

PROCESSO Nº 28682

ANO 1991



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico,  
Artístico e Turístico do Estado - **CONDEPHAAT**

28682

PROCESSO Nº

INTERESSADO: ASSOCIAÇÃO DE PRESERVAÇÃO DE MATERIAL DE TRANSPORTE
COLETIVO
PROCEDÊNCIA: CAPITAL
DATA: 23/05/1991
REPARTIÇÃO:
Nº DE ORDEM DO PAPEL:
ASSUNTO: Estudo de tombamento do conjunto arquitetônico da antiga Estação de Bonde do Brás, localizada entre Av. Celso Garcia, nº142 José de Alencar e João de Lima - Capital

Capa refeita em 28/12/07 SG.

SECRETARIA DA CULTURA

CONDEPHAAT

SOLICITAÇÃO DE TOMBAMENTO

GUICHÊ N.º 00337

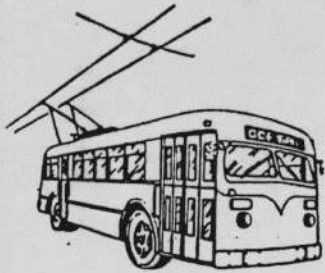
INTERESSADO: ASSOCIAÇÃO DE PRESERVAÇÃO DE MATERIAL DE TRANSPORTE COLE  
TIVO

DATA 10/05/91

DESCRIÇÃO Estudo de tombamento do conjunto arquitetônico da Antiga  
Estação de Bondes do Brás, localizadas entre a Av. Celso Gar  
cia, nº 142, José de Alencar e João Alves de Lima-Capital.

PROPRIETÁRIO

LOCALIZAÇÃO CAPITAL



APMTC

Associação de Preservação de Material de  
Transporte Coletivo

DT 10/91

São Paulo, 23 de Abril de 1991

Ilmo. Sr.  
Prof. EDGARD DE ASSIS CARVALHO  
DD. Presidente do Condephaat

1.) À SA PARA ARQUIVAR O RESPECTIVO  
ENCHETE;  
2.) AO SAIR PARA CUSTODIAÇÃO.  
CP/CONDEPHAAT, 10/5/91.

Prezado Senhor,

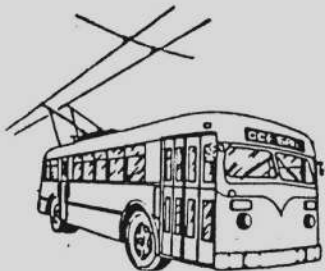
A Associação de Preservação de Material de Transporte Coletivo, A.P.M.T.C., entidade de caracter cultural sem fins lucrativos e que tem por objetivo a preservação da história dos transportes coletivos urbanos no Brasil, vem por meio deste solicitar desse órgão o tombamento da antiga estação de bondes do Brás, conjunot formado pela oficina de manutenção, salas técnicas e administrativas, patios de estacionamento, galpão, caixa d'água e o edifício administrativo anexo, conjunto localiza  
do entre a avenida Celso Garcia 142, José de Alencar e João Alves  
de Lima.

Tal solicitação justifica-se, entre outros aspectos, pelos seguintes atributos do bem em questão:

#### 1. Interesse Histórico

O local da atual Garagem de Trolebus Brás da C.M.T.C. vem tendo o mesmo uso continuamente há pelo menos um século, desde quando foi construído no local as oficinas, cocheiras e garagem dos bondes à burro da Companhia Viação Paulista, concessionária dos serviços de transporte coletivo em São Paulo. Após sua aquisição pela The São Paulo Tramway Light and Company Limited, já em Dezembro de 1900 o local era transformado em garagens para os bondes elétricos (inaugurados em 07.05.1900). Em 1908, a Light

02/4/57



## APMTC

Associação de Preservação de Material de  
Transporte Coletivo

remodelou as instalações, dando a feição que se mantém até hoje ao local, e que serviu aos bondes elétricos até 1967, quando então os trolebus da C.M.T.C. passaram a se utilizar do local.

### 2. Interesse Arquitetônico

Trata-se de precioso conjunto edificado em tijolos, mantendo-se aparente no acabamento das fachadas, revelando as características construtivas desse material em um resultado volumétrico único, sobretudo na extensa fachada lateral da rua José de Alencar, onde é enfatizada a linearidade do conjunto. O edifício administrativo, voltado para a avenida Celso Garcia, em que pese sua importância no conjunto, é um dos únicos da cidade com essas características arquitetônicas, o que isoladamente já justificaria sua preservação.

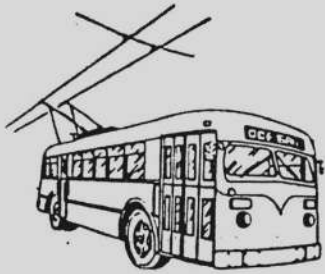
O conjunto revela nítida inspiração da arquitetura inglesa do período, adotada pela Light em suas instalações de serviço, oficinas e subestações no início do século.

### 3. Interesse Tipológico

A estação de bondes do Brás é o único edifício destinado à manutenção e garagem de bondes que ainda se mantém em uso ininterrupto há mais de 100 anos.

Além disso, é a única garagem de bondes ainda existente na cidade.

A concepção espacial da estação de bondes do Brás reflete as concepções operacionais e de projeto do início do século, em sintonia com diversas outras similares na Europa e Estados Unidos ainda no começo do século. Vale ressaltar que esse pro



01/5/50

APMTC

Associação de Preservação de Material de  
Transporte Coletivo

grama mantem-se ainda hoje na utilização pelos trolebus da C.M.T.C.

#### 4. Interesse Referencial

Por ser um espaço que há pelo menos um século vem tendo o mesmo uso, revelando a evolução da tecnologia utilizada no setor: bonde a tração animal, bonde elétrico e trolebus, o local constitui-se em importante marco referencial do bairro do Brás para sua população, quer seja visualmente (através da presença física da garagem, com sua caixa d'água marcando a paisagem), quer seja sonoramente (com sua sirene, marcando os turnos dos funcionários) ou até com uma presença cognitiva em diferentes pontos da cidade, lembrada através da visualização da rede elétrica dos trolebus, que sempre demandam à essa velha estação, remetendo o observador até ela.

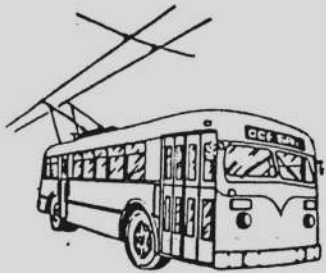
Por todos esses motivos, consideramos que o tombamento da Estação de Bondes do Brás pelo Condephaat apenas referendará a importância que esse espaço único possui para a história dos transportes, da urbanização e também tecnológica de São Paulo, entre outros aspectos.

Segue anexo breve histórico e levantamento fotográfico da Estação de Bondes do Brás.

Atenciosamente,

  
Ayrton Camargo e Silva  
Diretor de Trabalhos

A.P.M.T.C.  
Rua Luís Góes 1220/5  
04043 - S.P. S.P;



16/34

## APMTC

Associação de Preservação de Material de  
Transporte Coletivo

### ESTAÇÕES DE BONDES EM SÃO PAULO

WALDEMAR CORRÊA STIEL

#### ESTAÇÃO DO BRÁS

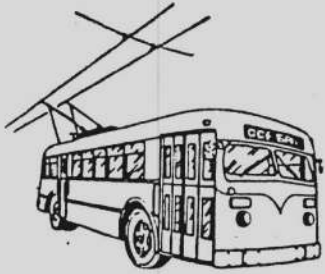
A primitiva estação de bondes do Brás, estava situada na avenida Celso Garcia esquina da rua Costa Valente, (um quarteirão após a atual garagem de trolebus do Brás), onde depois foi instalado o cine Braz Politheama.

Foi construída na última década do século XIX, para compor a 4ª seção dos serviços da Companhia Viação Paulista, que efetuava os transportes coletivos por bondes a burro; comportava 20 carros, 491 animais, 64 condutores e cocheiros e mais 99 pessoas diversas, realizando o horário com 704 viagens diárias.

Em Dezembro de 1900, foi transformada em estação de bondes, para abrigar, junot com a estação Barão de Limeira (que foi a primeira) os bondes elétricos da Light.

Em vista do aumento dos carros e a expansão do tráfego, a estação foi se tornando pequena, sem possibilidade de aumento. Então, cerca de 1908, foi construída nova estação, pouco antes da primitiva, na esquina da rua José de Alencar, onde se situava a cocheira da Cia. Viação Paulista, e onde está até hoje como garagem de trolebus.

Por aí vê-se que a estação do Brás, embora chamada de 2ª (segunda) na época dos bondes foi realmente a primeira, pois a antiga primeira que era na Alameda Barão de Limeira, foi desativada em 1910 ao ser construída nova estação na Alameda Glette, e em 1912 foi construída a 3ª que era a de Vila Mariana, para abrigar os carros da linha de Santo Amaro, na rua Domingos de Moraes, que foi a última a manter o serviço de bondes e desativada em



06/3/22

## APMTC

Associação de Preservação de Material de  
Transporte Coletivo

em 1968, quando tráfegaram os últimos bondes para Santo Amaro. Atualmente, o terreno serve de estacionamento de automóveis...

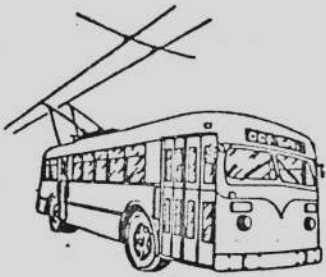
Assim, a estação do Brás é um marco histórico da história do transporte coletivo em São Paulo, com sua construção seguindo as normas quase que mundiais do tipo de estação de bondes e que ainda permanece no mesmo estilo da época de sua construção.

O serviço de bondes ali foi desativado em 1966, passando a abrigar os ônibus elétricos (ou trolebus), como permanece até hoje. Das outras estações não existem mais vestígios, o que torna a estação do Brás como um monumento lembrando o transporte coletivo por bondes em S. Paulo.

### .ESTAÇÃO DA ALAMEDA GLETTE

A primeira estação de bondes elétricos de São Paulo, foi a da Alameda Barão de Limeira, que se situava nessa rua, perto da Duque de Caxias. Com a compra de novos bondes e extensão de linhas, pequeno o espaço da estação que ficava em zona residencial, foi construída a estação do Brás, que se tornou a segunda. Por volta de 1909, visto que o aumento de carros e de linhas eram mais para o sul e oeste da cidade, foi construída pela Light uma nova estação situada na Alameda Glette, quase esquina da Av. São João, se tornando então a terceira. Mas como o espaço da nova estação era grande, foi então em 1910, extinta a primeira, da rua Barão de Limeira, passando a da Alameda Glette a ostentar o nome de "primeira", aliás erroneamente, já que sua construção data de 1910, era posterior à segunda que era a do Brás.

A estação Alameda Glette era a maior de todas da Light e com seus carros servia toda a zona oeste e sul da cidade, além de muitas linhas circulares que fechavam o perímetro do centro. Foi a primeira que abrigou os melhores bondes de São Paulo, como na década de 20 os carros grandes de 13 bancos e depois os de luxo chamados "tipo Rio", que só serviam nas linhas dos Jardins. Por volta de 1927 chegaram os célebres "Camarões", que em número de 49 foram aí sediados, ficando 25 no Brás e 27 na Vila



## APMTC

*Associação de Preservação de Material de  
Transporte Coletivo*

foram abrigados os CENTEX, apelidados de GILDA, que eram os bondes mais luxuosos de nossa cidade, e que ficaram inicialmente na estação Alameda Glette.

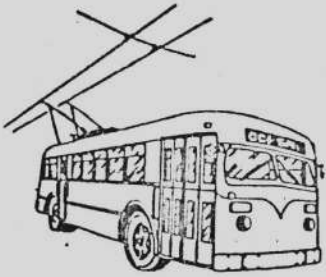
Ironicamente a primeira foi a primeira a ser desativada, pois em 12 de agosto de 1966, as três últimas linhas que ali estacionavam, Casa Verde, Lapa e Perdizes foram extintas, ficando seus carros por algum tempo ali se deteriorando para afinal serem vendidos como sucatas ou dados a algum clube ou escola.

Finalmente serviu como garagem de trolley bus, que ali chegavam por uma rede especial desde a Praça Antônio Praod até a Avenida São João, que finalmente foi retirada.

### .ESTAÇÃO DE VILA MARIANA

A Estação de Bondes da Vila Mariana, conhecida como a TERCEIRA, situada na rua Domingos de Morais e Praça Teodoro de Carvalho. foi construída pela Light em 1913, para acolher os novos bondes da linha suburbana de Santo Amaro. O local havia abrigado a estação Vila Mariana do antigo trem a vapor de Santo Amaro, onde também existiam as oficinas da mesma companhia; inclusive depósito de mercadorias vindas de Santo Amaro. Nessa época (1913) o trem saía da estação do Encontro, onde hoje se acha a igreja de São Judas Tadeu e após a inauguração do bonde elétrico, ainda o trem funcionou carregando somente cargas, até 1914, quando foi desativado e suas locomotivas vendidas à Cia. de Gaz. Essa estação foi a última a servir aos bondes, que como se sabe foram desativados em 27 de Março de 1968, sendo a última linha, justamente a de Santo Amaro.





08/09/52

## APMTC

*Associação de Preservação de Material de  
Transporte Coletivo*

Após a extinção do serviço de bondes, a esta-  
ção ainda permaneceu por muito tempo, até ser finalmente demoli-  
da, para em seu lugar funcionar um estacionamento de automóveis.

Atualmente serve de canteiro de obras do Metrô  
na obras de construção da linha Vila Madalena-Vila Prudente.

10/11/2012

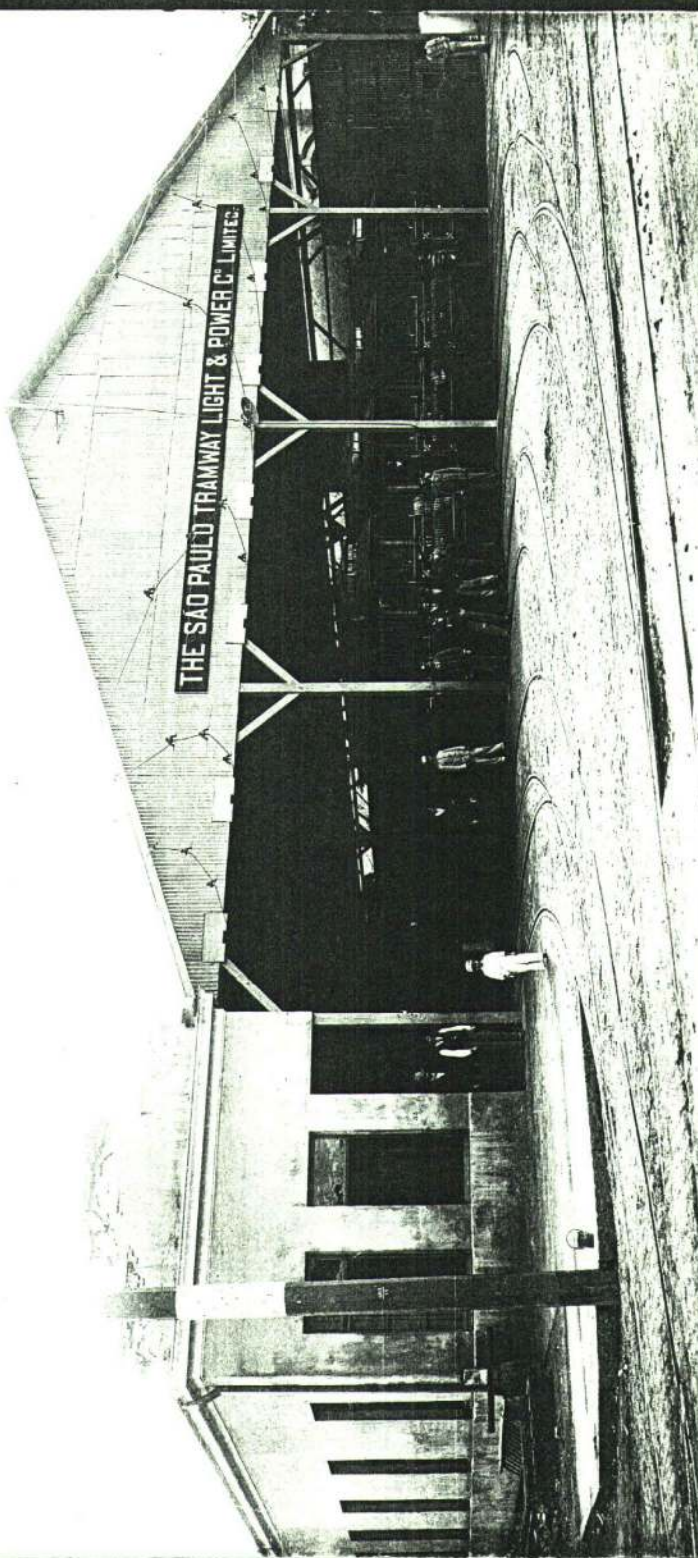


Instalações primitivas da Companhia Viação Paulista, para bondes à tração animal, na avenida Celso Garcia, onde hoje se localiza a garagem de trolebus da C.M.T.C. X  
Foto 19.06.1901

19.6.1901

1

178



Instalações provisórias estação de Bondes do Brás, já como Casa de Carros nº2. Situava-se em frente à atual, que na época servia como depósito de bondes à burro. X *na atual*

