista geral da escada em madeira da passarela.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

Vista geral da escada em ferro da passarela: oxidação, ausência de rebites, lacunas e vegetação.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

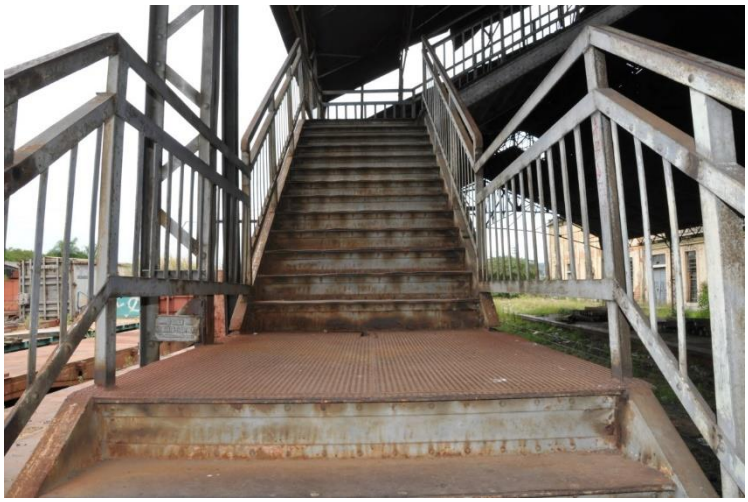


Vista geral da escada em ferro da passarela: oxidação, ausência de rebites, lacunas e vegetação.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

Pormenor dos degraus: oxidação e ausência de rebites.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Dezembro/2016.

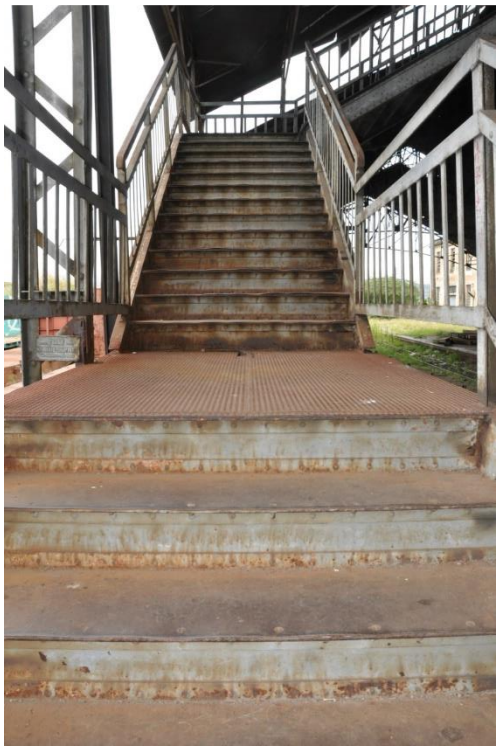


Degraus: oxidação e ausência de rebites.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Dezembro/2016.

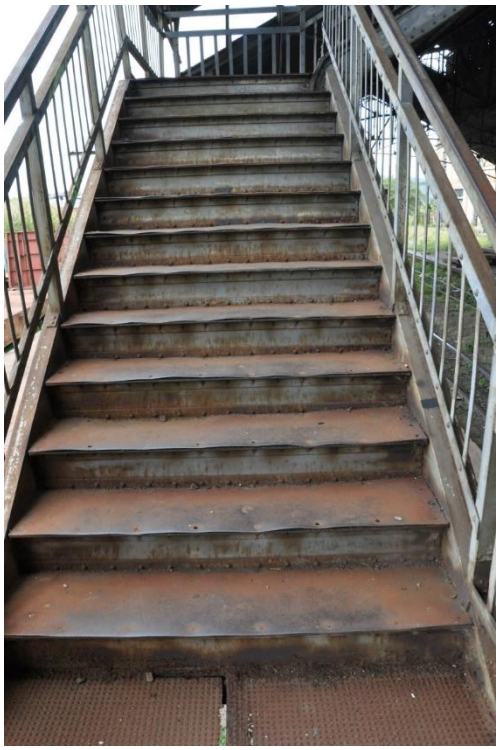
Perda por oxidação.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Dezembro/2016.



Ausência de rebites e oxidação generalizada.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.



Ausência de rebites e oxidação generalizada. Perda por oxidação no patamar.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

Ausência de rebites e oxidação generalizada. Perda por oxidação no patamar.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Dezembro/2016.

Piso do patamar solto pela falta de rebites.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Dezembro/2016.

Piso do patamar solto pela falta de rebites.

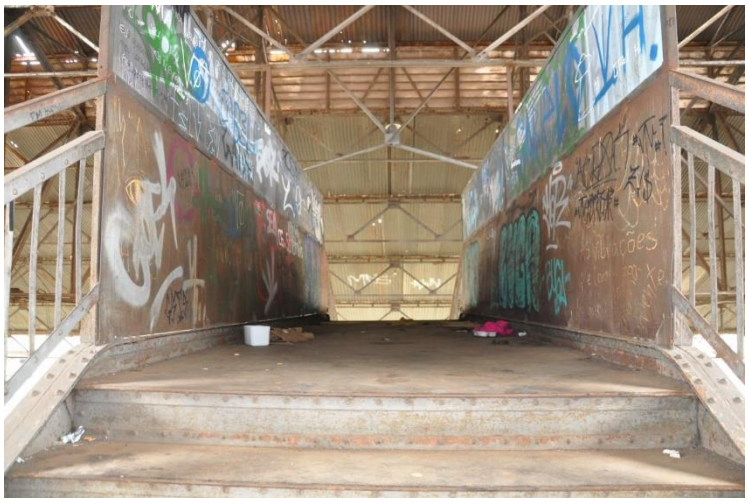
Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Dezembro/2016.

Piso do patamar solto pela falta de rebites.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Dezembro/2016.

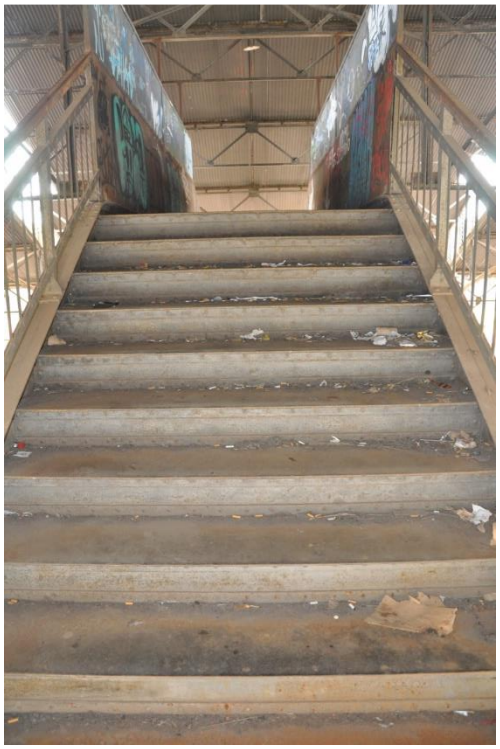
Sobre a passarela há muita sujidade e pichações.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Dezembro/2016.



Sobre a passarela há muita sujidade e pichações.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Dezembro/2016.



A escada da plataforma voltada para a estação está em melhores condições por não ser tão exposta às intempéries, porém apresenta bastante sujidade e ausência de rebites nos degraus.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

Presença de sujidade e pichação.
Ausência de rebites nos degraus.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

Vista geral da escada em madeira (primeiro plano) e em ferro (ao fundo). Presença de sujidade e pichação. Ausência de rebites nos degraus.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Dezembro/2016.

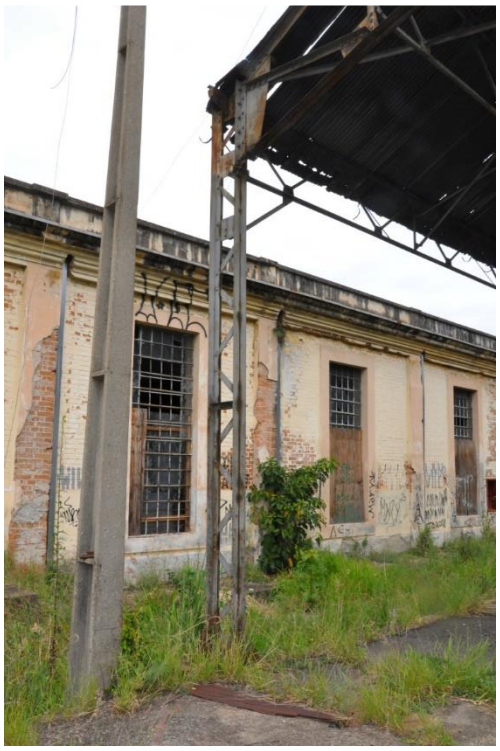
Vista geral dos fundos da escada em ferro (primeiro plano) e em madeira (ao fundo). Presença de sujidade e pichação. Ausência de rebites nos degraus.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

Vista dos fundos da escada em ferro.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

K. Pilar 01



Pilar bastante exposto às intempéries. Apresenta oxidação no topo, na base e no encontro das barras que compõem a treliça.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

Pormenor do topo oxidado.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Dezembro/2016.

Pormenores do topo, base e treliça oxidados.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Dezembro/2016.

L. Pilar 02

Pilar bastante exposto às intempéries. Apresenta oxidação na base e no encontro das barras que compõem a treliça, além de um perfil metálico amassado.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

Base oxidada.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

Base oxidada.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Dezembro/2016.

Pormenor: oxidação na base e no encontro das barras que compõem a treliça, além de um perfil metálico amassado.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Dezembro/2016.

Vistas gerais e base.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Dezembro/2016.

M. Pilar 03

Pilar exposto às intempéries. Apresenta oxidação no encontro das barras que compõem a treliça, a base foi cimentada e apresenta perfil metálico amassado.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

N. Pilar 04

Pilar exposto às intempéries. Apresenta oxidação no encontro das barras que compõem a treliça, a base foi cimentada, apresenta perfil metálico amassado e desprendimento da pintura do pilar.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Dezembro/2016.

Pormenor da base: oxidação.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Dezembro/2016.

Pormenor: base cimentada.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Dezembro/2016.

Pormenor: base cimentada.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Dezembro/2016.

Pormenor: base cimentada.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Dezembro/2016.

O. Pilar 05

Vista geral. Pilar exposto. Apresenta perfil amassado, base oxidada e cimentada, e oxidação no encontro das barras que compõem a treliça

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

Base cimentada e com perfil metálico amassado.

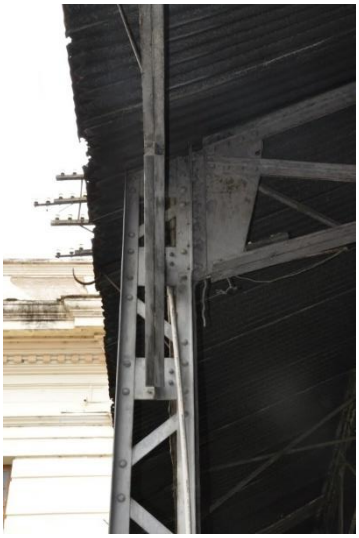
Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

Pormenor: base cimentada e perfil metálico amassado.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Dezembro/2016.

Pormenores: base cimentada e oxidada, perfil metálico amassado, oxidação no encontro das barras que compõem a treliça e topo íntegro.

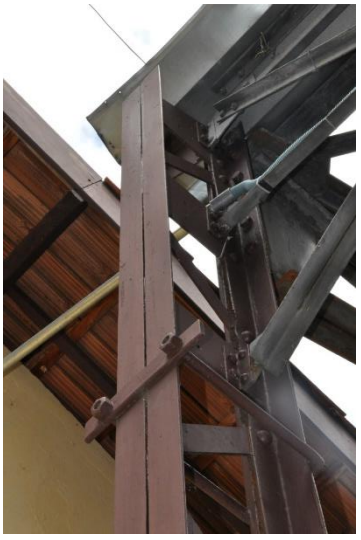
P. Pilar 06



Pilar apresenta perfil amassado, base oxidada e cimentada, e oxidação no encontro das barras que compõem a treliça, pichação e tubulação/instalações desordenadas.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Dezembro/2016.

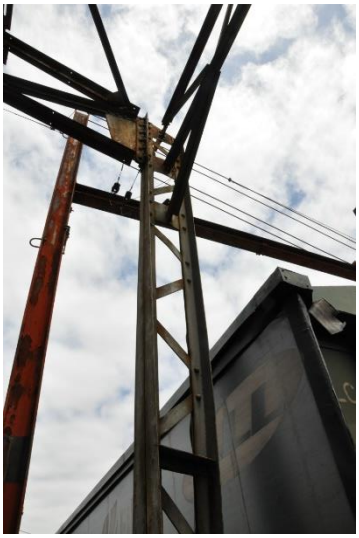
Q. Pilar 07



Pilar apresenta base cimentada, e oxidação no encontro das barras que compõem a treliça. É o único com pintura na cor marrom.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

R. Pilar 08



Pilar muito exposto. Pilar apresenta base cimentada, e oxidação no encontro das barras que compõem a treliça. É o único com pintura na cor marrom.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

S. Pilar 09

Pilar exposto. Apresenta oxidação na base e no encontro das barras que compõem a treliça. Tubulação sobre o perfil metálico.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

T. Pilar 10

Pilar exposto. Apresenta oxidação na base e no encontro das barras que compõem a treliça. Perfil metálico amassado.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

U. Pilar 11

Pilar exposto. Apresenta oxidação na base e no encontro das barras que compõem a treliça.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Dezembro/2016.

V. Pilar 12

Pilar exposto. Apresenta relativo bom estado de conservação. Base levemente oxidada.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

W. Pilar 13

Pilar exposto. Apresenta oxidação na base e no encontro das barras que compõem a treliça.

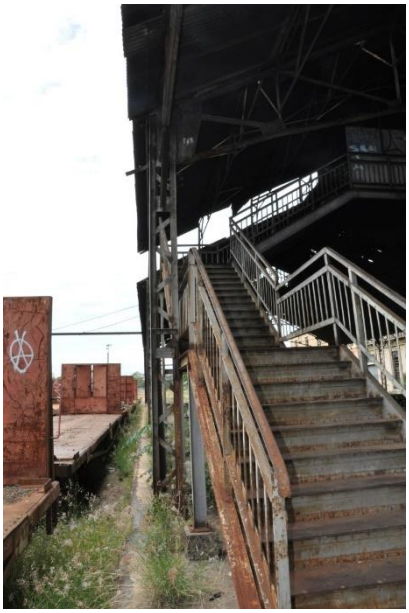
Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

X. Pilar 14

Pilar exposto. Apresenta oxidação na base e no encontro das barras que compõem a treliça.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

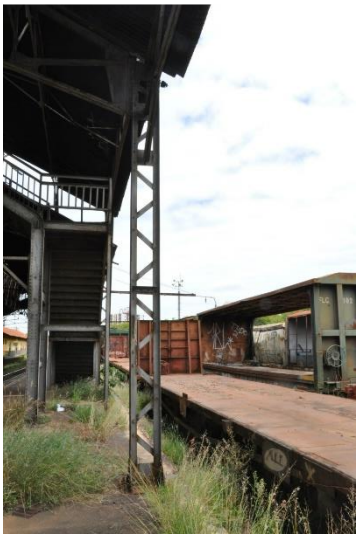
Y. Pilar 15



Pilar exposto. Apresenta oxidação na base, no encontro das barras que compõem a treliça, e na base dos perfis metálicos, com perda de seção.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Dezembro/2016.

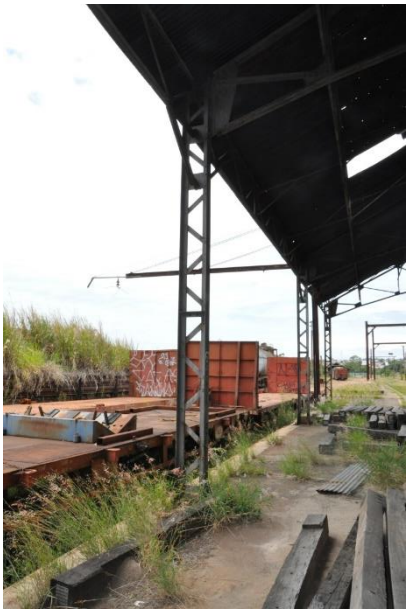
Z. Pilar 16



Pilar exposto. Apresenta oxidação na base e no encontro das barras que compõem a treliça.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

AA. Pilar 17



Pilar exposto. Apresenta oxidação na base e no encontro das barras que compõem a treliça.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

BB. Pilar 18

Pilar exposto. Apresenta oxidação na base e no encontro das barras que compõem a treliça. Tubulação sobre perfil metálico.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Dezembro/2016.

CC. Pilar 19

Pilar muito exposto. Apresenta oxidação no topo, na base e no encontro das barras que compõem a treliça. Há instalações elétricas com cabeamento desordenado.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Dezembro/2016.

Pormenores e vista geral.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Dezembro/2016.

6. CONCEITUAÇÃO PROJETUAL

Inicialmente, deve-se ressaltar aqui a importância da Estação Ferroviária de Sorocaba como referencial da história da cidade de Sorocaba: símbolo de um passado tido como grandioso, o da "era da ferrovia".

Mais que referencial da história, o edifício é marco da arquitetura ferroviária do início do século XX e é referência na paisagem da cidade. É suporte material das memórias - tanto coletivas quanto individuais - e traz consigo valores figurativos e de significado adquiridos pelo transcorrer do tempo.

São "locais de testemunho histórico dos sinais do tempo e do agir humano".

Tal importância leva este projeto a ter como principal ambição resgatar e devolver à população os traços dessa memória.

Mais que o resgate da dignidade visual da estação, o que se pretende é a recuperação da valorização do edifício de acordo com a importância que possui. Este resgate passa pela formação do consciente coletivo, isto é, o "reconhecer-se" da população na história da cidade, trazendo mais próximo o sentido de identidade com aquele bem e patrimônio de todos os habitantes de Sorocaba.

A proposta terá como metodologia adotada o restauro crítico-conservativo, o que a faz permear pelos binários histórico-crítico e histórico-técnico, garantindo a preservação da edificação enquanto documento, na sua integridade e autenticidade. Foi assim proposta a recuperação de todos os seus elementos construtivos: cobertura, alvenarias, caixilhos, elementos decorativos, elementos metálicos, etc.

Vale ressaltar que a obra de restauro deverá ser documentada com desenhos técnicos, fotografias, croquis, e toda forma de registro que se fizer necessária. Essa documentação deverá ser enviada para compor o processo do Condephaat, constituindo referência para futuras pesquisas a respeito da estação.

Existem aqui questões de conservação ordinária, como a recuperação dos caixilhos e cobertura, e questões de intervenção mais incisiva na edificação. Estas últimas demandam uma maior reflexão, com uma postura crítica, sempre guiada pela Carta de Veneza e pela Teoria da Restauração (Cesare Brandi).

Parte daí um intenso questionamento acerca da dialética das duas instâncias consideradas por Brandi, a estética e a histórica, principalmente no que diz respeito à proposta deste projeto para o espaço e as intervenções de restauro e acréscimos já realizados no passado recente.

Dentre os princípios de restauro e conservação atualmente aceitos estão:

_ A garantia da distinguibilidade, em que não se pode induzir o observador ao engano de confundir a intervenção atual com o original, além de documentar a si própria.

_ A reversibilidade ou re-trabalhabilidade, pois a restauração e a conservação não devem impedir, mas sim facilitar o retorno ao seu estado anterior.

_ A mínima intervenção, pois a restauração e a conservação não pode desnaturar o documento histórico, além de não dever fazê-lo passar por um processo agressivo a sua natureza.

Além disso, Giovanni Carbonara, citando Brandi nos lembra:

> *"'o único momento legítimo que se oferece para o ato da restauração é o do próprio presente [...] o presente histórico', nem poderia ser de outro modo; portanto, o restauro como ato que 'está na história. [...]não deverá presumir nem o tempo como reversível, nem a abolição da história'"*

Por fim, da Carta de Veneza (1964), art. 9°, temos:

> *"[...] todo trabalho complementar reconhecido como indispensável por razões estéticas ou técnicas destacar-se-á da composição arquitetônica e deverá ostentar a marca do nosso tempo."*

Com essas premissas em mente, as áreas consideradas acréscimo deverão ser em material que se diferencie do original.

Dessa forma, dentre as questões mais incisivas desse projeto, está a proposta de reorganização dos fluxos dos visitantes, hoje muito segmentado e impossível de ser contínuo, já que a estação está separada em setores. Para tanto, procurou-se reestabelecer os fluxos primitivos no térreo, com a entrada pelo saguão e a distribuição nas salas pela plataforma. Assim, as alvenarias das áreas molhadas existentes, seja das instalações do antigo teatro, seja dos sanitários que hoje são insuficientes, serão demolidas e novas instalações serão previstas.

Procurou-se também integrar o piso superior ao fluxo e, para isso foi instalada uma escada na ala esquerda, de forma que o circuito se tornasse lógico. Respeitou-se o esquema simétrico da planta e a escada estará na posição espelhada da escada original da ala direita, no entanto, ainda que seja executada com as mesmas dimensões, pede-se que seja executada em estrutura metálica, material diferente da escada original em madeira. Haverá ainda a instalação de elevadores para atendimento à NBR ABNT 9050.

Os forros em maderite serão substituídos por forro em forma de colmeia, com aspecto monolítico, suspenso e removível, facilitando assim a manutenção e diferenciando-se de um possível forro original.

O partido deste projeto para os demais elementos construtivos é de mera manutenção. Dessa forma, a maioria dos serviços propostos é de conservação ordinária e, dentre os procedimentos adotados, aqueles mais incisivos foram minimizados o quanto possível.

Como conservação, temos:

- A consolidação da argamassa de revestimento das fachadas; os elementos decorativos, como frisos e emolduramentos deverão ter lacunas reintegradas.
- Serviços de restauro dos caixilhos de madeira, bem como os caixilhos de ferro, com recomposição dos elementos e ferragens.

- Os elementos espúrios, cabeamento, tubulações e demais elementos que interfiram na leitura do conjunto figurativo serão removidos. As coberturas sobre os caixilhos das fachadas laterais deverão ser retirados.
- Os projetos complementares de elétrica, hidráulica e bombeiros serão implantados. Como se trata de bem patrimonial, a implantação dos projetos complementares em questão deverá levar em conta os princípios de mínima intervenção, distinguibilidade e re-trabalhabilidade, dessa forma, pede-se que as instalações sejam em sua maioria externas, com materiais duráveis e compatíveis visualmente com o prédio. Pede-se que as instalações elétricas sejam executadas com eletrodutos galvanizados externos.
- A cobertura terá os componentes em madeira comprometidos substituídos, bem como as telhas. As tesouras passarão revisão e limpeza e receberá imunização contra insetos xilófagos e fungos, bem como as cambotas do forro.
- O sistema de captação de águas pluviais será totalmente substituído por tubulação embutida.
- O piso do saguão deverá ter seu desenho reconstituído, com a substituição de peças que perderam a camada cimentícia colorida.
- Os pisos em madeira deverão ser recuperados e ter suas lacunas reintegradas com piso em madeira de mesmas características, dimensões, paginação, etc.

7. VIABILIDADE TÉCNICA

a. Recomendações gerais

Dentre os princípios de restauro e conservação atualmente aceitos estão:

_ A garantia da distinguibilidade, em que não se pode induzir o observador ao engano de confundir a intervenção atual com o original, além de documentar a si própria.

_ A reversibilidade ou re-trabalhabilidade, pois a restauração e a conservação não devem impedir, mas facilitar o retorno ao seu estado anterior.

_ A mínima intervenção, pois a restauração e a conservação não podem desnaturar o documento histórico, além de não dever fazê-lo passar por um processo agressivo a sua natureza.

Os materiais usados devem apresentar resistência física e mecânica igual ou menor a dos materiais construtivos identificados "in loco", visto que materiais com maior resistência colocam em risco a conservação dos materiais históricos, por se tornarem vulneráveis à deterioração, por sua natureza e constituição. Deve estar claro que este projeto de forma alguma propõe que o edifício volte a ter o aspecto de "novo", mas sim que o mesmo tenha seus materiais livres de agentes patológicos. Serviços de conservação devem garantir a integridade histórica do edifício sem que danos possam ser causados a sua aparência e tecido construtivo.

b. Equipe técnica qualificada mínima

. Arquiteto Residente

Profissional especializado com comprovação de diploma em restauro de bens imóveis, com experiência comprovada por Certidão de Acervo Técnico – CAT / CREA ou CAU, com serviços e obras de porte similares. O profissional será responsável pela boa execução dos serviços, bem como pela documentação e registro dos mesmos.

. Consultor de Restauro de Bens Imóveis

Profissional de nível superior com especialização na área de restauro e com experiências comprovadas. Quando solicitado, caberá a este esclarecer à equipe técnica dúvidas e questões técnico-restaurativas.

c. Informações preliminares

a) Este memorial fará parte integrante do contrato da construção.

b) Este memorial e os projetos se complementam. Havendo divergência prevalecerá o que está escrito e o que foi contratado e ainda se permanecer dúvida, será dirimida pela fiscalização, equipe de projeto e equipe técnica dos órgãos patrimoniais.

c) A empresa contratada será a responsável direta pela construção e para oficializar este ato, deverá apresentar à fiscalização a ART referente aos serviços e obras contratadas.

d) Os interessados deverão visitar o local para se inteirar das facilidades e dificuldades existentes.

e) Qualquer modificação pretendida deste memorial e ou projeto deverá obrigatoriamente passar pela contratante.

f) Todos os procedimentos deste projeto foram pensados tendo em vista a questão ambiental e ecológica e será também solicitada à Contratada esta preocupação que é o objetivo final de todos os envolvidos. Para tanto, o mínimo que se pede é que todas as madeiras a serem usadas na obra, deverão ser certificadas, os bota-foras deverão ser legalizados e os procedimentos deverão ser realizados de modo a gerar o mínimo de entulho e desperdício de água e energia.

g) Todos os materiais que serão empregados na obra serão de responsabilidade da Contratada e fornecidos em tempo hábil para não ocasionar atrasos. Serão, também por conta da Contratada, os andaimes e escoramentos.

h) Todo ferramental necessário para o bom andamento dos serviços serão por conta da Contratada.

i) As ferramentas especiais, quando necessárias, serão providenciadas pela Contratada, tais como: sapo, guinchos, andaimes tubulares, reposição de discos de serra circular, etc.

j) A Contratada deverá apresentar ART ou RRT referente à RESPONSABILIDADE PELA OBRA vinculada à ART/RRT de projeto e em nome do proprietário mencionado no projeto aprovado. A Contratada, também deverá providenciar e sob a sua guarda, permanecer na obra, CADERNETA ou DIÁRIO DE OBRAS, para as devidas anotações dos procedimentos, ocorrências diversas, observações, ordens de serviços, etc.

k) A Contratada deverá providenciar um CRONOGRAMA DE OBRA, compatível com o edital de concorrência.

l) Fotografias e registros: A Contratada deverá tirar fotos sistemáticas da obra, inclusive das instalações enterradas e embutidas, com a finalidade de ter registrado todo o processo de restauração, seja para qualquer manutenção futura, seja como registro e documentação de qualidade da obra. Essa documentação deverá ser enviada para compor o processo do Condephaat, constituindo referência para futuras pesquisas a respeito da estação.

m) Não haverá subcontratação de serviços e pessoal sem o consentimento do Contratante. Todas as pessoas que estiverem trabalhando na obra serão consideradas empregadas da Contratada e consequentemente sob sua responsabilidade. Todos deverão passar por integração e ter consciência da importância da edificação e dos serviços ali realizados.

n) A empresa interessada e participante da concorrência se compromete a prestar com qualidade e eficiência os serviços de mão-de-obra para a restauração dessa edificação. Para tanto, deverá ter observado os pormenores dos desenhos e memorial descritivo que farão parte deste projeto, ter obrigatoriamente visitado o local da edificação.

o) A Contratada será obrigada a fornecer mão-de-obra especializada para os assentamentos das portas, janelas, pisos e azulejos, conforme especificações mínimas, bem como pedreiros especialistas em restauração de frisos, molduras e cimalhas.

p) Todos os serviços serão executados obedecendo às técnicas convenientes de cada caso, sempre tendo em vista a qualidade e o não desperdício dos materiais.

q) Recomenda-se para que, durante a execução das obras na Estação Ferroviária de Sorocaba, estejam previstos serviços técnicos especializados para prospecção e análise das fundações estruturais perimetrais da edificação, a cada 10 metros aproximadamente, onde possam ser verificados eventuais patologias ou danos nas fundações e que, estruturalmente, possam interferir nas ações de restauro previstas no presente projeto.

d. Normas de execução

. Materiais

a) Os materiais a empregar deverão ser novos, de primeira qualidade e obedecer às especificações do presente memorial, às normas NBR-ABNT no que couber e, na falta destas, ter suas características reconhecidas em certificados ou laudos emitidos por laboratórios idôneos.

b) Nos casos em que a caracterização de determinado material por marca, denominação ou fabricação for acompanhada da expressão "ou similar", será permitida a alternativa de material rigorosamente equivalente, a juízo da fiscalização, equipe de projeto e órgãos patrimoniais.

c) Quando as circunstâncias ou condições peculiares do local o exigirem, será facultada a substituição de materiais especificados por outros equivalentes mediante prévia e expressa autorização por escrito do projetista.

d) Os materiais deverão ser transportados e manuseados com cuidado e armazenados de maneira adequada em locais apropriados.

. Serviços

a) A execução dos serviços obedecerá rigorosamente ao projeto em sua forma, dimensões e concepção arquitetônica e estas especificações técnicas.

b) A Contratada deverá ter experiência em obras de restauro, comprovada por acervo técnico, bem como arquiteto especialista residente e arquiteto consultor de restauro de bens imóveis em seu quadro de funcionários.

c) A Contratada submeterá à aprovação da fiscalização, amostras de todos os materiais e modelos de todos os serviços a serem executados na obra.

d) Se julgar necessário, a fiscalização solicitará ensaios, exames e provas dos materiais ou serviços das obras, os quais serão executados sob seu controle e verificação.

e) No prazo de 48 horas, a Contratada obriga-se a retirar do canteiro de serviço os materiais porventura impugnados pela fiscalização, bem como iniciar qualquer demolição exigida, correndo por sua conta exclusiva as despesas decorrentes das referidas demolições e reconstruções.

f) A Contratada deverá estar aparelhada com maquinários e ferramentas necessárias às obras, bem como manterá pessoal habilitado em número suficiente à perfeita execução dos serviços nos prazos previstos.

g) Ficará a critério da fiscalização solicitar a demolição de quaisquer serviços que não venham a obedecer às condições do projeto.

h) Caberá à Contratada:

- Providenciar seguros que cubram as obras, materiais ou pessoas de quaisquer danos durante a execução;

- Manter diários de obras atualizados, com registros que permitam o acompanhamento dos serviços;

- Manter o acesso à obra restrito a funcionários ou pessoas devidamente credenciadas;

- Preparar mensalmente, relatório de avanço das obras, acompanhado de documentação fotográfica;

- Armazenar os materiais de forma a manter suas características, ficarem protegidos das intempéries, sem contato com o solo e obedecendo as instruções dos fabricantes e as normas e especificações da NBR-ABNT aplicáveis;

- Cuidar para que o armazenamento de materiais sobre lajes, andaimes, monta cargas, etc., atenda às sobrecargas previstas.

- Manter os materiais inflamáveis resguardados de calor, de fagulhas, brasas e chama e afastados de outras dependências da obra, conforme as normas específicas.

e. Procedimentos Específicos de Demolições e Remoções[4] - Observar para as retiradas dos elementos das coberturas, forros e demolições.

As retiradas serão estudadas previamente de forma a não causar danos para o edifício. Em especial para os elementos que se pretende preservar ou identificar vestígios de interesse para futuras investigações/prospecções. Assim, os funcionários devem ser orientados a cuidar das argamassas remanescentes/adjacentes quando da demolição.

Dessa forma, deve-se tomar todos os cuidados necessários para a execução das demolições e retiradas.

Deve-se atentar à segurança dos operários e transeuntes, com total controle das atividades de demolição e descarte de material.

Para o bom andamento do trabalho, observar as seguintes recomendações:

. Toda a equipe deve trabalhar em um único pavimento;

. Garantir a iluminação adequada de todo o local de trabalho;

. Usar roupas adequadas (que não enrosquem) para a realização do trabalho;

. Evitar acúmulo de carga (sobrecargas) em pontos localizados, principalmente em lajes de forros e telhados;

[4] Fonte: "Serviços Preliminares de Construção e Locação de Obras" da disciplina da Poli-USP PCC - 2435: Tecnologia da Construção de Edifícios I

. Escorregar em vez de arremessar materiais e peças demolidas;

. Não demolir a peça em que está trabalhando;

. Usar equipamentos de segurança (EPIs), tais como botas, luvas e máscara;

. Os locais de trabalho devem ser periodicamente aspergidos com água para reduzir a quantidade de poeira.

. Verificar a existência de depósitos de material inflamável;

. Verificar as condições dos imóveis vizinhos, tanto a qualidade, como os níveis de localização e as interferências com a demolição;

. Desativar instalações existentes, antes do início dos trabalhos;

. Revestir qualquer superfície de construção vizinha que fique exposta pelos trabalhos de demolição;

. Adotar dutos de descarga para o material originado na demolição, evitando seu espalhamento;

. Instalação de um local adequado para depósito de entulho até a sua completa retirada da obra;

. Prever a retirada periódica de entulho, de forma a não acumular material de descarte no canteiro, empregando-se equipamentos adequados, evitando-se espalhar lixo pela vizinhança.

. Prever a proteção dos transeuntes, seja através de tapumes com altura adequada, seja através da construção de plataformas ou de galerias de proteção.

. O material a ser descartado deverá ser removido para locais em conformidade com as leis ambientais.

f. Canteiros

INSTALAÇÃO DOS CANTEIROS

O canteiro será instalado na área do estacionamento da estação. Ressaltamos a necessidade da orientação à equipe quanto à utilização dos espaços construídos do edifício. Ex. cuidados e proteções em relação a pisos, paredes, objetos encontrados no solo e no interior do prédio.

Deverão ser previstas para os canteiros, as seguintes instalações:

. Depósito de materiais/almoxarifado: Um depósito para o acondicionamento dos materiais, equipamentos e EPI's usados na obra.

. Funcionários: Banheiro / Refeitório / Copa / Vestiário para os funcionários da obra, que contenha chuveiros.

. Obra e canteiros: Instalação de Água; Instalação Elétrica de baixa e alta tensão. Ateliê para armazenamento dos materiais removidos do edifício, que serão restaurados.

PROTEÇÕES

As proteções deverão preceder o início das obras, ainda que estas se deem setorialmente, de modo que as intervenções a serem executadas não constituam danos aos elementos que se pretende conservar.

Pisos:

. Os pisos internos por onde funcionários e materiais passarem com freqüência devem ser protegidos com plástico 200 micras e maderite nos pisos em madeira e juta com gesso no caso dos ladrilhos hidráulicos;

. Os andaimes que porventura venham a ser colocado sobre o piso, devem ser apoiados sobre pequenas bases de madeira ou sobre rodas com pneu de borracha;

. Esquadrias: Nas esquadrias onde os vidros forem retirados para possibilitar os reparos, conforme necessidade, deve-se prever a

colocação de plástico transparente nos vãos das aberturas de portas e janelas para impossibilitar a entrada de água de chuva, insetos e animais.

ACESSOS

Montagem de andaimes, de acordo com normas de segurança.

g. Transporte de material até o bota-fora

Inclui carga, transporte e descarga dos materiais provenientes da demolição em bota-fora legalizado. Toda a documentação referente ao descarte de materiais deverá ser anexada à documentação geral da obra. A não entrega dessa documentação poderá ser passível de suspensão das medições.

h. Limpeza e remoção de entulho

Deverá ser procedida, durante a execução da obra, periódica limpeza e remoção de entulhos e detritos que venham a se acumular.

i. Placas

a) Fixar em local visível as placas de identificação da obra, conforme modelo, a ser fornecido pela Contratante.

b) Manter as placas legíveis em bom estado até o término da obra.

8. DESCRIÇÃO DAS SOLUÇÕES TÉCNICAS E ESPECIFICAÇÃO DE MATERIAIS E SERVIÇOS

- Demolições, retiradas e construções:

Prever a demolição dos seguintes itens (observar pranchas de projeto):

. Remoção cuidadosa de elementos espúrios e demais interferências indicadas em projeto;

. Telhamento e peças do madeiramento a serem substituídas das coberturas;

. Calhas e condutores;

. Vidros quebrados;

. Alvenarias a serem demolidas indicadas em projeto;

. Alvenarias para adequação de vãos.

. Divisórias em madeira;

. Piso do andar superior para instalação da nova escada metálica e elevadores;

. Caixilhos de vãos que serão fechados;

. Louças sanitárias.

Prever o descarte dos revestimentos que serão substituídos, como forros e alguns pisos.

Prever a construção dos seguintes itens:

. Adequação de vãos;

. Sanitários.

- Coberturas:

Para execução dos serviços nas coberturas, recomenda-se fortemente o uso de máscaras de proteção, uma vez que o ambiente pode estar infectado por fungos que são tóxicos para o sistema respiratório.

. Limpeza: Retirada do telhamento existente; Prever uma cobertura provisória para proteção das áreas internas da edificação. Pede-se fazer este procedimento por etapas, não deixando uma grande área sem telhamento.

. Substituição de áreas de peças em madeira comprometidas (frechais, tesouras e terças comprometidas).

. Executar reforço estrutural nos banzos das alas em peroba-rosa.

. Limpeza, lixamento, aplicação de cupinicida e fungicida em todos os elementos de madeira. Aplicar óleo diesel com ajuda de estopa.

. Na retirada de grandes peças, utilizar mesmas dimensões das peças remanescentes, bem como sambladuras, encaixes e ferragens.

. Instalação de subcobertura. A subcobertura deverá estar entre as terças e os caibros. Protótipo comercial "Tyvek", marca Dupont, ou similar.

. Providenciar a passagem das tubulações elétricas.

. Instalação dos caibros e ripamento.

. Instalação das calhas e condutores.

. Instalação das telhas de barro francesas.

- Revestimentos e Alvenarias

Inicialmente devem ser removidas todas as interferências que alteram a leitura do conjunto: instalações elétricas, antenas, tubulações, pregos, divisórias, coberturas provisórias, etc.

Os elementos deverão ser removidos cuidadosamente para evitar danos às paredes. Proceder com remoção criteriosa, com martelo ou alicate tipo torquês, apoiado em calço de madeira para não causar danos à superfície.

Deve-se remover todo e qualquer elemento que comprometa a leitura do conjunto (Observar as pranchas de projeto para verificar o que deve ser removido).

Reboco das paredes internas

Devem ser executadas prospecções arquitetônicas e pictóricas previamente aos serviços sobre as paredes internas.

Os rebocos das paredes internas devem ser preservados, e deve ser executado um novo reboco, onde o mesmo possuir furos, partes faltantes, desprendimento ou quaisquer obturações errôneas sobre este, com o mesmo traço do original, conforme exames laboratoriais (composição do traço e granulometria).

Após a execução dos reparos nos rebocos, a preparação para pintura pode ser executada com a remoção através de espátulas de todas partículas soltas e desprendidas de tinta.

