

## **Parecer Técnico HA - 01 / 2003**

**Objeto** Relevância cultural e recomendação de tombamento e conservação a título permanente da Estação Itaiçi da antiga Companhia Ytuana de Estradas de Ferro (Estrada de Ferro Sorocabana).

**Local** Distrito de Itaiçi, Indaiatuba, SP

**Interessado** Conselho Municipal de Preservação de Indaiatuba, representada por seu Presidente Lauro Raffi Junior.

## **Parecer Técnico**

**Objeto** Relevância cultural e recomendação de tombamento e conservação a título perene da Estação Itaiçi da Companhia Ytuana de Estradas de Ferro (Estrada de Ferro Sorocabana)

**Local** Distrito de Itaiçi, Indaiatuba, SP

**Interessado** **Conselho Municipal de Preservação de Indaiatuba**, representada por seu Presidente Lauro Ratti Júnior  
Av. Dr. Jácomo Nazário, 1046, Cidade Nova  
CEP 13334-047 – Indaiatuba SP

### **Sumário**

A – Resumo

B – Histórico

C – Resultados

    C.1. Situação Geográfica

    C.2. Cronologia

    C.3. Características construtivas

    C.4. Estado atual de conservação e riscos iminentes

D – Relevância cultural, histórica e social para a cidade

E – Pertinência e viabilidade da conservação a título permanente

F – Recomendação

G – Documentação fotográfica

## A – Resumo

A Estação de Itaiçi, da Companhia Ytuana de Estradas de Ferro (Estrada de Ferro Sorocabana), em Indaiatuba possui importância relevante no conjunto do patrimônio cultural histórico, econômico, técnico e turístico do município, sendo altamente recomendável seu tombamento, restauração e conservação como parte dos bens culturais do município e de seu povo.

## B – Histórico

No ano de 2003 fiz o estudo e análise da antiga estação, de propriedade da Rede Ferroviária Federal S/A, realizando o levantamento técnico e histórico da edificação e de seu entorno

Conforme firmado no contrato de 10/2003 , assinado a 10 de outubro de 2003, elaborei, como Técnico e Historiador especialista em Patrimônio Ferroviário Histórico Edificado, o presente **Parecer Técnico AH – 01 / 2003**, no qual se discute :

1. a relevância cultural da antiga **Estação Itaiçi**, da Companhia Ytuana de Estradas de Ferro ;
2. a pertinência de sua conservação e riscos eminentes;
3. o estado atual de conservação e riscos eminentes;
4. a viabilidade da conservação a longo prazo.

Foi realizado levantamento Histórico e fotográfico de aspectos gerais externos

## C – Resultados

### 1. Situação geográfica (implantação)

Ramal de Campinas km 146,500, quilometragem utilizada pela Estrada de Ferro Sorocabana após 1914, ao lado do Rio Jundiáí, próximo ao Mosteiro de Itaiçi, Distrito de Itaiçi, Indaiatuba SP.

### 2. Cronologia

**1870** – Em 20 de janeiro, é fundada a “Companhia Ytuana de Estradas de Ferro” (C.Y.E.F.), no salão nobre da Câmara Municipal de Itu, sob a direção do Presidente da Província Antonio Candido da Rocha, com a presença de Antonio Paes de Barros, Antonio Queiroz Telles e o Engenheiro José Elias Pacheco Jordão.

- Em 24 de março, o Governo da Província autoriza a abertura da estrada saindo de Jundiáí até Itu, formada a companhia com um capital de 2.500:000\$000 (Réis).

**1872** – Inaugurado o primeiro trecho da linha entre Jundiáí e Pimenta.

- Em 02 de dezembro, começa a construção do ramal de Itaiçi a Piracicaba.

**1873** – Em 17 de abril, inaugurada a linha entre Pimenta e Itú, abre o ramal de Piracicaba, partindo de Itaiçi até Indaiatuba.