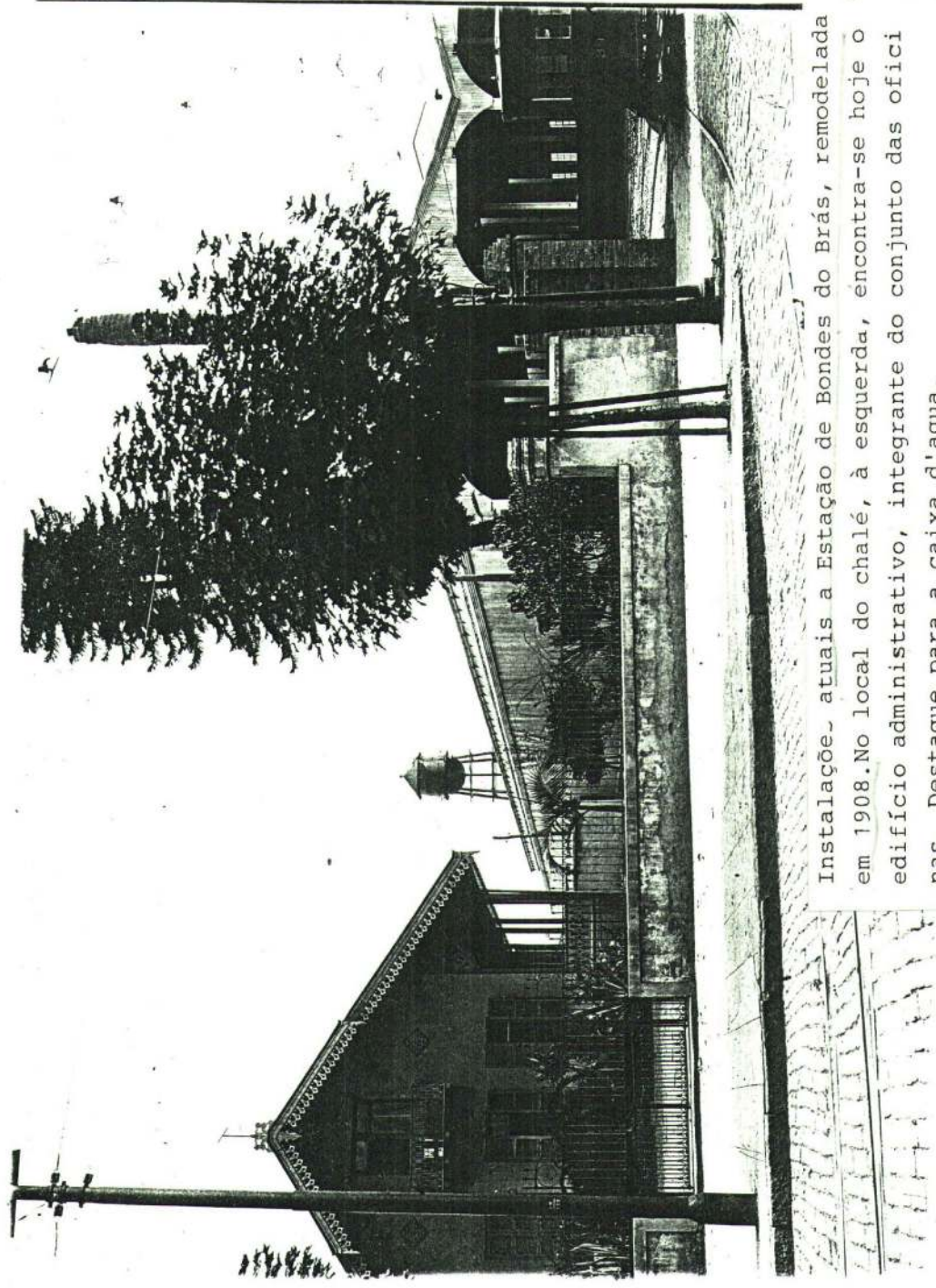
Foto 26.03.1901

*tramway cocheiras.*

T. S. P. T. L. & P. C. O. L. T. D.  
SAO PAULO OLD BRAZ CAR  
BARN FRONT OF CAR HOUSE  
Nº 2.  
Data 26-3-1901 No. 178

# 12  
50

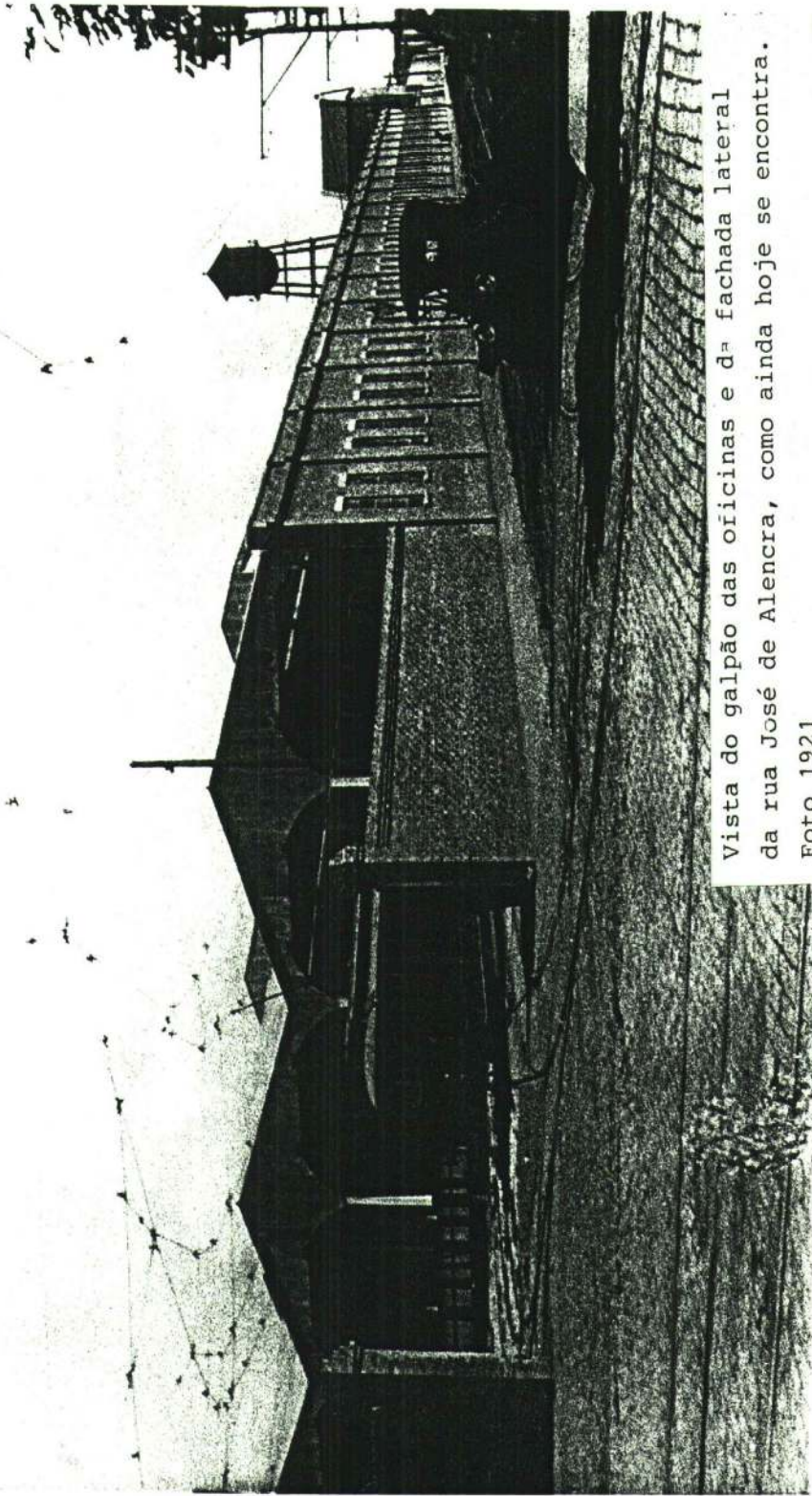
12/13  
A 50



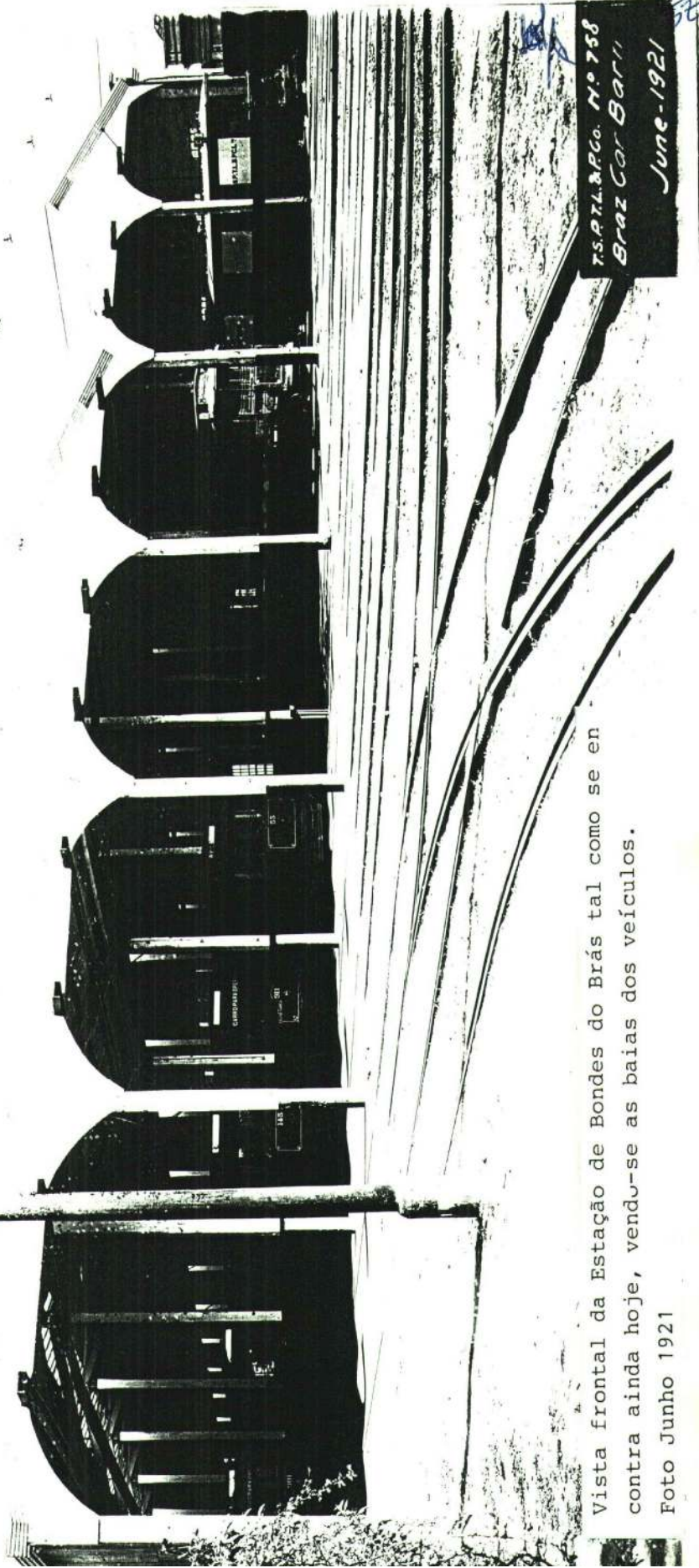
Instalação, atuais a Estação de Bondes do Brás, remodelada em 1908. No local do chalé, à esquerda, encontra-se hoje o edifício administrativo, integrante do conjunto das oficinas. Destaque para a caixa d'água.

Foto Dezembro 1913

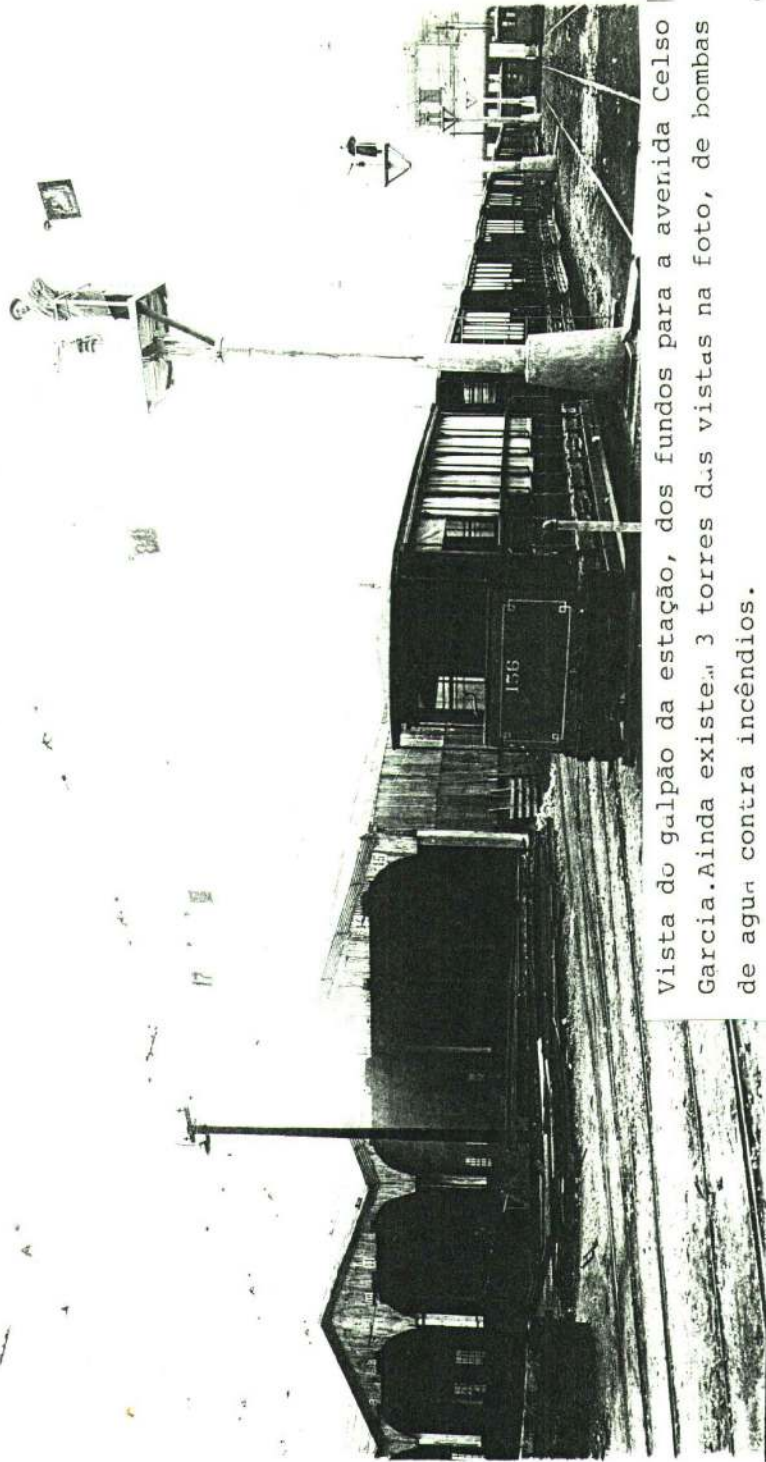
14  
20/02



Vista do galpão das oficinas e da fachada lateral da rua José de Alencara, como ainda hoje se encontra.  
Foto 1921



Vista frontal da Estação de Bondes do Brás tal como se en-  
contra ainda hoje, vendu-se as baias dos veículos.  
Foto Junho 1921



Vista do galpão da estação, dos fundos para a avenida Celso Garcia. Ainda existe 3 torres das vistas na foto, de bombas de água contra incêndios.

Foto 10.06.1934

16/52



Brasão dos Barões  
Nova Almeida  
Manoel de Almeida  
10.06.34

14

17/52



16.9.62

77

18/04  
2014

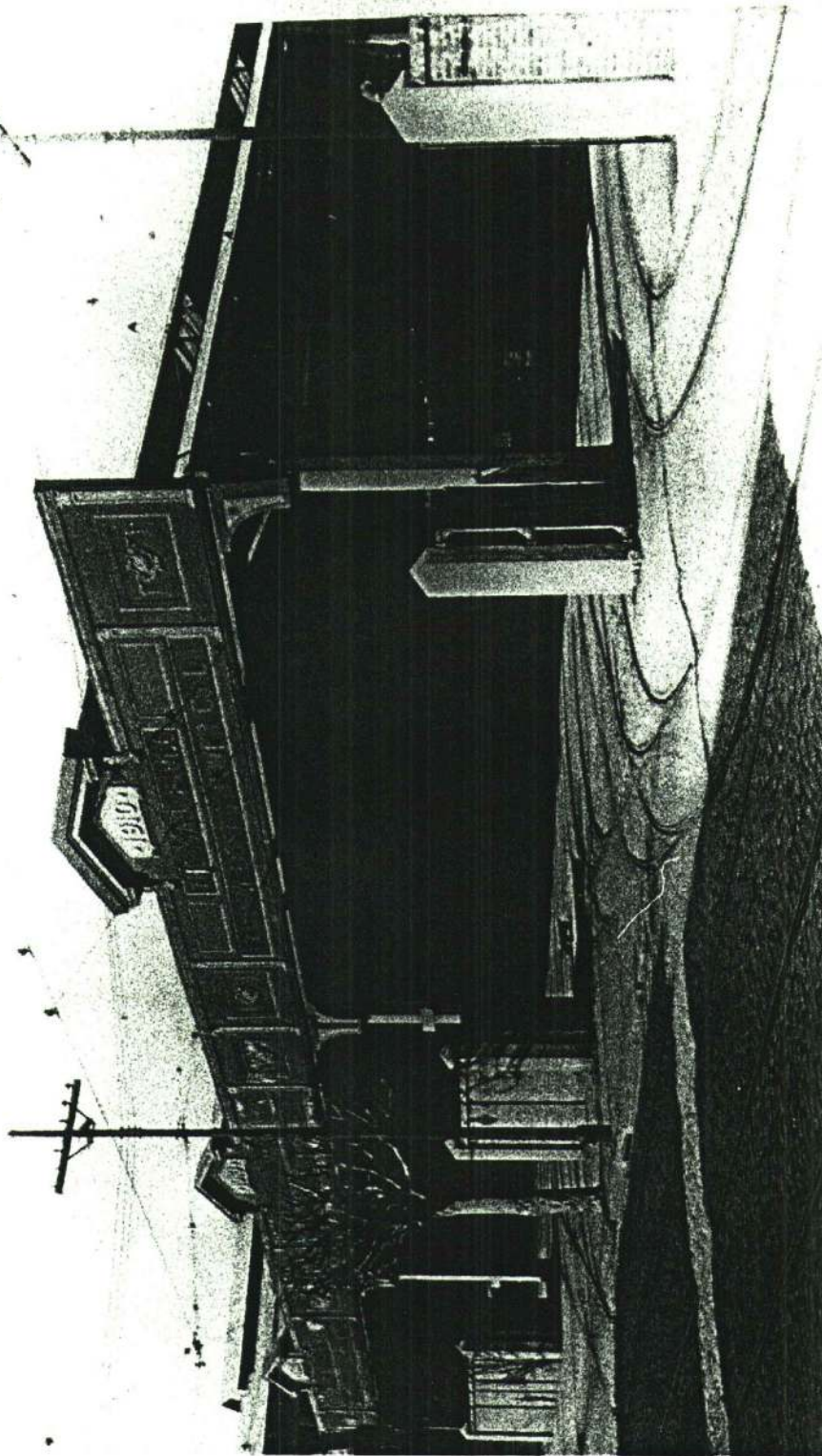
ESTAÇÃO DE BONDES DA ALAMEDA GLETTE



Fachada da estação de Bondes da Alameda Glette, construída em 1910 pela Light, denominada Casa de Carros nº1  
Foto: Junho 1921