Usar o fundo preparador para pinturas, a fim de garantir uma boa ancoragem da tinta a ser aplicada.

As paredes internas receberão pintura. Aplicar tinta acrílica de primeira linha, em duas demãos, com acabamento fosco na cor branco neve.

Com base nas prospecções, prever restauro de janelas de pintura mural nas áreas onde existir. As janelas terão 50cm de largura e serão orientadas na vertical de modo a percorrer toda a extensão do pé-direito da sala ou um formato que melhor demonstre o desenho encontrado nas prospecções.

Argamassa de revestimento

Toda argamassa de revestimento das fachadas, deverá passar por consolidação.

Para trincas e fissuras, proceder com escariação em V e preenchimento com nova argamassa.

As áreas desprendidas do substrato passarão por consolidação, como segue:

- Fura-se a região oca com a utilização de uma broca de 8 mm;
- Utilização de uma rolha de cortiça para tamponar o furo criando uma cápsula onde o produto será injetado;
- De acordo com os resultados laboratoriais, proceder:

a) em caso de argamassa a base de cal: com injeções ou gotejamento de leite de cal para consolidação. A cal utilizada deverá ser virgem ou viva – óxido de cálcio - CaO.
b) Em caso de argamassa a base de cimento: com injeções de argamassa de alta resistência inicial para grauteamento denominado V-1 GRAUTH da OTTO BAUNGART/VEDACIT;

Após a execução da consolidação das argamassas de revestimento, proceder com a remoção da pintura sobre o reboco. Aplicar removedor em gel (protótipo comercial: Stripitizi, marca Montana) com brocha retangular, aguardar tempo de ação do produto e em seguida removê-lo com hidrojateamento controlado com bico tipo leque. Executar limpeza geral das superfícies de modo que não permaneçam resquícios de

removedor. Esta ação deve ser acompanhada de perto pela equipe técnica, uma vez que o reboco se encontra desgastado e deve ser preservado o máximo possível. É provável que seja necessário executar o estucamento das áreas perdidas de argamassa e uma velatura de aproximadamente 2mm de espessura para regularização com traço de mesma composição, granulometria e coloração do original.

Em caso de argamassa a base de cal, utilizar o fundo preparador para tinta à base de silicato de potássio (protótipo Grandecor Fix, marca Granilita), a fim de garantir uma boa ancoragem da tinta a ser aplicada.

Aplicar tinta à base de silicato de potássio (protótipo comercial Grandecor Rest, marca Granilita), em duas demãos.

Caso a argamassa seja de base cimentícia, utilizar tinta látex acrílica, com acabamento fosco.

As cores serão definidas após a execução das prospecções pictóricas e estudos da gramática cromática do edifício.

Pinturas Murais

Prever restauro das janelas de pintura murais das salas onde forem existentes.

- Caixilhos e gradis

Restaurar os caixilhos de madeira e ferro.

Para restauro dos caixilhos em ferro:

- A recomposição e/ou substituição de partes faltantes ou comprometidas deverá obedecer rigorosamente ao desenho original do

caixilho. Em especial, pede-se a substituição do perfil inferior horizontal e dos chumbadores inferiores.

- Neutralizar todos os pontos oxidados com desoxidante.
- O preparo das superfícies metálicas novas deverá abranger: eliminação de qualquer tipo de brilho, usando lixa com grana de 150 a 220 e eliminar o pó, manchas de gordura ou graxa devem ser removidas com solução de água e detergente neutro. Em seguida enxaguar e aguardar secagem.
- Nas superfícies metálicas com pintura existente, o preparo deverá abranger: remoção dos pontos de ferrugem e das partes soltas da tinta velha utilizando lixa grana 80 a 150 e/ou escova de aço, limpeza com pano umedecido em aguarrás.
- Após o preparo das superfícies, aplicar uma demão de fundo anticorrosivo a base de zinco, com rolo de espuma, ou pincel com cerdas macias. Aguardar secagem e lixar com grana 360/400 e eliminar o pó.
- Aplicar a tinta esmalte sintético em várias demãos (2 ou 3 demãos), com pistola de baixa pressão até atingir o perfeito cobrimento da superfície. A cor será grafite escuro fosco.

Para restauro dos caixilhos em madeira, segue:

- Todos os mecanismos de abertura e fechamento, bem como ferragens deverão receber serviços de revisão, manutenção e lubrificação garantindo o perfeito manuseio dos mesmos.
- As réplicas de ferragens necessárias deverão ser executadas obedecendo ao desenho original e o mesmo material das demais existentes conforme a tipologia do caixilho.
- Para a execução das réplicas de ferragens e partes faltantes, a empresa contratada deverá submeter amostra aos órgãos de preservação competentes.
- As superfícies deverão ser preparadas com remoção das camadas de verniz e tinta esmalte. Utilizar soprador térmico e espátula para a remoção da tinta (não utilizar removedor químico). Verificar a

necessidade de hidratar a madeira após a remoção da pintura. Proceder com lixamento manual grana 120 e 220. Remoção do pó com estopa embebida em aguarrás.

- Aplicar verniz de acabamento natural acetinado em várias demãos (2 ou 3 demãos), com pistola de baixa pressão até atingir o perfeito cobrimento da superfície.

- Pisos e rodapés:

. Pisos em ladrilho hidráulico existentes (saguão):

Limpeza do piso com enceradeira industrial com disco com cerdas de nylon, detergente neutro e água.

Remoção das manchas impregnadas com Limpa piso LIMPBRIM da Brasil Imperial conforme orientação do fabricante.

Substituição das peças em que a camada cimentícia colorida tenha se perdido, de forma a recuperar a leitura do desenho do piso. Fazer um corte nos ladrilhos que ladeiam os ladrilhos a serem restaurados. Prever o corte com 2cm de distância dos ladrilhos que irão permanecer, cuidando para que esses ladrilhos não sejam danificados. **Não fazer o corte no rejuntamento, pois irá danificar os ladrilhos a serem restaurados.** Após o corte, com ajuda de uma talhadeira e marreta, remover manualmente os ladrilhos a serem substituídos.

Para instalação dos novos ladrilhos:

Limpar e regularizar a superfície.

Antes da instalação, molhar as peças. Serão colocados sobre contrapiso com argamassa colante e rejuntados após 48h com nata de cimento.

Ao final, limpar com escova, água e sabão de coco. Aguardar que o piso esteja totalmente seco para a aplicação de impermeabilizante. Aplicar Resina Acrílica base água BR0811 da Brasil Imperial em duas demãos e posteriormente uma demão de cera acrílica, conforme orientação do fabricante.

Aguardar que o piso esteja totalmente seco para a aplicação de impermeabilizante. Aplicar Resina Acrílica base água BR0811 da Brasil Imperial em duas demãos e posteriormente uma demão de cera acrílica, conforme orientação do fabricante.

Onde houver perfurações ou pequenas lacunas nos ladrilhos, reintegrar com argamassa de areia, cal, cimento branco estrutural e pó da própria peça. A pigmentação deve ser feita a fresco para ter resistência a pisoteio. Deve-se fazer testes de argamassa que variam de acordo com cada ladrilho. Para as reintegrações a água a ser utilizada é a água de cal misturada ao pigmento. Aguardar 30 dias borrifando com água (h2o) para liberar o pisoteio a assentar a peça.

. Pisos em placa cimentícia 100x100:

Os pisos do pavimento térreo serão padronizados com piso cimentício 100x100 e os pisos dos sanitários e copa com o mesmo piso no tamanho 60x60.

Obedecer a paginação indicada em projeto. Protótipo comercial Monocolor LE, linha Cronos Argent – LIX REB 100x100, cód. CRS1, marca Concresteel. Assentar conforme orientação do fabricante.

Remover os pisos a serem substituídos com ajuda de serra circular.

Os rodapés serão em cordão de madeira e as soleiras em granito Andorinha levigado.

. Pisos em madeira:

O piso de madeira existente deverá ser raspado e protegidos com "Bona Naturale UV-Verniz industrial", acabamento natural/acetinado. O rodapé será cordão de madeira. Nas áreas com lacunas, prever reintegração com assoalho de mesmas características (resistência da madeira, coloração, padrão dos veios, largura das tábuas, etc) e instalação conforme desenho em projeto.

Deverão ser substituídas as vigas do barroteamento que se encontrarem comprometidas. Tratar e imunizar contra insetos xilófagos e fungos apodrecedores todos os elementos em madeira da edificação.

. Pisos em cimentado

Execução de piso cimentado na área da plataforma. Utilizar argamassa de cimento e areia (traço 1:3) executado sobre contrapiso, espessura máxima 3 cm, acabamento rústico. Executar juntas de dilatação formando grid 2x2m.

- Forros

. Forro do saguão

O forro em estuque do saguão deverá ser restaurado, com tratamento da tela e da argamassa (estuque). Prever reintegração das áreas de lacuna.

As cores para pintura serão definidas após estudo das prospecções pictóricas.

. Forros colméia

Os forros das áreas expositivas, biblioteca e sala de leitura, reserva técnica, administração, lockers, depósito e halls serão em forma de colméia, com aspecto monolítico, suspenso e removível. Protótipo comercial Minicell, marca Hunter Douglas.

. Forros em gesso

Os forros dos sanitários e copa serão em gesso com tabica de 2cm. Prever pintura com tinta acrílica branca. Prever acesso para manutenção.

- Sanitários

Foi prevista a desativação dos sanitários localizados no térreo e a execução de sanitários nas duas alas do térreo e do pavimento superior. Executar as instalações dos novos sanitários como previsto nas pranchas de projeto, considerando novo projeto hidrossanitário. As paredes serão em gesso acartonado e em alvenaria com pintura acrílica, piso cimentício, rodapé em poliestireno e forro de gesso com tabica.

Alguns locais terão ventilação forçada por Ventokit. Prever passagem da tubulação pela alvenaria e encaminhamento para os entreforro do pavimento superior.

Prever a instalação de:

- Dispenser para toalha de papel Kimberly Clark cód. 30180225.
- Lavatórios Vogue Plus L510, com coluna suspensa, Deca.
- Lavatório suspenso Master de canto com mesa (para PNE).
- Divisórias em granito branco Itaúnas.
- Portas Alcoplac, marca Neocom.
- Torneira decamatic eco 1173c.
- Saboneteira foam Kimberly Clark.
- Bacia Convencional Linha Conforto P 51 - Branco – Deca (para PNE)e válvula hydra.
- Bacia com caixa acoplada Monte Carlo, Deca.
- Mictório com sifão integrado.

- Válvula para mictório.
- Dispenser windows de papel higiênico de rolo Kimberly Clark
- Espelho 4mm
- Paredes com pintura látex acrílica branco neve
- Barras de Apoio Deca 90 cm Ref. 2310 - Cromadas - Deca

- Elementos integrados

. Prever restauro e recuperação da cobertura metálica com neutralização do pontos de ferrugem e substituição dos vidros quebrados por de mesmas características (coloração, espessura, qualidade).

. Os vitrais serão restaurados por empresa especializada. Prever a instalação de vidro laminado de segurança pelo lado externo do vitral, fixado com frame metálico e parafuso.

. A escada a ser instalada terá mesmas dimensões da escada da ala direita, no entanto será com estrutura metálica. Os degraus serão em madeira. A escada será pintada com tinta esmalte grafite, acabamento fosco. Pede-se que seja elaborado um projeto estrutural para a execução da escada.

- Gare

Cobertura

Em ocasião das obras, após jateamento abrasivo para melhor visualização e possibilidade de acessos, realizar vistoria para verificação do estado dos perfis metálicos. Aqueles comprometidos por oxidação deverão ser substituídos integral ou parcialmente por peças de mesmas características, dimensões e resistência mecânica. As novas peças deverão ser fixadas conforme as fixações originais. Em casos de solda, prever solda de topo ou tipo filete, sendo necessário ensaio com líquido penetrante por amostragem.

As bases dos pilares que hoje se encontram cimentadas, deverão ficar expostas. Se necessário, prever substituição das áreas comprometidas.

Prever a remoção manual de sujidades, óleos, graxas e posterior jateamento abrasivo padrão SA 2½. Considerando:

- Jateamento Ligeiro (Brush-Off) – Padrão Sa 1:
O jato é aplicado rapidamente e remove a carepa de laminação solta e outras impurezas.
- Jateamento Comercial – Padrão Sa 2:
Jateamento cuidadoso a fim de remover praticamente toda a laminação, óxidos e partículas estranhas. Caso a superfície possua cavidades (pites) apenas ligeiros resíduos poderão ser encontrados no fundo da cavidade, porém 2/3 de uma área de 1 polegada quadrada deverão estar livres de resíduos visíveis. Após o tratamento a superfície deve apresentar uma coloração acinzentada.
- Jateamento ao metal quase branco – Padrão Sa 2 ½:
Jateamento total ao metal branco. Elimina-se toda carepa de laminação, óxidos e outras partículas estranhas de modo que a superfície fique totalmente livre de resíduos visíveis. Após a limpeza, a superfície deverá apresentar cor cinza.
- Jateamento ao metal branco – Padrão Sa 3:
Jateamento total ao metal branco. Elimina-se toda carepa de laminação, óxidos e outras partículas estranhas de modo que a superfície fique totalmente livre de resíduos visíveis. Após a limpeza, a superfície deverá apresentar cor cinza clara e uniforme.

Não executar jateamento em peças expostas à água ou em condições de umidade igual ou maior que 85%.

Prever pintura com:

Tintas de fundo: Primer epoxi amina oxido de ferro ou primer epoxi amida

Tinta de acabamento: Esmalte poliuretano alifático ou Esmalte sintético na cor grafite.

As telhas serão substituídas por telhas metálicas em chapa de aço pré-pintada com epóxi e poliéster, perfil ondulado calandrado.

Pisos:

Será executado novo piso cimentado, com acabamento camurçado (processo de flotação e polimento intermediário com acabadoras de superfície simples com lâminas de acabamento para obter um acabamento rústico fino). Prever juntas de dilatação a cada 2 metros.

Na plataforma adjacente à estação haverá guarda-corpo para proteção dos visitantes em ferro com cabos de aço (ver detalhe tipo na prancha 35).

A vegetação rasteira deverá ser retirada, bem como 15cm do banco de sementes que está no solo.

Os trechos em paralelepípedos deverão ser recuperados, com a remoção da vegetação e a fixação das pedras.

Passarela

Restauro das áreas em madeira:

- Remoção da pintura com removedor em gel (Stripitizi, Montana ou similar) aplicado com trincha retangular.
- Depois da aplicação do produto, aguarde entre 3 e 15 minutos para iniciar a remoção da película. O sinal para a remoção será dado assim que o revestimento apresentar enrugamento ou amolecimento
- Remova com uma espátula e repita toda a aplicação, se necessário.
- A remoção da película deixa resíduos que devem ser limpos com um pano ou papel toalha.
- Limpe a superfície com thinner.
- Deixar secar entre 3 e 5 horas.
- Lixar a superfície, limpar e aplicar Stain (Osmocolor Natural UV Gold, Montana, ou similar)

Restauro das áreas em ferro:

- Substituição da chapa do patamar com perda de material por oxidação.
- Fixação das peças soltas com rebites.
- Limpeza e jateamento abrasivo ligeiro.
- Remoção da pintura com removedor em gel (Stripitizi, Montana ou similar) aplicado com trincha retangular.
- Depois da aplicação do produto, aguarde entre 3 e 15 minutos para iniciar a remoção da película. O sinal para a remoção será dado assim que o revestimento apresentar enrugamento ou amolecimento
- Remova com uma espátula e repita toda a aplicação, se necessário.
- A remoção da película deixa resíduos que devem ser limpos com um pano ou papel toalha.
- Limpe a superfície com tíner.
- Deixar secar entre 3 e 5 horas.
- Lixar a superfície, limpar e aplicar tinta esmalte, acabamento acetinado, cor grafite. Utilizar tinta de primeira qualidade.

- Descupinização

Está prevista a descupinização de todos os elementos de madeira e barreira química no solo, conforme consta em planilha.

- Instalações

Todas as instalações elétricas, hidráulicas, de captação de águas pluviais serão desativadas e removidas.

Prever novas calhas e descidas de água pluvial em chapa metálica galvanizada. As descidas serão retangulares, embutidas na alvenaria.

Os projetos complementares deverão ser implantados.

As luminárias estão indicadas na prancha de forro / circuitos de iluminação.

Prever instalações elétricas externas às alvenarias, com eletrodutos galvanizados.

- Iluminação

Haverá iluminação facilmente adaptável à exposição e a diferentes usos. Será realizada com trilho eletrificado e spots orientáveis.

Nos halls estão previstos embutidos para lâmpadas compactas fluorescentes e/ou dicróicas. Nos sanitários estão previstos embutidos para lâmpadas fluorescentes.

Sempre que possível, utilizar lâmpadas com tecnologia LED nas luminárias. Lâmpadas na cor amarela.

REKA TETO RK 12030 – Áreas expositivas

REKA TETO RK 08064 (AR111) – Áreas expositivas

OU

REKA TETO RK 08056 (AR70) – Áreas expositivas

LAB LUZ EMBUTIDO FLUORESCENTE TUBULAR 2X32W - BEM LIGHT BOX 1260X121mm – Sanitários

LAB LUZ EMB QUADRADO 400mm - 4X23W E27 ACRILICO - Halls

LAB LUZ - Arandela Triangular Vidro Hal 150w 78mm - Halls

REKA Pendente com cúpula oval de polipropileno. Cor Branca. RK.01024 ou Pendente com cúpula externa semiesférica de acrílico leitoso e globo interno de vidro leitoso. RK. 01058 - Saguão

Arandela triangular vidro hal 150W 78mm com lâmpada

9. BIBLIOGRAFIA

BENEVOLO, Leonardo. *História da Arquitetura Moderna*. São Paulo: Perspectiva. 2a edição.1.989

BRANDI, Cesare. *Teoria da Restauração*; tradução Beatriz Kühl. Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2004.

BRUAND,Yves. *A arquitetura contemporânea no Brasil*. São Paulo: Editora Perspectiva. 2a edição,1.991.

CARBONARA, Giovanni. *Avvicinamento al Restauro. Teoria, storia, monumenti*. Nápoles: Liguori, 1997

CARBONARA, Giovanni. *Brandi e a restauração arquitetônica hoje*. Desígnio, 2006, n. 6.

CHOAY, Françoise. *A Alegoria do Patrimônio*. São Paulo: Estação Liberdade /Ed. UNESP, 2001.

CURY, Isabelle (org*). Cartas Patrimoniais*. Brasília: IPHAN, 2004.

FITCH, James M.- *A Preservação do Patrimônio Arquitetônico*. São Paulo: FAU - USP, 1981.

GOSSEL, Peter. LEUTHAUSER, Gabriel. *Arquitetura no século XX*. Berlim: Taschen, 1.996.

KUHL, Beatriz Mugayar. *O tratamento das superfícies arquitetônicas como problema teórico da restauração*. An. mus. paul. [online]. 2004, vol.12, n.1, pp. 309-330.

_____. *Preservação do patrimônio arquitetônico da Industrialização. Problemas teóricos de restauro*. Cotia: Ateliê, 2009.

_____. *Cesare Brandi e a teoria da restauração*. In: Pós. Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAUUSP, n.21 São Paulo jun. 2007.

MENESES, Ulpiano T. B. de. *A História, cativa da memória? Para um mapeamento da memória no campo das ciências sociais.* In: *Revista do Instituto de Estudos Brasileiros*. Pp 9-23 V. 34. São Paulo, 1992.

OLIVEIRA, Mário Mendonça de. *Tecnologia da conservação e da Restauração: Materiais e Estruturas.*Salvador: EDUFBA, 2006.

SILVA, Raquel Ribeiro de Souza. *A contribuição do turismo cultural e do uso do patrimônio para a valorização do espaço e do sentimento de lugar*. GEOUSP – Espaço e Tempo (Online), São Paulo, v. 18, n. 1, p. 129-139, 2014.

10. FICHA TÉCNICA

COORDENAÇÃO: VEC Projetos e Gestão

RESPONSÁVEL TÉCNICO:

Arq. MARCELLO PUCCI

CAU nº A24643-3

EQUIPE:

Engenheiro JORGE L. VERNAGLIA

Arquiteta MARIA VITÓRIA FISCHER

Técnico em Edificações ANTONIO CRISTIAM GOMES

Historiadora JULIANA ACCIOLY AMARO VIEIRA

Biólogo EDER FLÁVIO REDE

Engenheira LUCIANE TOLEDO

Engenheiro MICHEL TERRA

VEC
PROJETOS E GESTÃO
ARQUITETURA | ENGENHARIA | RESTAURO

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE SOROCABA
PROJETO EXECUTIVO DE REFORMA E RESTAURO

MAPEAMENTO DAS PATOLOGIAS NOS COMPONENTES DE MADEIRA DA ESTRUTURA DO TELHADO E DO PISO

1. INTRODUÇÃO

Este Relatório complementa o Diagnóstico das Patologias dos componentes de madeira dos telhados da Estação Ferroviária de Sorocaba com a indicação das patologias existentes, nos respectivos membros destes madeiramentos.

1. RESULTADOS DA INSPEÇÃO

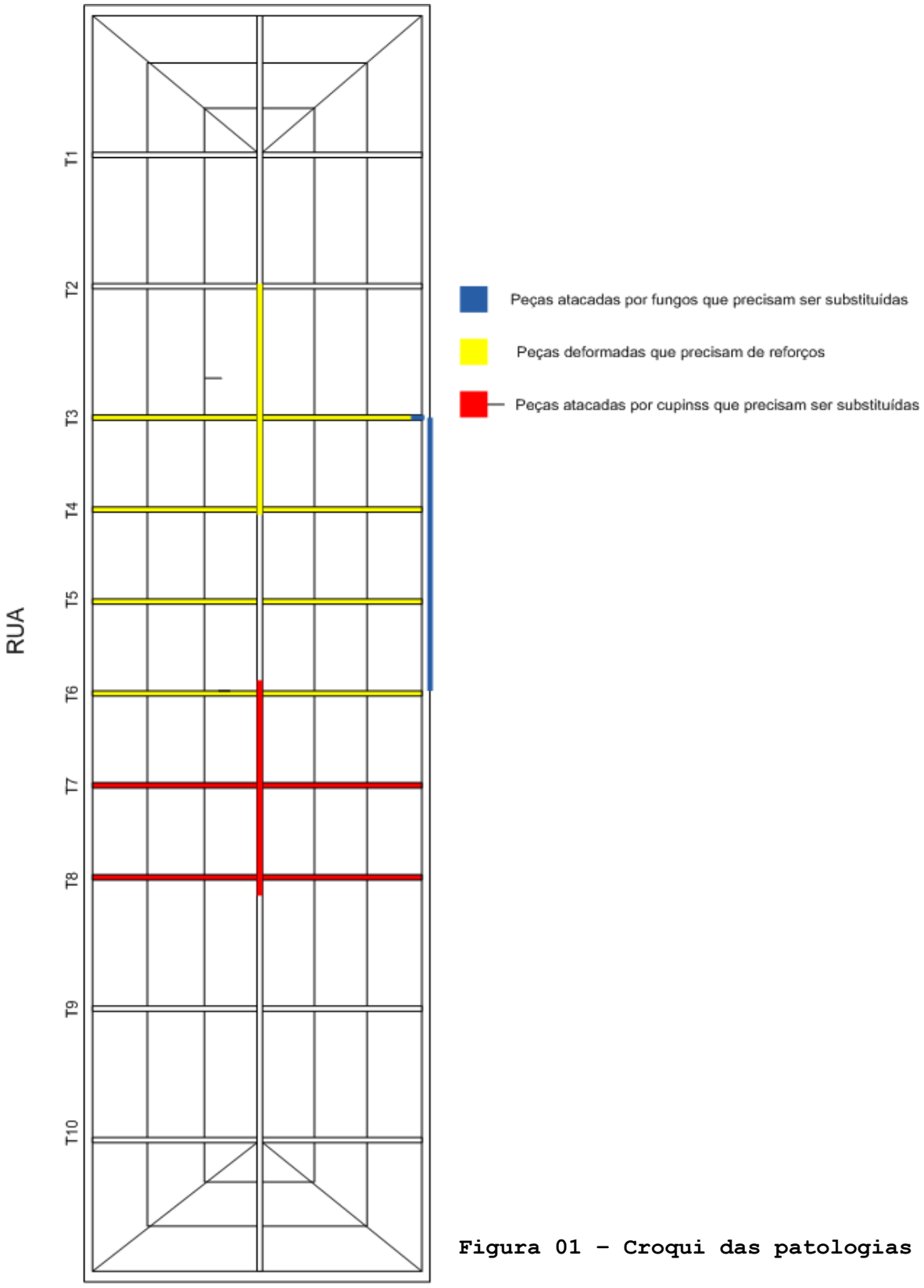


Figura 01 – Croqui das patologias

2.1 Estruturas primárias

Conforme já foi reportado, a estrutura primária do telhado da Estação compõe-se de dez treliças do tipo "tesoura", construídas em madeira de pinho-do-paraná – *Araucaria angustifólia* e outras em peroba-rosa, *Aspidosperma polineuron*.

As treliças construídas em peroba-rosa, respectivamente as de números T1, T2, T9 e T10, não apresentam ataques por cupins subterrâneos. A exceção da T2, que tem um ataque por fungos apodrecedores, no banzo inferior, na seção de engasgamento do lado oposto ao da rua. Foto 01, e Figura 01.

Foto 01 – Apodrecimento na seção de engastamento da T2.

O ataque por fungos nesta área da treliça compromete sua capacidade de suporte e deve ser objeto de atenção durante os restauros.

As treliças construídas em pinho-do-paraná, respectivamente as de números T3, T4, T5 T6, T7 e T18, são, aparentemente mais antigas e apresentam deformações, nos banzos superiores e precisarão receber reforços. As treliças T7 e T8 foram severamente atacadas por cupins subterrâneos e estão condenadas, devendo ser completamente substituídas. Fotos 02 a 04.

Foto 02 – Treliça T8 atacada por cupins.

Foto 03 – Treliça T7 atacada por cupins.

Foto 04 – Treliça T7 atacada por cupins.

2.2 Estruturas secundárias

As terças de **m**adeira de peroba-rosa, que estão localizadas entre as treliças T1, T2, T9 e T10 não atacadas por cupins e nem por fungos apodrecedores. A única patologia relevante encontrada nestes membros foi a deformação excessiva das peças que constituem a cumeeira, entre as treliças T2 e T4. Foto 5.

Foto 05 – Terças da cumeeira deformadas.

As terças da cumeeira, em madeira de pinho-do-paraná, que estão localizadas entre as treliças T6 e T8 estão severamente atacadas por cupins e precisam ser substituídas. Foto 06. Esta mesma situação ocorre com o contraventamento que há entre as treliças T8 e T9, Figura 2. Foto 07.

Foto 06 – Terças da cumeeira atacada por cupins.

Figura 2 – Contraventamento

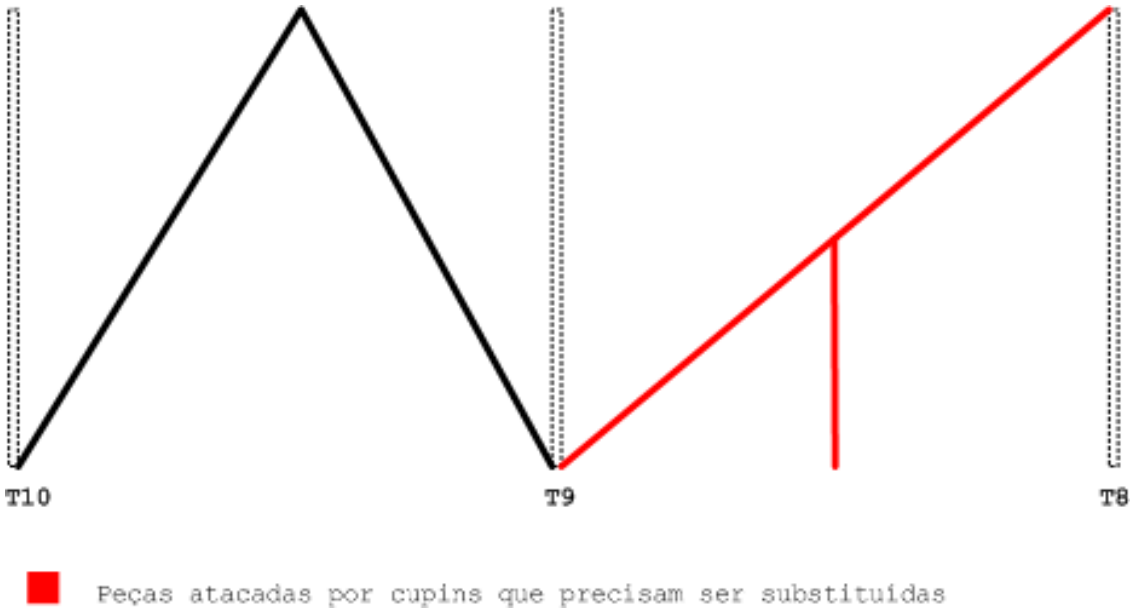
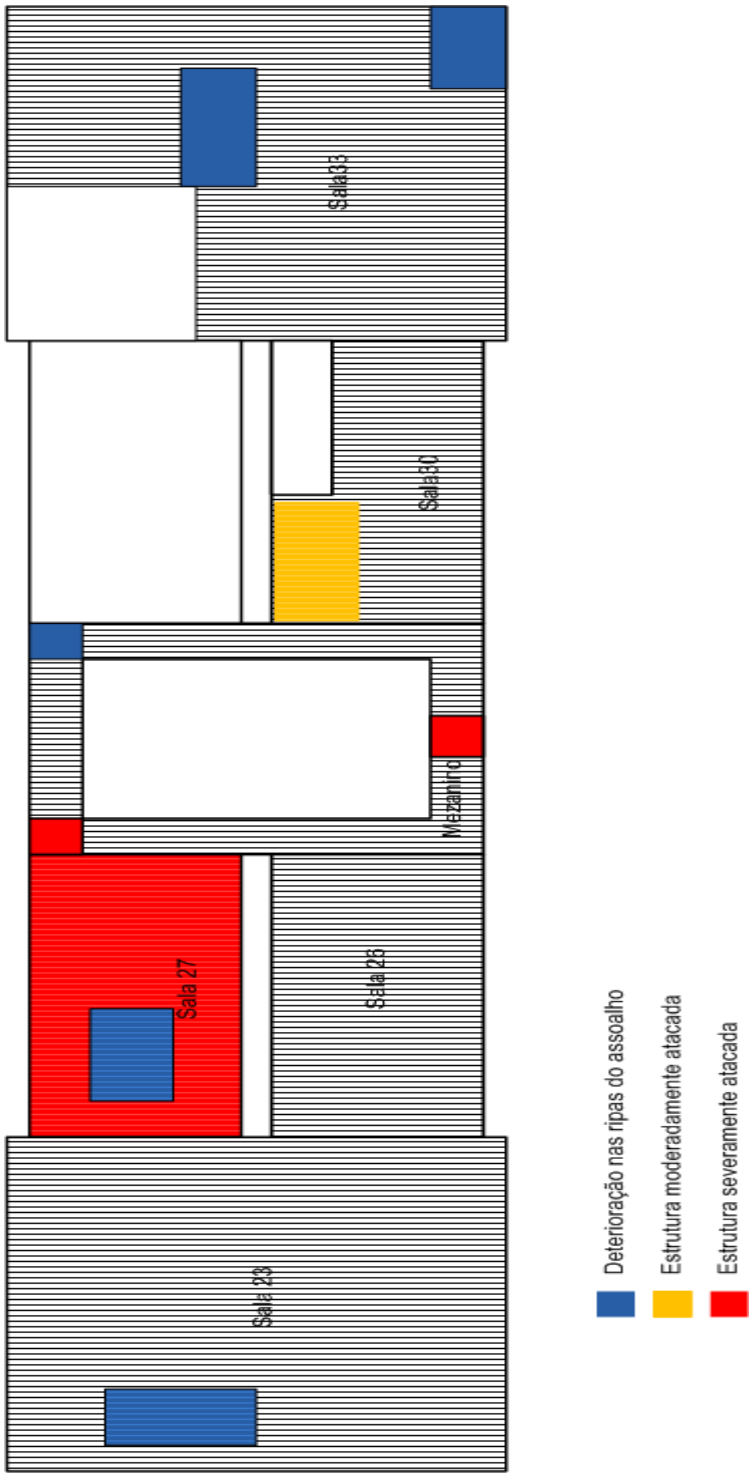


Foto 07 – Contraventamentos entre T8 e T9.

2.1.4 – Forro

Vide comentários do relatório inicial.

2.2 – Piso



O assoalho do primeiro pavimento, nas Salas 23 e 33 estão fixados em barrotes e assentado sobre lajes. Nestes locais houve a degradação de parte das ripas do piso e alguns barrotes encontram-se levemente atacados por fungos e por cupins. Nestas áreas será preciso fazer a recomposição do assoalho e a substituição de alguns barrotes. Vide Fotos 14 a 16 do relatório inicial.

No assoalho das Salas 26, 27 e 30, as tábuas estão presas em vigas de madeira. Na Sala 30 a estrutura foi levemente atacada por cupins-subterrâneos, porém, não houve comprometimento da capacidade de suporte. A estrutura da Sala 26 também não apresenta sinais de ataque.

A estrutura do piso da Sala 27 foi severamente atacada por cupins-subterrâneos, e conforme já foi mencionado anteriormente, este madeiramento recebeu reforços, porém, a madeira deteriorada permaneceu no local. Nesta área recomenda-se que a madeira inservível seja removida e novos barrotes sejam acrescentados ao conjunto, de modo a aumentar a capacidade de suporte do conjunto. Foto 7. As tábuas do piso desta seção também estão bastante deterioradas e precisam de reparos para completar o fechamento.

No piso do mezanino existem três pontos localizados de deterioração. Em um destes, somente as tábuas foram removidas e necessitam de complementação. Nos outros dois, onde houve a infiltração de águas pluviais, tanto as tábuas quanto os barrotes foram atacados por fungos apodrecedores, sendo necessária a substituição dos elementos estruturais – vide Figura 2.

Foto 7 – Conjunto de vigas que formam a estrutura do piso do primeiro pavimento, sob a Sala 27.

EDER FLAVIO REDE
CRBio. 26.572/01-D

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU n° A 24643-3
Responsável Técnico

5 EQUIPE TÉCNICA:

ENG. JORGE L. VERNAGLIA

ENG. LUCIANE T. FERRAGUT

ARQ. MARIA VITÓRIA FISCHER

ARQ. MARIANA PESSOA

BIÓLOGO EDER FLÁVIO REDE

TÉC. EDIF. ANTÔNIO CRISTIAM GOMES

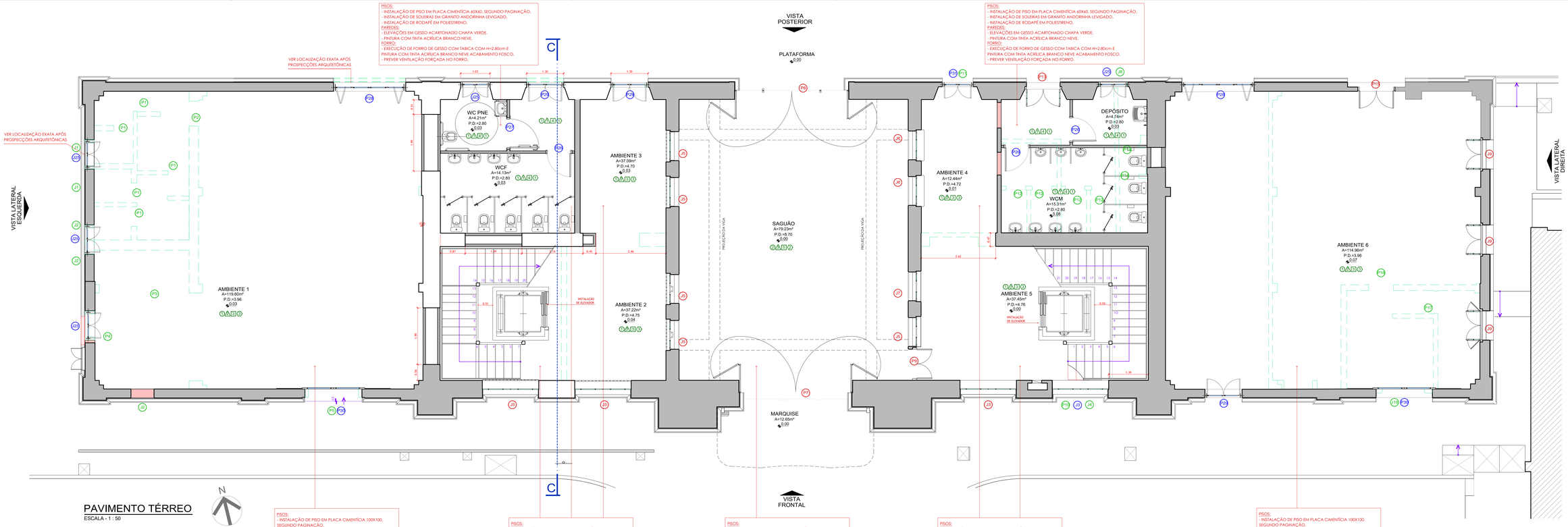
HISTORIADORA/ RESTAURADORA JULIANA ACCIOLY

MUSEOLÓGA MARIA PAULA CRUVINEL

ENG. ELÉTRICO MICHEL TERRA

ENG. SÉRGIO SOUZA

ENG. FELIPE SASSARRÃO



PAVIMENTO TÉRREO

ESCALA - 1 : 50

PISOS:
- INSTALAÇÃO DE PISO EM PLACA CIMENTÍCIA 100X100, SEGUINDO PAGINAÇÃO.
- INSTALAÇÃO DE SOLEIRAS EM GRANITO ANDORINHA LEVIGADO.
- INSTALAÇÃO DE RODAPÉ EM CORDÃO DE MADEIRA.

PAREDES:
- REMOÇÃO DOS ELEMENTOS ESPÚRIOS, LIMPEZA, LIXAMENTO E PINTURA DAS PAREDES COM TINTA ACRÍLICA BRANCO NEVE ACABAMENTO FOSCO.
- DEMOLIÇÕES E ADEQUAÇÃO DOS VÃOS.

FORRO:
- EXECUÇÃO DE FORRO EM FORMA DE COLMÉIA, COM ASPECTO MONOLÍTICO, SUSPENSO E REMOVÍVEL.
- INSTALAÇÃO DE ILUMINAÇÃO POR TRILHOS.

PISOS:
- INSTALAÇÃO DE PISO EM PLACA CIMENTÍCIA 100X100, SEGUINDO PAGINAÇÃO.
- INSTALAÇÃO DE SOLEIRAS EM GRANITO ANDORINHA LEVIGADO.
- INSTALAÇÃO DE RODAPÉ EM CORDÃO DE MADEIRA.

PAREDES:
- REMOÇÃO DOS ELEMENTOS ESPÚRIOS, LIMPEZA, LIXAMENTO E PINTURA DAS PAREDES COM TINTA ACRÍLICA BRANCO NEVE ACABAMENTO FOSCO.
- DEMOLIÇÕES E ADEQUAÇÃO DOS VÃOS.