**1875** – No ramal de Piracicaba, a linha férrea atinge Capivari.

**1876** – No ramal de Piracicaba, a linha férrea atinge Rio das Pedras.

**1879** – em fevereiro, o ramal de Piracicaba chega com os trilhos em Piracicaba.

**1886** – A Companhia Ytuana de Estradas de Ferro abre o ramal de João Alfredo, posteriormente denominado Ártemis, partindo da parada de Chave, depois troca-se o nome por Montana, chegando até a estação João Alfredo, porto no Rio Piracicaba depois chamado de Ártemis.

**1892** – A Sorocabana compra a Companhia Ytuana de Estradas de Ferro e passa a ser denominada de “Companhia União Sorocabana e Ytuana” (C.S.Y.).

**1897** – A CSY, como ficou conhecida, aumenta a bitola de 0,96m para 1,00m, unificando as bitolas das duas empresas.

- A CSY une a estação de Mairinque, linha principal da Sorocabana, a Itu construindo três novas estações: Moreiras, Dona Catarina e Pirapitingui.

**1902** – A CSY entra em liquidação judicial devido a dívidas.

**1905** – Em 18 de Janeiro, a CSY foi adquirida do Governo Federal, pelo Governo do Estado de São Paulo, onde pagou o valor de 65.000:000\$000 (Réis) pagos em ouro.

**1907** – A Sorocabana absorve definitivamente a Ytuana, que desaparece como companhia, neste mesmo ano é arrendada a um grupo franco-americano chamado de Percival Farquhar & Legrú, onde passa a ser chamada de “Sorocabana Railway Company” (S.R.C.).

**1911** – construída a nova estação de Indaiatuba, ao lado da antiga que passa a ser utilizada como armazém.

**1914** – A Sorocabana faz o trecho que liga Indaiatuba a Campinas, partindo de Itaiçi, abrindo as estações : Helvéthia, Descampado, e Sete Quedas.

**1919** - Saneada financeiramente, o controle acionário volta para o Governo do Estado de São Paulo em definitivo, passando a ser denominada “Estrada de Ferro Sorocabana” (E.F.S.).

**1943** - É construída uma nova caixa d’água para as locomotivas a vapor.

**1946** - A Sorocabana faz uma remodelação no pátio, e nas plataformas da estação de Itaiçi.

**1966** – A E.F.S. fecha a linha entre Piracicaba e São Pedro.

**1968** – São retirados os trilhos entre Piracicaba e São Pedro.

**1970** – A E.F.S. desativa parte da linha original da Ituana, para trens de passageiros.

**1971** – A Estrada de Ferro Sorocabana, junto com a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, Estrada de Ferro Araraquara e a Estrada de Ferro São Paulo-Minas, foram unificadas através do decreto-lei No. 10410, de 28 de outubro, para a formação da Ferrovia Paulista S/A (FEPASA).

**1976** – A FEPASA suprime o tráfego entre Piracicaba e Itaiçi, e Mairinque a Campinas, acabando definitivamente com o tráfego de passageiros, mantendo porém os trens cargueiros na antiga linha da Companhia Ytuana de Estradas de Ferro.

**1978** – A FEPASA retira os trilhos da estação de Indaiatuba

**1985** – devido a reformulação do trecho de exportação Uberaba-Santos, a FEPASA, tira a plataforma e a cobertura da estação de Pimenta, encostando a linha no prédio antigo, deixando-o mutilado.

**1986** – A FEPASA retira os trilhos de Helvéthia e Itaiçi, acabando definitivamente o tráfego na área da antiga Companhia Ytuana de Estradas de Ferro.

**1998** – A FEPASA deixa de existir, é entregue pelo Governo do Estado de São Paulo, como forma de pagamento das dívidas estaduais para o Governo Federal, que a incorpora no patrimônio da Rede Ferroviária Federal S/A.