TSP, L & P Co. 7 E  
Al. Glette Office  
June 1921

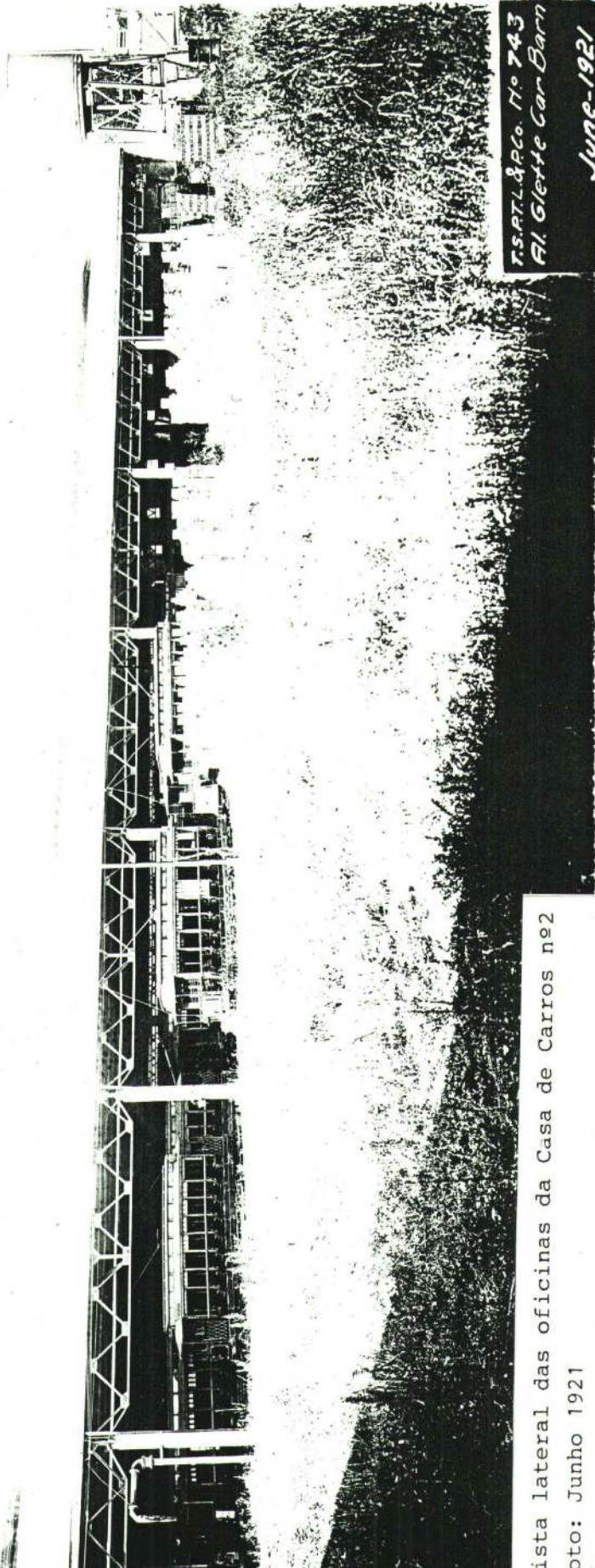
28



Vista externa dos galpões das oficinas da esta  
ção da Alameda Glette. Foi demolida em 1975  
Foto: Junho 1921

TSPTL&PC No 725  
Al Glette Car Barns  
Main Entrance  
June 1921

10/15/20



201 21  
T.S.P.T.L. & P.Co. N° 743  
Al. Glette Car-Barn  
June-1921

ista lateral das oficinas da Casa de Carros nº2  
oto: Junho 1921



22/52

ESTAÇÃO DE BONDES DE VILA MARIANA

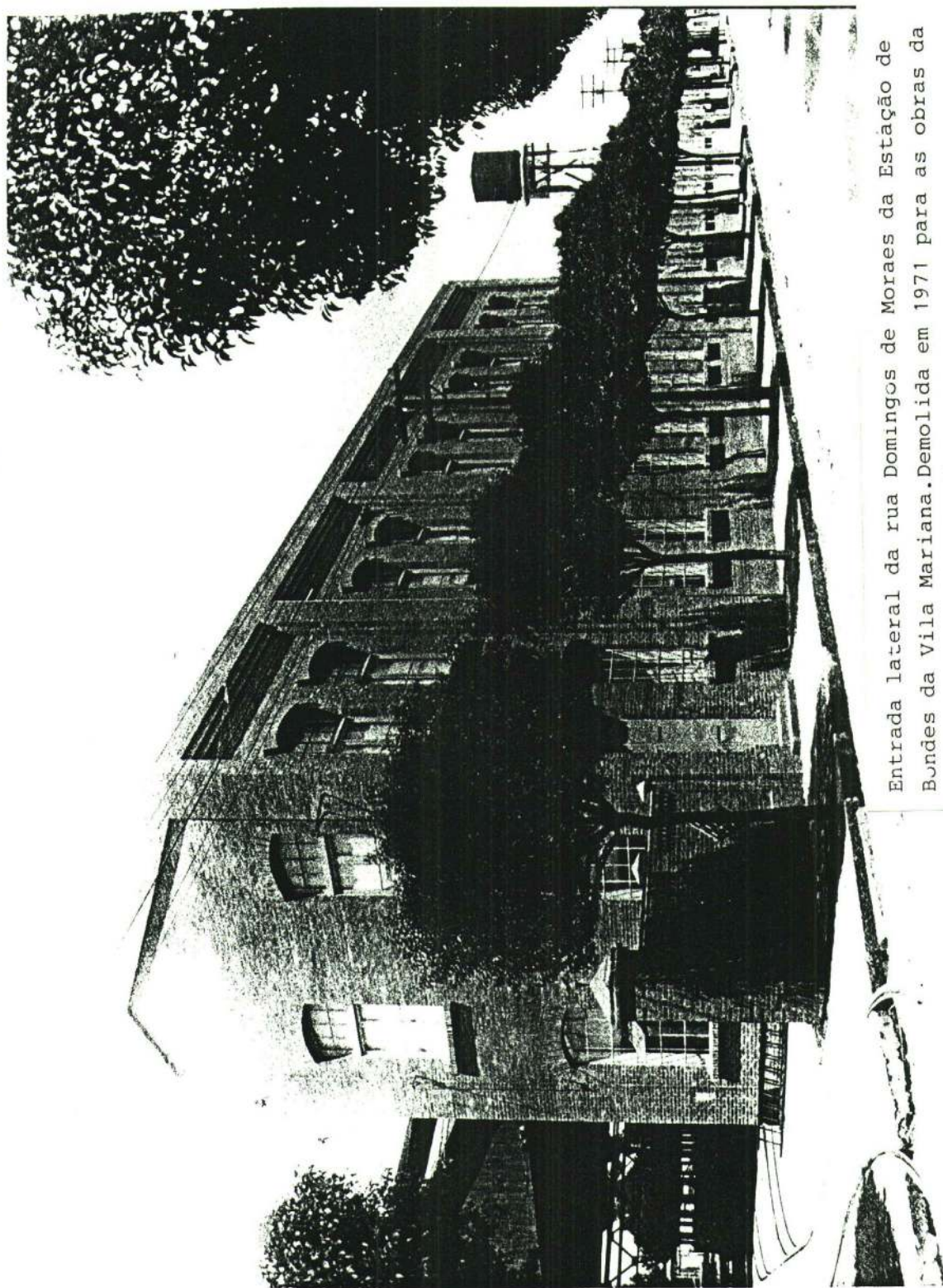
22/11/23  
19/11/23



Vista principal da Estação de Bondes da Vila Mariana, construída pela Light em 1912, como Casa de Carros nº2, no local das antigas oficinas do Tramway de Santo Amaro.

Foto Junho 1921

118 R



Entrada lateral da rua Domingos de Moraes da Estação de Bondes da Vila Mariana. Demolida em 1971 para as obras da linha Norte-Sul do Metrô.

24/32

12

25/5/20

NOVA SEDE PARA O MUSEU CMTC DE TRANSPORTE

26/36



Após seu tombamento, a C.M.T.C. poderá no futuro transformar a Estação de Bondes do Brás na sede de seu Museu de Transportes Públicos, a exemplo do Museu de Transportes Urbanos de Paris, instalado igualmente em uma antiga estação de bondes.





Do	Número	Ano	Rubrica
GUICHÊ	00337	91	

INT.: ASSOCIAÇÃO DE PRESERVAÇÃO DE MATERIAL DE TRANSPORTE CO  
LETIVO

ASS.: Estudo de tombamento do conjunto arquitetônico da Antiga Estação  
de Bondes do Brás, localizado entre a Av. Celso Garcia nº 142, Jo  
sé de Alencar e João Alves de Lima - CAPITAL

SÍNTESE DE DECISÃO DO EGRÉGIO COLEGIADO  
SESSÃO ORDINÁRIA DE 13 DE MAIO DE 1991

ATA Nº 909

O Colegiado decidiu aprovar o encaminhamento do Professor José  
Sebastião Witter, favorável à abertura de estudo de tombamento  
do Conjunto Arquitetônico da Antiga Estação de Bondes do Brás,  
localizado entre a Av. Celso Garcia nº 142, José de Alencar e  
João Alves de Lima, nesta Capital.

1. Ao GP para oficialar.
2. À SA para abrir o respectivo processo.
3. Ao STCR para prosseguir os estudos.

GP/CONDEPHAAT, 15 de maio de 1991.

  
EDGARD DE ASSIS CARVALHO

Presidente

LCA/ds





SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

CONDEPHAAT

Ofício GP-669/91

Guichê 00337/91


São Paulo, 15 de maio de 1991.

Senhor Diretor

Em sua sessão ordinária de 13 do corrente, Ata nº 909, o Colegiado do CONDEPHAAT decidiu aprovar a abertura do processo de estudo de tombamento do conjunto arquitetônico da antiga Estação de Bondes do Brás, localizado entre a Av. Celso Garcia nº 142, José de Alencar e João Alves de Lima, nesta Capital.

Com base no Decreto Estadual de 16/3/79, a referida decisão garante, desde já, a preservação do bem cultural em tela, não sendo permitidas quaisquer obras que resultem na destruição, mutilação ou descaracterização do referido conjunto. Aos infratores, aplicar-se-á as sanções previstas no citado diploma legal, e, ainda, àquelas previstas na Lei Federal nº 7.347/85 - Lei dos Interesses Difusos - e no Código Penal Brasileiro, Artigos 165 e 166.

Valemo-nos da oportunidade para apresentar nossos protestos de estima e consideração.

  
EDGARD DE ASSIS CARVALHO  
Presidente

Ilmo. Senhor  
AYRTON CAMARGO E SILVA  
DD. Diretor de Trabalhos da APMTC  
Rua Luis Góes, 1220/5  
CAPITAL  
04043  
LCA/ds



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

CONDEPHAAT

Ofício GP-670/91

Guichê 00337/91

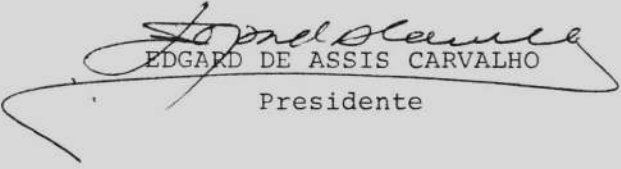
São Paulo, 15 de maio de 1991.

Senhora Diretora

Em sua sessão ordinária de 13 do corrente, Ata nº 909, o Colegiado do CONDEPHAAT decidiu aprovar a abertura do processo de estudo de tombamento do conjunto arquitetônico da antiga Estação de Bondes do Brás, localizado entre a Av. Celso Garcia nº 142, José de Alencar e João Alves de Lima, nesta Capital.

Com base no Decreto Estadual de 16/3/79, a referida decisão garante, desde já, a preservação do bem cultural em tela, não sendo permitidas quaisquer obras que resultem na destruição, mutilação ou descaracterização do referido conjunto. Aos infratores, aplicar-se-ã as sanções previstas no citado diploma legal, e, ainda, àquelas previstas na Lei Federal nº 7.347/85 - Lei dos Interesses Difusos - e no Código Penal Brasileiro, Artigos 165 e 166.

Valemo-nos da oportunidade para apresentar nossos protestos de estima e consideração.

  
EDGARD DE ASSIS CARVALHO

Presidente

Ilma. Sra.

Dra. DÉA RIBEIRO FENELON

DD. Diretora do DPH

Rua Frei Caneca, 1402

CAPITAL

01307

LCA/ds



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

CONDEPHAAT

Ofício GP-671/91

Guichê 00337/91

São Paulo, 15 de maio de 1991.

Senhor Administrador

Em sua sessão ordinária de 13 do corrente, Ata nº 909, o Colegiado do CONDEPHAAT decidiu aprovar a abertura do processo de estudo de tombamento do conjunto arquitetônico da antiga Estação de Bondes do Brás, localizado entre a Av. Celso Garcia nº 142, José de Alencar e João Alves de Lima, nesta Capital.

Com base no Decreto Estadual de 16/3/79, a referida decisão garante, desde já, a preservação do bem cultural em tela, não sendo permitidas quaisquer obras que resultem na destruição, mutilação ou descaracterização do referido conjunto. Aos infratores, aplicar-se-á as sanções previstas no citado diploma legal, e, ainda, aquelas previstas na Lei Federal nº 7.347/85 - Lei dos Interesses Difusos - e no Código Penal Brasileiro, artigos 165 e 166.

Valemo-nos da oportunidade para apresentar nossos protestos de estima e consideração.

*Edgard de Assis Carvalho*  
EDGARD DE ASSIS CARVALHO  
Presidente

Ilmo. Senhor  
WALDEMAR ROSSI  
DD.Administrador da AR-Moóca  
Rua Taquari, 549  
CAPITAL  
03166  
LCA/ds



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

CONDEPHAAT

Ofício GP-672/91

Guichê 00337/91

São Paulo, 15 de maio de 1991.

Senhor Presidente

Em sua sessão ordinária de 13 do corrente, Ata nº 909, o Colegiado do CONDEPHAAT decidiu aprovar a abertura do processo de estudo de tombamento do conjunto arquitetônico da antiga Estação de Bondes do Brás, localizado entre a Av. Celso Garcia nº 142, José de Alencar e João Alves de Lima, nesta Capital.

Com base no Decreto Estadual de 16/3/79, a referida decisão garante, desde já, a preservação do bem cultural em tela, não sendo permitidas quaisquer obras que resultem na destruição, mutilação ou descaracterização do referido conjunto. Aos infratores, aplicar-se-ã as sanções previstas no citado diploma legal, e, ainda, àquelas previstas na Lei Federal nº 7.347/85 - Lei dos Interesses Difusos - e no Código Penal Brasileiro, artigos 165 e 166.

Valemo-nos da oportunidade para apresentar nossos protestos de estima e consideração.