FORRO:
- EXECUÇÃO DE FORRO EM FORMA DE COLMÉIA, COM ASPECTO MONOLÍTICO, SUSPENSO E REMOVÍVEL.
- INSTALAÇÃO DE ILUMINAÇÃO POR TRILHOS E CALHAS DIRECIONADAS.

PISOS:
- RESTAURO DO PISO EM LADRILHO HIDRÁULICO.
- APLICAÇÃO DE RESINA ACRÍLICA ACABAMENTO ACETINADO.

PAREDES:
- EXECUÇÃO DE PROSPECÇÕES PICTÓRICAS, DE FORMA A ENTENDER A GRAMÁTICA DO JOGO DE CORES.
- REMOÇÃO DOS ELEMENTOS ESPÚRIOS E LIMPEZA.
- RESTAURO E REINTEGRAÇÃO DOS AZULEJOS.

FORRO:
- RESTAURO DO FORRO EM ESTUQUE.

PISOS:
- INSTALAÇÃO DE PISO EM PLACA CIMENTÍCIA 100X100, SEGUINDO PAGINAÇÃO.
- INSTALAÇÃO DE SOLEIRAS EM GRANITO ANDORINHA LEVIGADO.
- INSTALAÇÃO DE RODAPÉ EM CORDÃO DE MADEIRA.

PAREDES:
- REMOÇÃO DOS ELEMENTOS ESPÚRIOS, LIMPEZA, LIXAMENTO E PINTURA DAS PAREDES COM TINTA ACRÍLICA BRANCO NEVE ACABAMENTO FOSCO.
- DEMOLIÇÕES E ADEQUAÇÃO DOS VÃOS.

FORRO:
- EXECUÇÃO DE FORRO EM FORMA DE COLMÉIA, COM ASPECTO MONOLÍTICO, SUSPENSO E REMOVÍVEL.

PISOS:
- INSTALAÇÃO DE PISO EM PLACA CIMENTÍCIA 100X100, SEGUINDO PAGINAÇÃO.
- INSTALAÇÃO DE SOLEIRAS EM GRANITO ANDORINHA LEVIGADO.
- INSTALAÇÃO DE RODAPÉ EM CORDÃO DE MADEIRA.

PAREDES:
- REMOÇÃO DOS ELEMENTOS ESPÚRIOS, LIMPEZA, LIXAMENTO E PINTURA DAS PAREDES COM TINTA ACRÍLICA BRANCO NEVE ACABAMENTO FOSCO.
- DEMOLIÇÕES E ADEQUAÇÃO DOS VÃOS.

FORRO:
- EXECUÇÃO DE FORRO EM FORMA DE COLMÉIA, COM ASPECTO MONOLÍTICO, SUSPENSO E REMOVÍVEL.
- INSTALAÇÃO DE ILUMINAÇÃO POR TRILHOS E CALHAS DIRECIONADAS.

ÁREA (m²)

PAVIMENTO TÉRREO	565,00
PAVIMENTO SUPERIOR	524,43
TOTAL	1.089,43

CONFIGURAÇÃO DE PENAS

1	7	0,20
2	7	0,15
3	7	0,40
4	7	0,60
5	7	0,30
6	7	0,30
7	7	0,10
8	7	0,80
9	7	0,50
10	7	0,20
201	266	0,05

RESTANTE COLOR 0,05 SCREEN 100%
OBS.: SCREENING COR 50 = 70% COR 33 E 70 = 60%

ALVENARIA
- ALVENARIA A DEMOLIR
- ALVENARIA A CONSTRUIR
- ALVENARIA EXISTENTE
- DRY-WALL
- ENCHIMENTO
- NOVA LAJE
- REINTEGRAÇÃO DOS PISOS

ESQUADRIAS
- P(01) ESQUADRIA A RESTAURAR
- P(02) ESQUADRIA A REMOVER
- P(03) ESQUADRIA NOVA

ACABAMENTOS

PAREDES
1. PINTURA ACRÍLICA BRANCA
OBS.: Em todos os ambientes internos, após preparação adequada, aplicar a mesmíssima de massa-corrida em todas as superfícies internas, de forma a corrigir todas as pequenas falhas de pintura e reencontrar as linhas gerais das diferentes cores previstas no projeto.
2. PINTURA ACRÍLICA (CORES A DEFINIR)

PISOS
1. MADEIRA A RESTAURAR RESINA RESINA NATURALE
2. CIMENTADO RÚSTICO
3. PLACA CIMENTÍCIA COM MATERIAL RECICLADO 100X100
4. PLACA CIMENTÍCIA COM MATERIAL RECICLADO 60X60
5. LADRILHO HIDRÁULICO A RESTAURAR
OBS.: Retirar as argamassas e colocar de assento com argamassa de cimento e areia no traço 1:4 com hidrofugante e corrigir com nivelação.

TETO
1. FORRO EM GESSO COM TABICA 2cm COM PINTURA LÁTEX BRANCA
2. FORRO EM FORMA DE COLMEIA COM ASPECTO MONOLÍTICO, SUSPENSO E REMOVÍVEL A INSTALAR
3. ESTUQUE A RESTAURAR

RODAPÉ
1. RODAPÉ EM RESTAURO BRANCO 30X16mm
2. LADRILHO EMALTADO A RESTAURAR
3. CORDÃO EM MADEIRA
4. ARGAMASSA

QUADRO GERAL DAS ESQUADRIAS

COD	TIPO	TAMANHO	CONDUTA	QUANT
P01	ABRIR	2124Q	ELIMINAR	15
P02	ABRIR	82x73	ELIMINAR	01
P03	ABRIR	82x71	ELIMINAR	01
P04	ABRIR	85x190	ELIMINAR	01
P05	ABRIR	194x206	ELIMINAR	01
P06	ABRIR	162x104	ELIMINAR	01
P07	ABRIR	86x216	RESTAURAR	01
P08	ABRIR	86x215	RESTAURAR	01
P09	ABRIR	106x250	RESTAURAR	01
P10	ABRIR	194x234+76	ELIMINAR	01
P11	ABRIR	102x213+76	ELIMINAR	01
P12	ABRIR	91x210	ELIMINAR	04
P13	ABRIR	125x300	RESTAURAR	01
P14	ABRIR	91x210	ELIMINAR	02
P15	ABRIR	105x210+52	RESTAURAR	01
P16	ABRIR	91x230	ELIMINAR	01
P17	ABRIR	71x230	ELIMINAR	01
P18	ABRIR	72x230	RESTAURAR	02
P19	ABRIR	71x198	RESTAURAR	01
P20	ABRIR	72x230	RESTAURAR	01
P21	ABRIR	124x236	ELIMINAR	04
P22	ABRIR	103x221	ELIMINAR	01
P23	ABRIR	85x198	RESTAURAR	01
P24	ABRIR	71x230	ELIMINAR	01
P25	ABRIR	71x230	NOVA PORTA DE ABRIR LISA EM MADEIRA COM PINTURA COMBINA COM A EXISTENTE	04
P26	ABRIR	83x210	NOVA PORTA DE ABRIR PAINÉIS PNE COM PINTURA COMBINA COM A EXISTENTE	03
P27	CAMARÃO	250x230	NOVA ESTRUTURA DE GUARDA VOLUMES COM PORTAS DE ABRIR COM FECHAMENTO COM VIDRO ARAMADO	02
P28	ABRIR	120x230	NOVA ESTRUTURA DE ABRIR COM FECHAMENTO COM VIDRO ARAMADO	02
P29	CORRER	205X230	NOVA ESTRUTURA DE CORRER COM FECHAMENTO COM VIDRO ARAMADO	02
P31	ABRIR	126X230	NOVA ESTRUTURA DE ABRIR COM FECHAMENTO COM VIDRO ARAMADO	01
J1	VENEZIANA	82X85	ELIMINAR	02
J2	BASCULANTE	82X85	ELIMINAR	03
J3	BASCULANTE	198X34	RESTAURAR NOVA	03
J4	FIXA	110X134	ELIMINAR	01
J5	FIXA	110X134	RESTAURAR	01
J6	FIXA	108X34	RESTAURAR	02
J7	FIXA	107X134	RESTAURAR	01
J8	BASCULANTE	97X128	ELIMINAR	01
J9	BASCULANTE	114X70	RESTAURAR	03
J10	BASCULANTE	147X147	RESTAURAR	01
J11	ABRIR	106x226	RESTAURAR	08
J12	ABRIR	84x226	RESTAURAR	02
J13	ABRIR	84x226	RESTAURAR	06
J14	ABRIR	84x226	RESTAURAR	04
J15	ABRIR	84x226	RESTAURAR	04
J16	FIXA	453x247	RESTAURAR	02
J17	ABRIR	116x176	RESTAURAR	01
J18	ABRIR	117x176	RESTAURAR	02
J19	ABRIR	141x96	ELIMINAR	06
J20	BASCULANTE	84x96	ELIMINAR	03
J21	BASCULANTE	126x226	ELIMINAR	01
J22	BASCULANTE	84x226	ELIMINAR	01
J23	ABRIR	101x177	RESTAURAR	09
J24	BASCULANTE	84x226	ELIMINAR	02
J25	ABRIR	126x226	RESTAURAR	06
J26	ABRIR	82x177	NOVA ESTRUTURA DE FERRO DE ABRIR	11

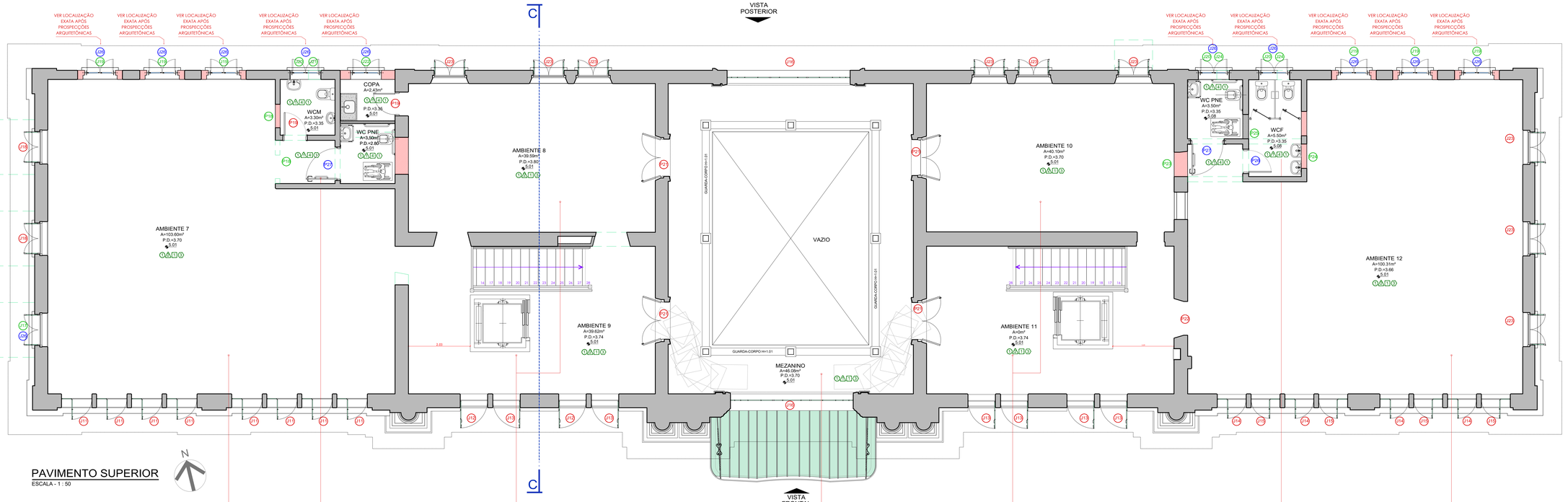
SITUAÇÃO

VEC PROJETOS E GESTÃO
Rua Manoel Matheus, nº 623
Edifício Comercial Saltra Lj. 4
tel/fax.(19) 3826 1660
13.280-000 - Vinhedo - SP
vec@vecengenhariaegestao.com.br

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE SOROCABA

PROJETO	PROJETOS DE REFORMA E RESTAURO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA PROCESSO CPL nº 059 / 2015 SIM nº 534 / 2015
CLIENTE	PREFEITURA MUNICIPAL DE SOROCABA
LOCAL	AVENIDA DR. AFONSO VERGUEIRO S / N - SOROCABA / SP
FASE	PROJETO
ESCALA	1 : 50 — DATA FEV/2018
REVISÃO	02
RESPONSÁVEL TÉCNICO	ARQ. MARCELLO PUCCI CAU nº A 24643-3 RRT SIMPLES nº 351695
AUTORIA	ARQ. MARIA VITÓRIA FISCHER CAU nº A 52668-6
DESENHO	ANTONIO CRISTIAM GOMES

PLANTA - PAVTO. TÉRREO — FOLHA
DEM-CONSTR-RESTAURAR — 23



PAVIMENTO SUPERIOR

ESCALA - 1 : 50

PISOS:
- RESTAURO DO PISO EM MADEIRA, COM REINTEGRAÇÃO DAS LACUNAS COM TÁBUAS DE MESMA ESPÉCIE, DIMENSÕES, COLORAÇÃO E SISTEMA DE ENCAIXE. SEGUINDO PAGINAÇÃO.
- APLICAÇÃO DE RESINA BONA ACABAMENTO NATURALE.
- INSTALAÇÃO DE RODAPÉ EM CORDÃO DE MADEIRA.

PAREDES:
- REMOÇÃO DOS ELEMENTOS ESPÚRIOS, LIMPEZA, LIXAMENTO E PINTURA DAS PAREDES COM TINTA ACRÍLICA BRANCO NEVE ACABAMENTO FOSCO.
- DEMOLIÇÕES E ADEQUAÇÃO DOS VÃOS.

FORRO:
- EXECUÇÃO DE FORRO EM FORMA DE COLMÉIA, COM ASPECTO MONOLÍTICO, SUSPENSO E REMOVÍVEL.
- INSTALAÇÃO DE ILUMINAÇÃO POR TRILHOS.

PISOS:
- INSTALAÇÃO DE PISO EM PLACA CIMENTÍCIA 60x60, SEGUNDO PAGINAÇÃO.
- INSTALAÇÃO DE SOLEIRAS EM GRANITO ANDORINHA LEVIGADO.
- INSTALAÇÃO DE RODAPÉ EM POLESTIRENO..

PAREDES:
- ELEVAÇÕES EM GESSO ACARTONADO CHAPA VERDE.
- PINTURA COM TINTA ACRÍLICA BRANCO NEVE.
- PIA DA COPA EM GRANITO BRANCO SIENA E CUBA DE INOX.

FORRO:
- EXECUÇÃO DE FORRO DE GESSO COM TABICA COM H=2.80cm E PINTURA COM TINTA ACRÍLICA BRANCO NEVE ACABAMENTO FOSCO.

PISOS:
- RESTAURO DO PISO EM MADEIRA, COM REINTEGRAÇÃO DAS LACUNAS COM TÁBUAS DE MESMA ESPÉCIE, DIMENSÕES, COLORAÇÃO E SISTEMA DE ENCAIXE. SEGUINDO PAGINAÇÃO.
- APLICAÇÃO DE RESINA BONA ACABAMENTO NATURALE.
- INSTALAÇÃO DE RODAPÉ EM CORDÃO DE MADEIRA.
- REVISÃO DO SISTEMA DE BARROTEAMENTO COM TRATAMENTO E IMUNIZAÇÃO CONTRA INSETOS XILÓFAGOS, E REFORÇOS ONDE NECESSÁRIO. SUBSTITUIÇÃO DE PEÇAS APODRECIDAS.

PAREDES:
- REMOÇÃO DOS ELEMENTOS ESPÚRIOS, LIMPEZA, LIXAMENTO E PINTURA DAS PAREDES COM TINTA ACRÍLICA BRANCO NEVE ACABAMENTO FOSCO..
- DEMOLIÇÕES E ADEQUAÇÃO DOS VÃOS.

FORRO:
- EXECUÇÃO DE FORRO EM FORMA DE COLMÉIA, COM ASPECTO MONOLÍTICO, SUSPENSO E REMOVÍVEL.
- INSTALAÇÃO DE ILUMINAÇÃO POR TRILHOS.

PISOS:
- RESTAURO DO PISO EM MADEIRA, COM REINTEGRAÇÃO DAS LACUNAS COM TÁBUAS DE MESMA ESPÉCIE, DIMENSÕES, COLORAÇÃO E SISTEMA DE ENCAIXE. SEGUINDO PAGINAÇÃO.
- APLICAÇÃO DE RESINA BONA ACABAMENTO NATURALE.
- REVISÃO DO BARROTEAMENTO EM MADEIRA.
- INSTALAÇÃO DE RODAPÉ EM CORDÃO DE MADEIRA.
- REVISÃO DO SISTEMA DE BARROTEAMENTO COM TRATAMENTO E IMUNIZAÇÃO CONTRA INSETOS XILÓFAGOS, E REFORÇOS ONDE NECESSÁRIO. SUBSTITUIÇÃO DE PEÇAS APODRECIDAS.

PAREDES:
- EXECUÇÃO DE PROSPECÇÕES PICTÓRICAS, DE FORMA A ENTENDER A GRAMÁTICA DO JOGO DE CORES.
- REMOÇÃO DOS ELEMENTOS ESPÚRIOS E LIMPEZA.
- RESTAURO E REINTEGRAÇÃO DOS AZULEJOS.
- RESTAURO DOS ELEMENTOS DECORATIVOS EM ESTUQUE.
- RESTAURO DOS VITRAIS.

FORRO:
- RESTAURO DO FORRO EM ESTUQUE.

PISOS:
- RESTAURO DO PISO EM MADEIRA, COM REINTEGRAÇÃO DAS LACUNAS COM TÁBUAS DE MESMA ESPÉCIE, DIMENSÕES, COLORAÇÃO E SISTEMA DE ENCAIXE. SEGUINDO PAGINAÇÃO.
- APLICAÇÃO DE RESINA BONA ACABAMENTO NATURALE.
- REVISÃO DO BARROTEAMENTO EM MADEIRA.
- INSTALAÇÃO DE RODAPÉ EM CORDÃO DE MADEIRA.
- REVISÃO DO SISTEMA DE BARROTEAMENTO COM TRATAMENTO E IMUNIZAÇÃO CONTRA INSETOS XILÓFAGOS, E REFORÇOS ONDE NECESSÁRIO. SUBSTITUIÇÃO DE PEÇAS APODRECIDAS.

PAREDES:
- REMOÇÃO DOS ELEMENTOS ESPÚRIOS, LIMPEZA, LIXAMENTO E PINTURA DAS PAREDES COM TINTA ACRÍLICA BRANCO NEVE ACABAMENTO FOSCO.
- DEMOLIÇÕES E ADEQUAÇÃO DOS VÃOS.

FORRO:
- EXECUÇÃO DE FORRO EM FORMA DE COLMÉIA, COM ASPECTO MONOLÍTICO, SUSPENSO E REMOVÍVEL.
- INSTALAÇÃO DE ILUMINAÇÃO POR TRILHOS.

PISOS:
- INSTALAÇÃO DE PISO EM PLACA CIMENTÍCIA 60x60, SEGUNDO PAGINAÇÃO.
- INSTALAÇÃO DE SOLEIRAS EM GRANITO ANDORINHA LEVIGADO.
- INSTALAÇÃO DE RODAPÉ EM POLESTIRENO.

PAREDES:
- ELEVAÇÕES EM GESSO ACARTONADO CHAPA VERDE.
- PINTURA COM TINTA ACRÍLICA BRANCO NEVE.

FORRO:
- EXECUÇÃO DE FORRO DE GESSO COM TABICA COM H=2.80cm E PINTURA COM TINTA ACRÍLICA BRANCO NEVE ACABAMENTO FOSCO.

PISOS:
- RESTAURO DO PISO EM MADEIRA, COM REINTEGRAÇÃO DAS LACUNAS COM TÁBUAS DE MESMA ESPÉCIE, DIMENSÕES, COLORAÇÃO E SISTEMA DE ENCAIXE. SEGUINDO PAGINAÇÃO.
- APLICAÇÃO DE RESINA BONA ACABAMENTO NATURALE.
- INSTALAÇÃO DE RODAPÉ EM CORDÃO DE MADEIRA.

PAREDES:
- REMOÇÃO DOS ELEMENTOS ESPÚRIOS, LIMPEZA, LIXAMENTO E PINTURA DAS PAREDES COM TINTA ACRÍLICA BRANCO NEVE ACABAMENTO FOSCO.

FORRO:
- EXECUÇÃO DE FORRO EM FORMA DE COLMÉIA, COM ASPECTO MONOLÍTICO, SUSPENSO E REMOVÍVEL.
- INSTALAÇÃO DE ILUMINAÇÃO POR TRILHOS.

ALVENARIA

- ALVENARIA A DEMOLIR
- ALVENARIA A CONSTRUIR
- ALVENARIA EXISTENTE
- DRY-WALL
- ENCHIMENTO
- NOVA LAJE
- REINTEGRAÇÃO DOS FRISOS

ESQUADRIAS

- P(R) ESQUADRIA A RESTAURAR
- P(D) ESQUADRIA A REMOVER
- P(N) ESQUADRIA NOVA

ACABAMENTOS

PAREDES

1. PINTURA ACRÍLICA BRANCA
obs.: nas áreas com pintura nova, sem preparação prévia(ex. soldar o tratamento de oxidação) ou as áreas com pintura a ser restaurada, após a remoção das camadas de pintura e reavaliação das linhas gerais das descontinuidades pintura antiga.
2. PINTURA ACRÍLICA (CORES A DEFINIR)

PISOS

1. MADEIRA A RESTAURAR RESINA BONA NATURALE
2. CIMENTADO RÚSTICO
3. PLACA CIMENTÍCIA COM MATERIAL RECICLADO 100X100
4. PLACA CIMENTÍCIA COM MATERIAL RECICLADO 60X60
5. LADRILHO HIDRÁULICO A RESTAURAR
obs.: Nova ao seguindo a antiga da daquela com.

TETO

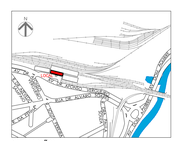
1. FORRO EM GESSO COM TABICA 2cm COM PINTURA LÁTEX BRANCA
2. FORRO EM FORMA DE COLMEIA COM ASPECTO MONOLITICO, SUSPENSO E REMOVÍVEL A INSTALAR
3. ESTUQUE A RESTAURAR

RODAPÉ

- VI. RODAPÉ EM POLESTIRENO BRANCO 30X16mm
- VII. LADRILHO EMALTADO A RESTAURAR
- VIII. CORDÃO EM MADEIRA
- IX. ARGAMASSA

QUADRO GERAL DAS ESQUADRIAS

COD	TIPO	TAMANHO	CONDUTA	QUANT
P01	ABRIR	210x82	ELIMINAR	15
P02	ABRIR	82x73	ELIMINAR	01
P03	ABRIR	82x71	ELIMINAR	01
P04	ABRIR	80x190	ELIMINAR	01
P05	ABRIR	174x220+80	ELIMINAR	01
P06	ABRIR	92x210+80	ELIMINAR	01
P07	ABRIR	386x70	RESTAURAR	01
P08	ABRIR	386x70	RESTAURAR	01
P09	ABRIR	106x70	RESTAURAR	01
P10	ABRIR	184x214+70	ELIMINAR	01
P11	ABRIR	182x211+70	ELIMINAR	01
P12	ABRIR	91x210	ELIMINAR	04
P13	ABRIR	125x300	RESTAURAR	01
P14	ABRIR	91x210	ELIMINAR	02
P15	ABRIR	125x210+70	RESTAURAR	01
P16	ABRIR	91x230	ELIMINAR	01
P17	ABRIR	91x230	ELIMINAR	01
P18	ABRIR	71x230	ELIMINAR	01
P19	ABRIR	71x198	RESTAURAR	01
P20	ABRIR	124x230	RESTAURAR	01
P21	ABRIR	124x230	ELIMINAR	04
P22	ABRIR	122x221	ELIMINAR	01
P23	ABRIR	83x198	RESTAURAR	01
P24	ABRIR	71x230	ELIMINAR	01
P25	ABRIR	83x230	NOVA PORTA DE ABRIR LISA EM MADEIRA COM PINTURA COMA TELA BRANCA	04
P26	ABRIR	83x210	NOVA PORTA DE ABRIR PAINÉIS PNE COM PINTURA COMA TELA BRANCA	03
P27	CAMARÃO	250x230	NOVA ESTRUTURA DE ABRIR TIPO CAMARÃO COM PINTURA COMA TELA BRANCA	02
P28	ABRIR	120x230	NOVA ESTRUTURA DE ABRIR, FECHAMENTO COM VIDRO ARAMADO	02
P29	CORRER	220x230	NOVA ESTRUTURA DE CORRER, FECHAMENTO COM VIDRO ARAMADO	02
P31	ABRIR	126x230	NOVA ESTRUTURA DE ABRIR, FECHAMENTO COM VIDRO ARAMADO	01
J1	VENEZIANA	82x90	ELIMINAR	02
J2	BASCULANTE	82x90	ELIMINAR	01
J3	BASCULANTE	198x124	RESTAURAR NOVA	03
J4	FIXA	110x134	ELIMINAR	01
J5	FIXA	110x134	RESTAURAR	01
J6	FIXA	126x134	RESTAURAR	02
J7	FIXA	107x134	RESTAURAR	01
J8	BASCULANTE	97x128	ELIMINAR	01
J9	ABRIR	114x215	RESTAURAR	02
J10	BASCULANTE	147x147	RESTAURAR	01
J11	ABRIR	106x226	RESTAURAR	08
J12	ABRIR	84x226	RESTAURAR	02
J13	ABRIR	84x226	RESTAURAR	08
J14	ABRIR	84x226	RESTAURAR	04
J15	ABRIR	84x226	RESTAURAR	04
J16	FIXA	45x247	RESTAURAR	02
J17	ABRIR	174x178	RESTAURAR	01
J18	ABRIR	174x178	RESTAURAR	02
J19	ABRIR	141x178	ELIMINAR	08
J20	BASCULANTE	84x98	ELIMINAR	03
J21	BASCULANTE	106x226	ELIMINAR	01
J22	BASCULANTE	84x226	ELIMINAR	01
J23	ABRIR	101x177	RESTAURAR	09
J24	BASCULANTE	84x226	ELIMINAR	02
J25	ABRIR	106x226	NOVA ESTRUTURA DE FERRO DE ABRIR	01
J26	ABRIR	101x177	NOVA ESTRUTURA DE FERRO DE ABRIR	11



SITUAÇÃO

VEC PROJETOS E GESTÃO
Rua Manoel Matheus, nº 623
Edifício Comercial Saltra Lj. 4
tel/fax:(19) 3826 1660
13.280-000 - Vinhedo - SP
vec@vecengenhariaegestao.com.br

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE SOROCABA

PROJETO	PROJETOS DE REFORMA E RESTAURO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA PROCESSO CPL nº 059 / 2015 SIM nº 534 / 2015
CLIENTE	PREFEITURA MUNICIPAL DE SOROCABA
LOCAL	AVENIDA DR. AFONSO VERGUEIRO S / N - SOROCABA / SP
FASE	PROJETO
ESCALA	1 : 50
DATA	FEV/2018
REVISÃO	02
RESPONSÁVEL TÉCNICO	ARQ. MARCELLO PUCCI CAU nº A 24643-3 RRT SIMPLES nº 351695
AUTORIA	ARQ. MARIA VITÓRIA FISCHER CAU nº A 52668-6
DESENHO	ANTONIO CRISTIAM GOMES

PLANTA - PAVTO. SUPERIOR

DEM-CONSTR-RESTAURAR

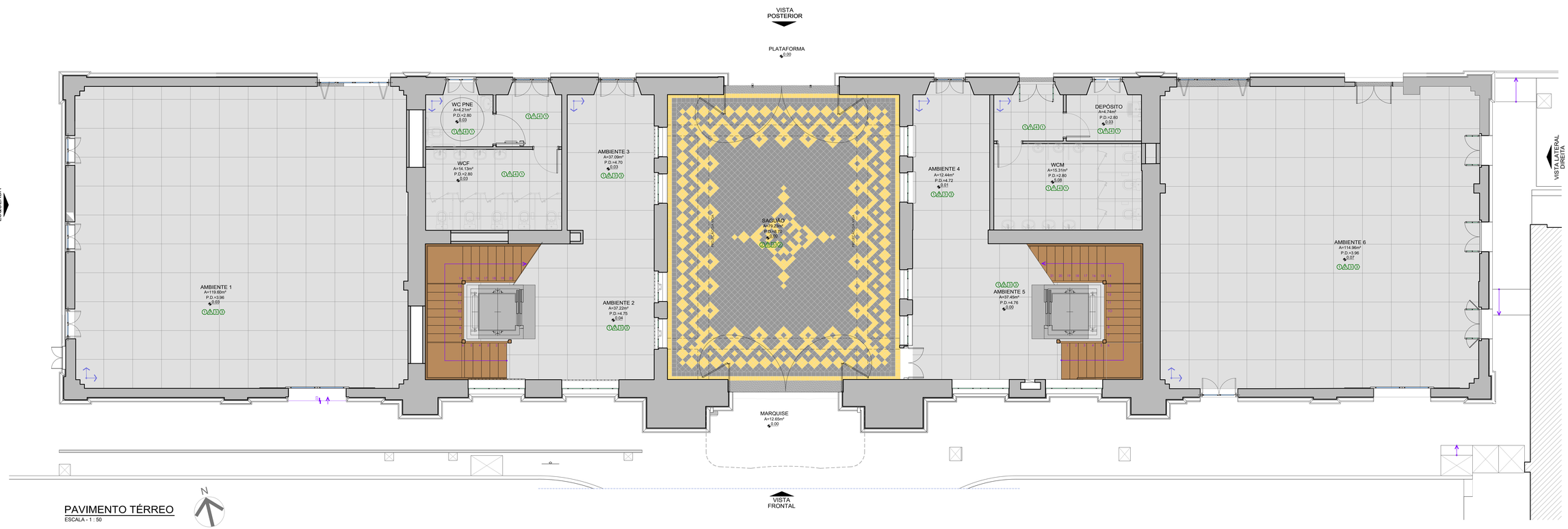
FOLHA 24

CONFIGURAÇÃO DE PENAS

1	7	0,20
2	7	0,15
3	7	0,40
4	7	0,60
5	7	0,30
6	7	0,50
7	7	0,10
8	7	0,80
9	7	0,90
10	7	0,00
201	256	0,00

RESTANTE COLOR 0,05 SCREEN 100%

OBS.: SCREENING COR 30 = 70%
COR 33 70 = 60%



PAVIMENTO TÉRREO

ESCALA - 1 : 50

LEGENDA PISOS

- PISO CIMENTICIO 100X100 A INSTALAR
- PISO CIMENTICIO 60X60 A INSTALAR
- LADRILHO HIDRÁULICO A RESTAURAR
- ASSOALHO DE TÁBUA CORRIDA L=9cm A RESTAURAR
- ASSOALHO DE TÁBUA CORRIDA L=9cm A REINTEGRAR

ÁREA (m²)	
PAVIMENTO TÉRREO	565,00
PAVIMENTO SUPERIOR	524,43
TOTAL	1.089,43

CONFIGURAÇÃO DE PENAS

COR		
1	7	0.20
2	7	0.15
3	7	0.40
4	7	0.40
5	7	0.30
6	7	0.30
7	7	0.10
8	7	0.80
9	7	0.60
10	7	0.90
11	7	0.20
253	255	0.05

RESTANTE COLOR 0,05 SCREEN 100%

OBS.: SCREENING
COR 30 = 70%
COR 33 E 70 = 60%

SITUAÇÃO

VEC PROJETOS E GESTÃO
Rua Manoel Matheus, nº 623
Edifício Comercial Saltra Lj. 4
tel/fax.(19) 3826 1660
13.280-000 - Vinhedo - SP
vec@vecengenhariaegestao.com.br

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE SOROCABA

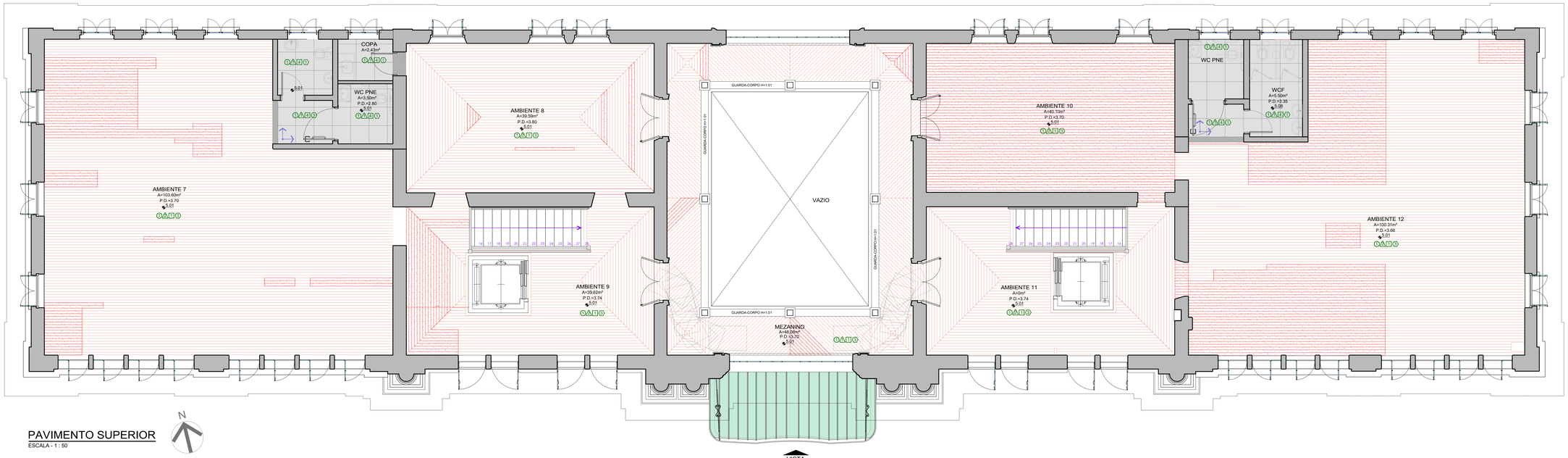
PROJETO	PROJETOS DE REFORMA E RESTAURO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA PROCESSO CPL nº 059 / 2015 SIM nº 534 / 2015
CLIENTE	PREFEITURA MUNICIPAL DE SOROCABA
LOCAL	AVENIDA DR. AFONSO VERGUEIRO S / N - SOROCABA / SP
FASE	PROJETO
ESCALA	1 : 50
DATA	SET / 2016
REVISÃO	03
RESPONSÁVEL TÉCNICO	ARQ. MARCELLO PUCCI CAU nº A 24643-3 BRT SIMPLES nº 351695
AUTORIA	ARQ. MARIA VITÓRIA FISCHER CAU nº A 52668-6
DESENHO	ANTONIO CRISTIAM GOMES

PLANTA - PAVTO. TÉRREO
REVESTIMENTOS

FOLHA 25

VISTA POSTERIOR

VISTA LATERAL ESQUERDA



VISTA LATERAL DIREITA

VISTA FRONTAL

PAVIMENTO SUPERIOR

ESCALA - 1 : 50

N

LEGENDA PISOS

- PISO CIMENTÍCIO 100X100 A INSTALAR
- PISO CIMENTÍCIO 60X60 A INSTALAR
- LADRILHO HIDRÁULICO A RESTAURAR
- ASSOALHO DE TÁBUA CORRIDA L=9cm A RESTAURAR
- ASSOALHO DE TÁBUA CORRIDA L=9cm A REINTEGRAR

CONFIGURAÇÃO DE PENAS

COR	QUANTIDADE	LARGURA
1	7	0,20
2	7	0,15
3	7	0,40
4	7	0,40
5	7	0,30
6	7	0,30
7	7	0,10
8	7	0,80
9	7	0,90
10	7	0,90
11	7	0,20
255	255	0,05

RESTANTE COLOR 0,05 SCREEN 100%

OBS.: SCREENING
COR 30 = 70%
COR 33 E 70 = 60%

SITUAÇÃO

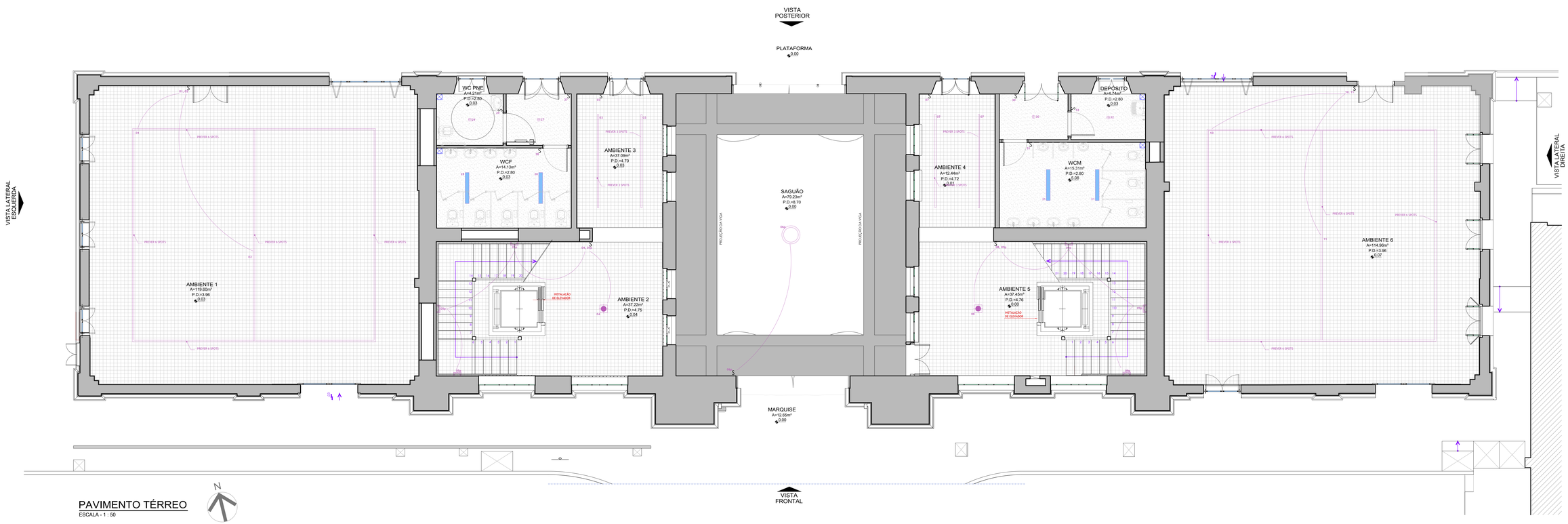
VEC PROJETOS E GESTÃO
Rua Manoel Matheus, nº 623
Edifício Comercial Saltra Lj. 4
tel/fax:(19) 3826 1666
13.280-000 - Vinhedo - SP
vec@vecengenhariaegestao.com.br