**2000** – A Rede Ferroviária Federal S/A entra em liquidação, passando o patrimônio ferroviário a ser vendido, concessionado ou entregue aos municípios, conforme acordo.

### **3. Características construtivas**

A estação primitiva de Itaiçi que pertencia a Companhia Ytuana de Estrada de Ferro era um ponto de parada de onde abria uma chave, que partia para o ramal de Piracicaba, a construção original tinha uma dimensão modesta, feita em alvenaria com tijolo aparente, a caixilharia (parte de madeiramento da edificação) feita normalmente de madeira nobre como peroba, aroeira, carvalho entre outras, sendo envernizada.

O piso era atijolado, telhas importadas da França, telhado com duas águas, e formato da edificação retangular. Este prédio se localizava onde atualmente é a estação de Itaiçi, já construída pela Estrada de Ferro Sorocabana. Para se ter uma noção da edificação original, na ponta da plataforma sentido estação Pimenta há uma construção remanescente, que era o armazém, lembrando a estação original.

Em 1914 com o prolongamento da linha para Campinas , a estrutura desta área foi bem modificada, começando com a derrubada do prédio primitivo e a construção de um novo, para abrigar a segunda plataforma que partia para Campinas e Jundiaí, e a plataforma da estação ficando para o ramal de Piracicaba(foto 01).

A “nova” estação não manteve as características da anterior, o prédio foi projetado com um desenho diferenciado, nada comum em relação a uma estação ferroviária da época. A estrutura principal tem um formato retangular com quatro águas, e duas estruturas menores do lado oposto da plataforma de embarque com três águas, porém os telhados destas estruturas se encaixam na metade do telhado do conjunto principal, as telhas usadas foram a tipo “paulista”, não mais as telhas “francesas”(foto10).

No assentamento dos tijolos foi colocada uma argamassa feita com cal e areia que dava a liga entre eles, o que difere da argamassa do reboco usado nas paredes, pois esta descansava por alguns momentos antes de ser utilizada. Na caixilharia vai ser usada madeira nobre, principalmente ipê, assim como nas treliças e tesouras. O revestimento interno da estação, conforme o ambiente, era piso hidráulico ou piso em tábuas corridas.

A primeira cobertura da “nova” estação atingia somente a frente da edificação e não havia a caída para o lado do prédio, somente na década de 1940, ampliou-se a estrutura utilizando barras de trilhos dobradas no meio e encaixotado por colunas de cimento, os caibros de peroba, os coletores e as telhas de zinco, estas pregadas com pregos e um encaixe de chumbo, com única água caída para o lado da estação(foto 07).

Na Segunda plataforma a base é de pedras e a construção com tijolos e cimento, a estrutura em trilhos, onde estes foram arcados na parte superior, para a colocação da cobertura, e nesta foi utilizado a madeira para fazer as tesouras, formato em duas águas (foto 06), revestida com telhas de zinco, pregadas com pregos e encaixe de chumbo, assim como os coletores e os condutores de água em ferro . Nas cabeceiras da cobertura da plataforma, existia um adorno trabalho em madeira e envernizado ( foto 01).

As portas foram feitas com folhas duplas e bandeira na parte superior, e as janelas com duas folhas e deslizamento em formato de guilhotina, sendo a maior parte com a vidraça para fora e a veneziana para dentro do imóvel (foto07). Para o encanamento foi usado canos de ferro fundido com  $\frac{3}{4}$ " de polegadas, e a fiação em fios de cobre encapados com tecido para isolamento.

Na pintura se utilizava um corante , água e cal, sendo chamada esta técnica de "caiação". Tem diversas fases na coloração da estação, é necessário uma análise mais detalhada para identificar as cores e o momento histórico a que corresponde.