  
EDGARD DE ASSIS CARVALHO

Presidente

Ilmo. Senhor Dr. PAULO HENRIQUE SANDRONE

DD. Presidente da CMTC

Rua 13 de Maio, 1376

CAPITAL

01327

LCA/ds



Folha de Informação  
Rubricada sob n.º  
*[Handwritten initials]*  
32  
14

Do	Número	Ano	Rubrica
PROC. CONDEPHAAT	28682	91	IMSC

Ào Sr. José Guilherme Savoy  
24 05 91  
*[Signature]*

Juntada

Segue \_\_\_\_\_ juntada \_\_\_\_\_ nesta data, Documento \_\_\_\_\_ / Folha 34 de Informação rubricada


sob n.º \_\_\_\_\_

Em 03 de JUNHO de 19 51


Assinatura

juiciu 337

24/51  
33/11

	<b>AVISO DE RECEBIMENTO-AR</b>	<b>AVIS C5 (OBJETOS DESTINADOS AO EXTERIOR)</b>
	OBJETO DE SERVIÇO SERVICE DES POSTES	<input type="checkbox"/> DE RECEBIMENTO DE RECEPCION <input type="checkbox"/> DE PAGAMENTO DE PAIEMENT
AGÊNCIA DE POSTAGEM / BUREAU DE DÉPÔT	Nº DO OBJETO / No.	DATA DE POSTAGEM / DATE DE DÉPÔT
Correio Central	193308735	17/05/91
PREENCHIDO PELO REMETENTE	NOME OU RAZÃO SOCIAL DO DESTINATÁRIO / NOM OU RAISON SOCIALE DU DESTINATAIRE	
	Dêa Ribeiro Fenelon	
	ENDEREÇO / ADRESSE	
	Rua Frei Caneca, 1402	
CEP / CODE POSTAL	CIDADE E UF / LOCALITÉ ET PAYS	
01307	S. Paulo	
PREENCHIDO PELO REMETENTE	NOME OU RAZÃO SOCIAL DO REMETENTE / NOM OU RAISON SOCIALE DE L'EXPÉDITEUR	
	Secretaria de Estado da Cultura CondepHaat 89and	
	ENDEREÇO PARA DEVOLUÇÃO / ADRESSE	
	Rua da Consolação nº 2333	
CEP / CODE POSTAL	CIDADE / LOCALITÉ	UF
01301	S. Paulo	BRASIL
ASSINATURA DO RECEBEDOR / SIGNATURE DU DESTINATAIRE		ASSINATURA DO FUNCIONÁRIO / SIGNATURE DE L'AGENT
20/5/91 Nome Regina 19:42		[Signature]

75170392-8 A6 \* 105 x 148 mm

	<b>AVISO DE RECEBIMENTO-AR</b>	<b>AVIS C5 (OBJETOS DESTINADOS AO EXTERIOR)</b>
	OBJETO DE SERVIÇO SERVICE DES POSTES	<input type="checkbox"/> DE RECEBIMENTO DE RECEPCION <input type="checkbox"/> DE PAGAMENTO DE PAIEMENT
AGÊNCIA DE POSTAGEM / BUREAU DE DÉPÔT	Nº DO OBJETO / No.	DATA DE POSTAGEM / DATE DE DÉPÔT
Correio Central	193308721	17/05/91
PREENCHIDO PELO REMETENTE	NOME OU RAZÃO SOCIAL DO DESTINATÁRIO / NOM OU RAISON SOCIALE DU DESTINATAIRE	
	Ayrton Camargo e Silva	
	ENDEREÇO / ADRESSE	
	Rua Luis Gôes, 1220/5	
CEP / CODE POSTAL	CIDADE E UF / LOCALITÉ ET PAYS	
04043	S. Paulo	
PREENCHIDO PELO REMETENTE	NOME OU RAZÃO SOCIAL DO REMETENTE / NOM OU RAISON SOCIALE DE L'EXPÉDITEUR	
	Secretaria de Estado da Cultura-CondepHaat.89and	
	ENDEREÇO PARA DEVOLUÇÃO / ADRESSE	
	Rua da Consolação nº 2333	
CEP / CODE POSTAL	CIDADE / LOCALITÉ	UF
01301	S. Paulo	BRASIL
ASSINATURA DO RECEBEDOR / SIGNATURE DU DESTINATAIRE		ASSINATURA DO FUNCIONÁRIO / SIGNATURE DE L'AGENT
[Signature]		[Signature]

75170392-8 20.05.91 A6 \* 105 x 148 mm



1

1



SEGUIE TUNTA... DO... SOB N235 A 36





COMPANHIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES COLETIVOS  
SÃO PAULO

Ofício DP 18833  
São Paulo, 03 de maio de 1993

37  
34  
u

Senhor Presidente

Servimo-nos do presente para solicitar a Vossa Senhoria que nos informe em que fase se encontra o processo de Tombamento de nº 28682/91, relativo ao conjunto arquitetônico da antiga Estação de Bondes Brás, bem como a descrição da área do imóvel objeto do referido Processo.

Antecipando agradecimentos pela atenção que venha a ser dispensada, aproveitamos a oportunidade para reiterar os protestos de estima e consideração.

Francisco A. N. Christovam  
Diretor Presidente

Ilustríssimo Senhor Doutor  
Marcos Duque Gadelho  
DD. Presidente da CONDEPHAAT  
Av. Paulista nº 2.644  
Capital

CONDEPHAAT  
Em 05/05/93  
Recebido por: [Handwritten Signature]  
Horas: 15:00



36/2

35/2

Do

Número

Ano

Rubrica

Ofício DP 18833


INT.: COMPANHIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES COLETIVOS

ASS.: Solicita informações referentes ao processo nº 28.682/91,  
relativo ao conjunto arquitetônico da antiga Estação de  
Bondes Brás.

U R G E N T E

1. À SA para juntar ao processo nº 28.682/91.
2. Ao STCR para manifestação.

GP/CONDEPHAAT, 06 de maio de 1993

  
MARCOS DUQUE GADELHO  
Presidente

cp.-

36  
2

Do	Número	Ano	Rubrica
PROC.CONDEPHAAT	28682	91	sra

INT|-ASSOCIAÇÃO DE PRESERVAÇÃO DE MATERIAL DE TRANSPORTE COLETIVO

ASS|-Estudo de tombamento do conjunto arquitetônico da antiga Estação de Bonde do Brás localizado entre Av. Celso Garcia nº 142 José de Alencar e João Lima Capital.

Sr. Presidente

O processo 28682/91 que estudo o tombamento da Antiga Estação do Bondes do Brás, encontra-se neste STCR em fase de instrução.

A definição dos imóveis do conjunto a serem preservados e seus respectivos graus de preservação dependem da conclusão de pesquisas históricas e arquitetônicas e de vistorias cuidadosas no local.

A área em estudo compreende toda a quadra formada pelas ruas Dr.Costa valente, Dr. J. A. Lima, José de Alencar e Av. Celso Garcia.

Alterações no conjunto são viáveis mesmo nesta fase desde que orientadas no sentido da revitalização e revalorização do conjunto. Para tanto colocamo-nos à disposição da CMTC para informação e discussão.

Objetivamos com isso a geração de uma forma de trabalho <sup>que,</sup> conciliando interesses de preservação e de revitalização do conjunto enriqueça o desenvolvimento deste processo.

STCR 28/05/93



José Guilherme S. Castro  
Arquiteto



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA - CONDEPHAAT

Ofício GP-821/93  
p.Cond. 28682/91

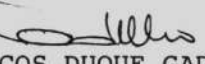
38  
37  
u

São Paulo, 08 de junho de 1993.

Senhor Diretor

Em atenção ao ofício DP 18833, de 03 de maio último, relativo ao conjunto arquitetônico da Antiga Estação de Bondes Brás, Capital, estamos encaminhando, em anexo, cópia do parecer do nosso Serviço Técnico, com o qual nos manifestamos de acordo.

Na oportunidade, apresentamos a Vossa Senhoria, protestos de estima e consideração.

  
MARCOS DUQUE GADELHO  
Presidente

Senhor  
DR. FRANCISCO A.N. CHRISTOVAM  
MD. Diretor Presidente da  
Companhia Municipal de Transportes Coletivos  
Rua 13 de Maio, 1376  
CAPITAL  
01327-001

SRH/ens.

Aguarde-se na SA  
SA, 15/6/93.  
~~SA~~



Folha de Informação  
Rubricada sob n.º  
38  
38  
11

Do	Número	Ano	Rubrica
PROC. CONDEPHAAT	28682	91	

INT: ASSOCIAÇÃO DE PRESERVAÇÃO DE MATERIAL DE TRANSPORTE COLETIVO  
ASS: Estudo de tombamento do conjunto Arquitetônico da antiga estação de Bonde do Brás, localizado entre Av. Celso Garcia nº 142 José de Alencar e João de Lima. CAPITAL

NOTA D.T.,

O presente processo aguarda oportunidade de instrução, cujas diretrizes deverão ser definidas pela Comissão de "Guichês e estudos de tombamento em tramitação no Condephaat", conforme deliberação recente do E.Colegiado.

STCR, 29 de setembro de 1.994.

  
SUELI FERREIRA DE SOUZA  
Diretora Técnica do STCR  
Secretaria de P.P.I.

SFB/srap.

40  
B39  
u

Do

Número

Ano

Rubrica

CONDEPHAAT

proc.28682

## Relatório

Agora funciona lá a garagem de uma frota de ÔNIBUS pertencente a Associação de Comunicação Social.

Não foi possível tirar fotos de seu interior, pois precisaria de autorização da Associação que se localiza à rua 13 de Maio, 1376.

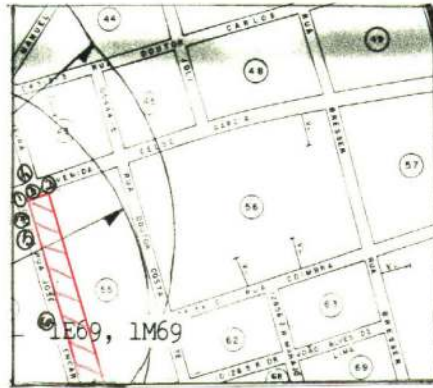
O telefone para contato é 2535566 e a pessoa encarregada é a Cilene. Neste local também poderemos encontrar material sobre a antiga estação de Bonde do Brás.



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

CELSO GARCIA

4x  
22  
40  
22



① GARAGEM DE TROLEBUS DA CMTc  
(ENTRADA)





42  
92  
41  
22

②



③ SAÍDA DOS ÔNIBUS PELO AU  
CEBSO GARGIA.

43  
92  
42  
u



④ SAÍDA DOS ÔNIBUS PELA AV. CELSO GARCIA



VISTA LATERAL ⑤  
PELA RUA JOSÉ  
DE ALENCAR

44  
43  
u

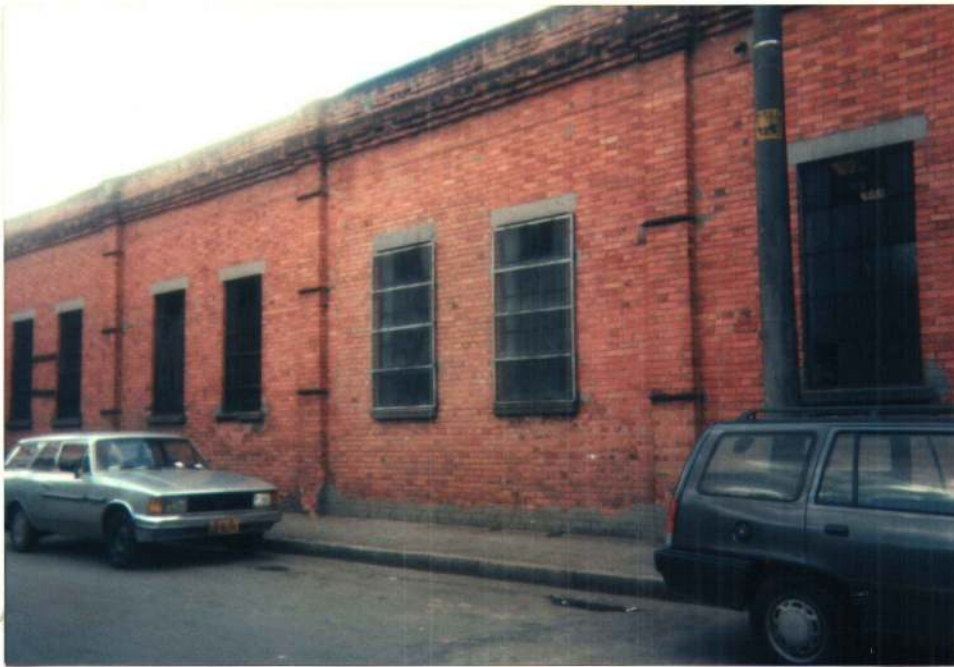


⑥ PERSPECTIVA PELA JOSÉ DE ALENCAR



⑦ PERSPECTIVA PARCIAL PELA JOSÉ DE ALENCAR.

45  
12  
44  
u



⑧ VISTA LATERAL PELA JOSÉ DE ALENCAR.



⑨ VISTA LATERAL PELA JOSÉ DE ALENCAR



28/10  
46  
45  
16

Do	Número	Ano	Rubrica
	24993	86	

Senhora Diretora Técnica

O guichê nº 00337, aberto por solicitação da Associação de Preservação do Material de Transporte Coletivo, conforme decisão do Colegiado, em anexo, transformou-se em processo de estudo de tombamento.

O bem em questão, a última das antigas estações de bonde de São Paulo, localiza-se no bairro paulistano do Brás, um dos mais antigos da cidade, e hoje ainda mantém sua primitiva função, abrigando trolebus.

Construída para abrigar as cocheiras, as oficinas e a garagem de bondes puxados a burro da Companhia Viação Paulista, adquirida em 1900 pela The São Paulo Tramway Light an Company Limited, esta estação foi adaptada para garagem de bondes elétricos, permanecendo assim até 1966, ano em que o serviço de bondes foi desativado em São Paulo.

As demais estações, situadas na Alameda Glete e na Vila Mariana, foram demolidas na década de 1970. Desta forma, a estação do Brás é o último testemunho material da rede de transporte que havia na capital. Considerando que os bondes elétricos, além da importância como meio de transporte, foram um símbolo da modernização da cidade e do País, acredito ser necessário dar andamento, com a possível urgência, ao estudo desta solicitação de tombamento.

Atualmente, o edifício construído segundo modelo da arquitetura fabril inglesa do início do século, conserva suas características principais e de referência para os moradores do bairro. Além disso, pretende-se lá instalar o Museu da CMTC, uso bastante adequado e que permite unir espaço, veículos e outros materiais utilizados no transporte urbano.

Sem mais,

STCR, 3 de maio de 1996

*Marilyn Rodrigues*  
Historiógrafa  
*Marilyn Rodrigues*

*Para diretoria técnica, em cumprimento à sua solicitação*

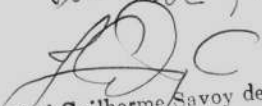
*STCR, 4 de maio 1996*

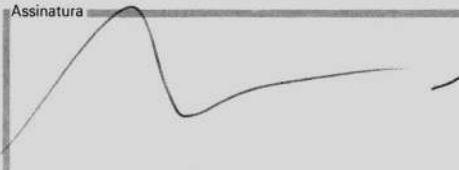
*[Handwritten initials]*

Ao STCR para prosseguimento,  
GP/CONDEPHAAT, 17/03/97.

  
**Carlos H. Heck**  
Presidente  
**CONDEPHAAT**

A HISTORIA DE MARY RODRIGUES  
P/ INCLUSÃO NO "REPERTÓRIO DO BPAI"  
CONFORME NOSSAS DISCUSSÕES E DECISÕES ANTERIORES.  
São Paulo, 02/06/97

  
**José Guilherme Savoy de Castro**  
Diretor Técnico do STCR  
CREA n.º 17518/D-SP

Juntada		Assinatura	
Segue - 5	juntada - 5		
nesta data. Documento / Folha de Informação rubricada			
sob n.º 29 A 30.			
32/4-05066			
Em 06	de 08	de 19 99	

São Paulo, 22 de julho de 1999

*Handwritten initials/signature*

*46/11*

Ilmo. Sr.  
**José Roberto Fanganiello Mechem**  
Presidente do Condephaat  
São Paulo – SP

Prezado Senhor,

Em 23.04.1991 a Associação de Preservação de Material de Transporte Coletivo-APMTC solicitou ao CONDEPHAAT o tombamento da antiga garagem de bondes da C.M.T.C. localizada à Av. Celso Garcia, 142 e 156 esquina com rua José de Alencar, no bairro do Bras.

Entendemos justificar-se plenamente a preservação desse importante conjunto arquitetônico da cidade, o qual entre outros aspectos justificados no memorial encaminhado junto com a solicitação de tombamento, testemunha por mais de um século o uso constante desse local como garagem e espaço de manutenção de veículos que integraram e integram o transporte público em São Paulo.

Pelo ofício GP-669/91 foi comunicado à essa entidade a abertura de processo de tombamento do referido conjunto arquitetônico, realizada em 13.05.91, através da ata 909.

Em virtude de já terem se passados sete anos desde a solicitação original de tombamento, e de não termos recebido ao longo de todos esses anos informações referentes à tramitação do processo de tombamento do bem em questão, reiteramos nosso pedido original, solicitando também informações sobre a data prevista de sua conclusão.

Colocando-nos à disposição de V.Sa.,

Atenciosamente,

*Handwritten signature of Ayrton Camargo e Silva*  
**Ayrton Camargo e Silva**  
Av. Dr. Altino Arantes 835 aptº 82  
04042-034 – São Paulo - SP

CONDEPHAAT - Presidência  
Em 26/07/99  
Recebido por: [Handwritten Signature]  
Horas \_\_\_\_\_



*Handwritten signature*

Do	Número	Ano	Rubrica
Ofício s/ nº	28.682	91	47 <i>Handwritten mark</i>

INT.: AIRTON CAMARGO E SILVA

ASS.: Solicita informações sobre o processo de tombamento da antiga garagem de bondes da CMTCC localizada à Av. Celso Garcia 142 e 156 – Capital

1. À SA para juntar ao respectivo processo;
2. Ao STCR para manifestação.