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE SOROCABA

PROJETO	PROJETOS DE REFORMA E RESTAURO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA PROCESSO CPL nº 059 / 2015 SIM nº 534 / 2015
CLIENTE	PREFEITURA MUNICIPAL DE SOROCABA
LOCAL	AVENIDA DR. AFONSO VERGUEIRO S / N - SOROCABA / SP
FASE	PROJETO
ESCALA	1 : 50
DATA	SET / 2016
REVISÃO	03
RESPONSÁVEL TÉCNICO	ARQ. MARCELLO PUCCI CAU nº A 24643-3 BRT SIMPLES nº 351695
AUTORIA	ARQ. MARIA VITÓRIA FISCHER CAU nº A 52668-6
DESENHO	ANTONIO CRISTIAM GOMES

PLANTA - PAVTO. SUPERIOR
REVESTIMENTOS

FOLHA 26



PAVIMENTO TÉRREO

ESCALA - 1 : 50

N

LEGENDA ILUMINAÇÃO

VER MODELO DAS LUMINÁRIAS NO MEMORIAL

- LUMINÁRIA SOBREPOR 02 LAMP. FLUORESCENTES A INSTALAR
- EMBUTIDO COM TAMPA DE ACRILICO LEITOSO 02 LAMP. FLUORESCENTES A INSTALAR
- PENDENTE A INSTALAR
- PERFILADO EM ALUMÍNIO PARA SUPORTE E ALIMENTAÇÃO DE CIRCUITOS E EQUIPAMENTOS DE ILUMINAÇÃO E SPOTS
- LUMINÁRIA DE EMBUTIR GRANDE A INSTALAR
- LUMINÁRIA DE EMBUTIR PEQUENA A INSTALAR
- CALHA PENDENTE A INSTALAR
- BALIZADOR PAREDE
- S — INTERRUPTOR h=1,10m

LEGENDA FORRO

- FORRO EM ESTUQUE A RESTAURAR
- FORRO EM FORMA DE COLMEIA COM ASPECTO MONOLÍTICO, SUSPENSO E REMOVÍVEL A INSTALAR
- FORRO EM GESSO COM TABICA DE 20CM A INSTALAR
- VENTOKIT - PREVER VENTILAÇÃO FORÇADA PELO FORRO

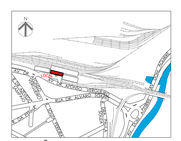
TABICA PARA GESSO
1:5 (MEDIDAS EM cm)

CONFIGURAÇÃO DE PENAS			
COR	1	7	0,20
	2	7	0,15
	3	7	0,40
	4	7	0,40
	5	7	0,30
	6	7	0,30
	7	7	0,10
	8	7	0,80
	9	7	0,90
	10	7	0,90
	11	7	0,20
255	255		0,05

RESTANTE COLOR 0,05 SCREEN - 100%
OBS.: SCREENING
COR 30 = 70%
COR 33 70 = 60%

ÁREA (m²)

PAVIMENTO TÉRREO	565,00
PAVIMENTO SUPERIOR	524,43
TOTAL	1.089,43



SITUAÇÃO

VEC PROJETOS E GESTÃO
Rua Manoel Matheus, nº 623
Edifício Comercial Saltra Lj. 4
tel/fax.(19) 3826 1660
13.280-000 - Vinhedo - SP
vec@vecengenhariaegestao.com.br

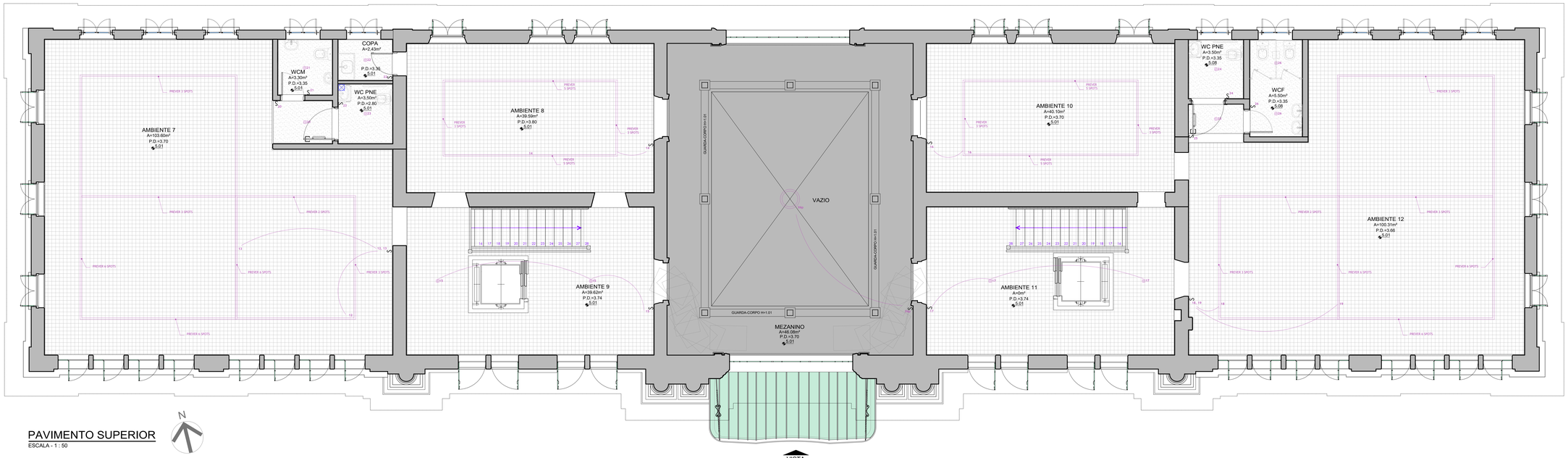
ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE SOROCABA

PROJETO	PROJETOS DE REFORMA E RESTAURO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA PROCESSO CPL nº 059 / 2015 SIM nº 534 / 2015
CLIENTE	PREFEITURA MUNICIPAL DE SOROCABA
LOCAL	AVENIDA DR. AFONSO VERGUEIRO S / N - SOROCABA / SP
FASE	PROJETO
ESCALA	1 : 50
DATA	SET / 2016
REVISÃO	03
RESPONSÁVEL TÉCNICO	ARQ. MARCELLO PUCCI CAU nº A 24643-3 RRT SIMPLES nº 351695
AUTORIA	ARQ. MARIA VITÓRIA FISCHER CAU nº A 52668-6
DESENHO	ANTONIO CRISTIAM GOMES

PLANTA - PAVTO. TÉRREO
FORRO E ILUMINAÇÃO

FOLHA 27

VISTA POSTERIOR



VISTA LATERAL ESQUERDA

VISTA LATERAL DIREITA

VISTA FRONTAL

PAVIMENTO SUPERIOR

ESCALA - 1 : 50

N

LEGENDA ILUMINAÇÃO

VER MODELO DAS LUMINÁRIAS NO MEMORIAL

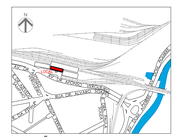
- LUMINÁRIA SOBREPOR 02 LAMP. FLUORESCENTES A INSTALAR
- EMBUTIDO COM TAMPA DE ACRILICO LEITOSO 02 LAMP. FLUORESCENTES A INSTALAR
- PENDENTE A INSTALAR
- SISTEMA DE CABOS DE AÇO ELETRIFICADO PENDENTE - SPOTS COM DICROICA LED
- LUMINÁRIA DE EMBUTIR GRANDE A INSTALAR
- LUMINÁRIA DE EMBUTIR PEQUENA A INSTALAR
- CALHA PENDENTE A INSTALAR
- BALIZADOR PAREDE
- S — INTERRUPTOR h=1.10m

LEGENDA FORRO

- FORRO EM ESTUQUE A RESTAURAR
- FORRO EM FORMA DE COLMEIA COM ASPECTO MONOLITICO, SUSPENSO E REMOVÍVEL A INSTALAR
- FORRO EM GESSO COM TABICA DE 20CM A INSTALAR
- VENTOKIT - PREVER VENTILAÇÃO FORÇADA PELO FORRO

TABICA PARA GESSO
1:5 (MEDIDAS EM cm)

CONFIGURAÇÃO DE PENAS		
1	7	0.20
2	7	0.15
3	7	0.40
4	7	0.40
5	7	0.30
6	7	0.30
7	7	0.10
8	7	0.80
9	7	0.90
10	7	0.90
11	7	0.20
201	266	0.05
RESTANTE COLOR 0,05 SCREEN 100%		
OBS.: SCREENING: COR 30 = 70% COR 33 70 = 60%		



SITUAÇÃO

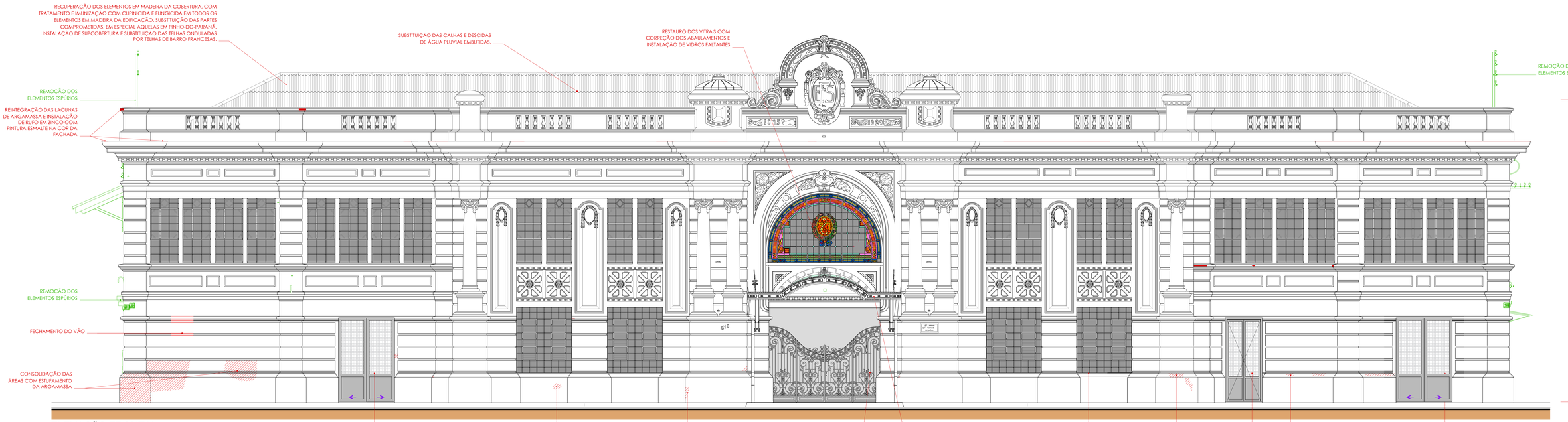
VEC PROJETOS E GESTÃO
Rua Manoel Matheus, nº 623
Edifício Comercial Saltra Lj. 4
tel/fax:(19) 3826 1660
13.280-000 - Vinhedo - SP
vec@vecengenhariaegestao.com.br

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE SOROCABA

PROJETO	PROJETOS DE REFORMA E RESTAURO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA PROCESSO CPL nº 059 / 2015 SIM nº 534 / 2015
CLIENTE	PREFEITURA MUNICIPAL DE SOROCABA
LOCAL	AVENIDA DR. AFONSO VERGUEIRO S / N - SOROCABA / SP
FASE	PROJETO
ESCALA	1 : 50
DATA	SET / 2016
REVISÃO	03
RESPONSÁVEL TÉCNICO	ARQ. MARCELLO PUCCI CAU nº A 24643-3 RRT SIMPLES nº 351695
AUTORIA	ARQ. MARIA VITÓRIA FISCHER CAU nº A 52668-6
DESENHO	ANTONIO CRISTIAM GOMES

PLANTA - PAVTO. SUPERIOR FORRO E ILUMINAÇÃO

FOLHA 28



ELEVAÇÃO FRONTAL

ESCALA - 1 : 50

CONFIGURAÇÃO DE PENAS

COR			
1	7	7	0,20
2	7	7	0,15
3	7	7	0,40
4	7	7	0,60
5	7	7	0,30
6	7	7	0,50
7	7	7	0,10
8	7	7	0,80
9	7	7	0,90
10	7	7	0,00
201	7	7	0,20
202	202	202	0,05

RESTANTE COLOR 0,05 SCREEN 100%

OBS.: SCREENING
COR 30 = 70%
COR 33 70 = 60%

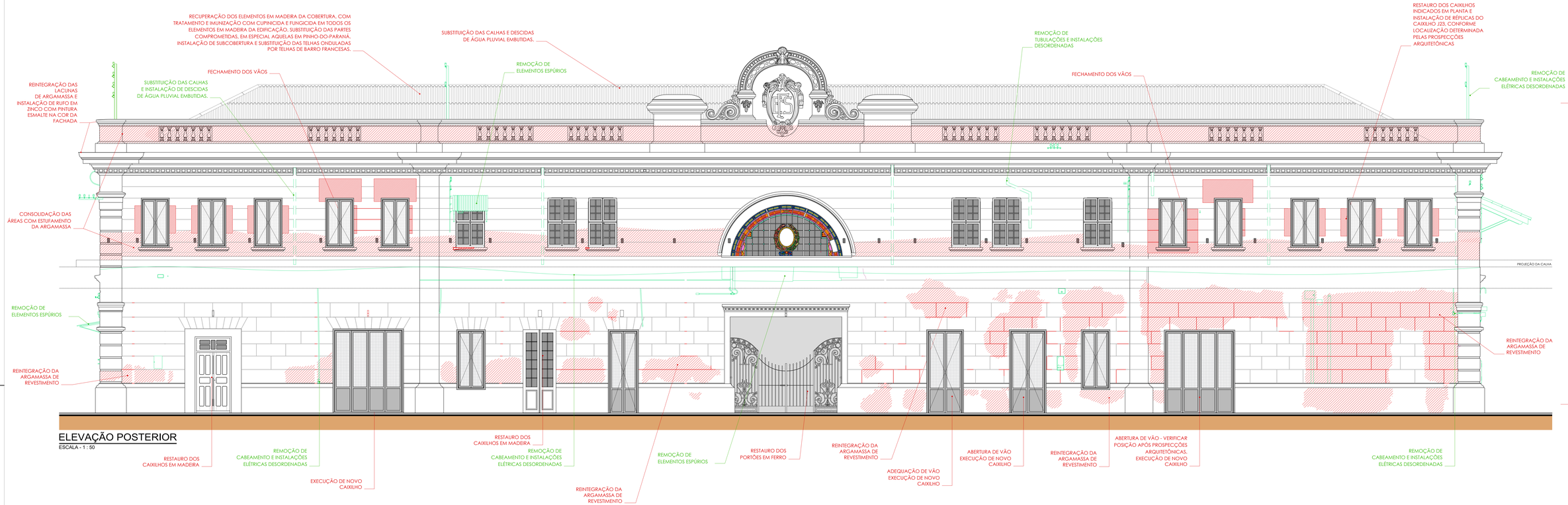
SITUAÇÃO

VEC PROJETOS E GESTÃO
Rua Manoel Matheus, nº 623
Edifício Comercial Saltra Lj. 4
tel/fax.(19) 3826 1666
13.280-000 - Vinhedo - SP
vec@vecengenhariaegestao.com.br

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE SOROCABA

PROJETO	PROJETOS DE REFORMA E RESTAURO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA PROCESSO CPL nº 059 / 2015 SIM nº 534 / 2015
CLIENTE	PREFEITURA MUNICIPAL DE SOROCABA
LOCAL	AVENIDA DR. AFONSO VERGUEIRO S / N - SOROCABA / SP
FASE	PROJETO
ESCALA	1 : 50 — DATA FEV/2018
REVISÃO	02
RESPONSÁVEL TÉCNICO	ARQ. MARCELLO PUCCI CAU nº A 24643-3 RRT SIMPLES nº 351695
AUTORIA	ARQ. MARIA VITÓRIA FISCHER CAU nº A 52668-6
DESENHO	ANTONIO CRISTIAM GOMES

ELEVAÇÃO FRONTAL — FOLHA
PROJETO DE RESTAURO — 29



ELEVAÇÃO POSTERIOR

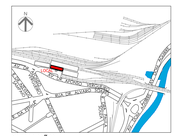
ESCALA - 1 : 50

CONFIGURAÇÃO DE PENAS

COR	LINHA	PENA	
1	7	0,20	
2	7	0,15	
3	7	0,40	
4	7	0,40	
5	7	0,30	
6	7	0,30	
7	7	0,10	
8	7	0,80	
9	7	0,90	
10	7	0,90	
11	7	0,20	
251	256	0,05	

RESTANTE COLOR 0,05 SCREEN 100%

OBS.: SCREENING
COR 30 = 70%
COR 33 70 = 60%



SITUAÇÃO

VEC PROJETOS E GESTÃO
ARQUITETURA | ENGENHARIA | RESTAURO

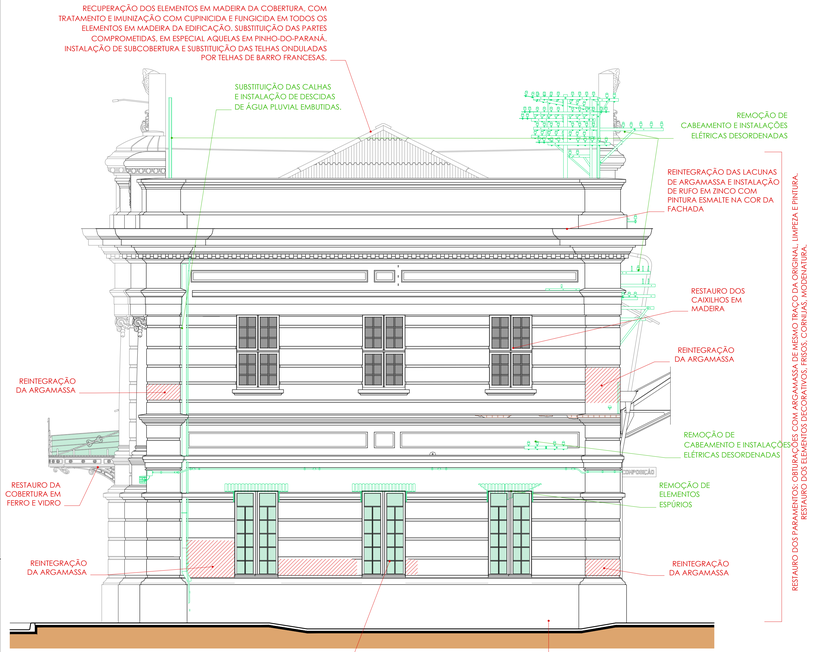
VEC PROJETOS E GESTÃO
Rua Manoel Matheus, nº 623
Edifício Comercial Saltra Lj. 4
tel/fax:(19) 3826 1660
13.280-000 - Vinhedo - SP
vec@vecengenhariaegestao.com.br

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE SOROCABA

PROJETO	PROJETOS DE REFORMA E RESTAURO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA PROCESSO CPL nº 059 / 2015 SIM nº 534 / 2015
CLIENTE	PREFEITURA MUNICIPAL DE SOROCABA
LOCAL	AVENIDA DR. AFONSO VERGUEIRO S / N - SOROCABA / SP
FASE	PROJETO
ESCALA	1 : 50
DATA	FEV/2018
REVISÃO	02
RESPONSÁVEL TÉCNICO	ARQ. MARCELLO PUCCI CAU nº A 24643-3 RRT SIMPLES nº 351695
AUTORIA	ARQ. MARIA VITÓRIA FISCHER CAU nº A 52668-6
DESENHO	ANTONIO CRISTIAM GOMES

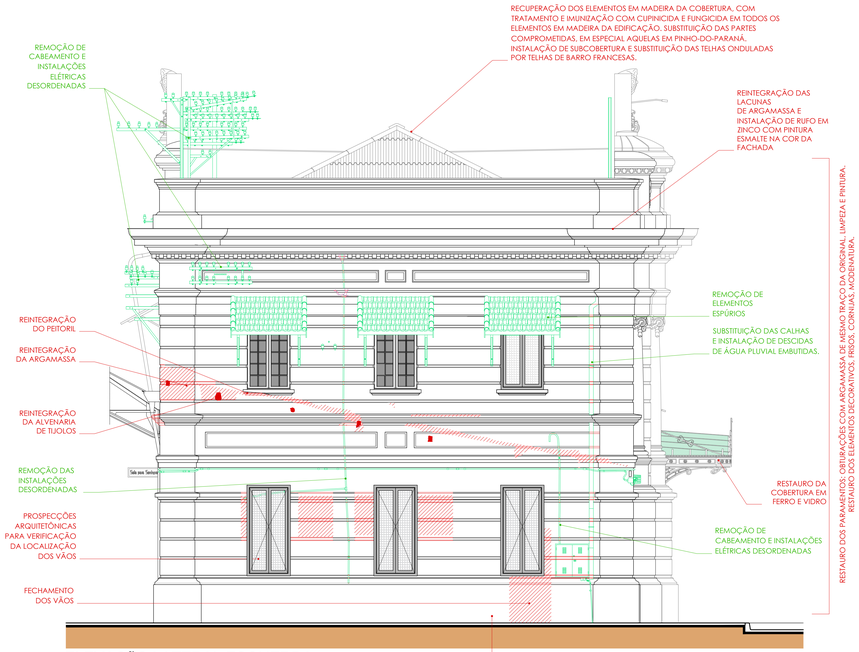
ELEVAÇÃO FRONTAL
PROJETO DE RESTAURO

FOLHA 30



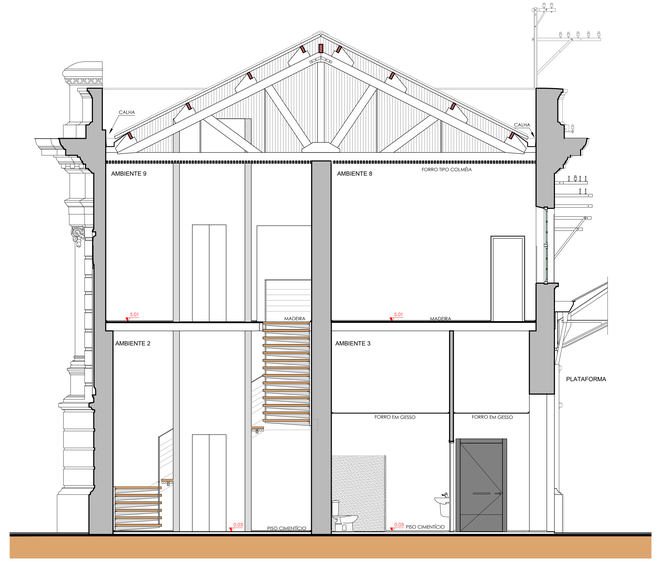
ELEVAÇÃO LATERAL DIREITA

ESCALA - 1 : 50



ELEVAÇÃO LATERAL ESQUERDA

ESCALA - 1 : 50



CORTE - C.C

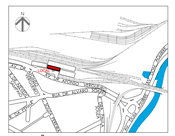
ESCALA - 1 : 50

CONFIGURAÇÃO DE PENAS

COR			
1	7	0.20	
2	7	0.15	
3	7	0.40	
4	7	0.40	
5	7	0.30	
6	7	0.30	
7	7	0.10	
8	7	0.80	
9	7	0.60	
10	7	0.90	
201	7	0.20	
202	202	0.05	

RESTANTE COLOR 0,05 SCREEN 100%

OBS.: SCREENING
COR 30 = 70%
COR 33 70 = 60%



SITUAÇÃO

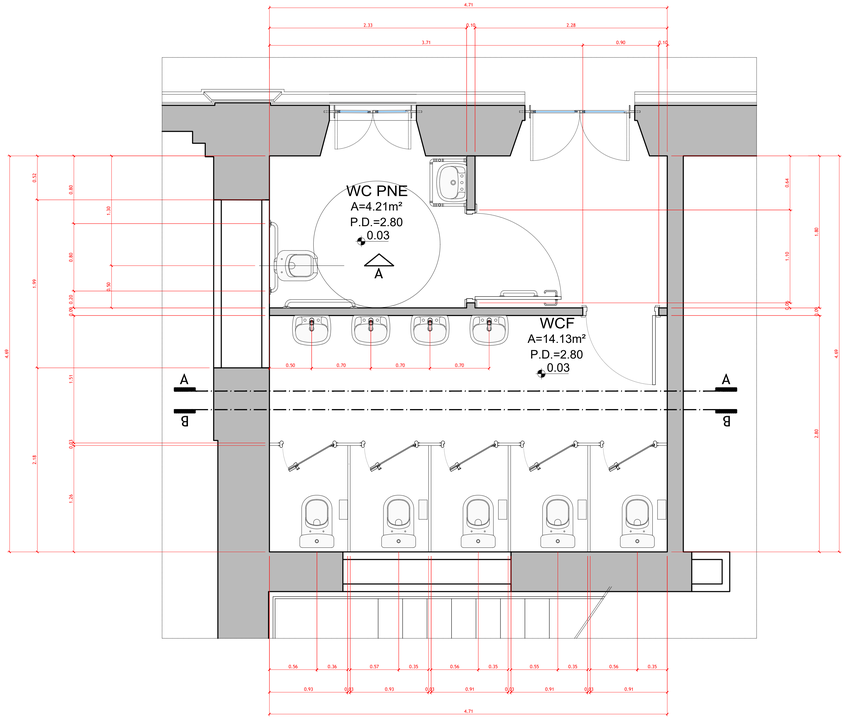
VEC PROJETOS E GESTÃO
Rua Manoel Matheus, nº 623
Edifício Comercial Saltra Lj. 4
tel/fax.(19) 3826 1660
13.280-000 - Vinhedo - SP
vec@vecengenhariaegestao.com.br

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE SOROCABA

PROJETO	PROJETOS DE REFORMA E RESTAURO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA PROCESSO CPL nº 059 / 2015 SIM nº 534 / 2015
CLIENTE	PREFEITURA MUNICIPAL DE SOROCABA
LOCAL	AVENIDA DR. AFONSO VERGUEIRO S / N - SOROCABA / SP
FASE	PROJETO
ESCALA	1 : 50
DATA	FEV/2018
REVISÃO	02
RESPONSÁVEL TÉCNICO	ARQ. MARCELLO PUCCI CAU nº A 24643-3 RRT SIMPLES nº 351695
AUTORIA	ARQ. MARIA VITÓRIA FISCHER CAU nº A 52668-6
DESENHO	ANTONIO CRISTIAM GOMES

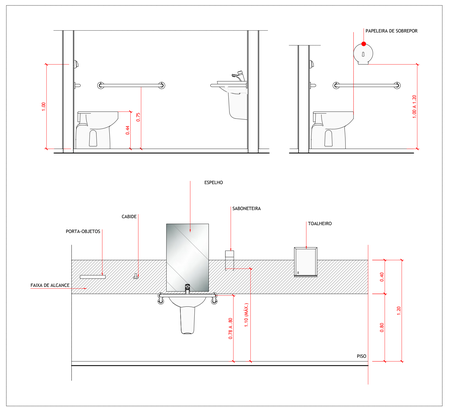
ELEVAÇÃO LATERAL DIREITA E ESQUERDA / CORTEV CC
PROJETO DE RESTAURO

FOLHA 31



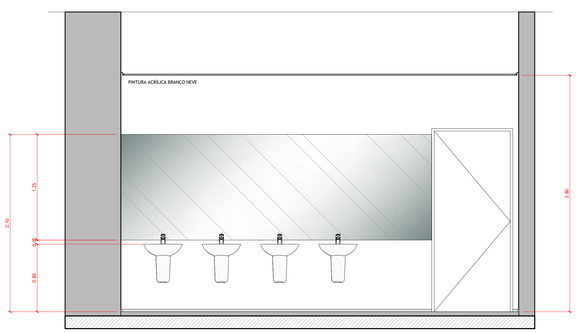
WCS TÉRREO - CONJUNTO 01

ESCALA - 1 : 25



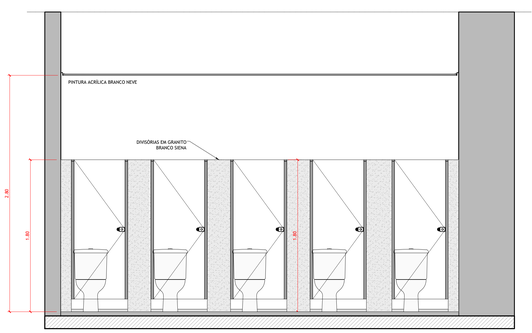
PADRÕES WCS PNE

ESCALA - 1 : 25



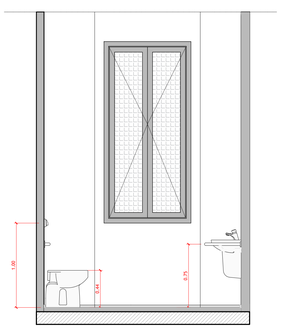
WCS TÉRREO - CORTE AA

ESCALA - 1 : 25



WCS TÉRREO - CORTE BB

ESCALA - 1 : 25



WCS TÉRREO - VISTA A

ESCALA - 1 : 25

CONFIGURAÇÃO DE PENAS

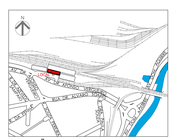
COR CLARO	1	0,20
	2	0,15
	3	0,40
	4	0,40
	5	0,30
	6	0,30
	7	0,10
COR ESCURO	8	0,80
	9	0,60
	10	0,90
	11	0,20
255	256	0,05

RESTANTE COLOR 0,05 SCREEN 100%

OBS.: SCREENING

COR 50 = 70%

COR 33 E 70 = 60%



SITUAÇÃO

VEC PROJETOS E GESTÃO
ARQUITETURA | ENGENHARIA | RESTAURO

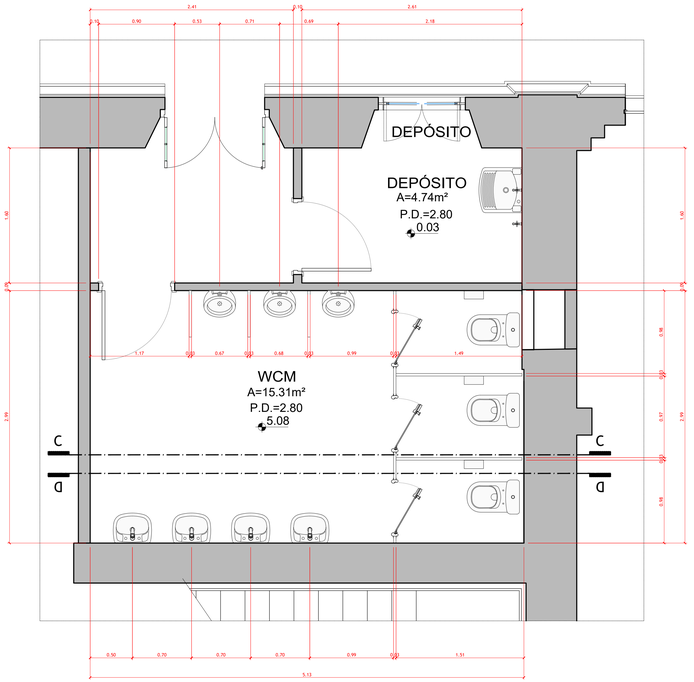
VEC PROJETOS E GESTÃO
Rua Manoel Matheus, nº 623
Edifício Comercial Saltra Lj. 4
tel/fax.(19) 3826 1660
13.280-000 - Vinhedo - SP
vec@vecengenhariaegestao.com.br

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE SOROCABA

PROJETO	PROJETOS DE REFORMA E RESTAURO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA PROCESSO CPL nº 059 / 2015 SIM nº 534 / 2015
CLIENTE	PREFEITURA MUNICIPAL DE SOROCABA
LOCAL	AVENIDA DR. AFONSO VERGUEIRO S / N - SOROCABA / SP
FASE	PROJETO
ESCALA	1 : 25 — DATA SET / 2016
REVISÃO	01
RESPONSÁVEL TÉCNICO	ARQ. MARCELLO PUCCI CAU nº A 24643-3 BIRT SIMPLES nº 351695
AUTORIA	ARQ. MARIA VITÓRIA FISCHER CAU nº A 52668-6
DESENHO	ANTONIO CRISTIAM GOMES

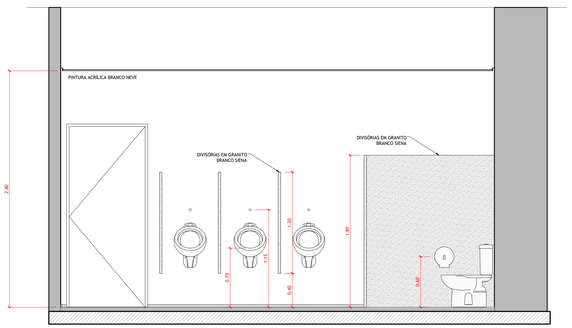
DETALHAMENTO ÁREAS MOLHADAS

FOLHA 32



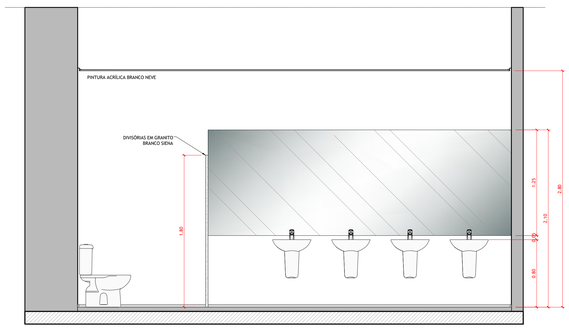
WCS TÉRREO - CONJUNTO 02

ESCALA - 1 : 25



WCS TÉRREO - CORTE CC

ESCALA - 1 : 25



WCS TÉRREO - CORTE DD

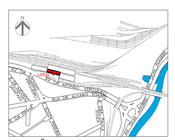
ESCALA - 1 : 25

CONFIGURAÇÃO DE PENAS

COR	QUANTIDADE	PENA	LARGURA
1	7	H	0.20
2	7	H	0.15
3	7	H	0.40
4	7	H	0.40
5	7	H	0.30
6	7	H	0.30
7	7	H	0.10
8	7	H	0.80
9	7	H	0.80
10	7	H	0.30
201	7	H	0.20
202	256	H	0.05

RESTANTE COLOR
0,05 SCREEN - 100%

OBS.: SCREENING
COR 30 = 70%
COR 33 70 = 60%



SITUAÇÃO

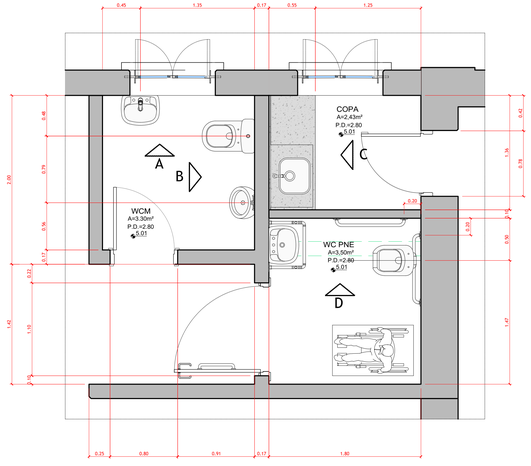
VEC PROJETOS E GESTÃO
Rua Manoel Matheus, nº 623
Edifício Comercial Saltra Lj. 4
tel/fax:(19) 3826 1660
13.280-000 - Vinhedo - SP
vec@vecengenhariaegestao.com.br

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE SOROCABA

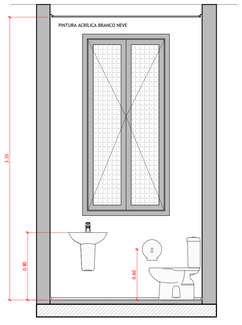
PROJETO	PROJETOS DE REFORMA E RESTAURO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA PROCESSO CPL nº 059 / 2015 SIM nº 534 / 2015
CLIENTE	PREFEITURA MUNICIPAL DE SOROCABA
LOCAL	AVENIDA DR. AFONSO VERGUEIRO S / N - SOROCABA / SP
FASE	PROJETO
ESCALA	1 : 25
DATA	SET/2016
REVISÃO	01
RESPONSÁVEL TÉCNICO	ARQ. MARCELLO PUCCI CAU nº A 24643-3 RRT SIMPLES nº 351695
AUTORIA	ARQ. MARIA VITÓRIA FISCHER CAU nº A 52668-6
DESENHO	ANTONIO CRISTIAM GOMES

DETALHAMENTO
ÁREAS MOLHADAS

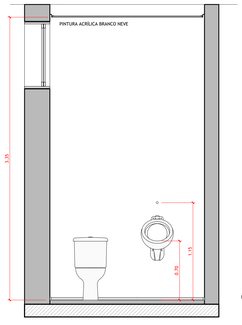
FOLHA 33



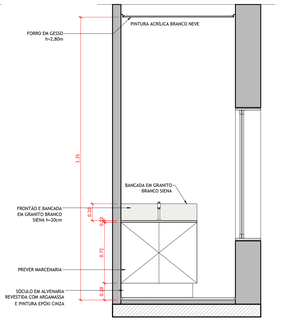
WCS SUPERIOR - CONJUNTO 01
ESCALA - 1 : 25



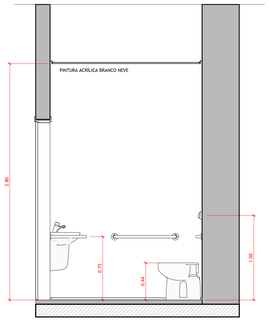
WCS SUPERIOR - VISTA A
ESCALA - 1 : 25



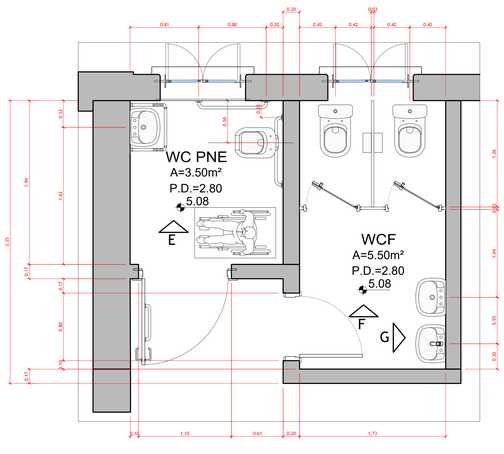
WCS SUPERIOR - VISTA B
ESCALA - 1 : 25



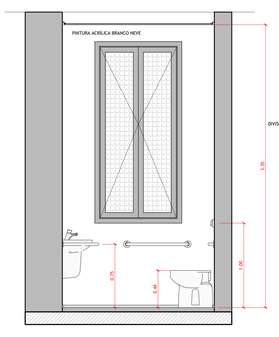
WCS SUPERIOR - VISTA C
ESCALA - 1 : 25



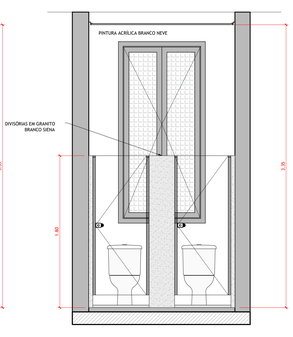
WCS SUPERIOR - VISTA D
ESCALA - 1 : 25



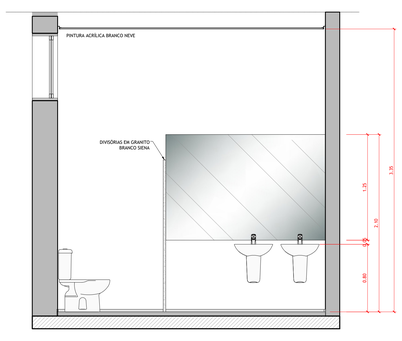
WCS SUPERIOR - CONJUNTO 02
ESCALA - 1 : 25