#### **4. Estado atual de conservação e riscos iminentes**

De um certo modo as características originais ainda se mantém, ocorrendo a possibilidade de "reversibilidade" do conjunto, porém é preciso que não haja mais interferências, e o atual processo de intervenção descontrolado, se estabilize ou pare em definitivo. O que mais prejudica o conjunto atualmente, é um problema social, as invasões que ocorreram na área da estação. As modificações mais significativas foram:

- Faltando telhas de zinco das plataformas de embarque (foto05);
- Coletores e condutores de águas das plataformas faltando;
- Falta do adorno em madeira nas testeiras da segunda plataforma(foto 08);
- Base de pedra e tijolos da Segunda plataforma danificados ;
- Primeira plataforma semi enterrada(foto 04);
- Cercamento irregular da área com alambrados (foto 02);
- Retirada de telhas "paulista " e colocadas telhas de amianto;
- Caixa d'água sem os encanamentos e a caixilharia;
- Árvores plantadas em lugares inadequados(foto 09);
- Interferências na parte de trás da edificação da estação;
- Falta da placa do nome da estação sentido Indaiatuba;
- Pintura da estação e do casario descaracterizada;
- Sem trilhos ou demarcação de onde poderiam estar, ou marcação do traçado antigo (foto 08);
- Retirada dos postes de iluminação feito de trilhos (foto 02);
- Casa de madeira desmanchada no sentido Indaiatuba.



## **D – Relevância cultural, Histórica e social para a cidade .**

A estação ferroviária de Itaiaci manteve as suas principais características as quais devem ser mantidas, pois além de ter pertencido a uma das mais importantes estradas de ferro do país, a princípio a Companhia Ytuana de Estradas de Ferro, e posteriormente a Estrada de Ferro Sorocabana, desde o começo até o fim da ferrovia identifica as fases em que a cidade e o país passou por grandes transformações , não só do crescimento ao auge , como também na decadência da estrada de ferro.

É um dos mais importantes patrimônios Históricos de Indaiatuba e região , pois sempre foi um ponto de distribuição e de ligação entre o interior do estado de São Paulo e suas regiões. Como era uma estação de união, ligava a região de Sorocaba a Campinas , Piracicaba e Jundiaí, atualmente as maiores regiões do Interior paulista. No passado transportou o café e até a desativação na década de 1980, era a ligação de um corredor de exportação, partindo do interior para levar ao litoral .

A estação pode ter sido desativada, mas os caminhos se mantiveram , por rodovia ou por outra estrada de ferro, mas a identidade de um elo de ligação é vivo na edificação. Os elementos mais significativos são:

- As casas no entorno formando a Vila ferroviária;
- A caixa d'água, reformulação da década de 1940;
- As plataformas com as coberturas típicas ferroviárias em ferro;
- O prédio principal da estação, com um desenho diferenciado para a época de sua construção;
- O armazém remanescente da fase da Companhia Ytuana de Estradas de Ferro, sendo um dos poucos prédios primitivos ferroviários ainda construídos;
- A caixilharia da estação, as portas em folhas duplas, e as janelas de movimento em guilhotina;
- A próprias paredes de como foram construídas com argamassa de cal e areia;

- O conjunto edificado em torno da estação, identifica o processo econômico e social pelo qual este espaço passou, por consequência a própria cidade de Indaiatuba;
- Pode-se constituir em um dos maiores pontos turísticos do Município e da Região, pois é possível entender a História regional e a influência que o café teve através deste espaço.

## **E – Pertinência e viabilidade da conservação a título permanente**

A estação de Itaiaci ainda mantém a sua originalidade, penso que deva ser preservado, antes que as suas características mais importantes comessem a desaparecer, o que é de relevância para que a população possa entender a efetiva participação de Indaiatuba, na História do Estado de São Paulo, pois através desta ferrovia é que se formou uma das maiores ferrovias nacionais, a Estrada de Ferro Sorocabana, e parte da História do café, o que este conjunto identifica.