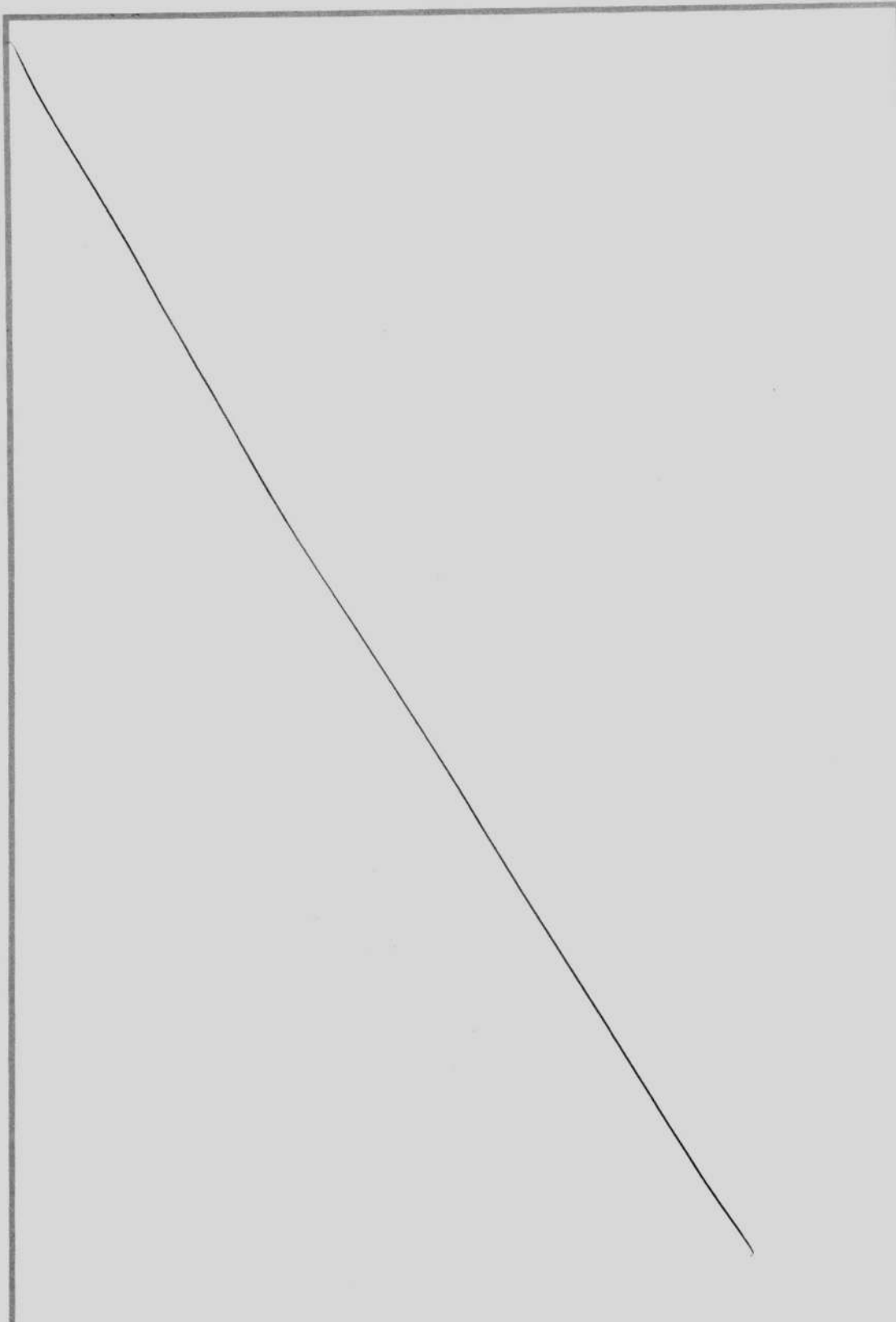
GP/Condephaat, 27 de Julho de 1999

*Handwritten signature of José Roberto F. Melhem*  
JOSÉ ROBERTO F. MELHEM  
Presidente

/emws.-

CONDEPHAAT  
Em 28/07/99  
Horas: 13.00h





Juntada

Segue 5 juntada S nesta data. Documento            / Folha            de informação rubricada  
sob n.º 34 A 33  
SP/P - OTOL 60  
Em 11 de 02 de 2000

Assinatura

São Paulo, 26 de janeiro de 2000

81  
49  
48/4

Ilmo. Sr.


**José Roberto Fanganiello Mechem**  
Presidente do CONDEPHAAT  
Av. Paulista, 2644, 2º andar  
01310-300 - São Paulo - SP

Senhor Presidente,

Em 22.07.1999 tivemos oportunidade de encaminhar a V.Sa. correspondência (cuja cópia segue anexo) referente à solicitação de informações sobre a tramitação do processo de tombamento da antiga garagem de bondes da CMTC, localizada à Av. Celso Garcia, 142 e 156, solicitado em 23.04.1991 pela Associação de Preservação de Material de Transporte Coletivo-APMTC.

Tendo em vista até o momento da ausência de informações referentes à essa solicitação, vimos reiterar os termos do pedido encaminhado a V.Sa., e ainda sem resposta, lembrando também que em Maio próximo será completado o primeiro centenário de introdução do bonde elétrico na cidade de São Paulo, sendo assim o tombamento dessa histórica construção uma excelente oportunidade para assegurar a preservação de parte da história desse sistema de transporte, que tanto marcou a cidade e seus habitantes durante quase 70 anos.

Atenciosamente,

  
**Ayrton Camargo e Silva**

CONDEPHAAT - Presidente  
Em 02/02/2000  
Recebido por José Edison - A  
Horas \_\_\_\_\_

ACS/maas

Remetente: Av. Dr. Altino Arantes  
835/82  
Cel. 04042-034

CÓPIA

então em  
20.7.99

~~SB~~

SO

49  
u

São Paulo, 22 de julho de 1999

Ilmo. Sr.

**José Roberto Fanganiello Mechem**  
Presidente do Condephaat  
São Paulo – SP

Prezado Senhor,

Em 23.04.1991 a Associação de Preservação de Material de Transporte Coletivo-APMTC solicitou ao CONDEPHAAT o tombamento da antiga garagem de bondes da C.M.T.C. localizada à Av. Celso Garcia, 142 e 156 esquina com rua José de Alencar, no bairro do Bras.

Entendemos justificar-se plenamente a preservação desse importante conjunto arquitetônico da cidade, o qual entre outros aspectos justificados no memorial encaminhado junto com a solicitação de tombamento, testemunha por mais de um século o uso constante desse local como garagem e espaço de manutenção de veículos que integraram e integram o transporte público em São Paulo.

Pelo ofício GP-669/91 foi comunicado à essa entidade a abertura de processo de tombamento do referido conjunto arquitetônico, realizada em 13.05.91, através da ata 909.

Em virtude de já terem se passados sete anos desde a solicitação original de tombamento, e de não termos recebido ao longo de todos esses anos informações referentes à tramitação do processo de tombamento do bem em questão, reiteramos nosso pedido original, solicitando também informações sobre a data prevista de sua conclusão.

Colocando-nos à disposição de V.Sa.,

Atenciosamente,

**Ayrton Camargo e Silva**  
Av. Dr. Altino Arantes 835 apt ° 82  
04042-034 – São Paulo - SP



*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*50/2*

DO	NÚMERO	ANO	RUBRICA
Ofício s/ nº	28.682	91	

INT.: AYRTON CAMARGO E SILVA

ASS.: Referente antiga garagem de bondes da CMTC – Capital

À SA para juntar ao respectivo guichê, retornando a este GP

GP/Condephaat, 9 de Fevereiro de 2000

*[Handwritten signature]*  
JOSÉ ROBERTO F. MELHEM  
Presidente

/emws.-

CONDEPHAAT

Em 09/02/2000  
*[Handwritten signature]*

Assinatura: \_\_\_\_\_



Handwritten marks and signatures in the top right corner.

Do	Número	Ano	Rubrica
Proc. CONDEPHAAT	28.682	91	

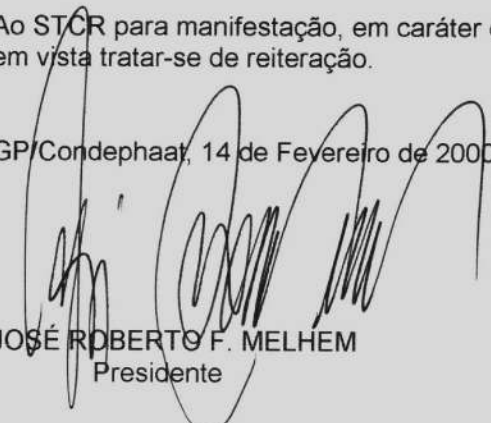
51  
ex

INT.: ASSOCIAÇÃO DE PRESERVAÇÃO MATERIAL DE TRANSPORTE COLETIVO

ASS.: Estudo de tombamento do conjunto arquitetônico da antiga Estação de Bonde de Brás, localizado entre Av. Celso Garcia nº 142, José de Alencar e João de Lima

Ao STCR para manifestação, em caráter de urgência, tendo em vista tratar-se de reiteração.

GP/Condephaat, 14 de Fevereiro de 2000

  
JOSÉ ROBERTO F. MELHEM  
Presidente

/emws.-



*[Handwritten marks: a large 'X' and '52/11']*

DO	NÚMERO	ANO	RUBRICA
Processo/Condephaat	28.682	1991	

INT:- Associação de preservação de Material de Transporte Coletivo  
ASS: Estudo de tombamento do conjunto arquitetônico da antiga estação de Bonde do Brás, situado na Av. Celso Garcia nº 142 - Capital.

*Int. Naily Rodrigues*  
Ao ~~engenharia~~ *engenharia*  
para manifestação  
S.T.C.R., *17 / 2 / 2000*

*[Signature]*  
**MARCO ANTONIO LANÇA**  
Diretor Técnico Subst. STC  
CREA 33748/D-SP

1991

28.82

Processo Administrativo

INT - Associação de preservação de Material de Tardado Coletivo  
ASS - Fundo de custeio do conjunto arquitetônico de antiga estação de trem de  
Itaú, situado na Av. Celso Garcia nº 142 - Capital

STOR  
para manutenção  
STOR

BRASCO ANTONIO LANGE  
Rua... nº...  
Itaú - SP

Juntada

Segue juntada nesta data. Documento / Folha de informação rubricada

sob nº

Em de

de 19

Assinatura

Ofício DG/GPC – 107/05  
São Paulo, 20 de maio de 2005

Ref.: Processo nº 28682/91

Senhor Presidente


Solicitamos vistas ao processo em referência, objeto de estudo para possível tombamento da antiga estação de bonde, pertencente à São Paulo Transporte S.A. antiga CMTA, localizado à Rua José de Alencar nº 63 esquina com Av. Celso Garcia, atualmente garagem de ônibus concessionada à empresa Expandir que necessita executar algumas reformas.


Renovamos nossos protestos de elevada estima e consideração.

Atenciosamente

  
**Eng. JORGE BAYERLEIN**  
Gerente Geral de Projetos, Obras e Eng.<sup>a</sup> de Custos

Ilustríssimo Senhor  
**JOSÉ ROBERTO F. MELHEM**  
Presidente do Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico - CONDEPHAAT  
Secretaria de Estado da Cultura  
Governo do Estado de São Paulo  
Rua Mauá, 51 – 3º andar  
Luz – São Paulo – SP  
CEP 01028-900

UNDEPHAAT - Presidente  
Em 30.05.05  
Recebido por:   
MORSE

  
AAV/LOT

São Paulo Transporte S/A

Rua Barão de Itapetininga, 18 Centro CEP 01042-000 PABX 11 3120-9999  
End. Corresp. Rua Formosa, 99 Centro CEP 01049-000 PABX 11 3255-9933

Rua XV de Novembro, 268 Centro CEP 01013-000 PABX 11 3293-2700  
Rua Santa Rita, 500 Pari CEP 03026-030 PABX 11 6096-3299

1100858-0



Ofício DG/GPC – 107/05  
São Paulo, 20 de maio de 2005

Ref.: Processo nº 28682/91

Senhor Presidente

Solicitamos vistas ao processo em referência, objeto de estudo para possível tombamento da antiga estação de bonde, pertencente à São Paulo Transporte S.A. antiga CMTC, localizado à Rua José de Alencar nº 63 esquina com Av. Celso Garcia, atualmente garagem de ônibus concessionada à empresa Expandir que necessita executar algumas reformas.

Renovamos nossos protestos de elevada estima e consideração.

Atenciosamente



**Eng. JORGE BAYERLEIN**  
Gerente Geral de Projetos, Obras e Eng.<sup>a</sup> de Custos

Ilustríssimo Senhor  
**JOSÉ ROBERTO F. MELHEM**  
Presidente do Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico - CONDEPHAAT  
Secretaria de Estado da Cultura  
Governo do Estado de São Paulo  
Rua Mauá, 51 – 3º andar  
Luz – São Paulo – SP  
CEP 01028-900

UNDEPHAAT - Presidente  
Em 30.05.05  
Recebido por *J. Mayer*  
MORAS



AA/LGT



*[Handwritten mark]*

Do Ofício DG/GPC-107/05	Número 0	Ano 2005	Rubrica
----------------------------	-------------	-------------	---------

54  
20

INT.: SPTRANS

ASS.: Solicita vistas ao processo 28.682/91.

À SA para atender com as cautelas de praxe.

GP/Condephaat, 30 de maio de 2005.

*[Handwritten signature]*  
pl JOSÉ ROBERTO MELHEM  
Presidente

/fcsm.,



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO  
CONDEPHAAT - Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico,  
Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado.  
Rua Mauá nº 51 - 3º andar - Bairro Luz - São Paulo - SP  
Cep: 01028-900  
Tel: 3351.8002  
e-mail: condephaat@cultura.sp.gov.br

SECRETARIA  
DE ESTADO  
DA CULTURA

Ofício GP-1152/05  
Processo 28.682/91

São Paulo, 2 de junho de 2005

Prezado Senhor,

Em atenção ao Ofício DG/GPC-107/05, informamos que o processo epigrafado, que trata do estudo de tombamento do conjunto Arquitetônico da antiga estação de Bonde do Brás, nesta Capital, encontra-se à disposição para vistas.

Na oportunidade reiteramos os termos do nosso Ofício GP-672/91 (cópia anexa), encaminhado à antiga CMTTC, informando que, com base no Decreto Estadual 13.426/79, não serão permitidas quaisquer obras que resultem na destruição, mutilação ou descaracterização do referido conjunto.

Alertamos que quaisquer intervenções no local deverão ser previamente analisadas e aprovadas por este Conselho.

Sem mais para o momento, subscrevemo-nos,

Atenciosamente,

  
JOSÉ ROBERTO F. MELHEM  
Presidente

Senhor  
Eng. JORGE BEYERLEIN  
Gerente Geral de Projetos, Obras e Eng. De Custos  
Rua Formosa nº 99  
01049-000

/emws.-



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

~~5/1~~  
56  
u

Do	Número <b>Proc.28682</b>	Ano 1991	Rubrica
----	-----------------------------	-------------	---------

**Interessado:** Associação de Preservação de Material de Transporte Coletivo

**Assunto:** Estudo de tombamento do conjunto arquitetônico da antiga estação de bondes do Brás, localizada entre a Av. Celso Garcia 142 e ruas José de Alencar e João de Lima.

Em abril de 1991 Ayrton Camargo e Silva, representando a Associação de Preservação de Material de Transporte Coletivo da qual era diretor de trabalhos, enviou ao Condephaat a solicitação de tombamento da antiga Estação de bondes do Brás.

A solicitação baseava-se no interesse histórico, arquitetônico, tipológico e referencial do bem. O interessado forneceu dados -- alguns dos quais revistos em função dos fornecidos pela pesquisa --, e chamou a atenção para o fato do bem, naquele momento abrigando ônibus elétricos, manter o mesmo uso havia um século, pois no mesmo local fora construída a oficina, cocheira e pátio de bondes a burro da Companhia Viação Paulista.

Esta empresa foi depois adquirida pela The Sao Paulo Tramway Light and Company Limited, concessionária do serviço de bondes elétricos instalado na cidade em maio de 1900. Em dezembro, deste ano, garagem teria começado a abrigar estes modernos veículos e, em 1908 teria sido foi remodelada; estes dados não foram confirmados pela pesquisa, como se verá adiante.

Quanto ao aspecto arquitetônico do conjunto, o solicitante realça que a construção espelha as possibilidades de uso do tijolo aparente e a inspiração da arquitetura inglesa adotada pela Light em suas instalações de serviço, oficinas e subestações no início do século. (f.4)

A argumentação ressalta ainda o uso ininterrupto do edifício para a mesma finalidade, garagem, no qual se refletem as concepções operacionais das diversas modalidades de transporte, bonde a burro, elétrico e trolebus; o que tornou o local uma referência no bairro. Acrescenta ainda que a Estação é a última remanescente na cidade. O interessado juntou ao pedido um trabalho de Waldemar Corrêa Stiel, reconhecido estudioso da história do transporte; planta de localização; e imagens desta e outras estações de bondes da Light em São Paulo.

Em maio de 1991, segundo a Ata nº 909, o Colegiado aprovou a abertura de estudo de tombamento. Em 1993, a pedido do então Diretor Presidente da CMTC, Francisco A. N. Christovam, o Condephaat informou que o processo se encontrava em fase de instrução, no STCR (f.37). Em setembro de 1994, a Diretora Técnica do STCR registrou que o processo



~~10~~  
57  
u

aguardava oportunidade de instrução. Naquele momento, diante do acúmulo de trabalho, formara-se no Condephaat uma comissão encarregada de realizar um balanço dos guichês e processos e estabelecer diretrizes para o atendimento (f.39). Como resultado do relatório da comissão (f.40) foram acrescentadas imagens externas da garagem. (f. 41-5)

Em maio de 1996, após uma visita ao local, a historiógrafa Marly Rodrigues informou que as edificações mantinham suas características principais baseadas no modelo fabril inglês e que ali se pretendia instalar o Museu da CMTC, uso que considerou absolutamente adequado por permitir a união entre *espaço, veículos e outros materiais utilizados no transporte urbano* (f.28, deslocada).

Em junho de 1997, o trabalho foi reencaminhado para Marly Rodrigues que, naquele momento, pretendia incluir este estudo de tombamento em um conjunto de outros, visando estabelecer relações e possibilidades de uma nova leitura da memória do antigo bairro do Brás. Contudo, embora esta idéia venha se desenvolvendo, a conclusão ainda demanda um tempo razoável pois os trabalhos de levantamento e outros procedimentos de campo tem sido extremamente lentos em decorrência da falta de recursos humanos e materiais.

Assim, diante do interessado haver reiterado a solicitação em duas ocasiões, julho de 1999 e janeiro de 2000; e da solicitação do engenheiro Jorge Bayerlein, Gerente Geral de Projetos, Obras e Engenharia de Custos da SPTrans, em maio de 2005, considerei ser conveniente retomar isoladamente o estudo de tombamento e, posteriormente, inseri-lo na análise sobre o Brás.

À título de Informação, a Estação de Bondes do Brás também se encontra em estudo de tombamento no Conpresp, da PMSP.

#### **Um bairro múltiplo, uma imagem única**

O Brás ao qual se refere a Estação de bondes é o da modernidade industrial. Pode-se tomar a instalação da Companhia de Gás no aterro do Gasômetro, em 1872, e da ferrovia -- em 1867, a Estação do Brás, da SPR e, em 1877, a Estação do Norte, da Central do Brasil -- como marcos iniciais da transformação daquela área de chácaras de lazer em um bairro fabril e operário.

Das pequenas fábricas de produtos alimentícios, como as de macarrão e de bebidas, que começaram a pontuar as recém abertas ruas do bairro na década de 1870, passou-se às indústrias de porte, tecelagens e moinhos, que ocupando os terrenos próximos à ferrovia valiam-se do apoio oferecido por este moderno meio de transporte para agilizar a circulação de mercadorias e a conseqüente realização do capital empregado na produção.