WCS SUPERIOR - VISTA E
ESCALA - 1 : 25



WCS SUPERIOR - VISTA F
ESCALA - 1 : 25

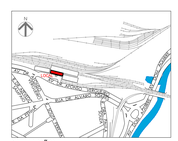


WCS SUPERIOR - VISTA G
ESCALA - 1 : 25

CONFIGURAÇÃO DE PENAS		
	1	0,20
	2	0,15
	3	0,40
COR	4	0,40
PANTONE	5	0,30
	6	0,30
	7	0,10
	8	0,80
	9	0,60
	10	0,90
	11	0,20
255	255	0,05

RESTANTE COLOR
0,05 SCREEN 100%

OBS.: SCREENING
COR 30 = 70%
COR 33 E 70 = 60%



SITUAÇÃO

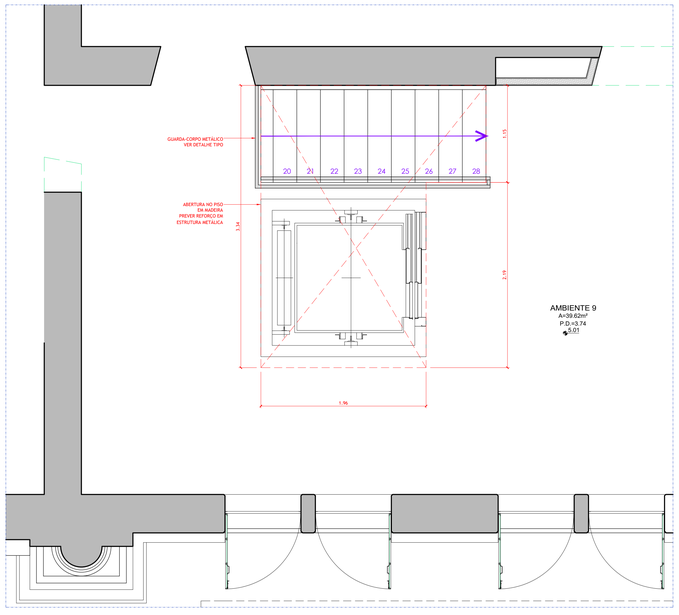
VEC PROJETOS E GESTÃO
Rua Manoel Matheus, nº 623
Edifício Comercial Saltra Lj. 4
tel/fax.(19) 3826 1660
13.280-000 - Vinhedo - SP
vec@vecengenhariaegestao.com.br

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE SOROCABA

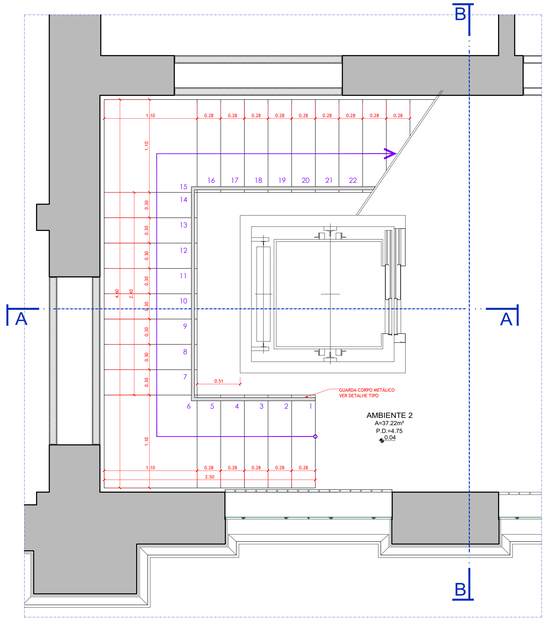
PROJETO	PROJETOS DE REFORMA E RESTAURO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA PROCESSO CPL nº 059 / 2015 SIM nº 534 / 2015
CLIENTE	PREFEITURA MUNICIPAL DE SOROCABA
LOCAL	AVENIDA DR. AFONSO VERGUEIRO S / N - SOROCABA / SP
FASE	PROJETO
ESCALA	1 : 25 — DATA SET / 2016
REVISÃO	01
RESPONSÁVEL TÉCNICO	ARQ. MARCELLO PUCCI CAU nº A 24643-3 RRT SIMPLES nº 351695
AUTORIA	ARQ. MARIA VITÓRIA FISCHER CAU nº A 52668-6
DESENHO	ANTONIO CRISTIAM GOMES

DETALHAMENTO
ÁREAS MOLHADAS

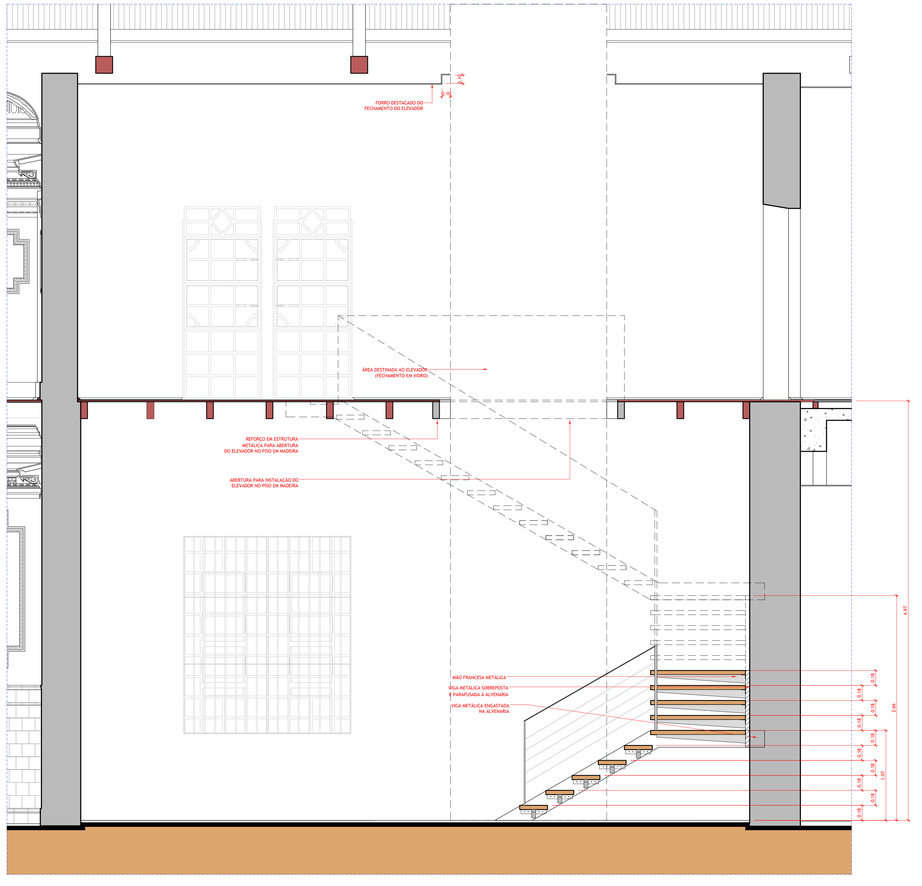
FOLHA
34



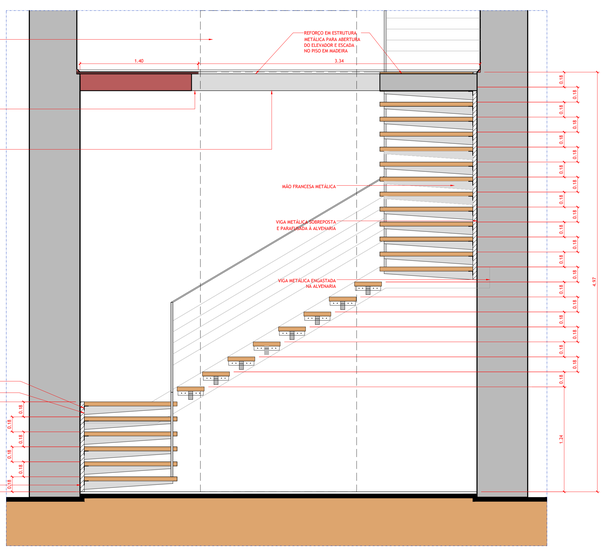
PLANTA SUPERIOR
ESCALA - 1 : 25



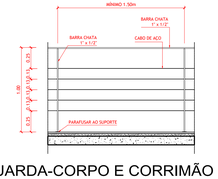
PLANTA TÉRREO
ESCALA - 1 : 25



CORTE AA
ESCALA - 1 : 25



CORTE BB
ESCALA - 1 : 25



DET GUARDA-CORPO E CORRIMÃO METÁLICO TIPO
[ESCADA E FECHAMENTO DA PLATAFORMA]
ESCALA - 1 : 25

CONFIGURAÇÃO DE PENAS

COR	1	7	0.20
	2	7	0.15
	3	7	0.40
	4	7	0.40
	5	7	0.30
	6	7	0.30
	7	7	0.10
	8	7	0.80
	9	7	0.90
	10	7	0.90
	11	7	0.20
201	256		0.05

RESTANTE COLOR
LOS SCREEN 100%
OBS.: SCREENING
COR 30 = 70%
COR 33 E 70 = 60%

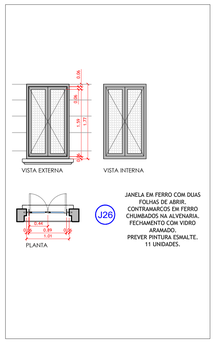
SITUAÇÃO

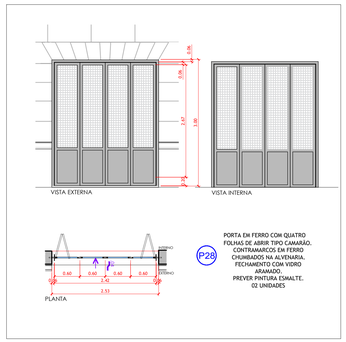
VEC PROJETOS E GESTÃO
Rua Manoel Matheus, nº 623
Edifício Comercial Saltra Lj. 4
tel/fax.(19) 3826 1660
13.280-000 - Vinhedo - SP
vec@vecengenhariaegestao.com.br

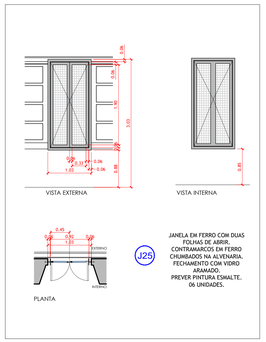
ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE SOROCABA

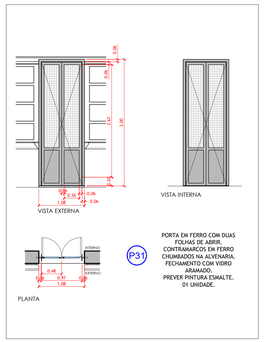
PROJETO	PROJETOS DE REFORMA E RESTAURO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA PROCESSO CPL nº 059 / 2015 SIM nº 534 / 2015
CLIENTE	PREFEITURA MUNICIPAL DE SOROCABA
LOCAL	AVENIDA DR. AFONSO VERGUEIRO S / N - SOROCABA / SP
FASE	PROJETO
ESCALA	1 : 25 — DATA FEV/2018
REVISÃO	02
RESPONSÁVEL TÉCNICO	ARQ. MARCELLO PUCCI CAU nº A 24643-3 BRT SIMPLES nº 351695
AUTORIA	ARQ. MARIA VITÓRIA FISCHER CAU nº A 52668-6
DESENHO	ANTONIO CRISTIAM GOMES

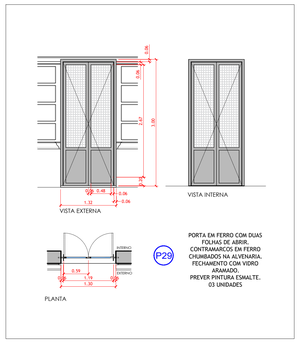
ESCADA METÁLICA — FOLHA 35

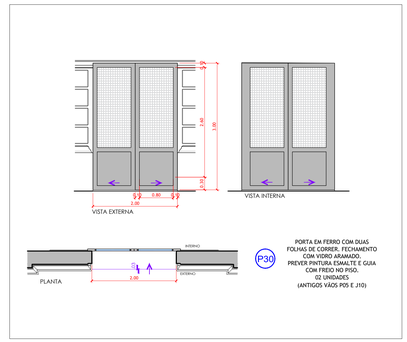


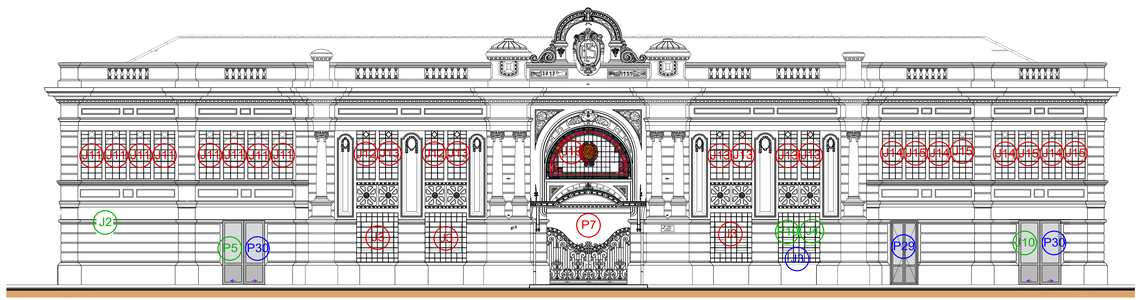






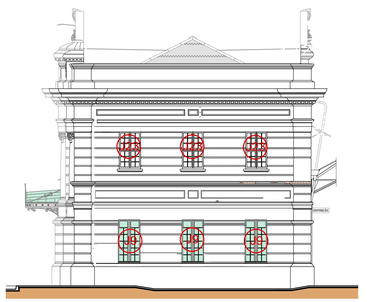






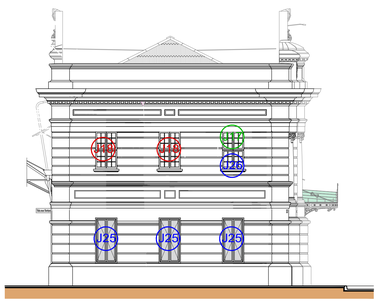
ELEVAÇÃO FRONTAL

ESCALA - 1 : 100



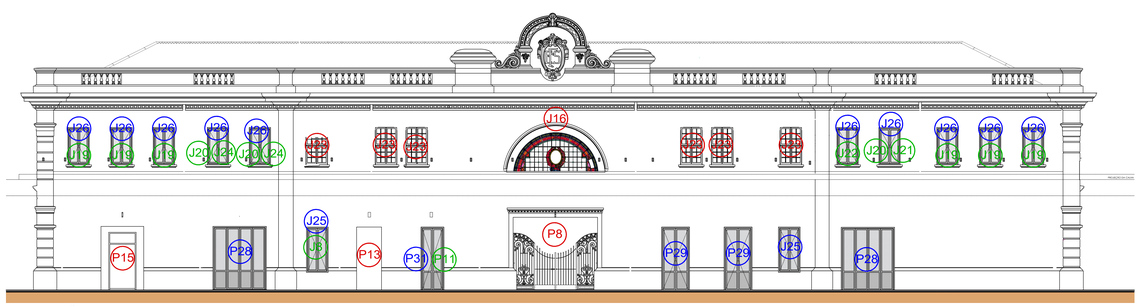
ELEVAÇÃO LATERAL DIREITA

ESCALA - 1 : 100



ELEVAÇÃO LATERAL ESQUERDA

ESCALA - 1 : 100



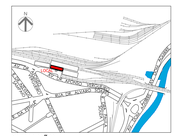
ELEVAÇÃO POSTERIOR

ESCALA - 1 : 100

CONFIGURAÇÃO DE PENAS

COR	1	7	0,20
	2	7	0,15
	3	7	0,40
	4	N	0,60
	5	N	0,30
	6	N	0,50
	7	N	0,10
	8	7	0,80
	9	7	0,60
	10	7	0,90
	11	7	0,20
ZOOM	250		0,05

RESTAURE COLOR
LOS SCREEN - 100%
OBS.: SCREENING
COR 30 = 70%
COR 33 E 70 = 60%



SITUAÇÃO

VEC PROJETOS E GESTÃO
Rua Manoel Matheus, nº 623
Edifício Comercial Saltra Lj. 4
tel/fax.(19) 3826 1660
13.280-000 - Vinhedo - SP
vec@vecengenhariaegestao.com.br

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE SOROCABA

PROJETO	PROJETOS DE REFORMA E RESTAURO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA PROCESSO CPL nº 059 / 2015 SIM nº 534 / 2015
CLIENTE	PREFEITURA MUNICIPAL DE SOROCABA
LOCAL	AVENIDA DR. AFONSO VERGUEIRO S / N - SOROCABA / SP
FASE	PROJETO
ESCALA	1 : 50
DATA	FEV/2018
REVISÃO	02
RESPONSÁVEL TÉCNICO	ARQ. MARCELLO PUCCI CAU nº A 24643-3 RRT SIMPLES nº 351695
AUTORIA	ARQ. MARIA VITÓRIA FISCHER CAU nº A 52668-6
DESENHO	ANTONIO CRISTIAM GOMES

NOVOS CAIXILHOS
LOCALIZAÇÃO E MODELOS
PROJETO DE RESTAURO

FOLHA 36

VEC
PROJETOS E GESTÃO
ARQUITETURA | ENGENHARIA | RESTAURO

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE SOROCABA

PROJETO EXECUTIVO DE RESTAURO

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO

ARQ. MARCELÃO PUCCI
CAU Nº A24843-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE SOROCABA

PROJETO EXECUTIVO DE RESTAURO

PREFEITURA DE SOROCABA

SOROCABA | MARÇO 2016

"Restauração de uma obra de arte pode ser definida como o reconhecimento metodológico de uma obra de arte em sua forma física e em sua dualidade estética e histórica, com vista à sua transmissão ao futuro. [...]o equilíbrio desses requisitos, frequentemente opostos, conduz ao segundo princípio de restauração: deve-se visar o restabelecimento da unidade potencial da obra sem cometer uma falsificação artística ou histórica e sem obstruir qualquer traço da existência da obra ao longo do tempo".

(BRANDI, 1963)

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24643-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA

VEC PROJETOS E GESTÃO
ARQUITETURA | ENGENHARIA | RESTAURO

10

VEC
PROJETOS E GESTÃO
ARQUITETURA | ENGENHARIA | RESTAURO

VEC 009/2016

São Paulo, 08 de março de 2016

Ao
Arq. AGGEU M. CARVALHO JR.
Prefeitura Municipal de Sorocaba
SEMOB - Secretaria de Mobilidade, Desenvolvimento Urbano e Obras

Ref.: ENCAMINHAMENTO 3ª MEDIÇÃO CONTRATUAL
PROCESSO CPL nº 059/2015 – SIM nº 534/2015
PROJETO DE RESTAURO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE SOROCABA

Prezado,

Encaminhamos anexo o material gráfico referente a **3ª medição contratual** para seu conhecimento e análise e aprovação, conforme relação abaixo:

1. **RELATÓRIO DE CONSTATAÇÃO DAS INSTALAÇÕES ELÉTRICAS E ENTRADA DE ENERGIA ELÉTRICA – PROJETOS COMPLEMENTARES (CADERNO A4 – 11 PÁGINAS);**

2. **RELATÓRIO DE CONSTATAÇÃO DAS INSTALAÇÕES HDRÁULICAS, PLUVIAIS E DE SERGURANÇA CONTRA INCÊNDIO – PROJETOS COMPLEMENTARES (Caderno A4 – 16 páginas);**

3. **RELATÓRIO FOTOGRÁFICO – PROJETO EXECUTIVO DE RESTAURO (Caderno A4 – 133 páginas);**

4. **MAPEAMENTO DE DANOS E PATOLOGIAS (06 pranchas plotadas/tamanhos diversos)**

Dessa forma ficamos no aguardo de sua aprovação do material gráfico e autorização para encaminhamento da respectiva nota fiscal.

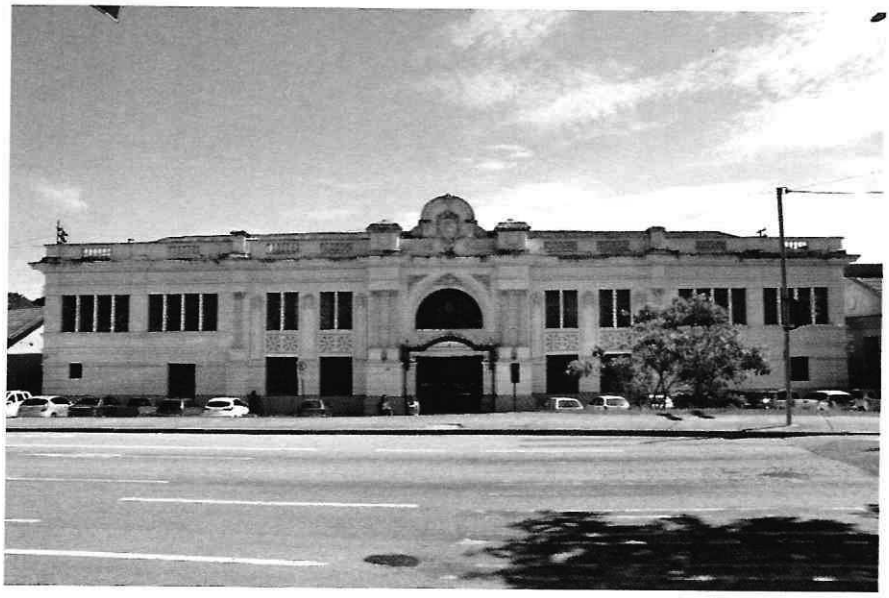
Atenciosamente,

Arq. MARCELLO PUCCI
Consultor Técnico e Gestor de Projetos
CAU nº A 24643-3
marcello@vecprojetos.com.br
(11) 9.4144-8961

VEC ENGENHARIA & GESTÃO LTDA.
CNPJ 00.890.464/0001-10

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO

A. Fachada Frontal



Vista geral da fachada frontal a partir da Avenida Dr. Afonso Vergueiro.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Vista do bloco primitivo da fachada frontal a partir da Avenida Dr. Afonso Vergueiro.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A246[illegible]-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA

VEC PROJETOS E GESTÃO

Vista da ala esquerda a partir da Avenida Dr. Afonso Vergueiro.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Frontão com o brasão da Estrada de Ferro Sorocabana e as datas da construção e da grande reforma de 1929.

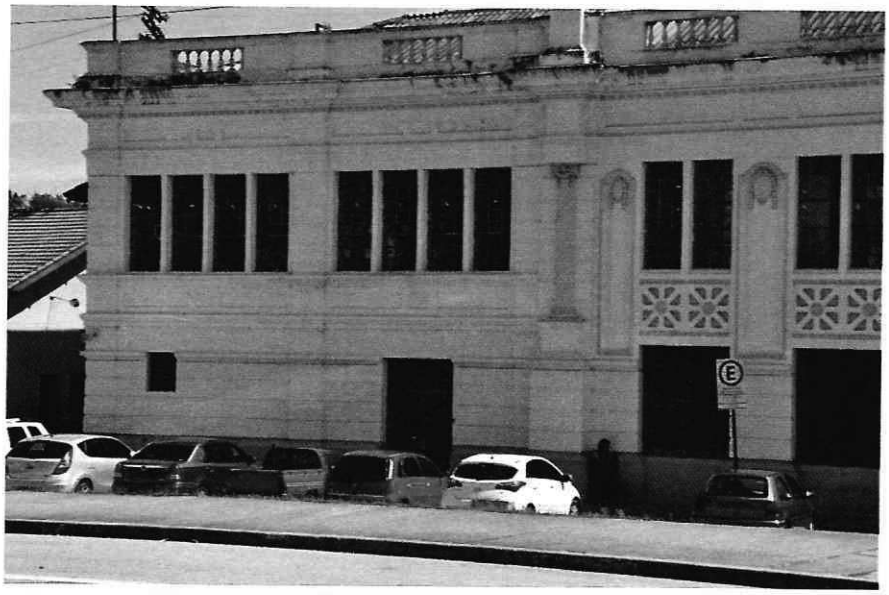
Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24643-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA

VEC PROJETOS E GESTÃO
ARQUITETURA | ENGENHARIA | RESTAURO

Entrada principal de acesso ao saguão sob o vitral do mezanino.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.



Vista da ala esquerda: umidade, muita sujidade e presença de vegetação na cimalha.

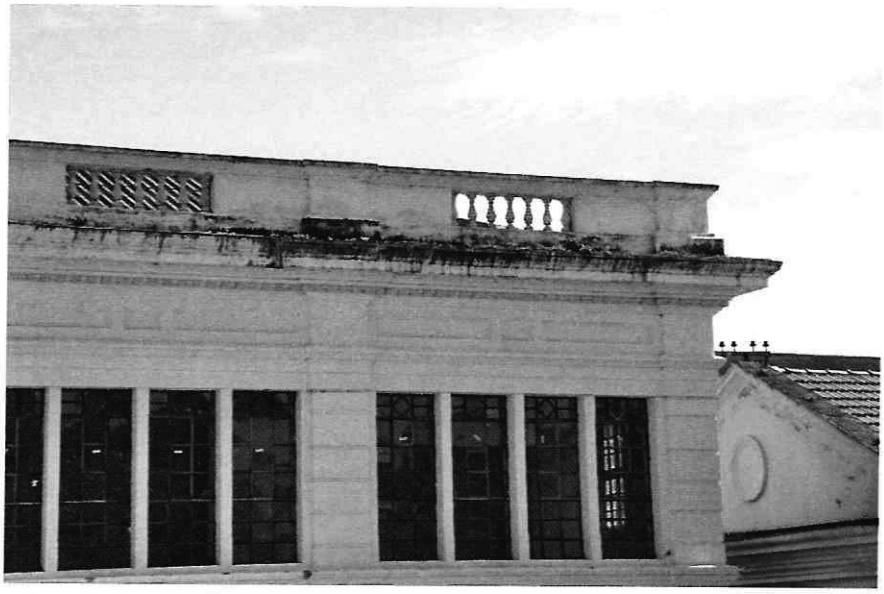
Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24643-3
VEC ENG° & GESTÃO LTDA

VEC PROJETOS E GESTÃO
ARQUITETURA | ENGENHARIA | RESTAURO

Vista da ala direita: umidade, muita sujidade e presença de vegetação na cimalha. Pixação.

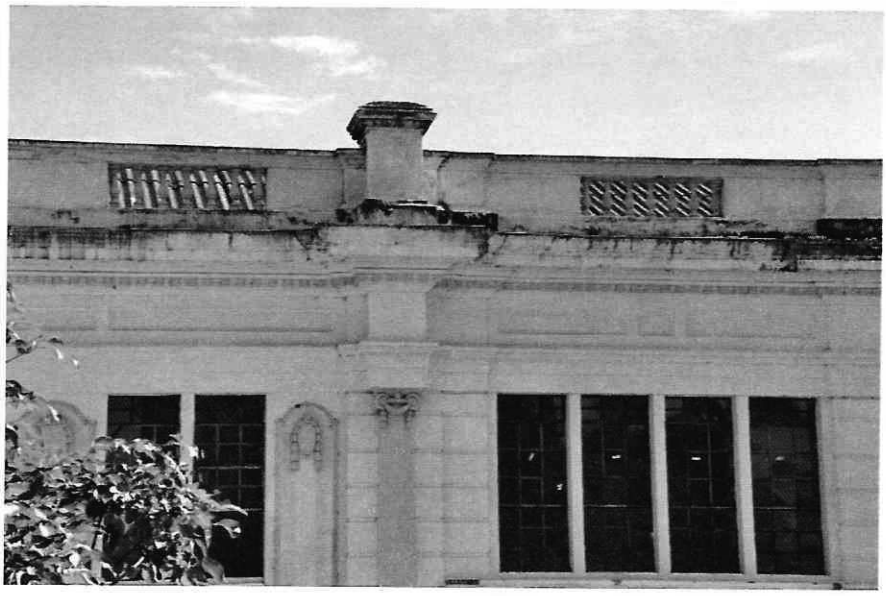
Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.



Umidade, sujidade e presença de vegetação na cimalha. A ausência da pingadeira cerâmica nesses pontos reforça a ocorrência dessas patologias.

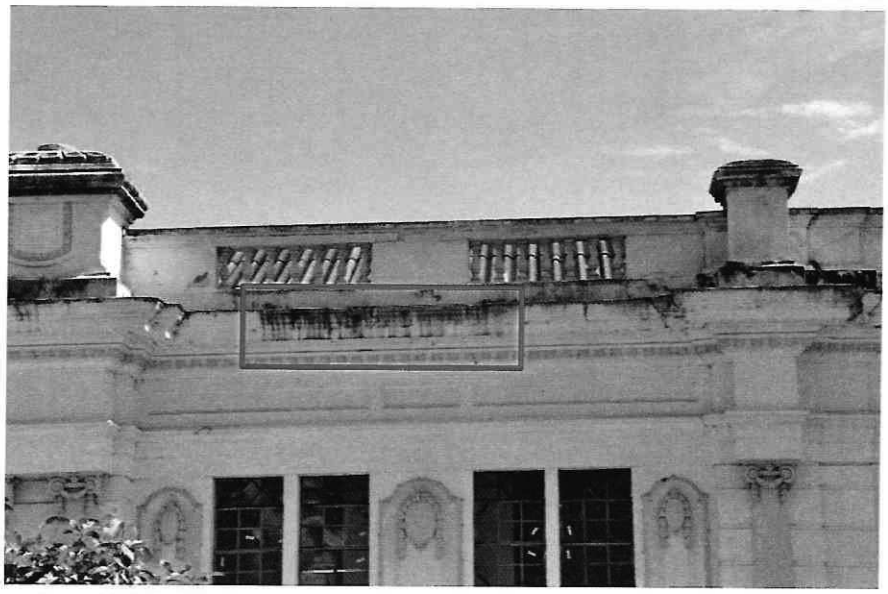
Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24643-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA



Umidade, sujidade e presença de vegetação na cimalha.

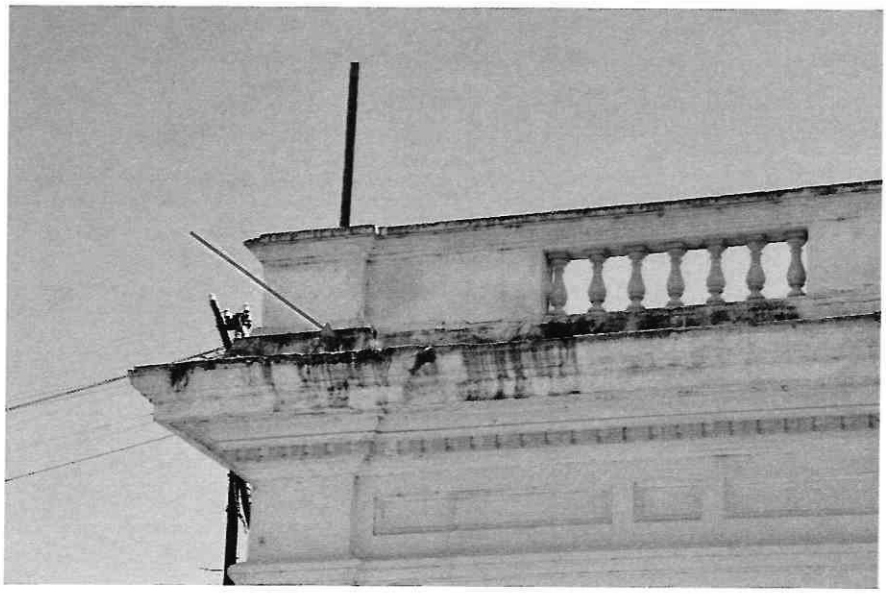
Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.



Sujidade acentuada na cimalha. A ausência da pingadeira cerâmica nesses pontos reforça a ocorrência dessa patologia.

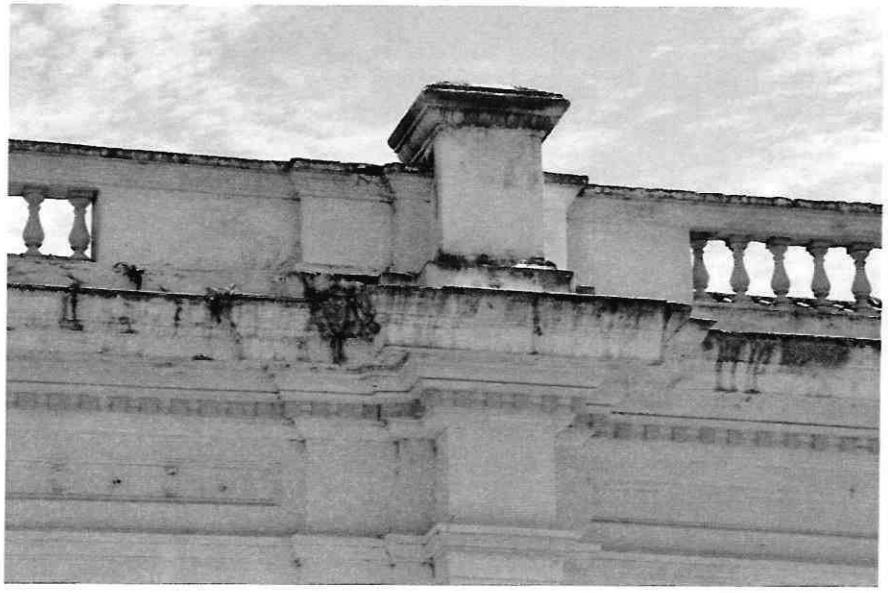
Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24643-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA



Umidade e sujidade acentuada na cimalha. A ausência da pingadeira cerâmica nesses pontos reforça a ocorrência dessas patologias.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.



Umidade e sujidade acentuada na cimalha. A ausência da pingadeira cerâmica nesses pontos reforça a ocorrência dessas patologias.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24643-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA

VEC PROJETOS E GESTÃO
ARQUITETURA | ENGENHARIA | RESTAURO

Umidade e sujidade acentuada na cimalha e no frontão. A ausência da pingadeira cerâmica na cimalha reforça a ocorrência dessas patologias.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Câmeras de segurança.

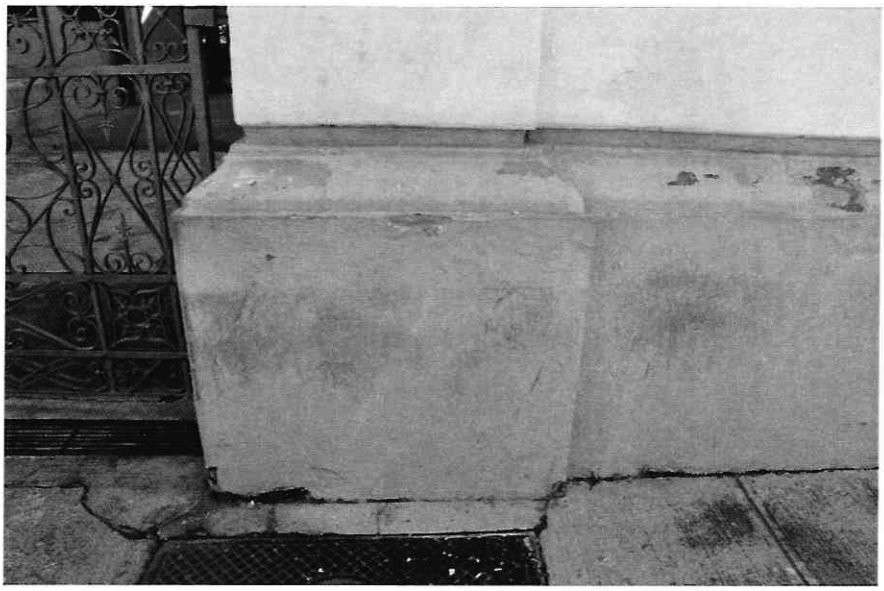
Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24643-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA

VEC PROJETOS E GESTÃO
ARQUITETURA | ENGENHARIA | RESTAURO

Elementos espúrios.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

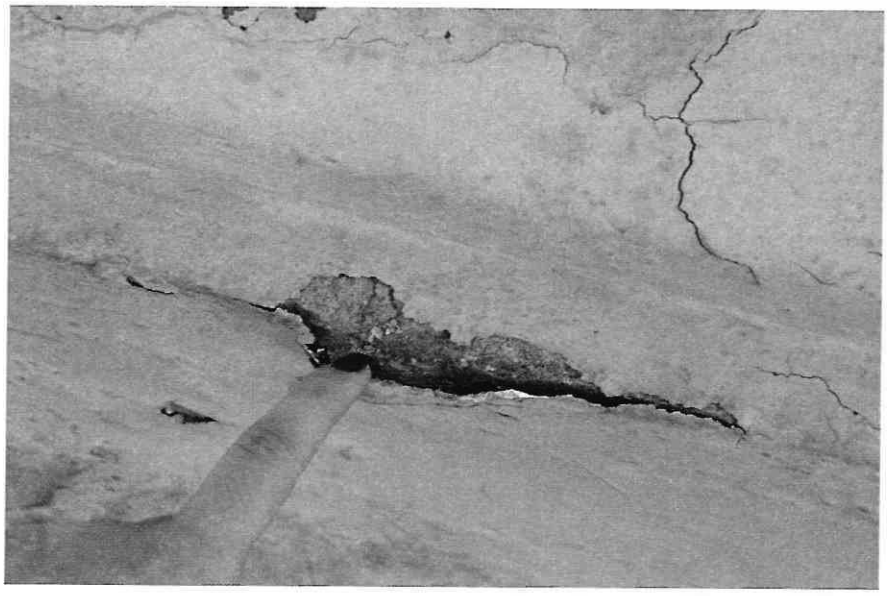


Sujidade causada pelo hábito de apoiar os pés nas paredes.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

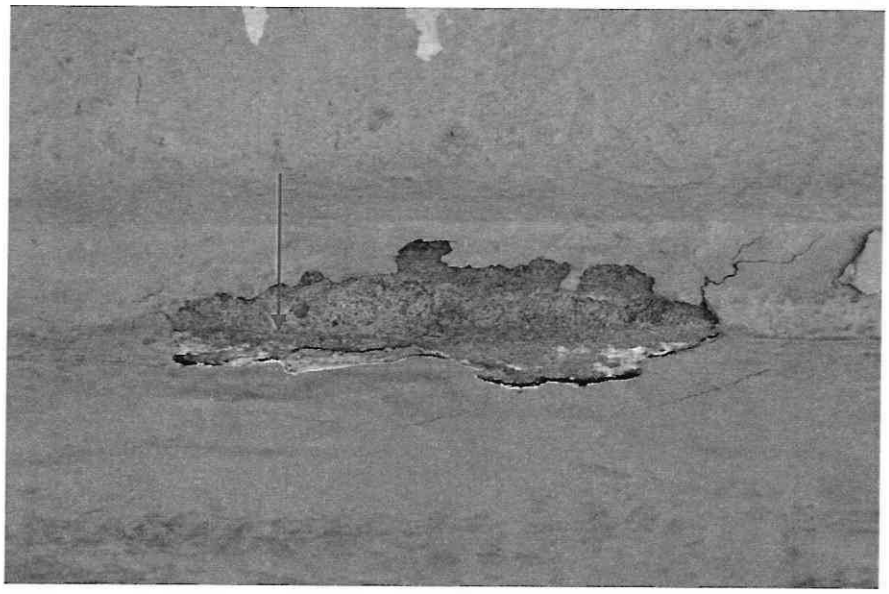
ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24643-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA

VEC PROJETOS E GESTÃO
ARQUITETURA | ENGENHARIA | RESTAURO



Embasamento: Desprendimento da camada de acabamento da argamassa de revestimento (reboco).