Não só a questão cultural, mas também o tipo de técnica construtiva, diferenciada em relação as outras estradas de ferro da região, como a Companhia Mogiana e a Companhia Paulista, único exemplar em que mantém a estrutura de duas ferrovias em uma, a Companhia Ytuana de Estradas de Ferro e a Estrada de Ferro Sorocabana, o que é relevante par futuros estudos tecnológicos ferroviário.

Ao meu ver é preciso que o Município realize um planejamento de tombamento e restauro da área envoltória ao prédio principal, a estação, e ela própria, e aos poucos recupere o que ainda está por debaixo das modificações, o que é perfeitamente possível, e deste modo se torne uma das poucas cidades brasileiras a ter o testemunho de fases evolutivas, sociais e econômicas, demonstrado turisticamente e culturalmente por edificações, conforme experiências pessoais, tenho convicção de que é viável.

Para o restauro do conjunto não é necessário grandes quantias financeiras, o que se pode conseguir patrocínio através da Lei Rouanet, com empresas da região, e no futuro gerar empregos, diretamente ou indiretamente, pois o turismo é uma das fontes de recursos limpa e que mais se desenvolve no Brasil, principalmente o turismo cultural.

## **F - Recomendação**

Conforme estudos realizados faço a recomendação:

1. A antiga estação de Itaiçi seja preservada constantemente, dado ao significado que esta tenha para o Município de Indaiatuba, levando em consideração o que a população pode aprender e entender o passado de sua cidade, assim como ter um material permanente para todo o Estado de São Paulo, como estudo da técnica de construção de duas estradas de ferro paulista.
2. Evitar qualquer alteração imediata na área envoltória juntamente com a estação e do patrimônio edificado ferroviário, pois o conjunto é harmonioso e intrínseco, não há como separá-lo.
3. Quando a área ou a estação for passar por um processo de restauro, deve o Município fornecer ou indicar quem possa, uma assessoria técnica, para que não ocorra danos irreparáveis nas edificações e nos locais Históricos.
4. Proceder uma pesquisa técnica, histórica, patrimonial, oral e arqueológica, momentaneamente na medida em que este conjunto vai sendo restaurado, ou anterior a esta fase.
5. Penso ser importante profissionais de preservação ferroviária, participar na elaboração de um Plano de Manejo, levando em consideração a área como um todo, a população e o Município.

Henrique Anunziata, Historiador<sup>1</sup>

Rua Sacramento, 518, apto 92B

Centro

13010-210 , Campinas SP

(19) 9115-5409

[cmef1872@directenet.com.br](mailto:cmef1872@directenet.com.br)

## Direitos autorais

O texto deste Parecer Técnico AH – 01 / 2003, com a sua redação e as informações dele constante, é propriedade intelectual de seu autor (Henrique Anunziata), que reserva os devidos direitos autorais segundo a legislação em vigor. Qualquer cópia (xerográfica ou por outra forma) ou uso do texto , das fotos e das figuras é condicionada á autorização por escrito do autor.

O autor autoriza a transcrição integral deste Parecer Técnico para fins judiciais e cartorários (registros públicos) e para a instrução de ações e processos legislativos e patrimoniais, se feita a devida menção da autoria ( Historiador Henrique Anunziata), do local (Campinas, Estado de São Paulo) e da data (20 de outubro de 2003).

---

<sup>1</sup> Henrique Anunziata, Historiador

-Pesquisador especialista em História da Técnica Construtiva Ferroviária, final do século XIX , início do séculoXX .

-Membro fundador do Grupo de Estudos da História da Técnica ( Centro de Memória, Universidade Estadual de Campinas).

-Diretor de Patrimônio da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, Maria-fumaça de Campinas.

-Mestrando na Universidade Estadual de Campinas

-Autor de diversos trabalhos publicados e palestras proferidas sobre o tema ferroviário.

-Autor de projetos de restauro das estações da antiga Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, trecho em Campinas.