Em todo o bairro surgiram loteamentos e construções destinadas a moradia de trabalhadores. Estes provinham, na maioria, da Itália, Espanha e Portugal e desviaram-se do destino geral dos que imigraram



X9

58  
u

neste período, as fazendas de café. Permaneceram na cidade que, em plena expansão econômica e espacial, oferecia empregos, não apenas fabris, mas também, na construção civil e em obras públicas.

Além de ocuparem estes postos de trabalho, os imigrantes desempenhavam ofícios: muitos italianos eram barbeiros; espanhóis eram sapateiros, carpinteiros e pedreiros; entre estes havia muitos portugueses que eram também ótimos calceteiros e trabalharam nas obras urbanas de instalação de infra-estrutura e embelezamento da cidade. Os imigrantes também exerciam o comércio ambulante de alimentos, então bastante comum em todos os bairros. Muitos italianos eram peixeiros e batateiros; muitos portugueses, padeiros e verdureiros. E ocuparam, em especial os portugueses, postos na guarda civil e no transporte público.

No Brás, lugar de trabalhadores imigrados e seus descendentes, se constituiu uma cultura particular cujas características foram utilizadas na construção de uma imagem, a de *São Paulo cidade italiana*. Contudo, mais que italiano, o Brás era culturalmente múltiplo e desta complexidade, cujo substrato comum era o trabalho, surgiria boa parte do *caldo cultural paulistano*.

A construção da memória do Brás, específica ou como parte da memória paulistana, implicou o esquecimento de inúmeras presenças no bairro. Presenças não apenas de nacionalidades diversas, mas fundamentais para a composição de modernas culturas urbanas, como a dos trabalhadores.

O Brás, assim como a Mooca, foram locais do desenvolvimento industrial que na década de 1930 fariam de São Paulo a *cidade que mais cresce no mundo*. E mesmo antes, em 1917, foi aí que nasceu uma dos maiores movimentos da história do trabalho em São Paulo, a greve geral de 1917, que fez a cidade parar. Contudo os *lugares de memória* relacionados a estes fatos vêm pouco a pouco desaparecendo.

Trata-se de preservar o que resta, e firmar uma perspectiva do efetivo papel de todas as nacionalidades que construíram a cultura específica do bairro e a modernidade urbana de São Paulo. Antes de *italiano*, o Brás foi *fabril* e *operário*, constituindo-se como tal e estendendo sua influência cultural sobre a cidade por meio de uma rede de sociabilidade hoje apenas possível de ser reconstituída por meio de lembranças e pontuações espaciais da memórias.

### Caminhos do progresso

A estruturação do serviço de transporte urbano em São Paulo correspondeu à transformação do espaço da cidade e à segregação espacial das classes sociais constituídas com a modernidade industrial. Em São Paulo, *a aglomeração urbana se desenvolveu ao longo das linhas, trilhos, estações, pátios e galpões das ferrovias e da rede de bondes*.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> ZIONI, s. *Transporte público em São Paulo*. São Paulo, 1999. Dissertação (Mestrado em



59  
u

Ambas as formas de transporte estiveram presentes no Brás. Lá passava a ferrovia e para lá se dirigiu uma das primeiras linhas de bondes a burro instaladas na capital. Esta afirmava a política de estabelecimento de serviços públicos pela iniciativa privada, por concessão do Estado, cujos recursos eram parques e não atendiam a todas as necessidades de expansão urbana.

No caso do transporte a concessão do serviço era acompanhada do estabelecimento da *zona de privilégio*. Esta acabava por dificultar a concorrência pois os investidores conseguiam ampliá-la apresentando ao poder público apenas planos de extensão de linhas, em geral calcados na expansão dos loteamentos nas áreas em que atuavam; o *privilégio* funcionava, assim, como verdadeira reserva de mercado. Cabia ao poder público, além de reconhecer estas zonas, definir as condições de prestação do serviço e as tarifas, de modo a permitir o lucro e o acesso dos usuários.

É clássico o exemplo da Light & Power que, na década de 1910 associou-se à Companhia City, valorizando seus loteamentos com a extensão de linhas de bonde. A existência de transporte acabava por ser mais um fator de diferenciação das áreas urbanas pela concentração de equipamentos públicos. A concessão de serviços de transporte perduraria até a década de 1940, quando foi organizada em São Paulo uma empresa pública de transporte, a Companhia Municipal de Transporte Coletivo - CMTC.

Desde o século XIX o transporte urbano tornara-se uma atividade econômica para a qual passaram a ser constituídas empresas com vários sócios, dos quais muitos também eram investidores imobiliários. Desde 1870, ao mesmo tempo em que se ampliava a extensão da cidade, impondo a expansão e melhorias do serviço de transporte urbano, ampliava-se a inversão de capitais acumulados na economia cafeeira no setor de loteamentos e construção, em especial de moradias de aluguel, e de criação de infra-estrutura urbana.

Até 1865, quando a cidade tinha 20 mil habitantes, as necessidades de transporte eram cobertas por tálburis ou outros tipos de carros de aluguel puxados por tração animal, de apenas um proprietário. O pioneiro nesta atividade parece ter sido Donato Severino, cujos veículos ficavam estacionados na Praça da Sé e eram alugados por preços tabelados. O sistema regular de transporte de passageiros em São Paulo, foi inaugurado pela Companhia Progresso Paulista, com diligências que ligavam o Largo do Rosário à Estação da Luz.<sup>2</sup>

Estruturas Ambientais Urbanas) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo.

<sup>2</sup> VANA, W. *A história do bonde em São Paulo*. [www.hpg.ig.com.br/Hbd3.html](http://www.hpg.ig.com.br/Hbd3.html), em 26.7.2005.



Handwritten initials and a signature in the top right corner.

*Com força animal*

Em abril de 1871, por concessão pública, o engenheiro Nicolau Rodrigo da França Leite, iniciou a construção de uma linha entre o Largo do Carmo e a Estação da Luz. Consta que por questões financeiras, o engenheiro transferiria seus direitos para a Companhia Carris de Ferro de São Paulo, criada em 1871.<sup>3</sup> Com sede no Rio de Janeiro, a partir de 1882 esta empresa de transporte urbano por bondes de tração animal passaria a ter entre seus sócios Francisco de Paula Mayrink, Antonio Martinho e Eleutério da Silva Prado, os últimos, destacados investidores paulistas.

Em 1877, a Carris inaugurou a linha de bondes para o Brás. Segundo narra Antonio Egídio Martins, da Estação da Companhia partiram seis bondinhos especiais, enfeitados com bandeiras que foram até o ponto final da linha, a Estação do Norte.<sup>4</sup> Neste ano, também passaram a circular pela cidade 32 carros de passageiros e 50 de carga, que percorriam 25 quilômetros de linhas: Liberdade, Mooca, Marco da Meia Légua (atual Belenzinho), Brás, Luz, Santa Cecília, São Joaquim e Consolação.<sup>5</sup>

No conjunto, a rede de transporte, cuja implantação era fiscalizada pelo poder público, atendia a uma aglomeração urbana pouco densa e descontínua que se estendia sem planejamento, em favor da especulação imobiliária apoiada na possibilidade de expansão do serviço de transporte.

Em 1871, também fora instalada a Companhia Carris de Ferro de São Paulo a Santo Amaro que de propriedade de Alberto Kuhlmann --que lotearia uma área de sua propriedade, por onde passavam os trilhos, gerando o bairro de Vila Mariana -- e José Duarte Rodrigues;<sup>6</sup> a operação da empresa se iniciaria apenas em 1880 e, seis anos depois passaria a utilizar a força do vapor para movimentar seus veículos.

Em 1889, passa a operar uma nova empresa de transporte urbano, a Companhia Ferro Carril de São Paulo, concessionária do serviço de bondes por tração animal na linha Bom Retiro-Bela Vista e, a partir de 1892, da linha Bela Cintra, que passava pela Avenida Paulista.<sup>7</sup>

Na década de 1890, a intervenção do Estado na organização do transporte urbano paulistano se tornaria mais efetiva e prepararia as

<sup>3</sup> A Lei Provincial nº 11, de 9.3.1871 estabeleceu a concessão de privilégio por 50 anos para implantação de linhas de diligências tiradas por animais sobre trilhos de ferro., como então eram chamados os veículos puxados a burros. O concessionário poderia desapropriar às suas custas terrenos e prédios indispensáveis para a passagem das linhas ou estabelecimento de estações. Apud ZIONI, 1999. A Companhia Viação Paulista sucederia a Carris.

<sup>4</sup> Apud BRUNO, E.S. *História e Tradições da Cidade de São Paulo*, vol. 3, São Paulo: Hucitec, 1984.p.1.074.

<sup>5</sup> VANA, W. [www.hpg.ig.com.br/Hbd3.html](http://www.hpg.ig.com.br/Hbd3.html), em 26.7.2005.

<sup>6</sup> BRITO, M.S. *A participação da iniciativa privada na produção do espaço urbano: São Paulo, 1890-1911*. São Paulo, 2000. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. p.24-7.

<sup>7</sup> A empresa, desde 1892 proprietária do Viaduto do Chá, tinha como sócios investidores imobiliários, entre os quais Victor Nothmann, Martinho Buchard, Joaquim Eugênio de Lima e Luis Pucci; além destes, entre outros, Jules Martin, José Duarte Rodrigues e José Borges de Figueiredo. BRITO, M.S., 2000, p.24-7.





47  
61  
u

possibilidades de transformação do mercado e da forma de tração utilizada: a Lei nº367 de 1898, obrigou a uniformização do contrato das várias empresas existentes e a Lei nº 400, de 20.5.1899, concedeu à Companhia Viação Paulista o monopólio dos transportes urbanos em São Paulo.

Neste momento, o *encilhamento*, política econômica desenvolvida pelo ministro da Fazenda, Rui Barbosa, no início da República (1889-1891) já possibilitara a afirmação dos investimentos de capitais agrícolas em atividades industriais, comerciais, financeiras e de infra-estrutura urbana, ao mesmo tempo em que o poder público mantinha a concessão como forma de fornecimento dos serviços básicos para a crescente população das cidades.

#### *Uma força potente*

Entre 1889 e 1893, dera-se a instalação da Companhia Viação Paulista que, encampando as empresas pré-existentes, se tornaria a única concessionária do transporte urbano por bondes a burro na cidade de São Paulo até 1900, quando passaram a circular os bondes elétricos da Light, companhia em que os capitais majoritários eram estrangeiros.<sup>8</sup>

Estabelecendo novas condições contratuais para a prestação do serviço de transportes, o poder público conseguiu uniformizá-lo, definir zonas de atuação de cada linha e retirar os bondes da área central, criando terminais em alguns pontos, Sé, São Bento, Viaduto do Chá e Mercado. Conseguiu também implantar vagões de segunda classe, com tarifas mais baixas, que atendiam ao transporte de trabalhadores. Ao mesmo tempo, reduziu os investimentos da Companhia para a implantação de linhas pois o calçamento entre os trilhos passou a ser responsabilidade de Câmara Municipal.<sup>9</sup>

A Companhia Viação Paulista - CVP, não atendera plenamente a melhoria dos transportes; assentara apenas 60 quilômetros de linhas e, em razão da qualidade do serviço oferecido, sua sigla, CVP, foi traduzida pela população como *cada vez pior*.<sup>10</sup> A empresa foi liquidada em 1901 e seu acervo, privilégio e concessões arrematados em leilão pela São Paulo Tramway Light and Power.

A empresa canadense se formara com a aquisição de um privilégio concedido em 1897, de pelo governo paulista a Augusto de Souza e Francisco Gualco, para exploração de serviços de bonde elétricos na capital. A exemplo do que sucedera com a Viação Paulista, a Light também não acompanharia a demanda de transporte gerada pelo modelo de

<sup>8</sup> A Companhia foi incorporada por J.B. e F.M. de Mello Oliveira, Joaquim e Olavo Egydio de Souza Aranha, Ismael e Samuel Dias da Sila, Prost Rodovalho, Domingos de Moraes, Antonio Lacerda Franco, Lins de Vasconcelos, Alberto Kuhlmann, Antonio da Silva Prado, Borges de Figueiredo, José Duarte Rodrigues, Carlos Teixeira de Carvalho, Luis Pucci, Braúlio Gomes, Carlos de Campos e Camilo Cresta. BRITO, M.S., 2000, p.26.

<sup>9</sup> ZIONI, 1999, op. cit., p.27.

<sup>10</sup> Idem.



63  
62  
u

ocupação extensiva que orientou a urbanização de São Paulo; em parte, isto se deveu às características do próprio sistema de transporte, cuja instalação era cara e implicava a extensão de outro serviço, o de luz elétrica. Muitos bairros permaneceram sem acesso por bondes e, assim, abriu-se a chance para a instalação do transporte coletivo por ônibus. Já na década de 1920, cresceram as críticas ao serviço da Light, como mostram as *charges* de Belmonte publicadas em jornais paulistanos.

### A Light e a modernidade paulistana

A Light foi autorizada a funcionar no país pelo Decreto Federal nº 3.349, de 17.7.1899, com a finalidade de explorar serviços de transportes urbanos por eletricidade, iluminação e geração e fornecimento de energia elétrica.

Mundialmente, a energia elétrica era então considerada um agente do futuro. Sua invisibilidade fez com que se integrasse no imaginário da modernidade como algo mágico, que incorporou à vida cotidiana comodidades e acelerou processos de produção.<sup>11</sup> A presença da Light em São Paulo foi, por isso, vista como um indício de progresso, confirmado pela eficiência, ao menos inicial, do sistema de bondes elétricos, que também era considerado pela população como *limpo e elegante*. A imprensa saudava a chegada da Companhia e a possibilidade de ampliação do uso da eletricidade como um fato que *em muito concorrerá para torná-la [a cidade] em curto prazo de tempo, um centro industrial importantíssimo*.<sup>12</sup>

Parte da população, porém, inicialmente viu a utilização da energia invisível com um misto de curiosidade, medo e desconfiança. Oswald de Andrade, em *O homem sem profissão* registra este aspecto do impacto causado pelo avanço tecnológico:

(...)Uma febre de curiosidade tomou conta das famílias, as casas, os grupos. Como seriam os novos bondes que andavam magicamente sem o impulso exterior? Eu tinha notícia, pelo pretinho Lázaro, filho da cozinheira da minha tia, vinda do Rio, que era muito perigoso esse negócio de eletricidade. Quem pusesse os pés nos trilhos ficava ali grudado e seria fatalmente esmagado pelo bonde. Precisava pular.

A energia da Light foi inicialmente produzida na usina construída pela empresa em Santana de Parnaíba, e distribuída por suas linhas de transmissão para São Paulo. De imediato atendeu à modernização da iluminação pública da área central e ao movimento dos bondes, veículos

<sup>11</sup> BICALHO, M. P.; RODRIGUES, M. *Trilhos e Linhas*. História do Transporte Coletivo em Campinas. Campinas: PMC-SMT-Emdec, 2004.p.33.

<sup>12</sup> *Jornal do Comércio*, 1900. Apud LOPES, M.B.P.O *Pequena História dos Transportes Públicos de São Paulo*. São Paulo: Museu CMTC, 1985.



63  
u

de maior tamanho e de construção mais cômoda e elegante que os empregados no Rio de Janeiro.<sup>13</sup>

A descrição de época sobre os aspectos técnicos de implantação do serviço expressam a excelência pretendida. Pinto afirma que o *assentamento dos trilhos são os mais perfeitos até hoje empregados no Brasil, e em todos os sentidos iguais aos que se empregam em Nova York*. E continua descrevendo o assentamento dos trilhos, *de fenda, sobre dormentes de ferro e um lastro de concreto em toda extensão dos mesmos trilhos*. E destacando a rapidez dos trabalhos, *em algumas ocasiões três quilômetros de linha em uma semana, inclusive a colocação de concreto e o recalçamento das ruas*.<sup>14</sup>

Entre maio de 1900 e fevereiro de 1901 foram inauguradas as primeiras linhas: Barra Funda, Bom Retiro, Vila Buarque, Brás, Penha, Água Branca e Circular Avenidas propiciando ao usuário, além do transporte, a oportunidade de apreciar a cidade de um outro ponto de vista, em movimento e com velocidade; os bondes significariam também um novo espaço de sociabilidade e convivência, como demonstram as inúmeras charges e piadas que o tomam como local de cena.

O bonde foi também um ágil veículo de propaganda; esta atividade pode ser tomada como sintoma da moderna urbanização de São Paulo. Um de seus vetores específicos, os *reclames* em bondes, era desenvolvido em empresas especializadas, com desenhos muitas vezes exclusivos e de autoria de competentes profissionais. Muitas mensagens dos *reclames* ainda hoje povoam a memória coletiva. Entre elas, *Careca é quem não usa Radumé*; ou

*Veja ilustre passageiro  
O belo tipo faceiro  
Que o senhor tem a seu lado  
E, no entanto acredite,  
Quase morreu de bronquite  
Salvou-o o Rum Creosotado.*<sup>15</sup>

Na década de 1920, o monopólio dos bondes no transporte urbano começou a ser ameaçada pela presença de veículos mais ágeis, os ônibus. Estes passaram a circular em 1924, ano em que uma prolongada estiagem causava a falta de energia elétrica, e levaram o prefeito Pires do Rio a preocupar-se com a regulamentação do novo serviço, enquanto a Light tratou de impor-se também como operadora de veículos auto-motores sobre pneus, importando os modernos e luxuosos Yellow-Coach, logo

<sup>13</sup> PINTO, A.M. *A cidade de São Paulo em 1900*. São Paulo: Governo do Estado, 1979. p. 197.

<sup>14</sup> Idem.

<sup>15</sup> O *reclame* original do Rum Creosotado é da década de 1920 e foi reeditado muitos anos depois. Os versos eram do compositor carioca Ernesto de Souza e o desenho, de J. Carlos, um dos mais notáveis chargistas brasileiros.



64  
re

apelidados de *jacarés*, por sua cor esverdeada. Eles funcionaram, ainda que com prejuízo para a empresa, até 1932.