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.



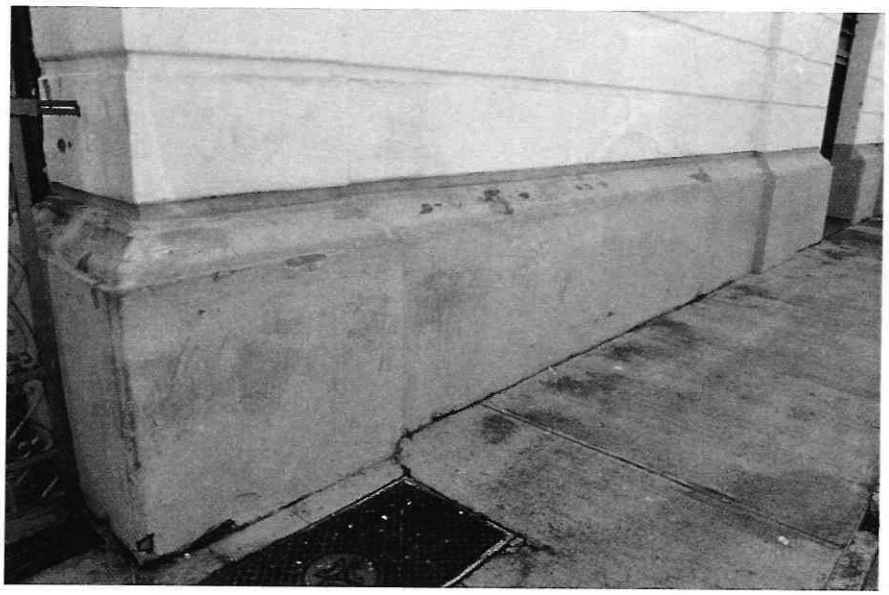
Desprendimento da camada de acabamento da argamassa de revestimento (reboco).

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24643-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA

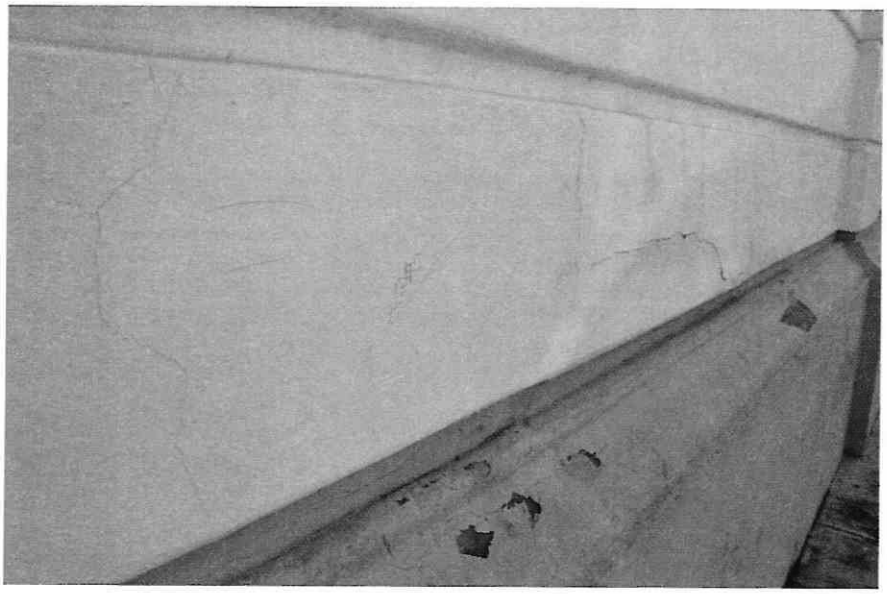
Presença de vegetação na base da alvenaria.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.



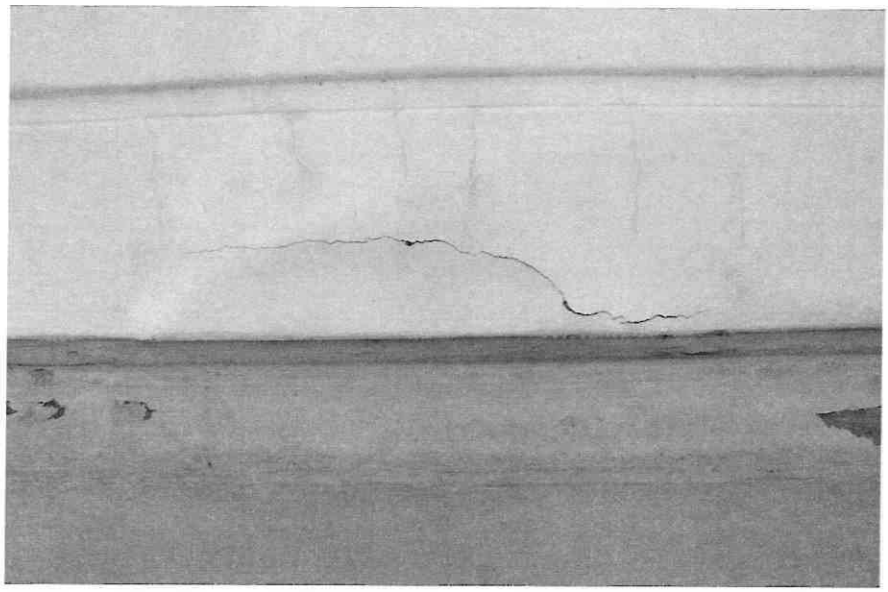
ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24643-3
VEC ENG° & GESTÃO LTDA

VEC PROJETOS E GESTÃO
ARQUITETURA | ENGENHARIA | RESTAURO



Trincas na pintura.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.



Trincas na pintura.

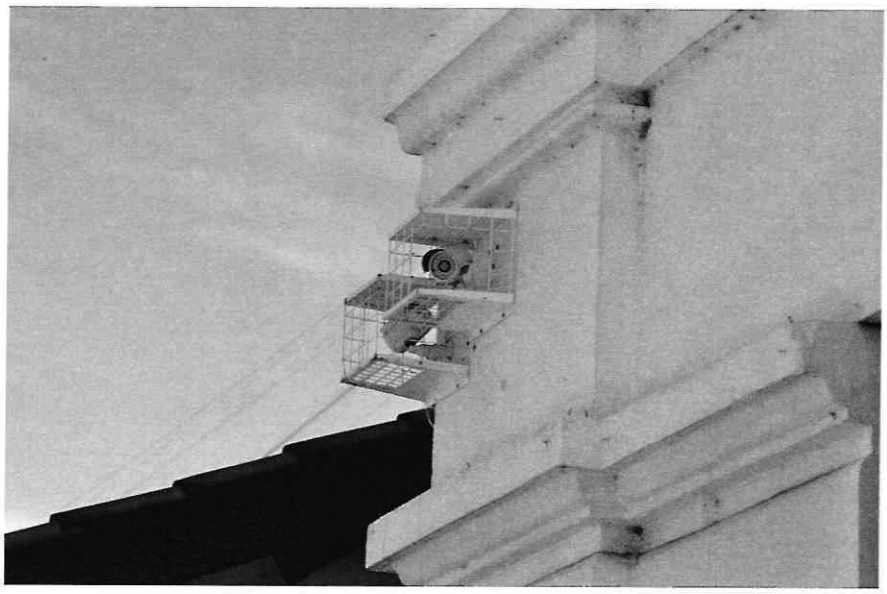
Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24643-3
VEC ENG° & GESTÃO LTDA

VEC PROJETOS E GESTÃO
ARQUITETURA | ENGENHARIA | RESTAURO

Elementos espúrios.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

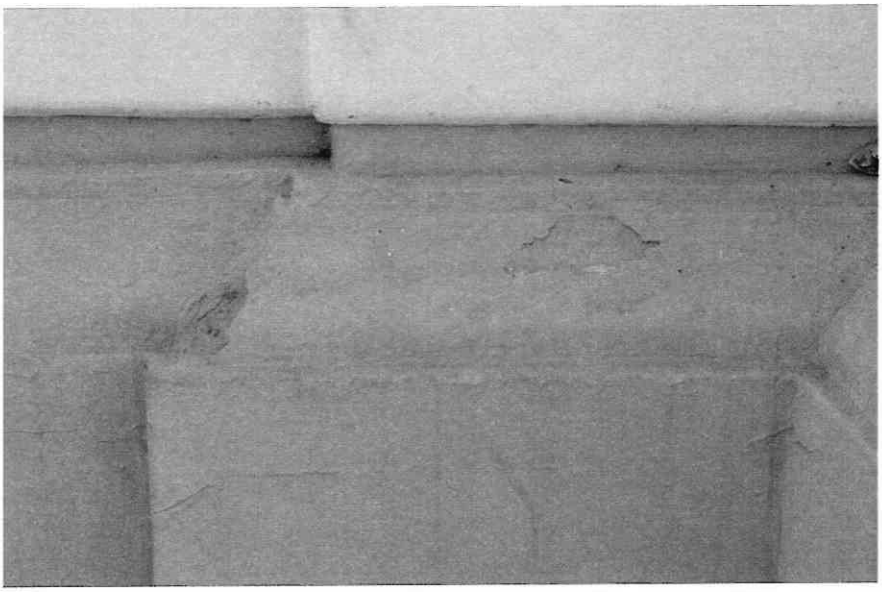


ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24643-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA

VEC PROJETOS E GESTÃO

Área com lacuna: argamassa e tijolos.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.



Área com lacuna: argamassa.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24843-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA

VEC PROJETOS E GESTÃO

Vista parcial do embasamento.

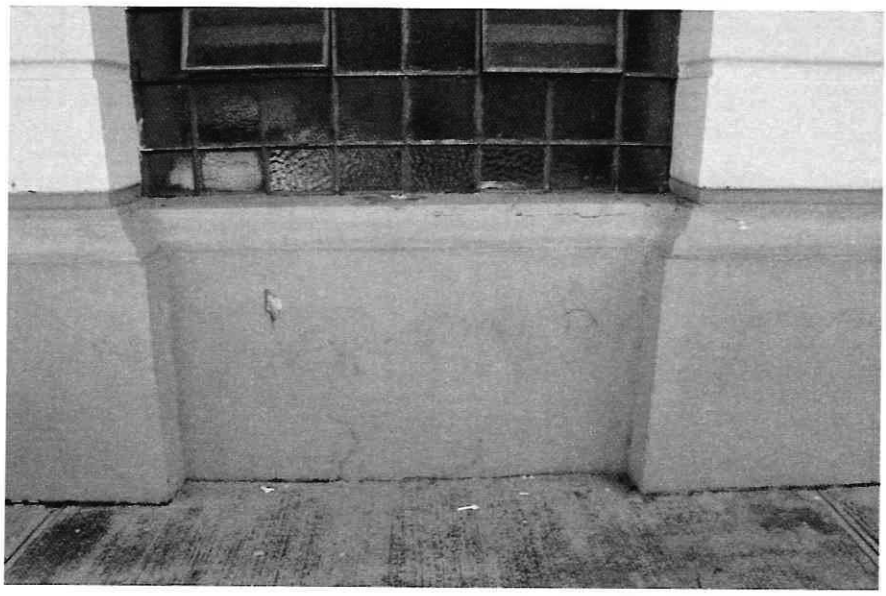
Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Pregos fixados em torno dos elementos decorativos. Acima é possível observar as áreas sem pingadeiras na cimalha.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

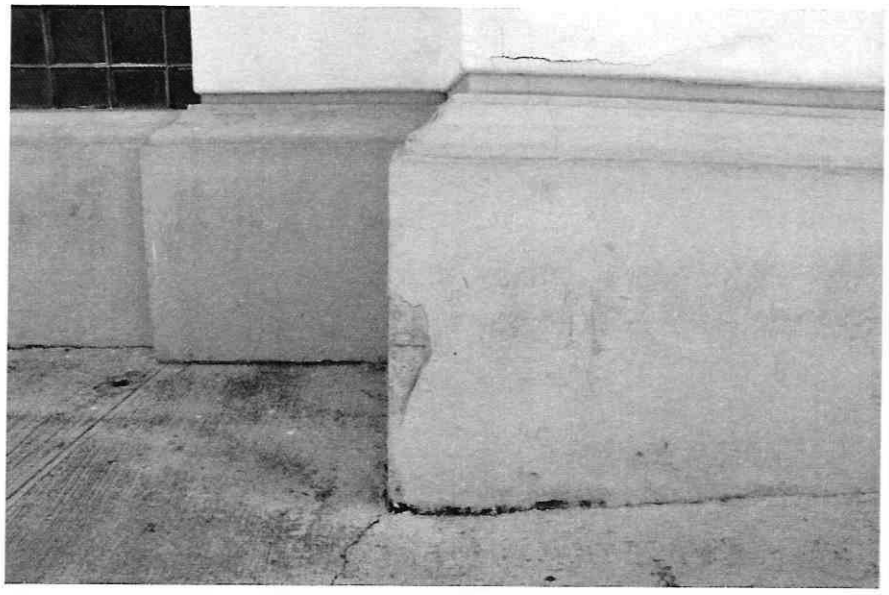
ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24643-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA

VEC PROJETOS E GESTÃO



Trincas na pintura.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

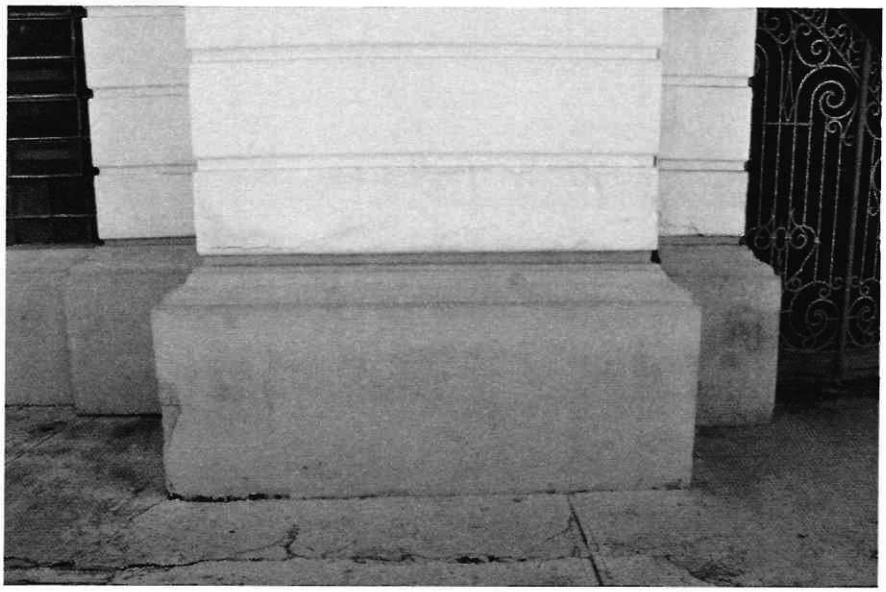


Lacuna e trincas na pintura.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24613-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA

VEC PROJETOS E GESTÃO
ARQUITETURA | ENGENHARIA | RESTAURO



Lacuna e trincas na pintura.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Presença de umidade e vegetação na área de captação de água pluvial da cobertura metálica. Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24643-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA

VEC PROJETOS E GESTÃO

Vista do embasamento da ala direita.

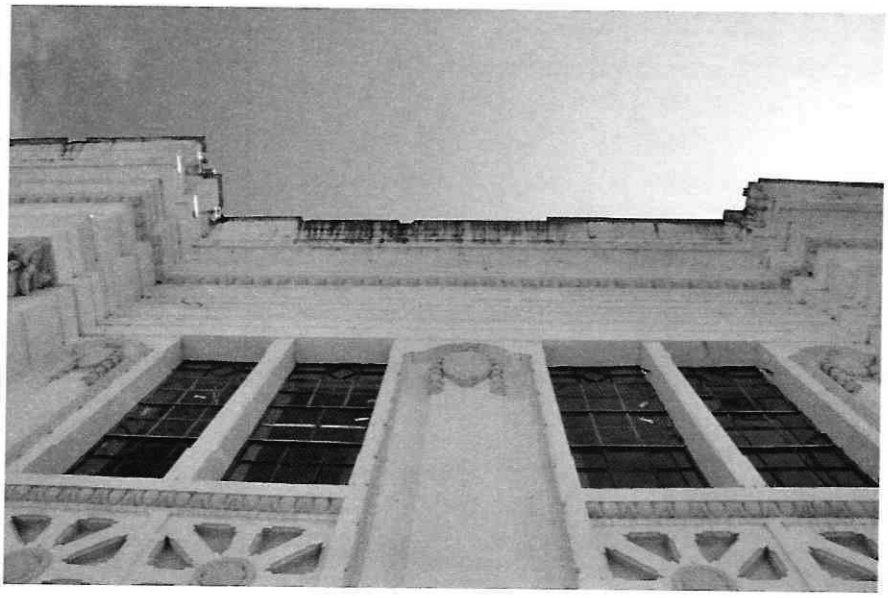
Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Sujidade e trincas na pintura.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

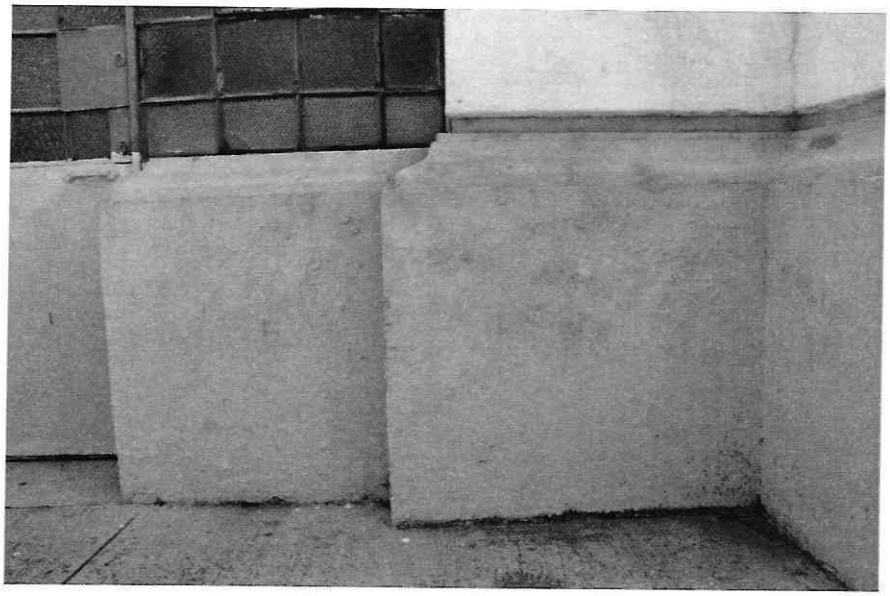
ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24643-3
VEC ENG° & GESTÃO LTDA

VEC PROJETOS E GESTÃO
ARQUITETURA | ENGENHARIA | RESTAURO



Lacunas na pingadeira. Vê-se perfeitamente que a ausência da pingadeira resulta no escorrimento da água da chuva, que leva poeira e sujidade que repousa sobre a cimalha.

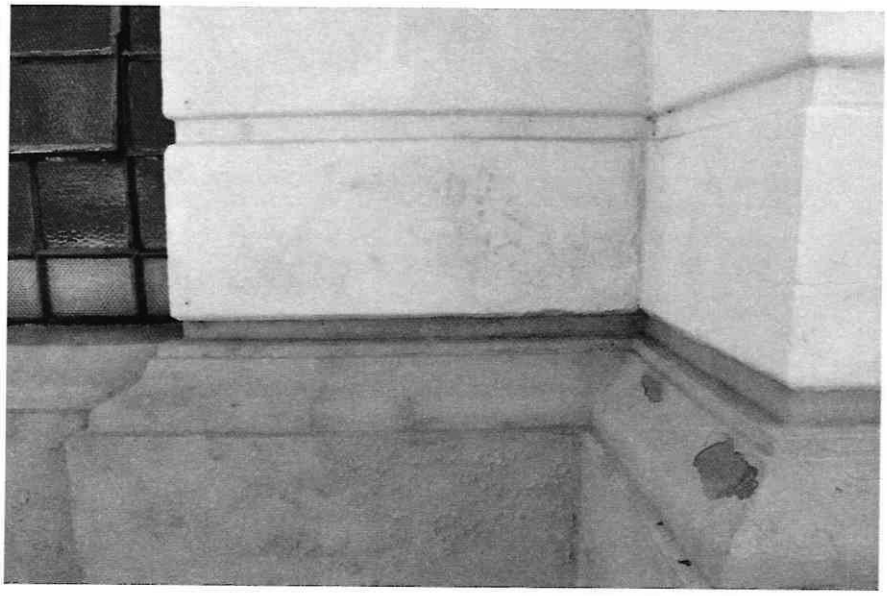
Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.



Manchas de umidade e estufamento da pintura.

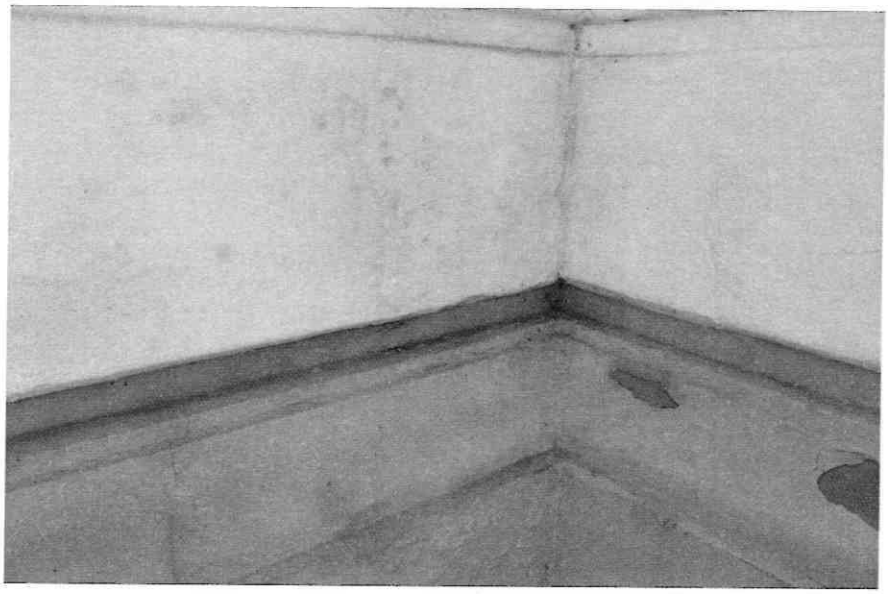
Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24643-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA



Manchas de umidade e estufamento da pintura.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.



Manchas de umidade e estufamento da pintura.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24543-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA

VEC PROJETOS E GESTÃO
ARQUITETURA | ENGENHARIA | RESTAURO

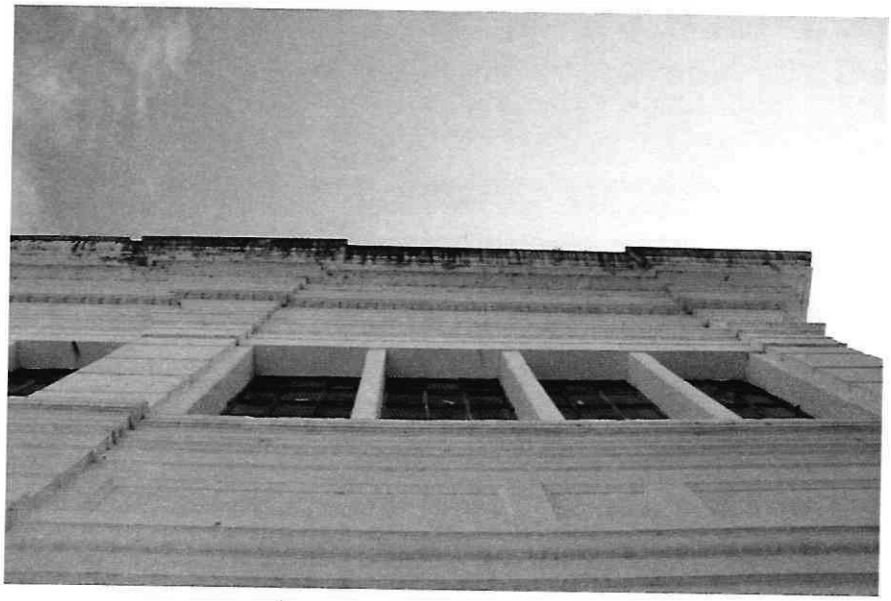
Lacuna no friso.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Lacuna no friso.

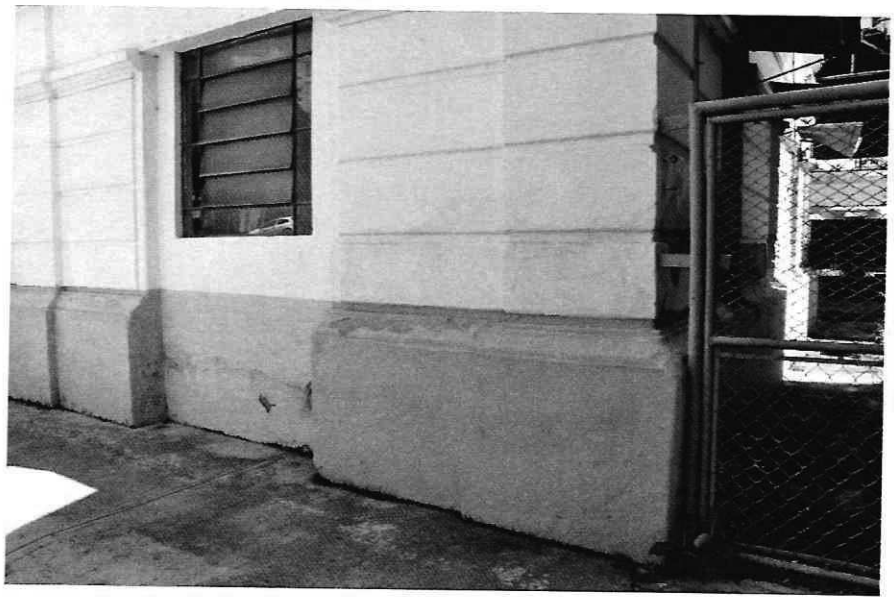
Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24643-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA



Lacunas na pingadeira. Vê-se perfeitamente que a ausência da pingadeira resulta no escorrimento da água da chuva, que leva poeira e sujidade que repousa sobre a cimalha

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

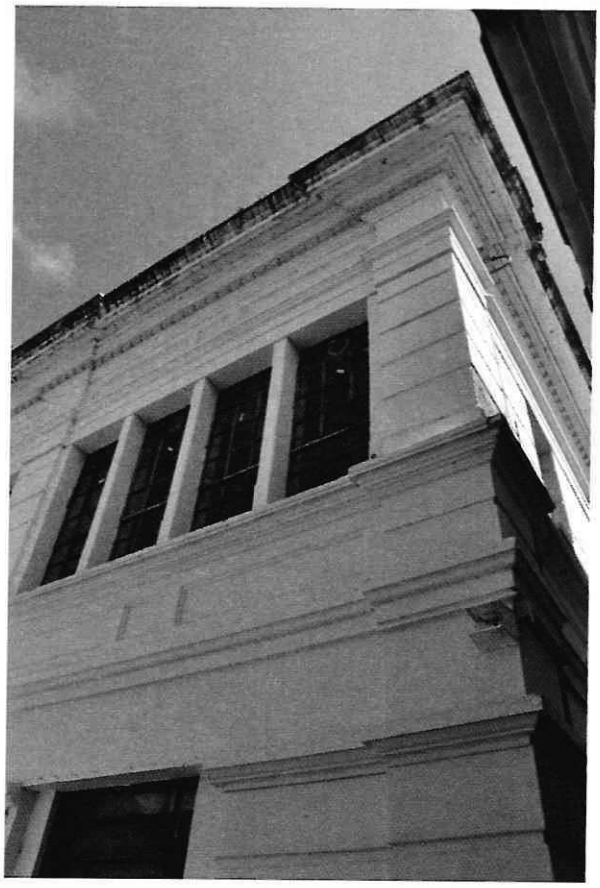


Manchas de umidade e estufamento da pintura. Vegetação no pé da alvenaria.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24643-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA

VEC PROJETOS E GESTÃO
ARQUITETURA | ENGENHARIA | RESTAURO



Lacunas na pingadeira e a consequente sujidade na cimalha. Câmeras de segurança.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Manchas de umidade, estufamento e desprendimento do reboco. Lacunas.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24643-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA

VEC PROJETOS E GESTÃO

Pichação. Nesta área há um fechamento com maderite de uma porta.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

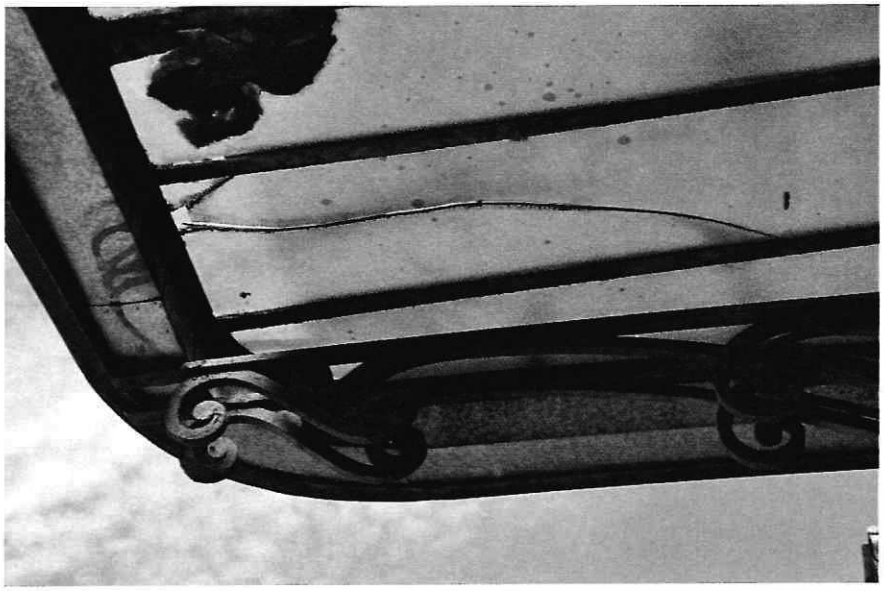
Cobertura em ferro e vidro da entrada principal.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24643-3
VEC ENG° & GESTÃO LTDA

Cobertura em ferro e vidro da entrada principal.

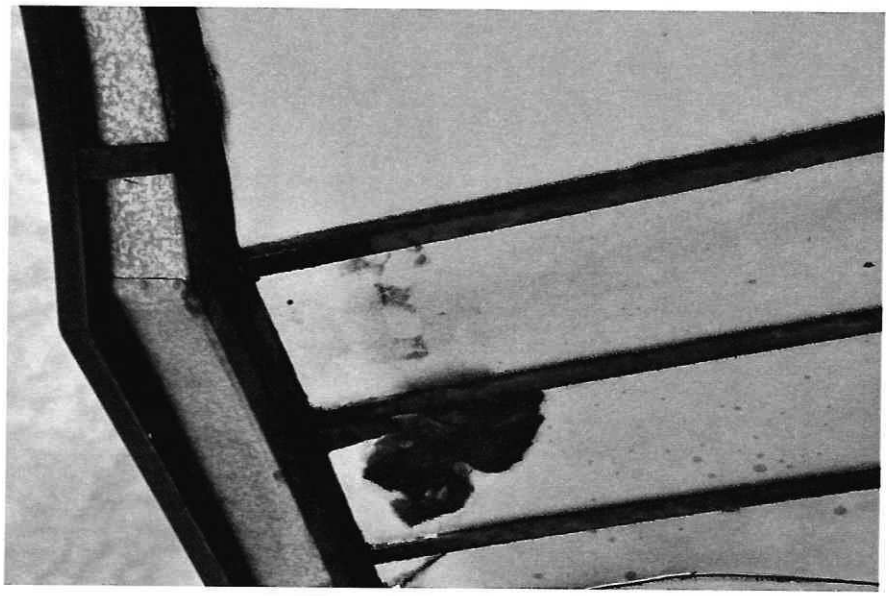
Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.



Cobertura em ferro e vidro da entrada principal: pormenor do vidro quebrado.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24643-3
VEC ENG° & GESTÃO LTDA



Cobertura em ferro e vidro da entrada principal: oxidação.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

B. Fachada Posterior

Vista da plataforma e gare.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24643-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA

VEC PROJETOS E GESTÃO
ARQUITETURA | ENGENHARIA | RESTAURO

Vista fachada posterior.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Vista fachada posterior.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24643-3
VEC ENG° & GESTÃO LTDA

VEC PROJETOS E GESTÃO
ARQUITETURA | ENGENHARIA | RESTAURO

Vista fachada posterior.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Vista fachada posterior.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24643-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA

VEC PROJETOS E GESTÃO
ARQUITETURA | ENGENHARIA | RESTAURO

Área com forte umidade devido a vazamento na captação e descida de águas pluviais.

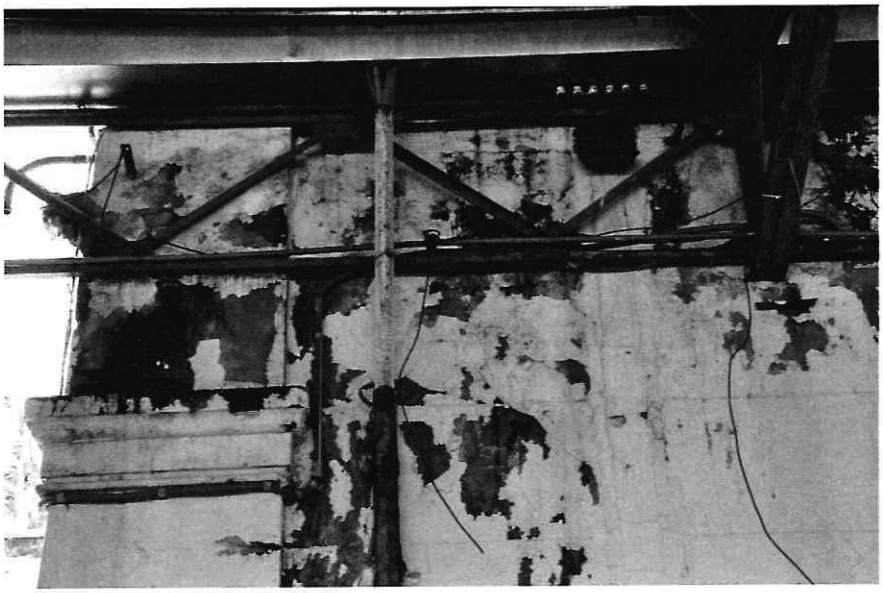
Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Área com forte umidade devido a vazamento na captação e descida de águas pluviais. Consequente presença de vegetação, perda da argamassa de revestimento, desgaste e pulverulência dos tijolos.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24648-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA

VEC PROJETOS E GESTÃO



Área com forte umidade devido a vazamento na captação e descida de águas pluviais. Consequente presença de limo e musgos, desprendimento de pintura e perda de áreas da argamassa de revestimento.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

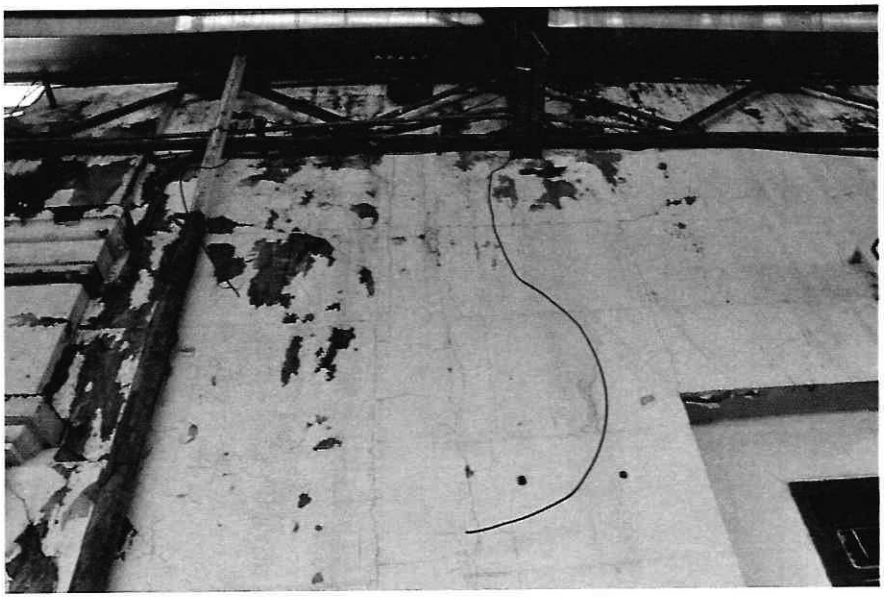
Área com forte umidade devido a vazamento na captação e descida de águas pluviais. Consequente presença de vegetação, perda da argamassa de revestimento, desgaste e pulverulência dos tijolos.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

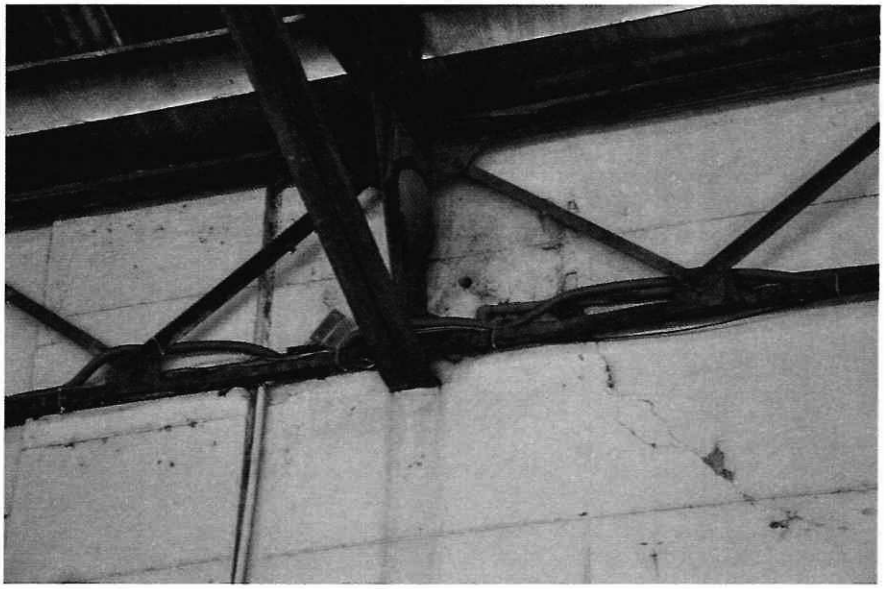
ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24[illegible]-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA

As instalações elétricas estão desordenadas e em alguns casos, nem os cabos estão presentes.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

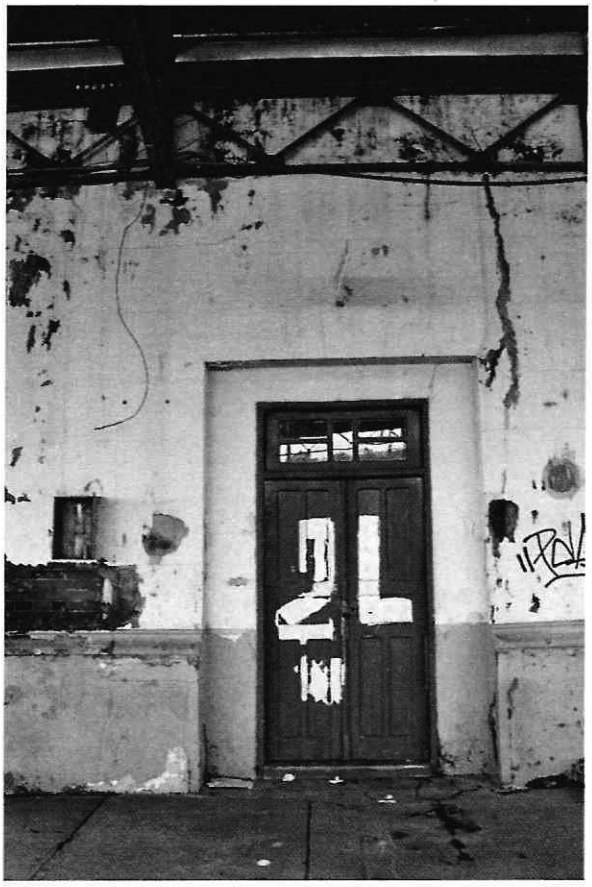


ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24543-3
VEC ENG° & GESTÃO LTDA



Cabos e diversas instalações elétricas desordenadas.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.