O autor autoriza a transcrição de trechos limitados deste Memorial descritivo se feita a devida menção da referência bibliográfica completa como:

ANUNZIATA, Henrique, 2003. Parecer Técnico AH – 01 / 2003. Relevância cultural e recomendação de tombamento e conservação a título permanente da estação de Itaiçi, Indaiatuba, Estado de São Paulo, Brasil. Campinas, manuscrito,

## **Nota**

A foto da primeira página ilustra a estação de Itaiçi, ainda com trilhos e as linhas, vista para quem estava chegando a estação, sentido de Pimenta, década de 1970.

Fonte : Coleção ACP; Arquivo Público Municipal; Fundação Pró-Memória de Indaiatuba. D:/ estação Itaiçi18.JPG

## G – Documentação Fotográfica



Foto 01- Estação , década de 1940, sentido Indaituba  
Coleção ACP, Arquivo Público, Fundação Pró-Memória de Indaiatuba



Foto 02 – Estação , atual, sentido Indaiatuba  
Arquivo Público, Fundação Pró-Memória de Indaituba



Foto 03 – Estação , década de 1940, sentido Pimenta  
Coleção ACP, Arquivo Público Municipal, Fundação Pró-Memória de Indaiatuba



Foto 04 – Estação, atual, sentido Pimenta  
Arquivo Público Municipal, Fundação Pró-Memória de Indaiatuba

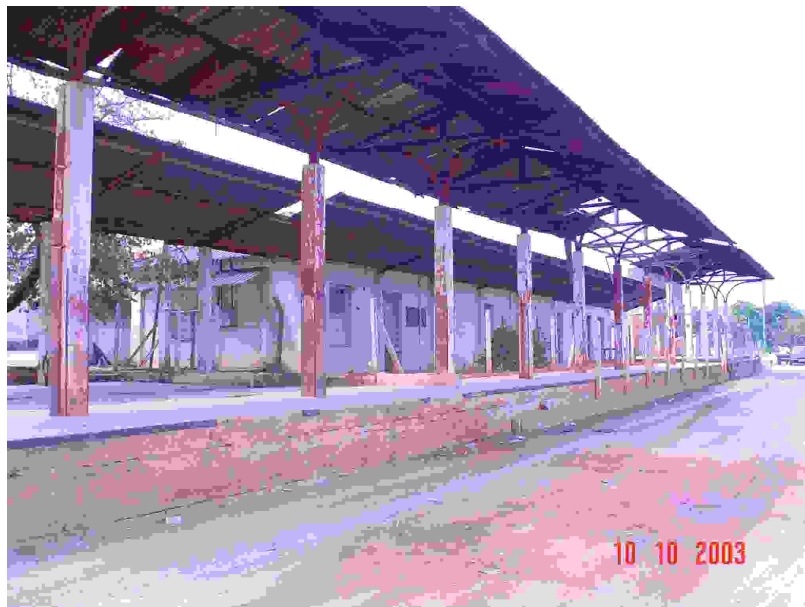


Foto 05 – Frente da estação, lado plataforma 2, atual, sentido Indaiatuba  
Arquivo Público Municipal, Fundação Pró-Memória de Indaituba



Foto 06 – Plataforma 2, atual, sentido Pimenta  
Arquivo Público Municipal, Fundação Pró-Memória de Indaiatuba





Foto 07 – Frente da estação , atual, vista da plataforma principal  
Arquivo Público Municipal, Fundação Pró-Memória de Indaiatuba



Foto 08 – Plataformas lado da estação, atual, sentido Pimenta  
Arquivo Público Municipal, Fundação Pró-Memória de Indaiatuba



Foto 09 – Fundos da estação, atual , sentido Pimenta  
Arquivo Público Municipal, Fundação Pró-Memória de Indaiatuba



Foto 10 – Fundos da estação ,mostrando a diferente arquitetura adotada em sua construção na década de 1910.  
Arquivo Público Municipal, Fundação Pró-Memória de Indaituba.