Em 1926, a Light apresentara ao poder municipal um plano integrado de transportes urbanos que incluía a criação de um sistema metropolitano de transportes urbanos que incluía a criação de um sistema metropolitano de transportes urbanos baseando-a no automóvel. O fato provocaria o desinteresse da empresa pela continuidade da operação de transportes após 1941, ano em que expirava a concessão. Esta, porém, foi prolongada até 1945; com a instalação da CMTC, em 1947, o acervo da Light passou para esta empresa que começou a operar os bondes, até 1968, quando as linhas foram totalmente extintas. À CMTC também passaram a ser subordinados os serviços de ônibus. Em 1949 a Companhia Municipal colocaria em circulação na capital os primeiros ônibus elétricos, na linha Largo São Bento - Aclimação. Hoje o sistema de trolebus está sendo extinto.

#### A Estação de bondes

A Light construiu uma sólida estrutura de apoio à produção do transporte. Ao arrematar os bens da Companhia Viação Paulista a pode dispor de propriedades antes também usadas com finalidades de apoio ao transporte, como por exemplo a área onde se encontrava a oficina central na Rua Lavapés; e estações de bondes, como a da Vila Mariana, instalada em 1912 e demolida no início da década de 1970. Aí estivera antes a oficina da Companhia Carris de Ferro de São Paulo a Santo Amaro.

No final do XIX a Viação Paulista se utilizava de uma cocheira existente na esquina da Avenida Rangel Pestana (antiga Avenida da Intendência) com a Rua José de Alencar para alimentar e guardar os animais que puxavam seus veículos na área do Brás e, fez construir na esquina da mesma avenida com a Rua Dr. Costa Valente uma garagem para os bondes. Logo depois, ela seria transformada para abrigar elétricos, ficando conhecida como *velha estação*, depois demolida.<sup>16</sup>

Os *Relatório Anual da The S. Paulo Tramway Light&Power Co L<sup>tda</sup>* permitem acompanhar a crescente necessidade de ampliação da estrutura de apoio ao funcionamento dos bondes. O de 1901, menciona a Casa de Carros nº2, isto é, a *velha estação*, localizada na Av. Celso Garcia. Tratava-se de um galpão de duas águas, aparentemente com telhado metálico, sustentado por colunas de madeira.<sup>17</sup>

Em 1906 as duas estações de elétricos em funcionamento (Brás e Barão de Limeira) já não eram suficientes para guardar todo o *material rodante da Companhia*. A do Brás, era tida como *distante do centro do tráfego*.<sup>18</sup> Em 1909 passa a funcionar a Estação de Bondes da Alameda

<sup>16</sup> STIEL, W.C. *Estações de bondes em São Paulo*. Texto incluído na solicitação de tombamento, f.6-9.

<sup>17</sup> *Relatório Anual*, 1906, p.24. Acervo FPHESP.

<sup>18</sup> *Relatório Anual*, 1906, p.24. Acervo FPHESP.



65/11

Glete que substituiu outra, a da Rua Barão de Ilmeira, e abrigava 61 carros regulares; na do Brás cabiam apenas 48 veículos.<sup>19</sup>

No ano de 1911, esta pequena Estação não mais atendia às necessidades da ampliação do tráfego de veículos, era *mal iluminada*, muito apertada, com apenas 3 valas de manutenção com a capacidade de inspecionar 6 carros por vez, o que tornava a operação antieconômica.

Em 1911, a Companhia projetava uma capacidade bastante elevada para suas garagens, 420 carros no total.<sup>20</sup> Em conseqüência, comprou um imenso terreno situado na calçada oposta e a uma quadra de distância da *velha garagem*, na Avenida Rangel Pestana, esquina da Rua José de Alencar,<sup>21</sup> onde havia funcionado o estábulo e um pátio para veículos da Companhia Paulista.<sup>22</sup> Este uso permaneceria como forte referência de memória; até a década de 1960, a denominação *cocheira dos burros* foi largamente utilizada pelos moradores locais para se referirem à estação dos bondes da Light, No terreno existia um edifício bem construído, utilizado como escola que pretendia-se, no futuro, adaptar para a instalação de um centro de operações de motorneiros e condutores.<sup>23</sup> De fato, a casa em 1921 estava ocupada pelo Departamento de Tráfego, segundo uma imagem registrada por Gaensly existente no acervo da Fundação Patrimônio Histórico da Energia de São Paulo.

Uma vez limpo, o terreno recebeu as primeiras benfeitorias, tais como uma linha para manejo do material e uma pequena casa de força, de modo a adaptá-lo ao novo uso.<sup>24</sup> O *Relatório* de 1911 se refere também à construção de um edifício para emergência na nova propriedade; situado na Rua José de Alencar, abrigaria o pessoal da *emergência*, isto é, os motorneiros e condutores que cobririam possíveis faltas dos profissionais escalados e, provavelmente, o pessoal da manutenção. Segundo o mesmo documento, o edifício teria dois pavimentos: no térreo haveria quatro cocheiras e dependência para uma carroça; no superior, três quartos de dormir, refeitório e almoxarifado.<sup>25</sup>

Neste mesmo ano foi proposta a construção da garagem propriamente dita, iniciada no ano seguinte. O projeto previa instalações para a guarda de 130 carros, com possibilidade deste número ser duplicado. Consistia em seis boxes paralelos à Rua José de Alencar, cada um com duas linhas, exceto o primeiro que seria utilizado como almoxarifado. Cada box teria 22 pés de largura, com 21 espaços de 20 pés entre cada coluna, totalizando 420 pés de comprimento por 132 de largura,

<sup>19</sup> *Relatório Anual*, 1909, p.27. Acervo da Fundação Memória da Energia de São Paulo - FPHESP.

<sup>20</sup> *Relatório Anual*, 1911, p.103. Acervo FPHESP.

<sup>21</sup> *Relatório Anual*, 1911, p.22. Acervo FPHESP.

<sup>22</sup> STIEL, W.C. *op.cit.* e *Relatório Anual*, 1912, p.99. Acervo FPHESP.

<sup>23</sup> *Relatório*, 1912, p.99. Acervo FPHESP.

<sup>24</sup> *Relatório Anual*, 1911, p.87. FPHESP.

<sup>25</sup> *Relatório Anual*, 1911, p.22 e 128. Acervo FPHESP.



66  
u

com a capacidade de 11 carros por linha. Em cada linha seriam instalados lavadores e secadores de carros, além de um sistema de ar comprimido.<sup>26</sup>

Em 1913, embora não concluídas as obras, a garagem começou a ser utilizada. O sistema de proteção contra incêndios não estava completo, assim como o piso de concreto. Faltava ainda completar 3/4 do total de paredes em torno das valas de manutenção e, das 132 colunas de sustentação da cobertura apenas 18 haviam sido terminadas. Um terço das colunas do muro da Rua José de Alencar haviam sido elevadas até a altura das demais. A construção era bastante sólida: colunas de concreto armado, cobertura com estrutura de aço e telhas de folhas galvanizadas, com *sheds* para melhoria da circulação de ar e da iluminação.<sup>27</sup>

Além deste corpo principal, outros equipamentos foram construídos, como uma caixa de água de 30 mil galões, com 60 pés de altura, que apoiava o sistema anti-incêndio.<sup>28</sup> Este, ao que parece avançado para a época, implicou a construção de torres por todo o terreno. Neste eram guardados materiais, como trilhos, e posteriormente erguidos pequenos galpões, com finalidades diversas, necessárias ao funcionamento e manutenção das linhas na área leste da cidade, o que incluía pequenos reparos nos veículos.

Entre 1913 e 1918, ao lado da propriedade da Light, foi construído um edifício que abrigava a central telefônica do bairro do Brás, compondo um conjunto representativo da modernização dos serviços urbanos na cidade. É possível que alguns elementos não previstos no projeto tenham sido acrescentados à estação de bondes, uma vez que esta prossegue tendo o mesmo uso inicial, de apoio ao transporte público em São Paulo, o que exigiria adaptações às novas forças motrizes: animal, elétrica e, presentemente, a combustível, uma vez que se acham em extinção as linhas de trolebus. Trata-se de um edifício industrial, cujo uso e espaço refletem as transformações tecnológicas, de métodos, maquinária e instrumentos de trabalho.

A estação de bondes do Brás passaria à propriedade da CMTC quando esta assumiu a operação dos bondes na década de 1940 e, após a extinção deste serviço em 1968, passou a ser utilizada como garagem de trólebus.<sup>29</sup> Hoje faz parte das propriedades da SPTrans.

#### A Estação hoje

Na sessão de 13.5.1991, Ata 909, o Colegiado do Condephaat resolveu abrir o processo de tombamento da antiga Estação de Bondes do Brás. (f.27).

Segundo determina a lei, a partir deste momento, a edificação não poderia sofrer obras sem prévia aprovação deste Condephaat. Contudo,

<sup>26</sup> *Relatório Anual*, 1912, p.99. Acervo FPHESP.

<sup>27</sup> *Relatório Anual*, 1913, p. 4 e 127. Acervo FPHESP.

<sup>28</sup> *Idem*.

<sup>29</sup> STIEL, W.C. *Estações de bondes em São Paulo*, op.cit.



68  
/3

não foi o que aconteceu. Estive no local no dia 30 de setembro passado e pude verificar algumas intervenções no muro da Avenida Celso Garcia que prejudicaram a relação estabelecida entre as áreas interna e externa da Estação.

Antes de tijolos, o muro foi prolongado, rebocado e pintado, criando, de um lado, uma área para estacionamento e, de outro, *escondendo* a curva do edifício onde funcionava o Departamento de Tráfego, que compunha a entrada da garagem, do lado esquerdo de quem a olha. Os portões, antes de rede metálica, também foram substituídos por outros, compactos, que impedem a visualização do interior da estação. Quanto a portaria situada à direita, já existia quando da abertura do processo de tombamento.

Outra intervenção verificou-se no muro dos fundos, na Rua João Alves de Lima, onde foi aberto um portão para facilitar a circulação dos ônibus. É possível que, internamente tenham havido adaptações para o uso de veículos a combustão.

De qualquer modo, está mantido o uso e as intervenções verificadas não descaracterizaram profundamente o bem e são reversíveis. Preocupa, porém, o estado de deterioração de todo o bairro, no qual se inclui o de conservação da parte remanescente dos muros originais da antiga Estação nas ruas José de Alencar e João Alves de Lima e, também, das dependências de *emergência*, que depois abrigou uma associação de empregados da CMTC. As calçadas estão ocupadas por catadores de material reciclável, moradores de rua, que ali exercem sua atividade e moram.

Os muros estão marcados por fumaça de fogueiras e *fogões* improvisados para o preparo de alimentos. Esta situação é apenas uma pequena amostra da atual situação do Brás, bairro de grande importância histórica na configuração da metrópole paulistana e, atualmente abandonado pelas ações do poder público. Justifica-se, também por esta razão, o pretendido e inicialmente mencionado trabalho de levantamento e proteção de bens que permitam a releitura da memória do bairro.

Do mesmo modo, o atual abandono, torna ainda mais importante a preservação da antiga Estação de Bondes do Brás, importante testemunho dos serviços que configuraram a cultura urbana em São Paulo.

#### Por que tombar

A Estação de Bondes do Brás é a única remanescente da rede de apoio ao transporte coletivo na cidade de São Paulo, estruturada desde o final do século XIX. O lugar onde se encontra, mesmo antes de atender à estrutura operacional de bondes elétricos já era utilizado com a finalidade de apoiar a mesma atividade, realizada com a força animal. Trata-se de um raro caso de manutenção de uso por mais de 100 anos; isto ficou registrado como referência na memória dos antigos moradores do bairro.



69  
68  
u

Hoje, possivelmente, as transformações que vêm ocorrendo não apenas no transporte público e, portanto, nas finalidades do espaço da estação, como na composição populacional do bairro, nas formas de ocupação e nas atividades econômicas lá sediadas, apontem para o esquecimento de tais características. Cabe, portanto marcá-las por meio da atuação do poder público, ao qual compete, neste caso, reconhecer o papel do transporte na estruturação urbana de São Paulo e incentivar a manutenção das referências espaciais e de uso referente a atividade.

Por meio das formas de suporte ao serviço público de transporte, na Estação de Bondes estão representados momentos importantes da construção da cultura urbana contemporânea e da urbanização da cidade. A instalação do transporte urbano regular indica, entre outros fatores, o momento em que o tamanho da cidade havia ultrapassado as possibilidades de locomoção a pé e que este *progresso* era perseguido como forma de equiparação de São Paulo aos grandes centros urbanos.

Outro aspecto representado na Estação é o do avanço tecnológico dos transportes. Na antiga *cocheira dos burros* hoje são guardados os veículos automotivos a combustível, presença de peso na composição da atual rede de transporte urbano, da qual também fazem parte o metrô e os trens suburbanos.

A Estação de Bondes do Brás é também parte de um conjunto de bens materiais -- estações ferroviárias, Hospedaria dos Imigrantes, inúmeros edifícios industriais --, que compõe um conjunto representativo da formação histórica do bairro e da capital paulista. No imaginário coletivo está relacionado aos signos do trabalho, imagem de grande expressão no conjunto daquelas componentes do perfil da cidade que há décadas começou a ser construído.

A possibilidade futura de entendimento da importância de antigos meios de transporte como um campo de atividade profissional que influiu no desenvolvimento urbano será reforçada por este tombamento. Cabe preservar o terreno e toda estrutura operacional nele ainda contida, construída a partir de 1912: edifícios, redes aéreas, trilhos, torres de incêndio, valas de manutenção, caixas de água e boxes.

O tombamento e a realização de uma intenção expressa pela SPTrans de aí sediar o Museu de Transportes -- hoje instalado em local acanhado, na Ponte Pequena --, seriam um incentivo à recuperação, ao menos, dos quarteirões no entorno da Estação.

São Paulo, 3 de outubro de 2005

  
Marly Rodrigues  
Historiógrafa





*Handwritten marks:*  
FO  
ES  
u

### Referências cronológicas

Final do XIX, a Viação Paulista constrói na Av. Celso Garcia com a Rua Costa Valente uma estação para bondes de tração animal.

1900, começam a rodar os bondes elétricos em São Paulo

1901, já funcionava neste local a Casa de Carros nº2, para bondes elétricos, da Light.

1909, começa a funcionar a Estação de Bondes da Alameda Gleite

1911, Light adquire uma propriedade na esquina da Avenida Celso Garcia com a rua José de Alencar, para construir uma nova estação.

1911, na nova propriedade foi construído um edifício para emergência.

1912, começa a funcionar a Estação de Bondes de Vila Mariana.

1912, início da construção da nova Estação de Bondes do Brás.

1913, a Estação de Bondes do Brás começa a funcionar.

1917, greve geral no Estado de São Paulo

1924, começam a circular ônibus na cidade de São Paulo

1945, fim da concessão de transportes à Light.

1947, instalada a Companhia Municipal de Transporte Coletivo - CMTCC, criada no ano anterior.

1949, começam a circular os trolebus na cidade de São Paulo

1968, fim das linhas de bonde na cidade de São Paulo

1970, demolida a Estação de Bondes de Vila Mariana

JA

70/12



1 – 1890, Rua do Rosário, atual Rua 15 de novembro, esquina com Rua da Quitanda. Bonde da Cia. Carris de Ferro de São Paulo, linha Aurora-Triunfo. Acervo FPHEESP



2 – Cartão Postal, 1920, antigo Viaduto do Chá.

7/1  
7/1  
7/1

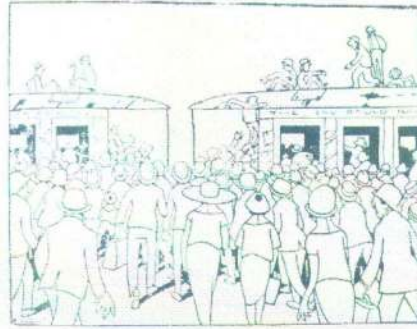


3 – 1902, Rua São Bento em direção ao Largo São Francisco.  
Bonde Liberdade. Acervo FPHESP



4 – Juca Pato, personagem criada pelo chargista Belmonte criticava as condições do serviço de bondes da Light.  
*Boletim Histórico* 3, agosto de 1985.

13  
72  
2



5 – O bonde para. O cidadão acomoda-se em um dos bancos quando há lugar, porque do contrário recorre ao pingente. Belmonte, Folha da Manhã, 30.9.1926. Boletim Histórico 3, ago. 1985.



6 – Março de 1901, Fachada da Casa de Carros nº2, na Avenida Celso Garcia, no Brás. Foto Guilherme Gaensly. Acervo FPHESP

73

73  
u



7 – fachada do estábulo do Brás, na Avenida da Intendência, atual Avenida Celso Garcia, em jun.1901. Foto Guilherme Gaensly. Acervo FPHESP



8 – Junho de 1901. Área aos fundos do edifício do estábulo, onde ficavam os animais que puxavam os bondes em São Paulo. Observar os trilhos e o muro de tijolos, à direita. Foto Guilherme Gaensly. Acervo FPHESP

Handwritten initials and a date: "JG" and "20/11/12".