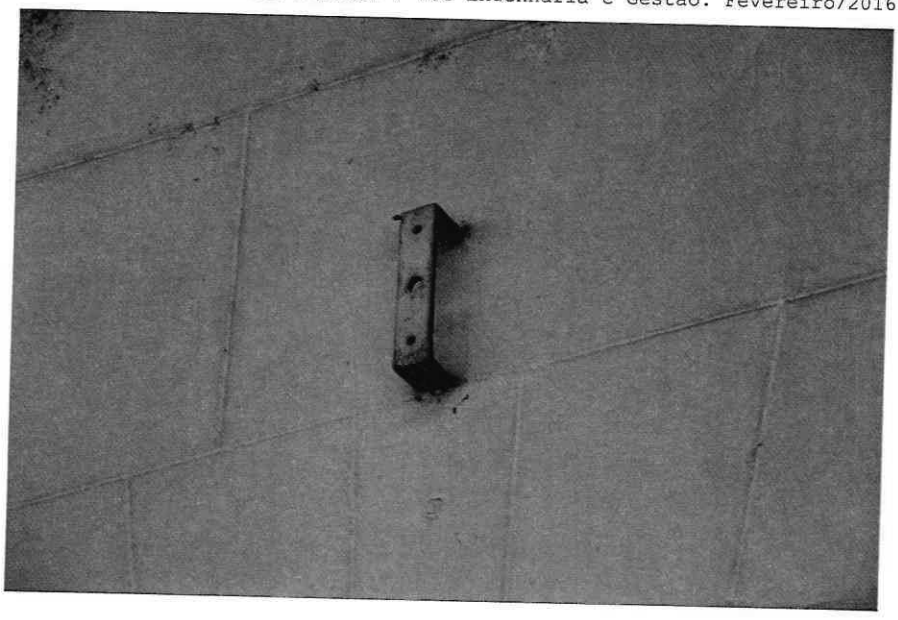
Vista da entrada da sala 20. Muita umidade próxima da calha da gare, cabos soltos, desprendimento de pintura e pichações.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24643-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA

VEC PROJETOS E GESTÃO
ARQUITETURA | ENGENHARIA | RESTAURO

Vista da entrada da sala 20. Muita umidade próxima da calha da gare, cabos soltos, desprendimento de pintura e pichações.
Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.



Placa de indicação da sala faltante.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24643-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA

VEC PROJETOS E GESTÃO

Nesta fachada, há muitas áreas com lacunas de argamassa de revestimento.

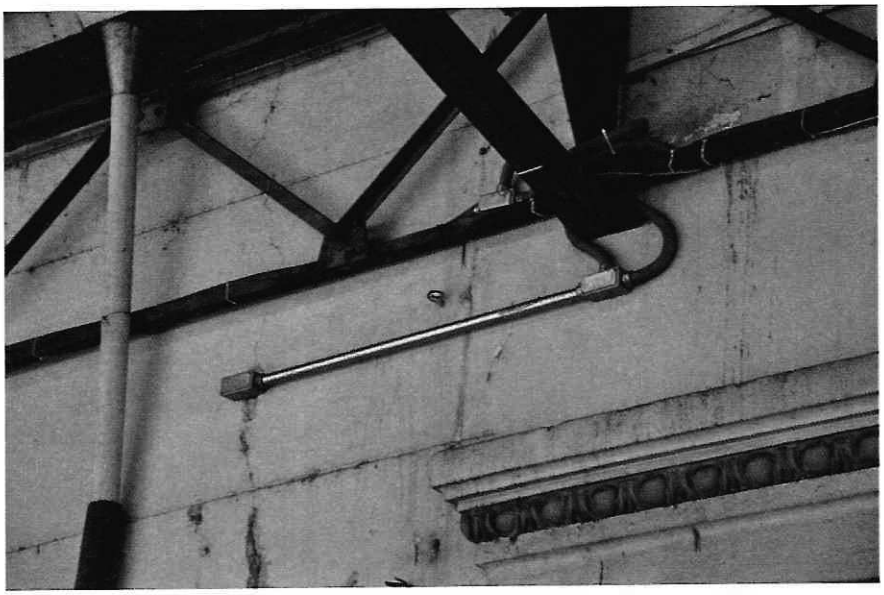
Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24643-3
VEC ENG° & GESTÃO LTDA

VEC PROJETOS E GESTÃO

Placas inseridas entre a estrutura da gare e a alvenaria.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.



Instalações elétricas desordenadas.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24643-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA

VEC PROJETOS E GESTÃO

Vista de parte da fachada posterior: muitas áreas com lacunas de argamassa e muita pichação.

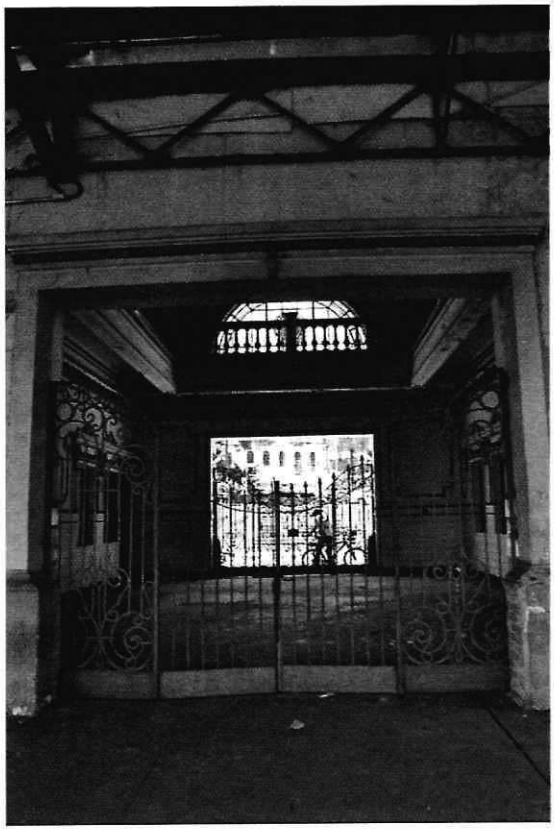
Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Placa de indicação da sala.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24643-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA

VEC PROJETOS E GESTÃO



Portão para o saguão e pichação. Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Infiltração da descida de águas pluviais. Fonte: Maria Vitória Fischer / Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24643-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA

Placas inseridas entre a estrutura da gare e a alvenaria.

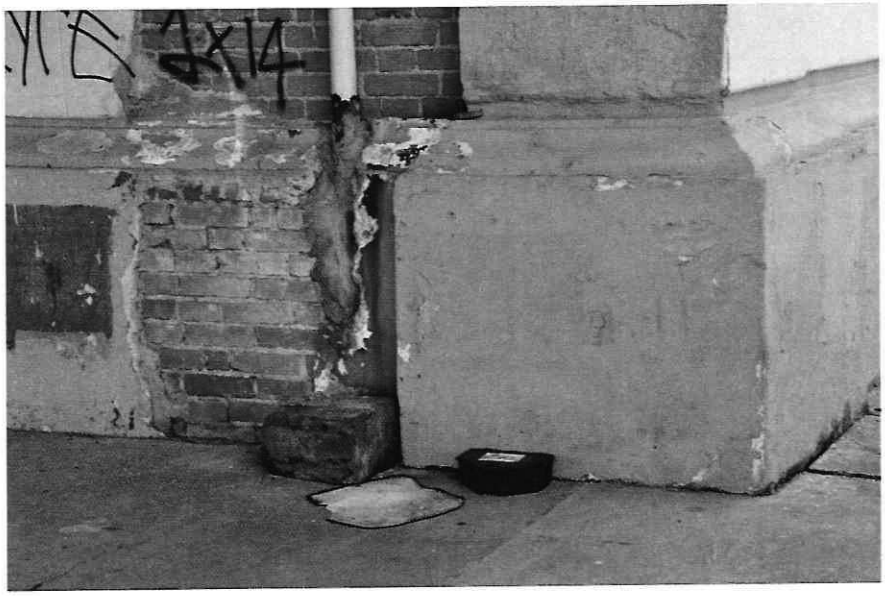
Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Nesta fachada, há muitas áreas com lacunas de argamassa de revestimento.
Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24543-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA

Umidade e instalações elétricas desordenadas.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.



Obturação com argamassa de cimento.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24618-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA

Instalações elétricas desordenadas.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Instalações elétricas desordenadas e umidade acentuada.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24643-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA

Obturação com argamassa a base de cimento.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Pichação.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24643-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA

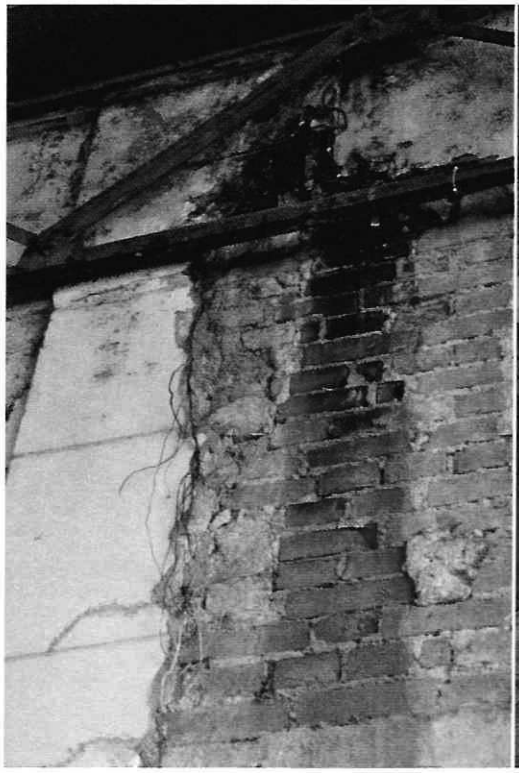
Vegetação.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Lacunas na argamassa, obturação com argamassa de cimento, pichação, vegetação.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLE PUCCI
CAU Nº A246413-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA



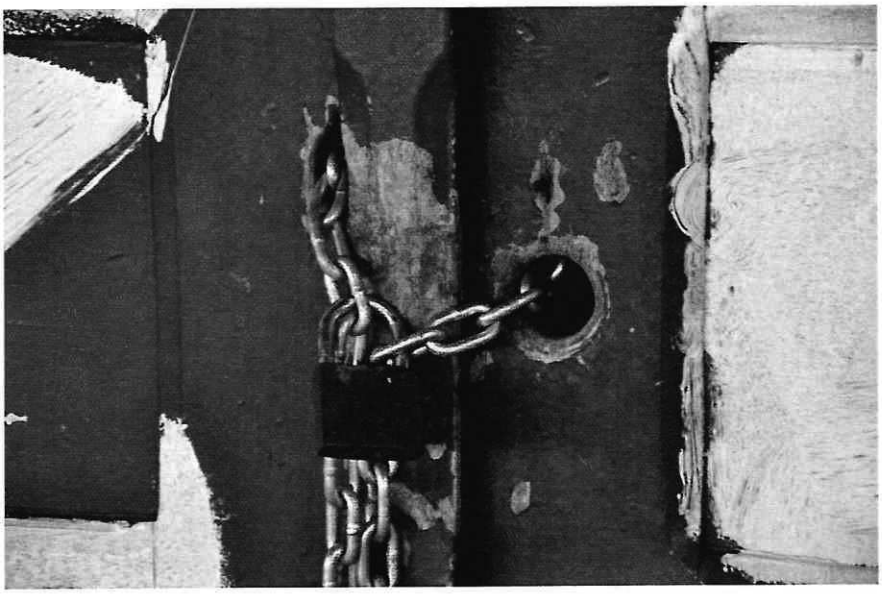
a.Foco de umidade e raiz de vegetação.

b.Lacunas, umidade e pichação.

c.Porta que leva à sala 20.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24643-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.



Fechamento da porta com corrente e cadeado.

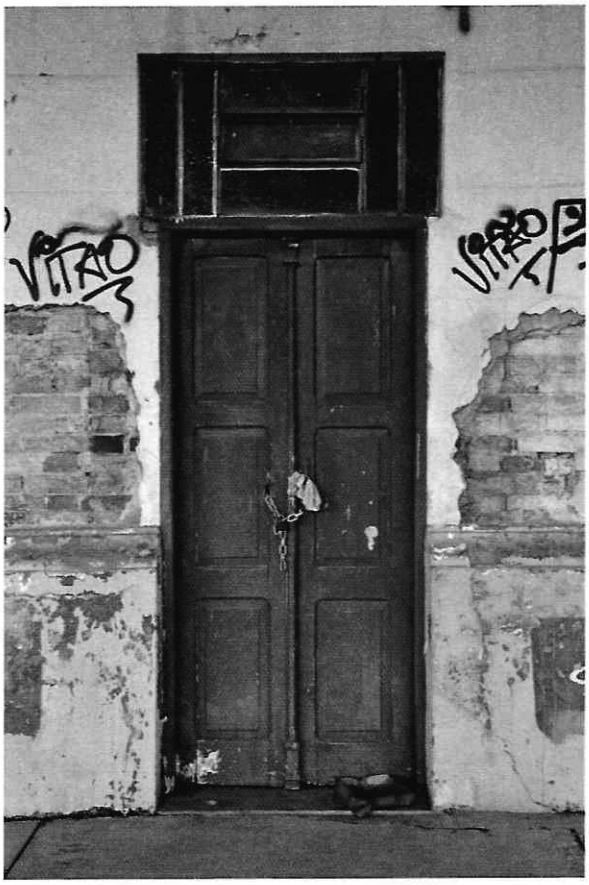
Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Base do batente.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24613-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA

VEC PROJETOS E GESTÃO



Porta que leva à sala 12.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Fechamento com corrente e cadeado.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A246913-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA

Base do batente apodrecida.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Alteração na bandeira.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24643-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA

VEC PROJETOS E GESTÃO
ARQUITETURA | ENGENHARIA | RESTAURO

Porta que leva à sala 10.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24643-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA

Furação na bandeira.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Fechamento com fechadura tetra. No local da antiga fechadura há perda de madeira. Possivelmente houve tentativa de abertura da porta com algum instrumento que danificou a porta.

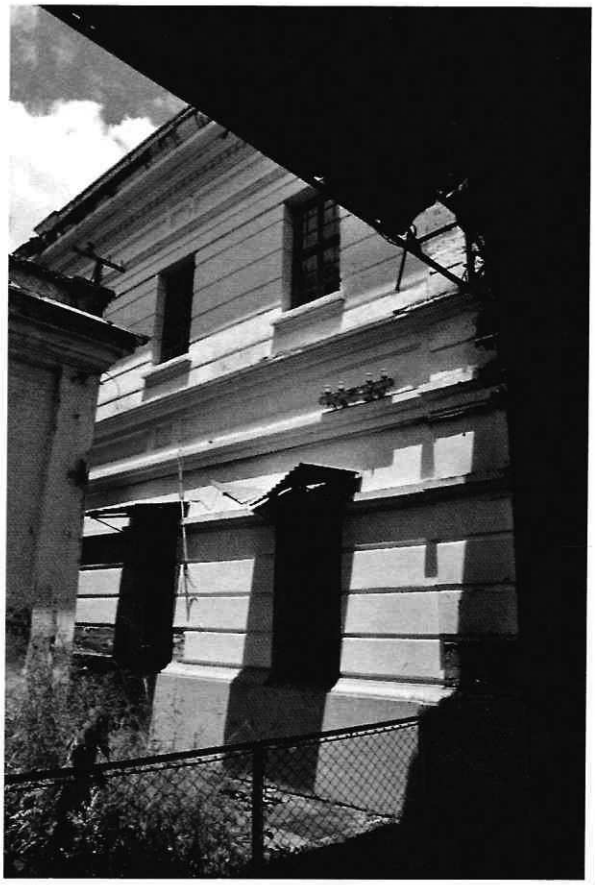
Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

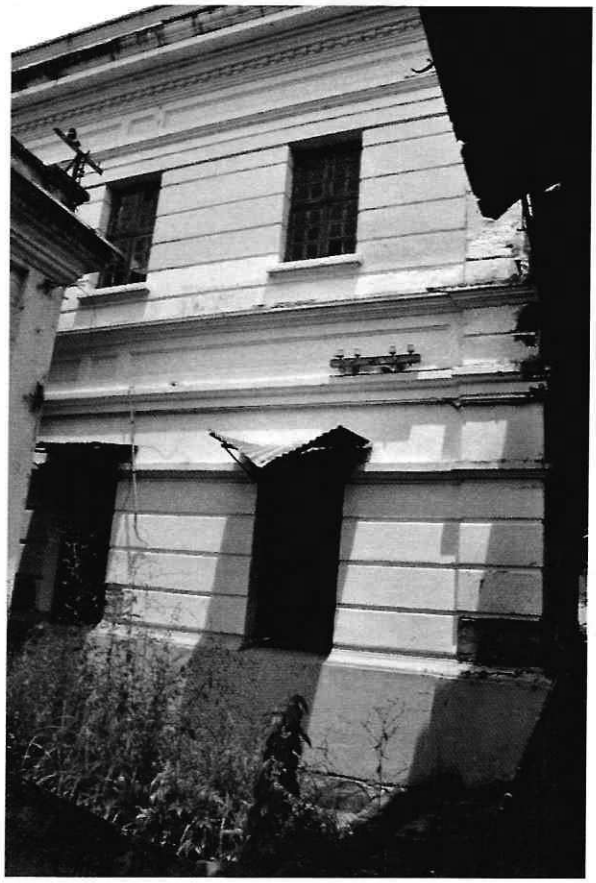
ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24648-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA

Base da porta ressecada e sem verniz.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

C. Fachada Lateral Direita





Vistas parciais da fachada lateral direita. A proximidade com a outra edificação impede que a fachada seja fotografada integralmente.

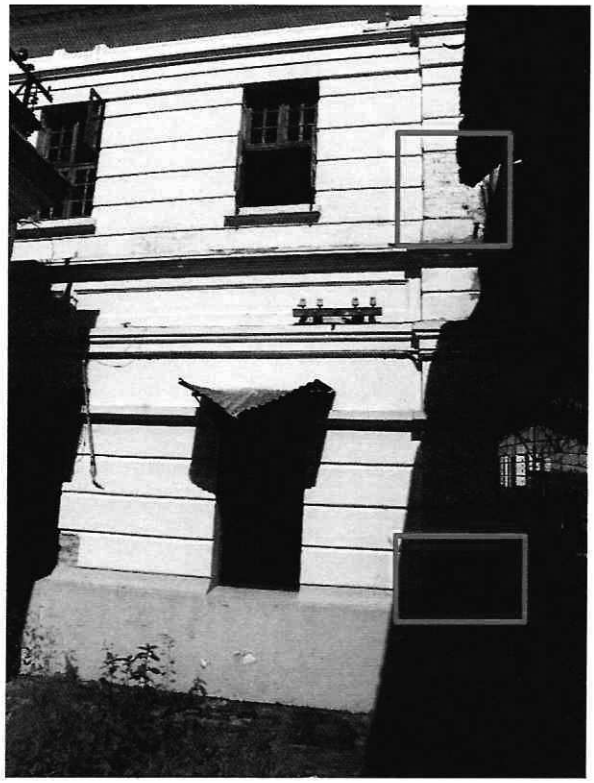
Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Vista da parte superior da fachada.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24[illegible]3-3
VEC ENG° & GESTÃO LTDA

VEC PROJETOS E GESTÃO
ARQUITETURA | ENGENHARIA | RESTAURO



Vista de parte do embasamento, de uma das coberturas sobre as janelas, das instalações elétricas desordenadas e das áreas com lacunas de argamassa de revestimento.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Vista da parte superior da fachada com a cimalha apresentando bastante sujidade e as lacunas da pingadeira de cerâmica.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24813-3
VEC ENG° & GESTÃO LTDA

VEC PROJETOS E GESTÃO
ARQUITETURA | ENGENHARIA | RESTAURO

Vista das manchas de umidade e desprendimento de pintura acima do friso.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Friso com desprendimento de pintura e umidade no cunhal. Instalações elétricas desordenada e elementos espúrios diversos.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A246143-3
VEC ENG° & GESTÃO LTDA

VEC PROJETOS E GESTÃO

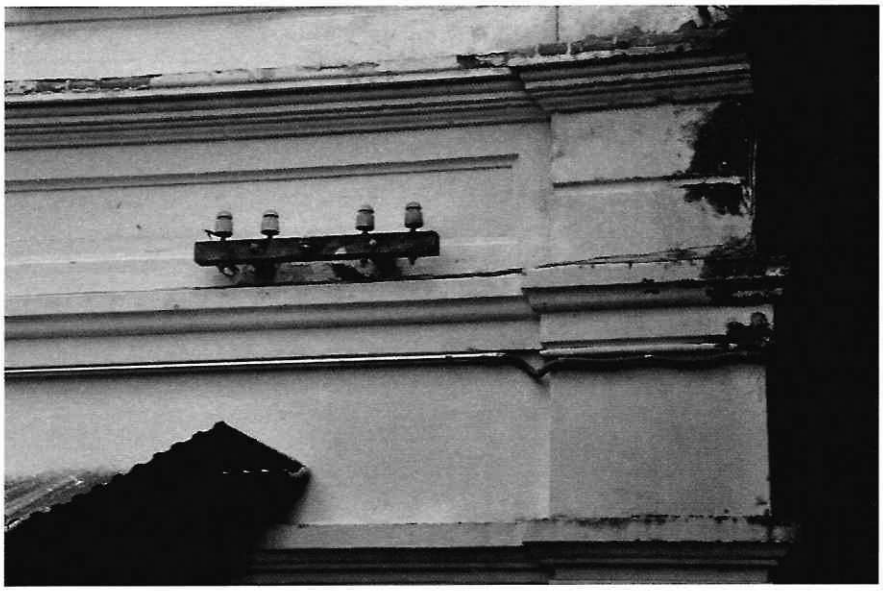
Lacuna na argamassa de revestimento.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24513-3

Lacuna na argamassa de revestimento.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.



Instalações elétricas.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Embasamento com desprendimento de pintura e vegetação na base.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A246-43-3
VEC ENG° & GESTÃO LTDA

Vista geral do embasamento.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

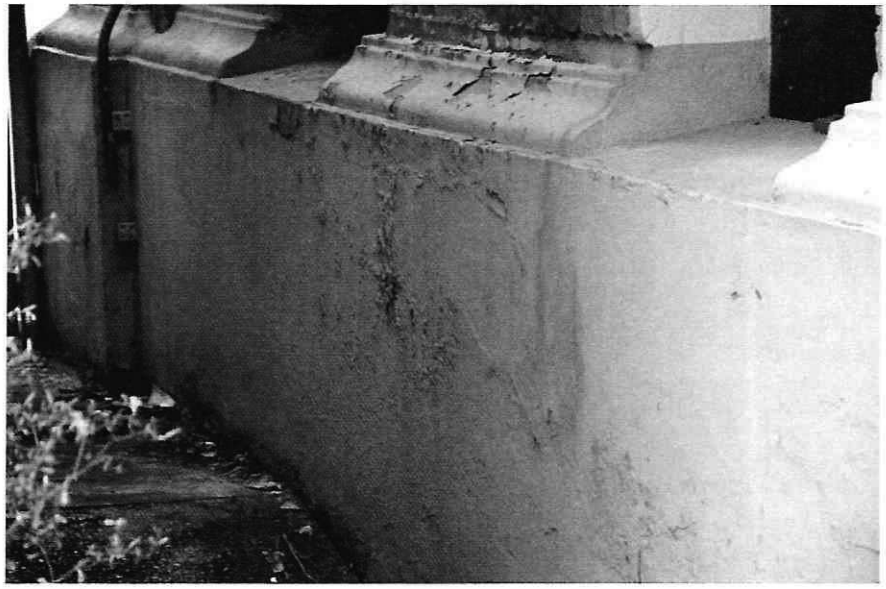
Vista geral do embasamento e áreas de lacunas na argamassa.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24618-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA

Áreas de lacunas na argamassa.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.



Áreas de umidade com desprendimento de pintura no embasamento.

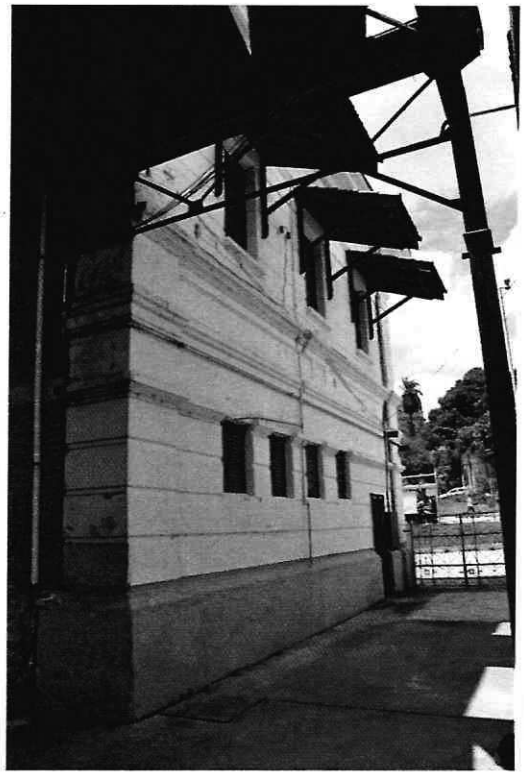
Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24643-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA

D. Fachada Lateral Esquerda

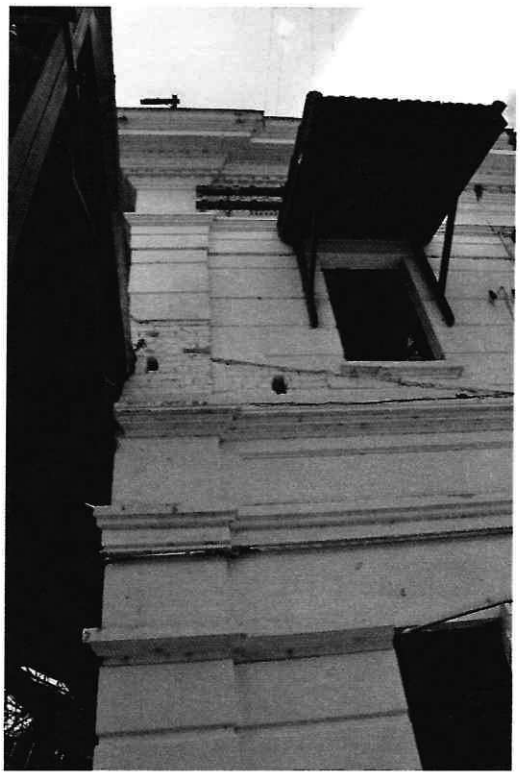
Vista parcial da fachada.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.



Vista da fachada.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.



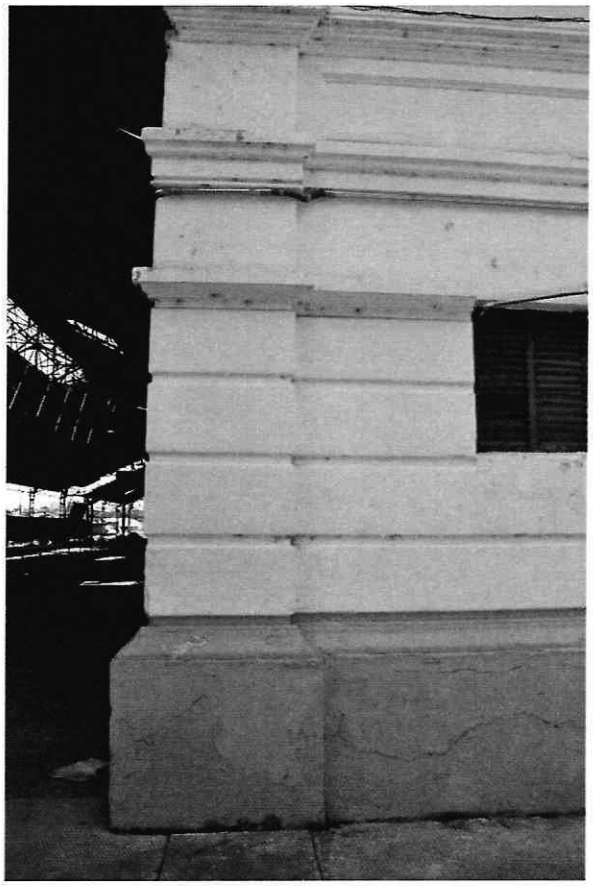
Vista do cunhal com lacunas na argamassa de revestimento.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24643-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA

Vista da fachada com destaque para as instalações desordenadas.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.



Parte inferior da fachada com áreas de desprendimento do acabamento da argamassa (reboco) no embasamento.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24643-3
VEC ENG° & GESTÃO LTDA

Instalações elétricas desordenadas.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Instalações hidráulicas desordenadas.

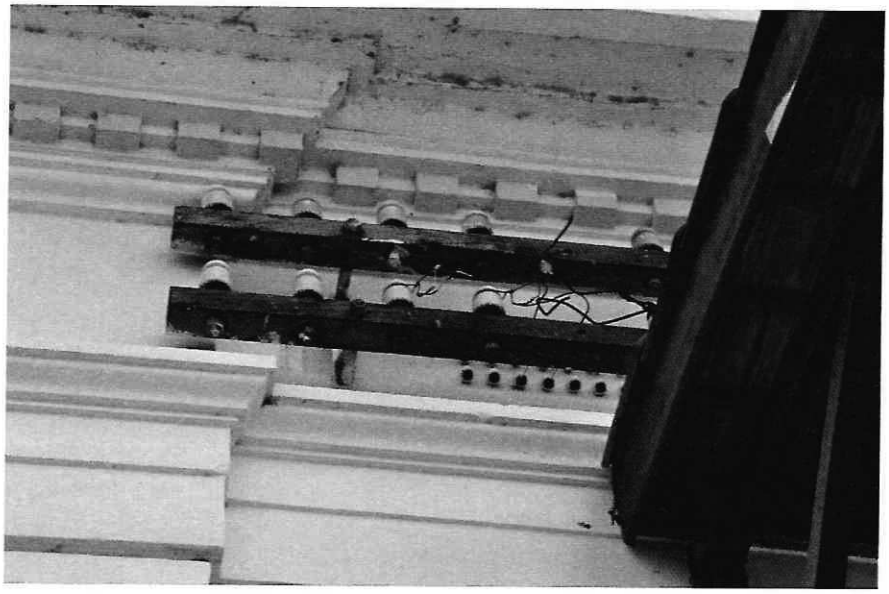
Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24613-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA

VEC PROJETOS E GESTÃO

Colônia de insetos.

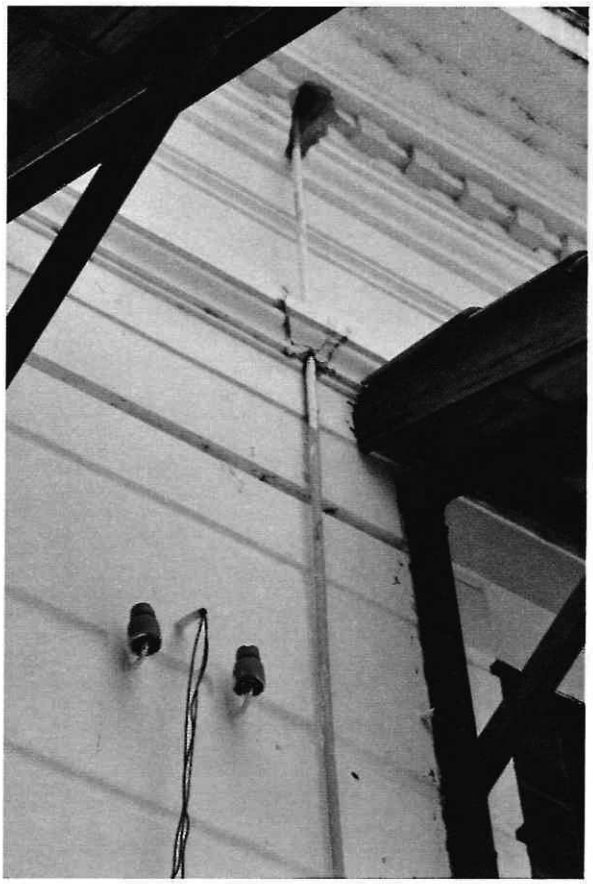
Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

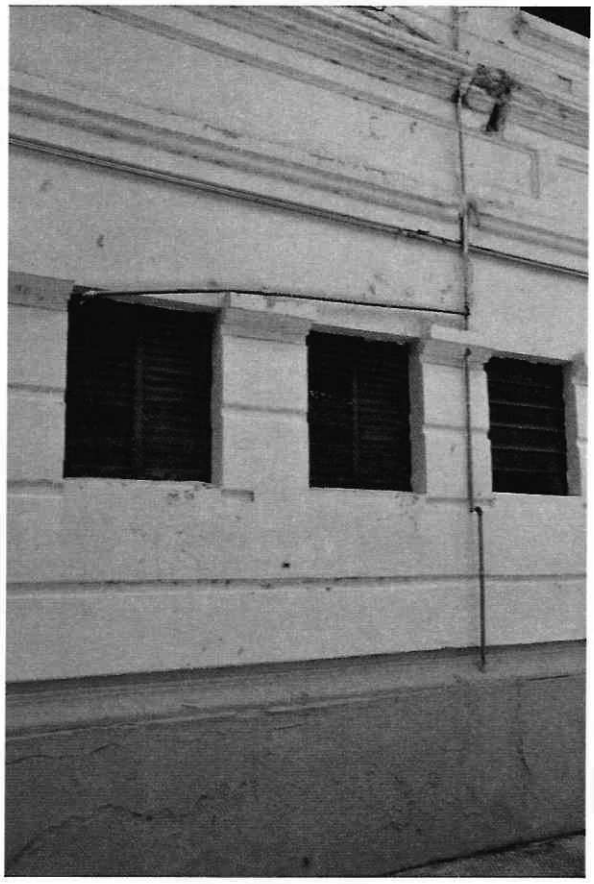


Instalações elétricas desordenadas.

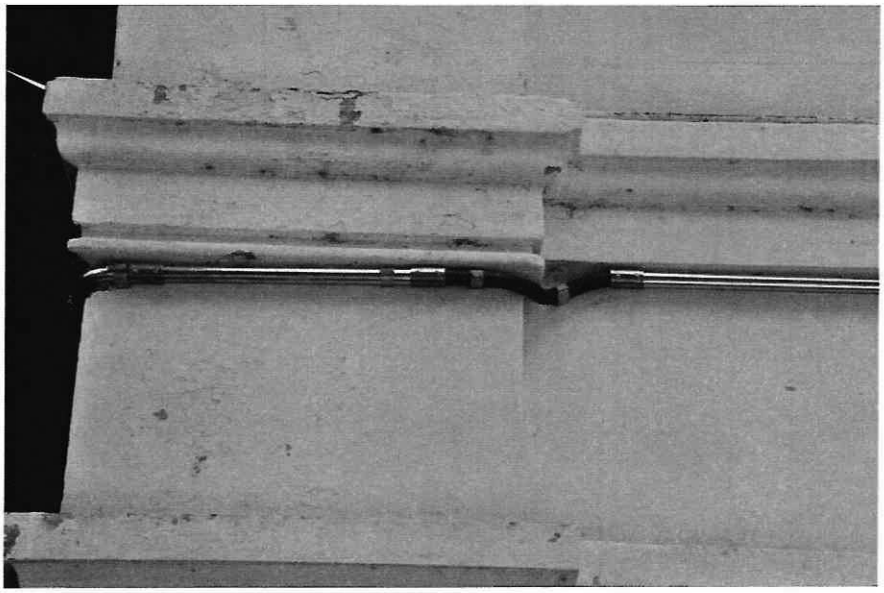
Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24643-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA





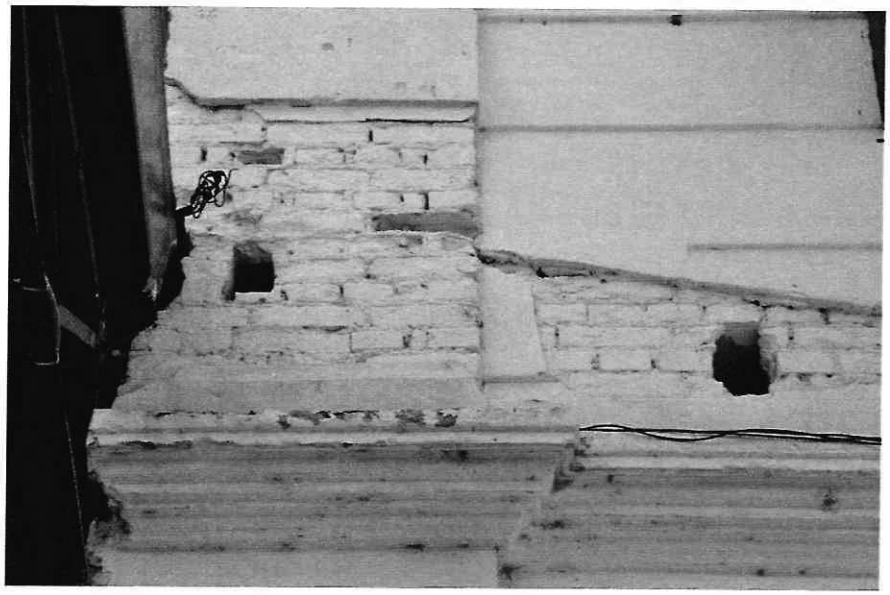
Instalações hidráulicas desordenadas.
Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.



ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24643-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA

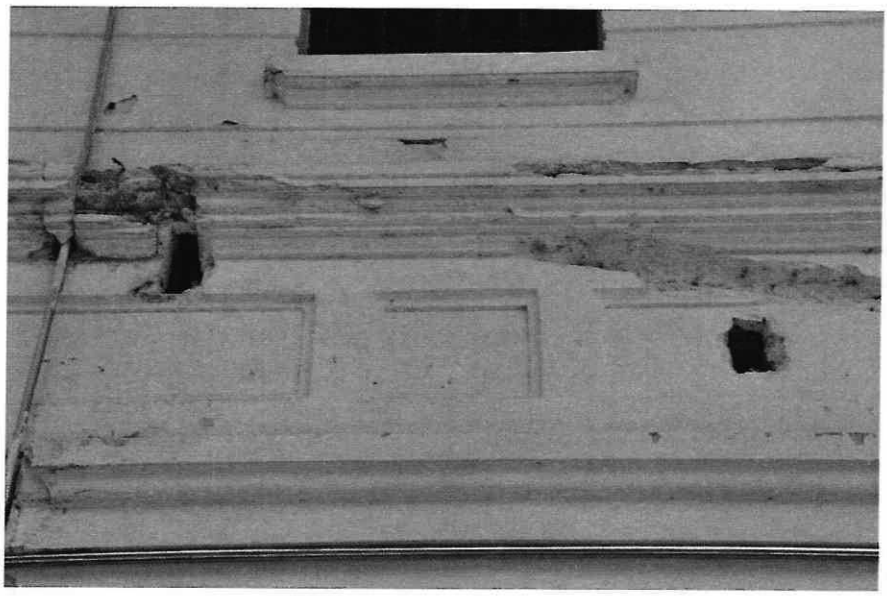
Instalações elétricas desordenadas.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.



Instalações elétricas desordenadas e lacunas na argamassa.

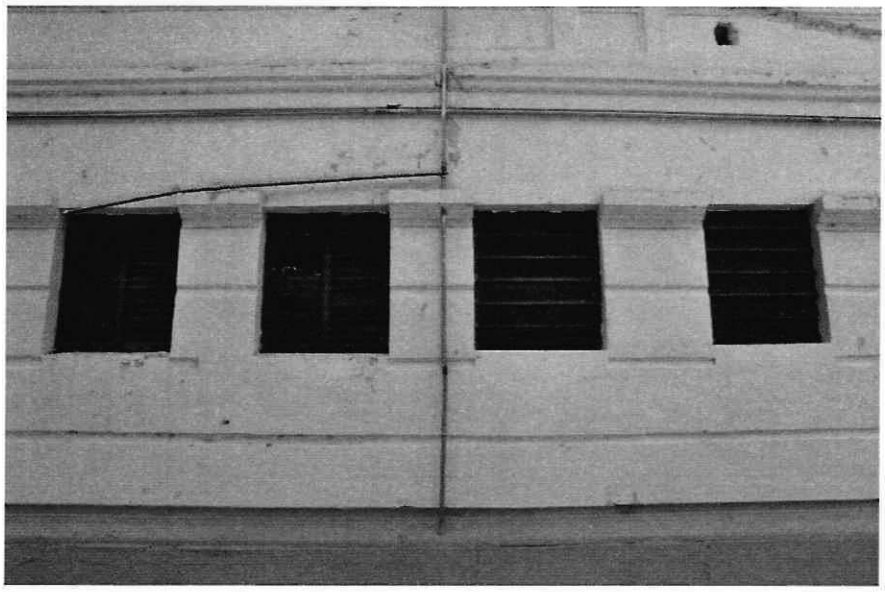
Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.



Lacunas na argamassa e alvenaria.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24613-3
VEC ENGª & GESTÃO LTDA



Instalações hidráulicas desordenadas.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Embasamento com desprendimento de pintura e vegetação.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24613-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA

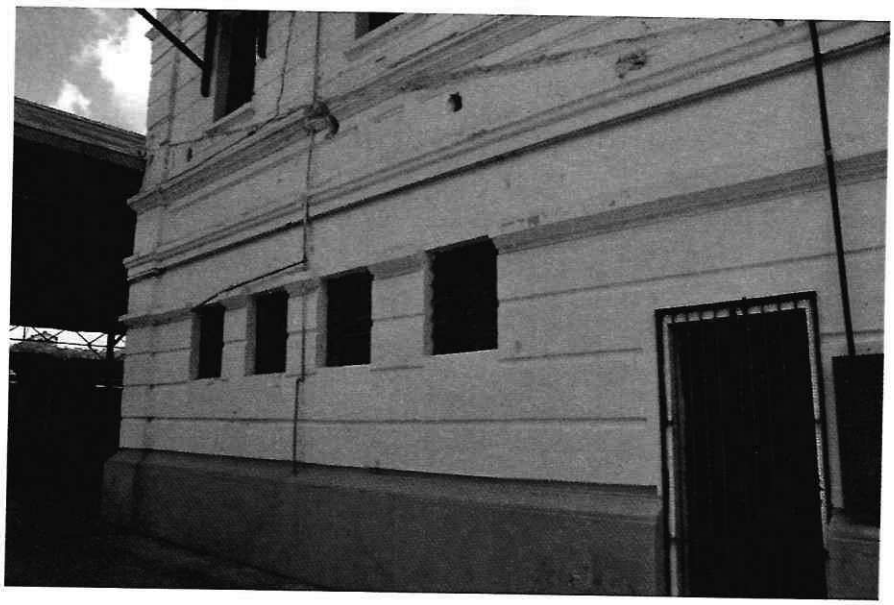
Desprendimento de pintura e vegetação. Quadro de energia.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Instalações hidráulicas e elétricas desordenadas.
Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

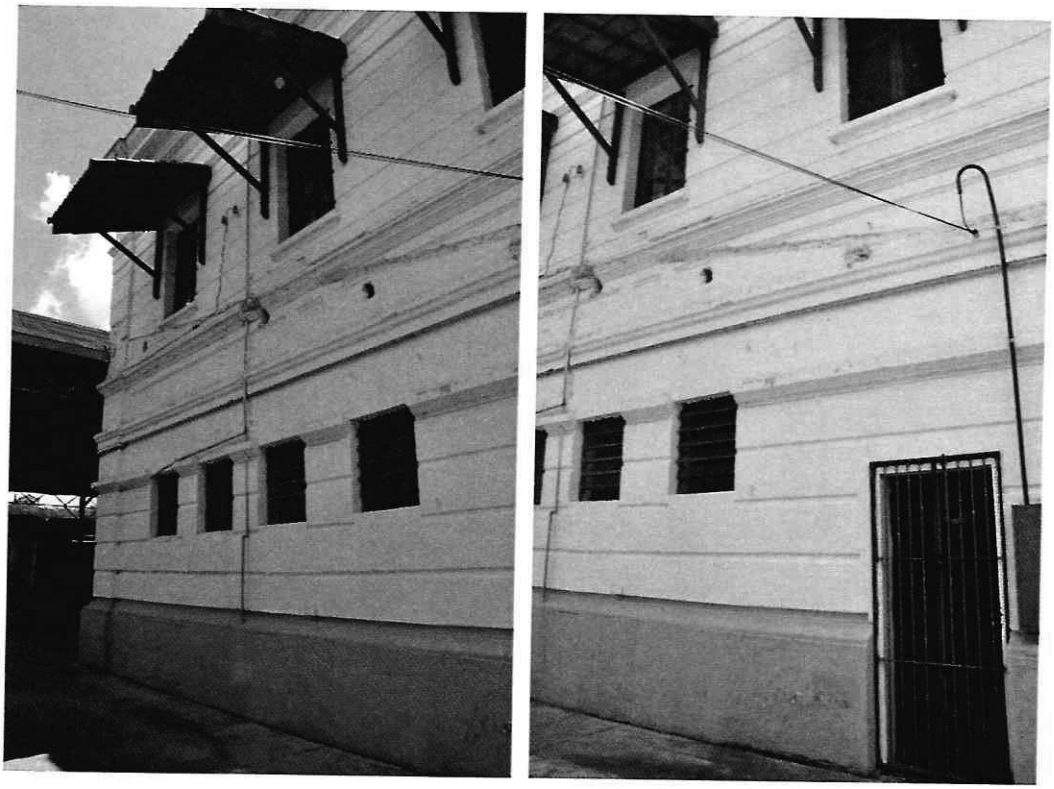
ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24643-3
VEC ENG° & GESTÃO LTDA

VEC PROJETOS E GESTÃO
ARQUITETURA | ENGENHARIA | RESTAURO



Instalações hidráulicas e elétricas desordenadas.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.



Instalações hidráulicas e elétricas desordenadas.
Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Enqenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO RUCCI
CAU Nº A24643-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA

VEC PROJETOS E GESTÃO
ARQUITETURA | ENGENHARIA | RESTAURO

Instalações hidráulicas e elétricas desordenadas.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

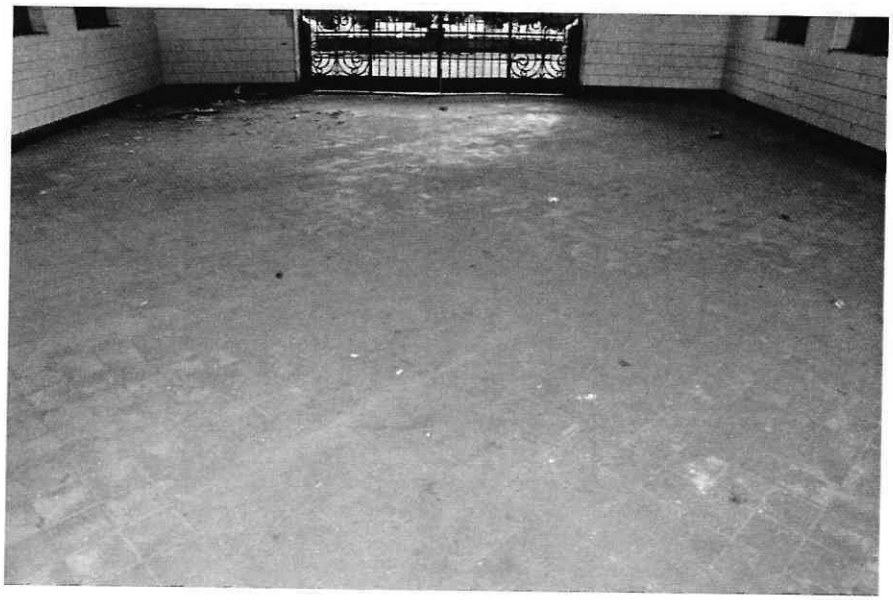
E. Saguão e Mezanino

Vista geral do saguão.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A146143-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA

VEC PROJETOS E GESTÃO



Vista do piso com muita sujidade e desgaste.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Vista do forro com lacunas e manchas de umidade.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24613-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA

VEC PROJETOS E GESTÃO
ARQUITETURA | ENGENHARIA | RESTAURO

Vista de parte do barrado em azulejos e dos guichês.

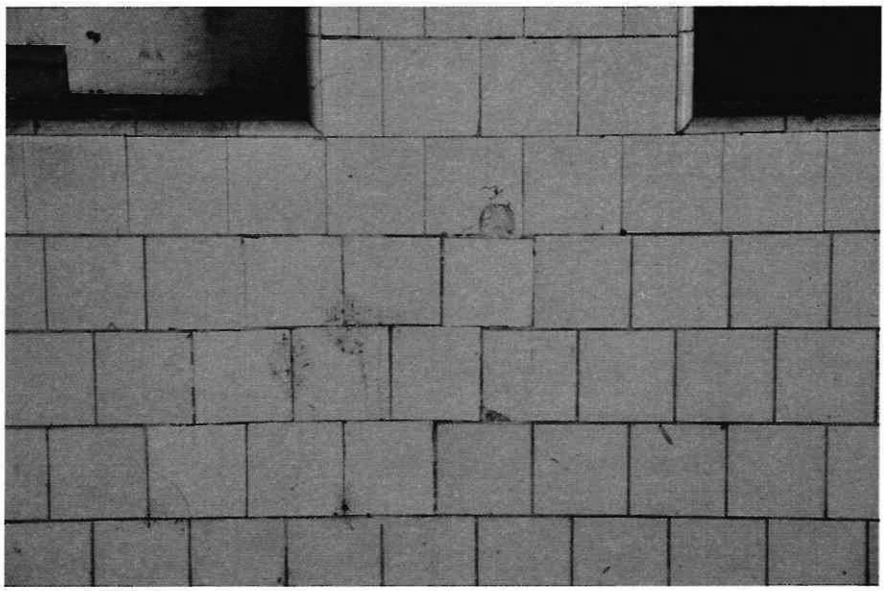
Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Vista de parte do barrado em azulejos e dos guichês. À direita, a porta que leva ao hall da escada de acesso ao piso superior.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24613-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA

VEC PROJETOS E GESTÃO
ARQUITETURA | ENGENHARIA | RESTAURO



Há muitas áreas no barrado em azulejos que foram substituídas por outras peças.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Lacuna no friso.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLA POGGI
CAU Nº A248193-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA

VEC PROJETOS E GESTÃO

Lacuna.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

O acabamento das quatro fiadas inferiores é visivelmente diferente das fiadas superiores em todo o barrado de azulejos.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO FUCCI
CAU Nº A246143-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA

Lacuna.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Sujidade acentuada.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLA POGGI
CAU Nº A246113-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA

Desgaste nos ladrilhos, prejudicando a leitura do desenho de piso.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

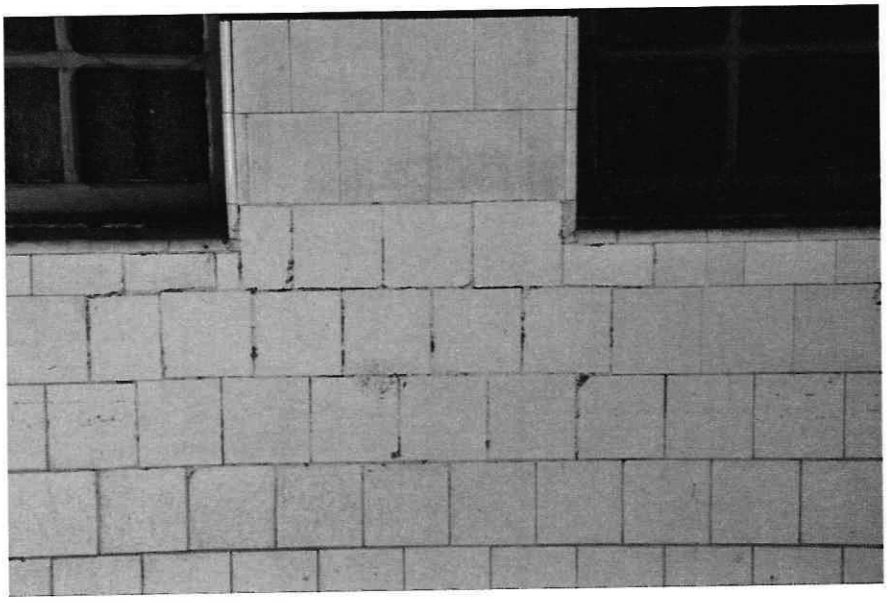
Sujidade acentuada.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24643-3
VEC ENG° & CONSULTORIA

Lacunas.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.



Obturações com material e dimensões diferentes do original.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24643-3
VEC ENG° & CONSULTORIA

VEC PROJETOS E GESTÃO
ARQUITETURA | ENGENHARIA | RESTAURO

Umidade e desprendimento do estuque.

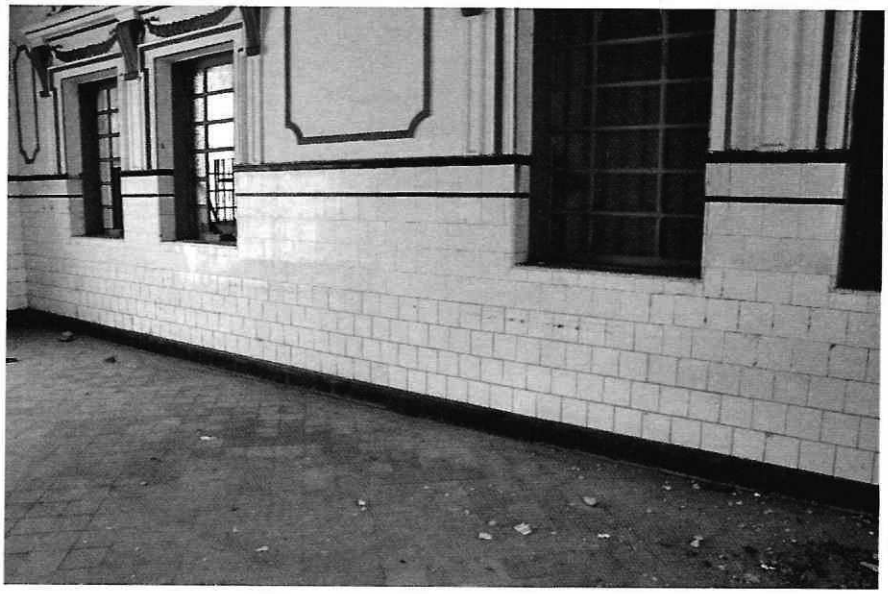
Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Pontas de lanças faltantes.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A245/13-3
VEC ENG° & GESTÃO LTDA

VEC PROJETOS E GESTÃO
ARQUITETURA | ENGENHARIA | RESTAURO



O acabamento das quatro fiadas inferiores é visivelmente diferente das fiadas superiores em todo o barrado de azulejos. Há ainda desgaste na altura da quarta fiada de azulejos, além de obturações com material diferente do original.

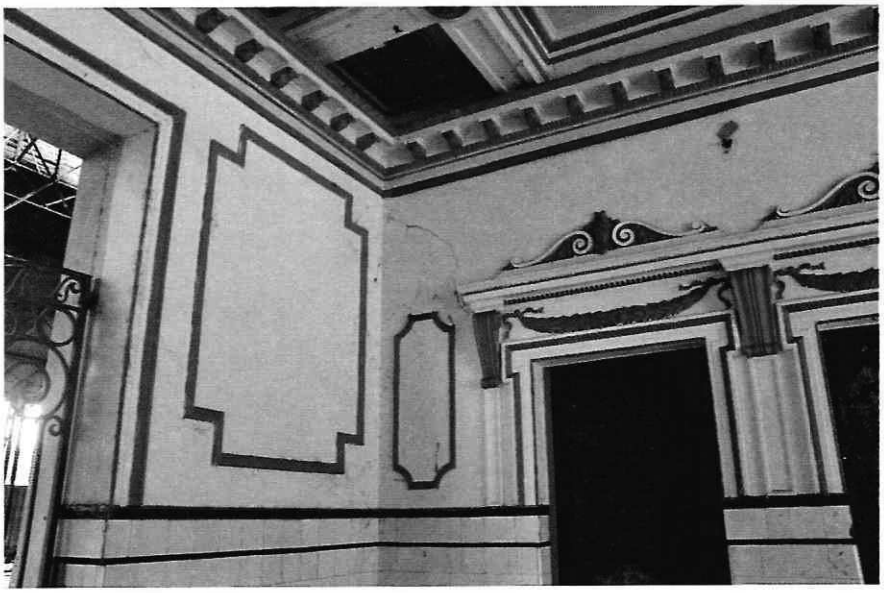
Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Desprendimento de pintura nas paredes.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24643-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA

VEC PROJETOS E GESTÃO
ARQUITETURA | ENGENHARIA | RESTAURO



Sujidade: teias de aranha.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Instalações elétricas desordenadas.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO FUCCI
CAU Nº A24613-3
VEC ENG° & CONSULTORIA

VEC PROJETOS E GESTÃO
ARQUITETURA | ENGENHARIA | RESTAURO

Umidade e desprendimento de pintura no forro.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Lacunas.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24643-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA

Lacunas.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24643-3
VEC ENG° & GESTÃO LTDA

Manchas de umidade acentuada no forro.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

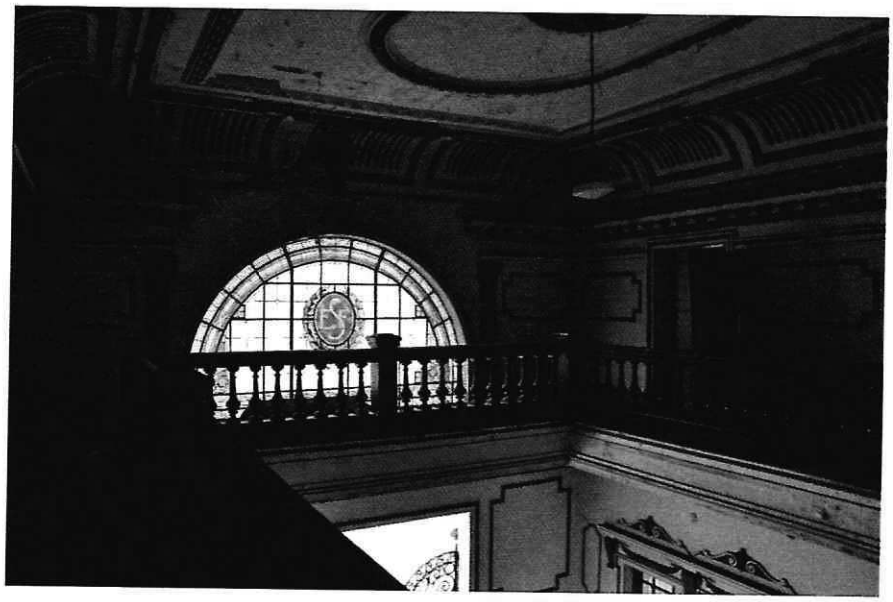
Lacunas no forro devido às infiltrações da cobertura.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Vista geral do mezanino.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELO POGGI
CAU Nº A24643-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA



Vista geral do mezanino.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Vista geral do mezanino.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELO PUCCI
CAU Nº A24643-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA

VEC PROJETOS E GESTÃO
ARQUITETURA | ENGENHARIA | RESTAURO

Vista geral do mezanino.

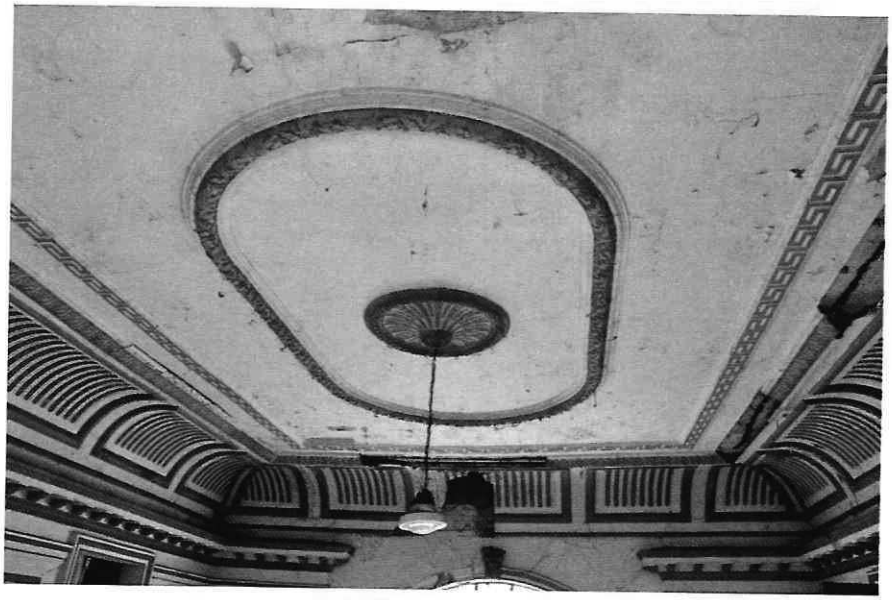
Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Vista geral do mezanino: destaque para a grande área de lacuna do forro.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A246[illegible]-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA

VEC PROJETOS E GESTÃO
ARQUITETURA | ENGENHARIA | RESTAURO



Vista geral do forro: muitas lacunas, umidade e desprendimento de pintura.

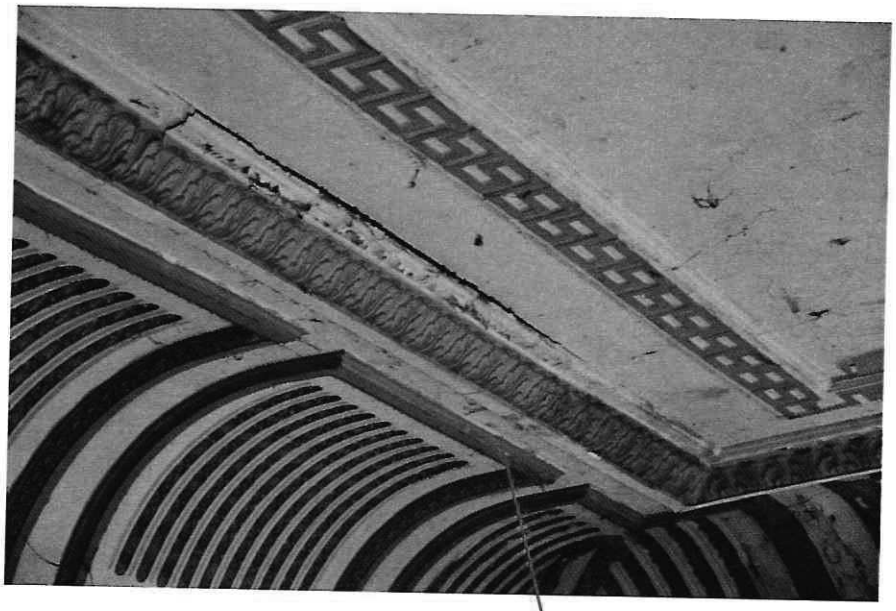
Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Perda de parte do forro devido a infiltrações da cobertura.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO RUCCI
CAU Nº A246[illegible]-3
VEC ENG° & GESTÃO LTDA

VEC PROJETOS E GESTÃO
ARQUITETURA | ENGENHARIA | RESTAURO



Desprendimento de elementos do forro.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Desprendimento de elementos do forro.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24693-3
VEC ENG° & GESTÃO LTDA

Desprendimento de elementos do forro.

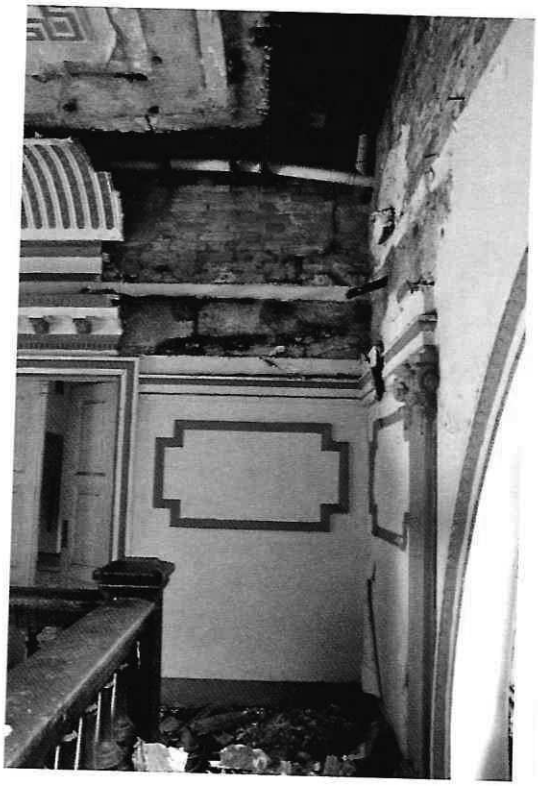
Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

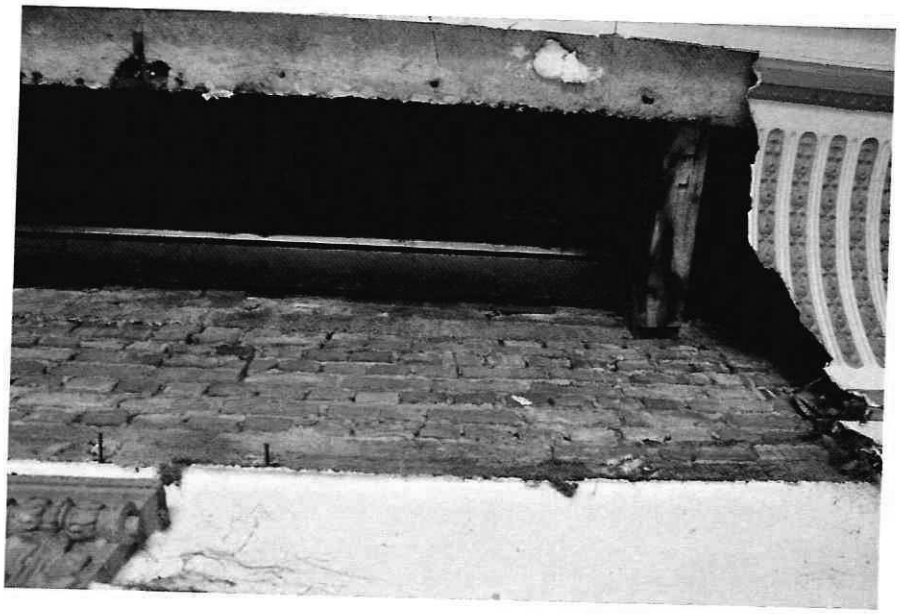
Perda de grande área de forro devido às infiltrações da cobertura.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24613-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA

VEC PROJETOS E GESTÃO
ARQUITETURA | ENGENHARIA | RESTAURO

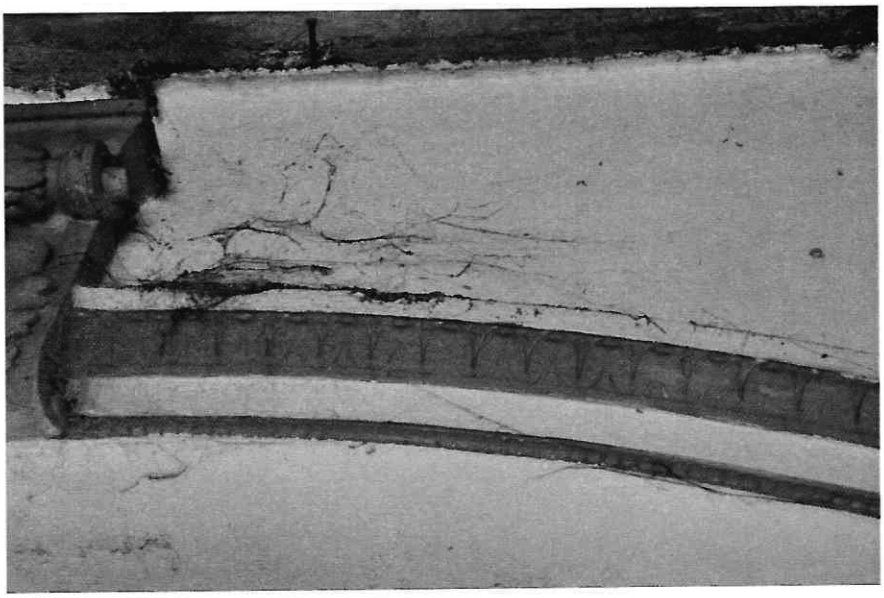




Perda de grande área de forro devido às infiltrações da cobertura.

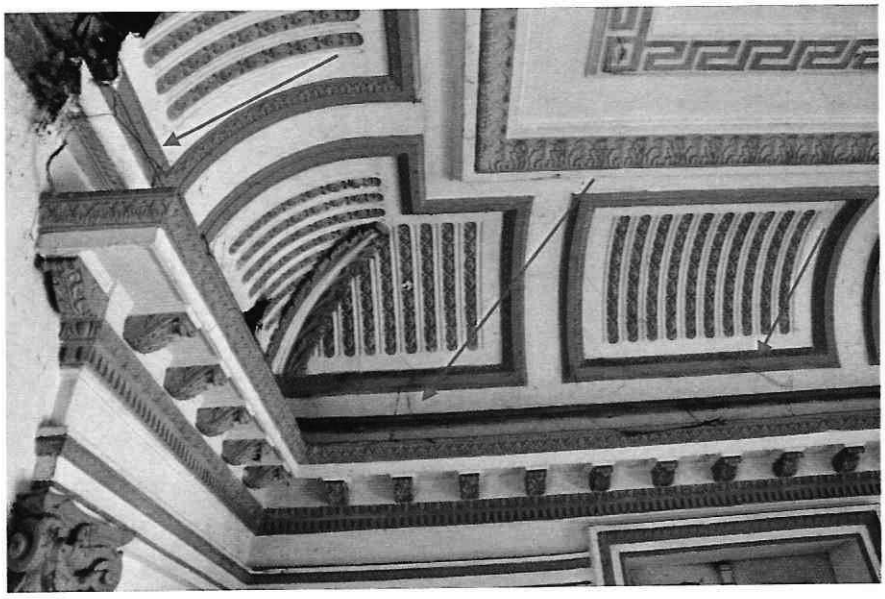
Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24643-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA



Sujidade: presença de teias de aranha por todo o espaço.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.



Sujidade: presença de teias de aranha por todo o espaço.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24643-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA

VEC PROJETOS E GESTÃO
ARQUITETURA | ENGENHARIA | RESTAURO

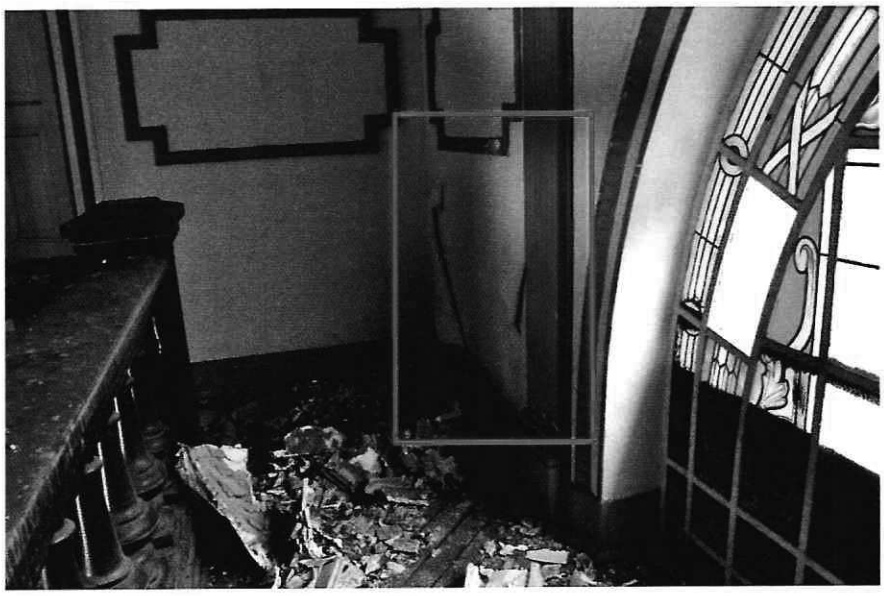
Vidro faltante no vitral.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24643-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA

Sujidade: entulho da queda do forro em estuque.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.



Desprendimento de pintura nas paredes.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Presença de insetos xilófagos.

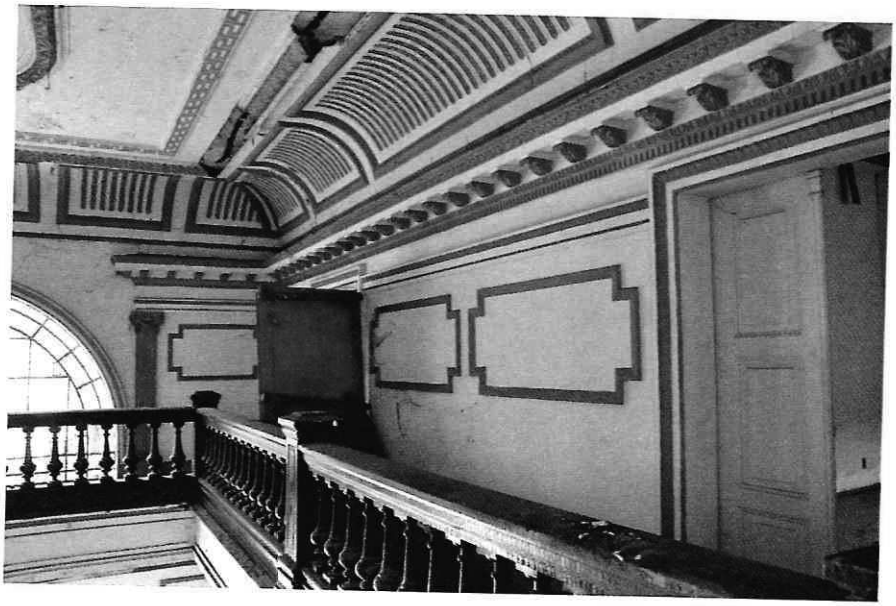
Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELO PUCCI
CAU Nº A24[illegible]43-3
VEC ENG° & GESTÃO LTDA

VEC PROJETOS E GESTÃO

Presença de insetos xilófagos.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.



Vista do tapume que impede o acesso à área de risco de queda do forro.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A246[illegible]-3
VEC ENG° & GESTÃO LTDA

VEC PROJETOS E GESTÃO
ARQUITETURA | ENGENHARIA | RESTAURO

Área de desagregação do forro com oxidação da tela deployee.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A245413-3
VEC ENG° & GESTÃO LTDA

Umidade e desprendimento de pintura.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão.
Fevereiro/2016.

Lacuna no friso do topo do mezanino.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Lacuna e desprendimento de pintura no friso do topo do mezanino.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24543-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA

VEC PROJETOS E GESTÃO
ARQUITETURA | ENGENHARIA | RESTAURO

Umidade e desprendimento de pintura no friso do topo do mezanino.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

Pormenor: Umidade e desprendimento de pintura no friso do topo do mezanino.

Fonte: Maria Vitória Fischer / Vec Engenharia e Gestão. Fevereiro/2016.

ARQ. MARCELLO PUCCI
CAU Nº A24618-3
VEC ENGº & GESTÃO LTDA

GILBERTO DE CAMARGO ANTUNES:14976567885

Assinado de forma digital por GILBERTO DE CAMARGO ANTUNES:14976567885
DN: c=BR, o=ICP-Brasil, ou=Secretaria da Receita Federal do Brasil - RFB, ou=RFB e-CPF A1, ou=AC SERASA RFB v5, ou=62636675003609, ou=AR SERASA, cn=GILBERTO DE CAMARGO ANTUNES:14976567885
Dados: 2019.06.28 16:58:49 -03'00'

Resolução nº 367 de 24 de novembro de 2016

(Dispõe sobre a aprovação do projeto de restauro da Estação Ferroviária Sorocabana)

O Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arquitetônico, Turístico e Paisagístico de Sorocaba, no uso de suas atribuições, e,

CONSIDERANDO que a preservação de locais de valor histórico é dever do Poder Público nos termos do artigo 216 e seus parágrafos, da Constituição Federal Brasileira, e artigo 180, alíneas II, III e IV, da Constituição do Estado de São Paulo;

CONSIDERANDO que compete ao Município o enriquecimento do patrimônio histórico, objetivando a preservação da identidade e de memória cultural da população, conforme disposto nos artigos 150 e 151 da Lei Orgânica do Município de Sorocaba e da Lei Municipal nº 4.619, de 26 de setembro de 1994 e Decretos Municipais nºs 9.413 de 13 de setembro de 1995 e 9.452, de 16 de novembro de 1995;

Este CMDP analisou os projetos apresentados para a restauração da Estação Ferroviária Sorocabana e delibera favoravelmente, acatando sua proposição.

Arq. Alberto Streb

Presidente CMDP