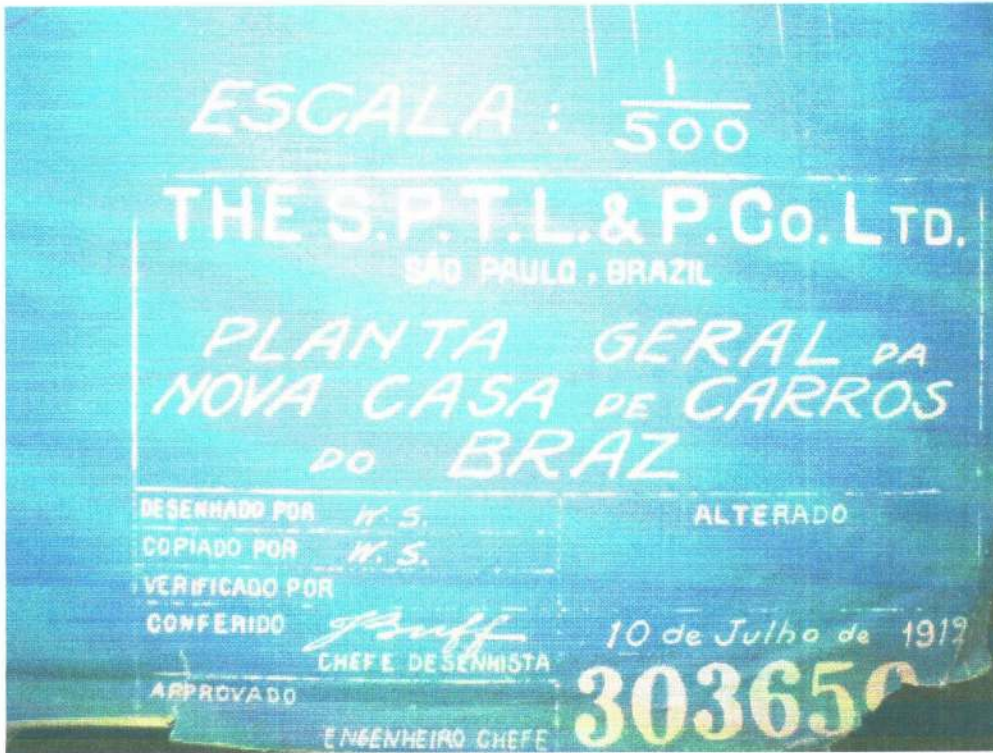


9 – O primeiro edifício construído no terreno da nova Estação de Bondes da Light, no Brás, em 1912. Situa-se na Rua José de Alencar e abrigava a unidade de emergência. Ao fundo a Rua João Alves de Lima. Foto Guilherme Gaensly. Acervo FPHESP.



10 – A unidade de emergência, na Rua José de Alencar, em jul. 1916. Foto Guilherme Gaensly. Acervo FPHESP.

*Hog*  
*25*  
*22*



11, 12, 13 e 14 – Planta da nova Estação de Bondes do Brás, projeto de 1912. Acervo AHWL – PMSP. Reprodução Laura



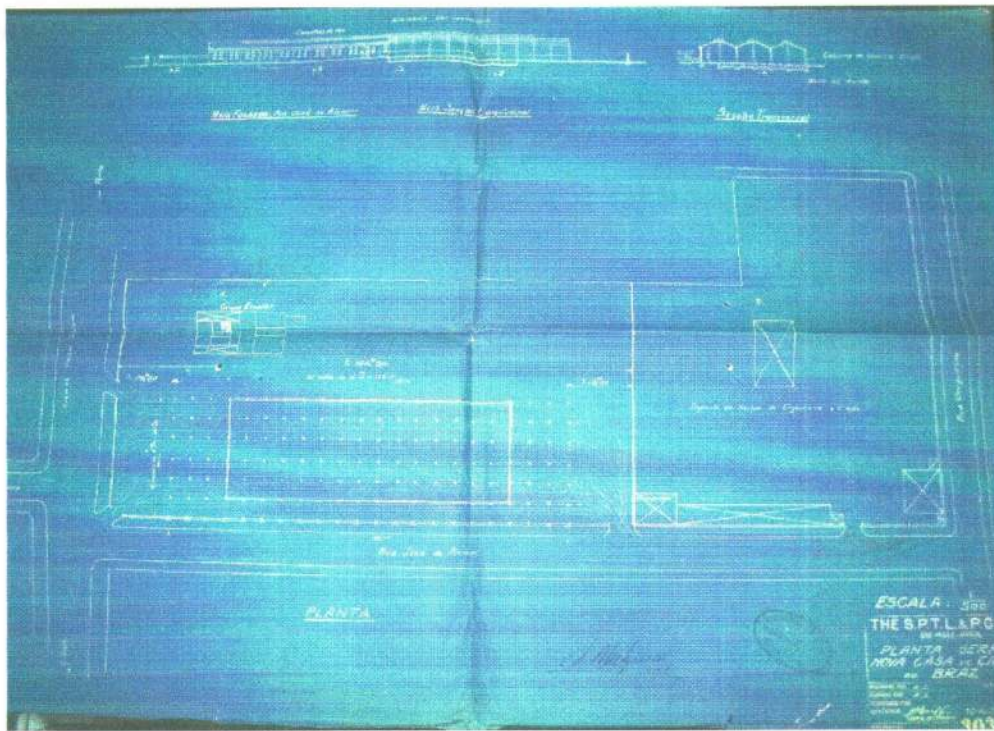
12

20

Handwritten initials and numbers: *JK*  
*76*  
*u*



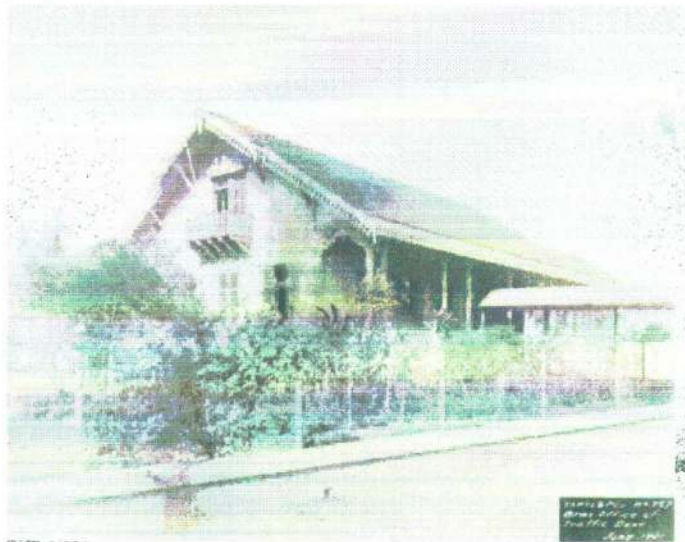
13



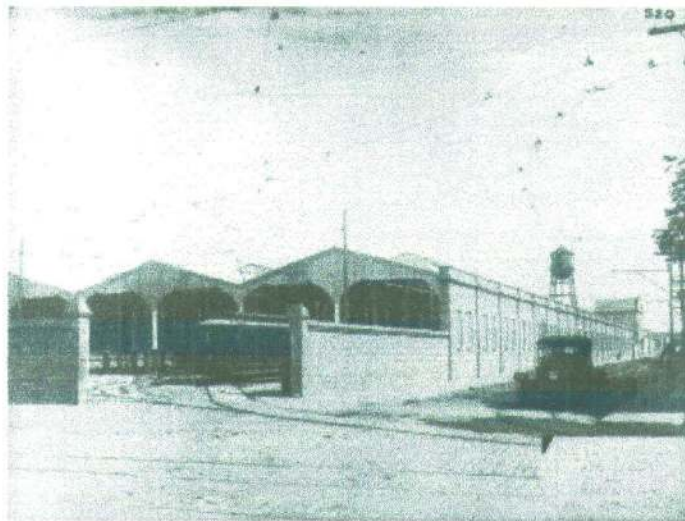
14



H  
77  
/3

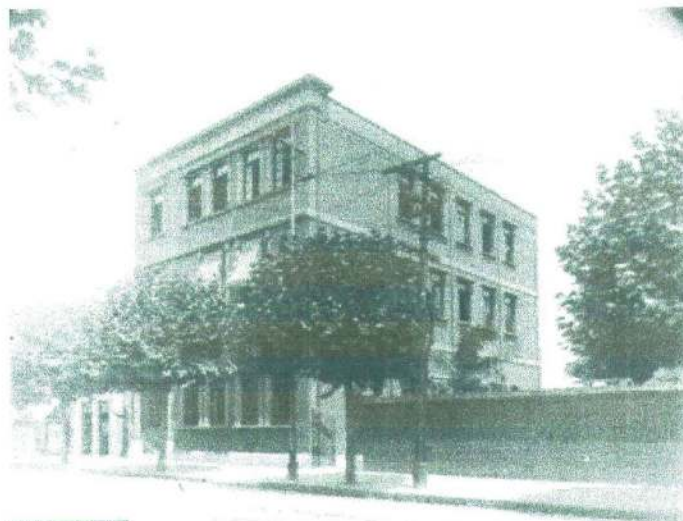


15 – Casa onde funcionava uma escola primária existente no terreno adquirido pela Light para construir a Estação do Brás. Em julho de 1921, data desta foto, aí estava instalado o Departamento de Tráfego. Foto Guilherme Gaensly. Acervo FPHESP.



16 – Entrada da Estação de Bondes na esquina da Avenida Celso Garcia com a Rua José de Alencar. Dez. 1913. Acervo FPHESP.

19  
18/11



17 – Edifício construído c. 1918, ao lado da Estação dos Bondes; aí foi instalada uma central da Telefônica. à direita do edifício, outro portão de entrada da Estação de Bondes, utilizado por pedestres. Dez. 1918. Foto de Guilherme Gaensly. Acervo FPHESP.



18 – Edifício do Departamento de Tráfico e entrada para pedestres, Estação de Bondes do Brás. Dez. 1923. Foto de Guilherme Gaensly. Acervo FPHESP.

EP  
79  
m

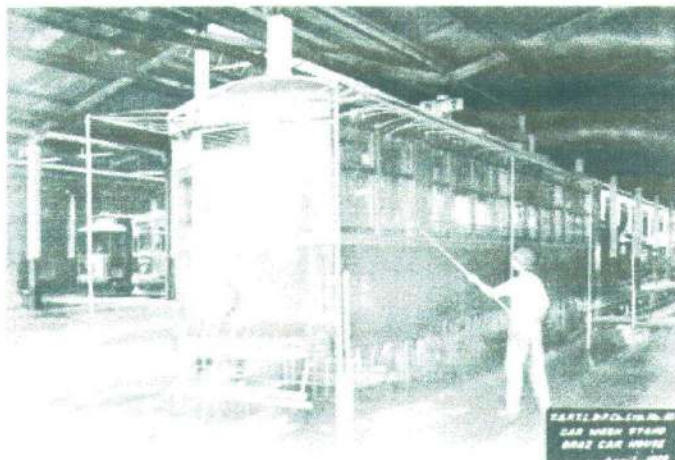


19 - A Estação dos bondes do Brás, em jun. de 1921. Vê-se a rede aérea e os trilhos. Foto de Guilherme Gaensly. Acervo FPHESP.



20 - Estação de bondes do Brás, interior, lateral direita, Jan. 1930, Vê-se em detalhe a estrutura do edifício. Foto de Guilherme Gaensly. Acervo FPHESP.

BA  
80  
/

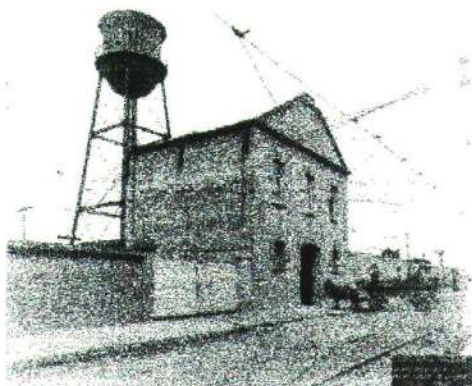


21 – Lavar carros, parte das atividades de manutenção dos carros. Estação de Bondes do Brás, abril de 1928. Acervo FPHESP.



22 – Pátio da Estação de Bondes do Brás, onde era guardado o material do Departamento de Vias. Jun. 1921. Foto de Guilherme Gaensly. Acervo FPHESP.

Rua José de Alencar



Rua José de Alencar no sentido da Rua João Alves de Lima, então Uruguaiana; Edifício da Emergência, 1916. Foto Guilherme Gaensly. Acervo FPHESP

Setembro de 2005  
Fotos Marly Rodrigues



Rua José de Alencar, no sentido da João Alves de Lima

81  
m

85  
82/4



Rua José de Alencar, no sentido da Avenida Celso Garcia



83  
/ 14

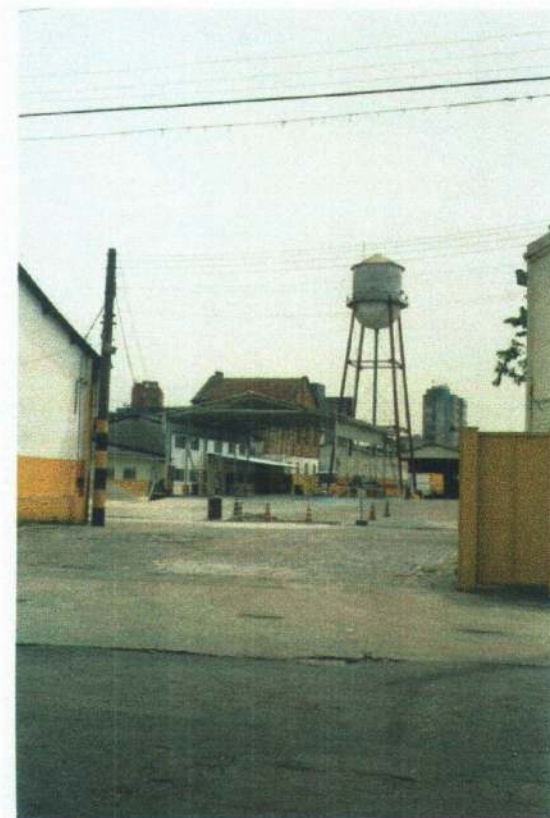
**Rua João Alves de Lima**  
Setembro de 2005  
Fotos Marly Rodrigues

*OK*  
*84*  
*u*





85/2



**Edifício da Emergência, Rua José de Alencar**

EX

86  
u



O edifício recém construído, 1912.  
Foto Guilherme Gaensly. Acervo FPHESP

Setembro de 2005  
Fotos Marly Rodrigues



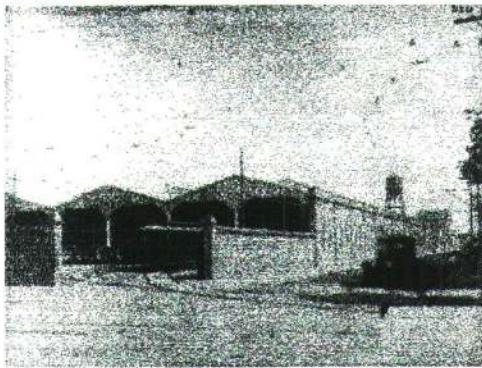
31

88  
87  
u



Portaria, Av. Celso Garcia com R. José de Alencar

87  
88  
u



Portaria na esquina da Avenida Celso Garcia com Rua José de Alencar, 1913 Acervo FPHESP

Setembro de 2005  
Fotos Marly Rodrigues



98  
89  
u

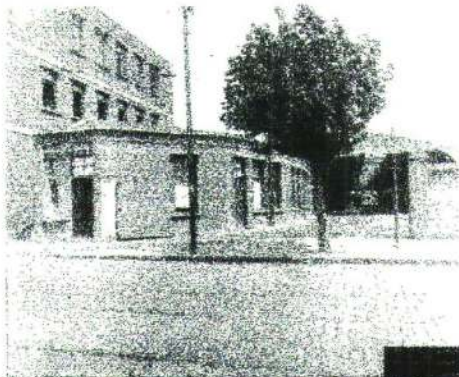


24

91

90  
u

**Frente, Avenida Celso Garcia - 1**



Edifício do departamento de Tráfego, 1923.  
Foto Guilherme Gaensly. Acervo FPHESP

Setembro de 2005  
Fotos Marly Rodrigues



95



52  
91  
w



36

93

92  
u



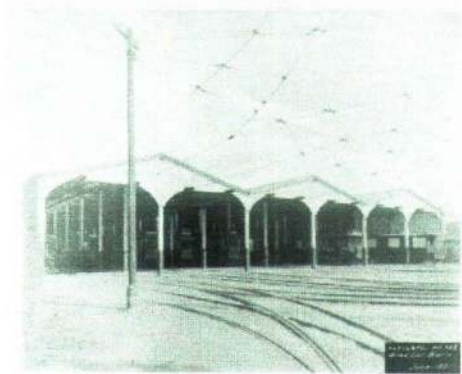
34



Frente, Avenida Celso Garcia - 2

9/10

93/11



Estação do Brás, 1921.  
Foto de Guilherme Gaensly. Acervo FPHESP

Setembro de 2005  
Fotos Marly Rodrigues



38

9/5  
94  
u



39



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA  
CONDEPHAAT – Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico,  
Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado

96  
95  
u

Do	Número	Ano	Rubrica
Processo CONDEPHAAT	28682	1991	

Minuta

Resolução SC n. \_\_\_\_\_, de -- de --- de 200

O ~~Senhor~~ <sup>de Estado</sup> Secretário da Cultura, no uso de suas atribuições legais e nos termos do artigo 1º do Decreto Lei nº 149, de 15 de agosto de 1969, e do Decreto nº 13.426 de 16 de março de 1979, cujos artigos 134 a 149 permanecem em vigor por força dos artigos 187 e 193 do Decreto Estadual nº 20.955 de 1. de março de 1983, com exceção do artigo 137, que foi alterado pelo Decreto Estadual nº 48.137 de 07 de outubro de 2003 e considerando:

- ser a Estação de Bondes do Brás o último remanescente da rede de apoio aos transportes coletivos urbanos de São Paulo;
- a tradição de uso do local, que se mantém por mais de 100 anos, refletindo espacialmente formas do fazer técnico de transportes urbanos;
- a importância histórica do transporte coletivo urbano para a estruturação da cultura urbana paulistana;
- a importância do bem como referência <sup>de memória</sup> para os moradores locais e para o processo de urbanização da cidade de São Paulo

Resolve:

Artigo 1. – Fica tombada a antiga estação de Bondes do Brás, situada na Avenida Celso Garcia, 142, esquina com a Rua José de Alencar e fundos para a Rua João Alves de Lima.

Artigo 2º - A área de tombamento restringe-se à da atual garagem de ônibus urbanos sob administração da SPTrans, compreendendo as dependências da garagem, demais edificações, pátio, galpões e outros elementos da estrutura operacional instalada a partir de 1912 que aí se mantém: rede aérea, trilhos, torres de incêndio, caixa d' água, valas de manutenção, boxes e sistemas de ar comprimido e lavagem de veículos, <sup>cujo memorial descrito para a fim parte integrante desta resolução e plantas</sup>

Artigo 3º - Seguindo o estabelecido pelo Decreto Estadual nº 48.137 de 07 de outubro de 2003, a este tombamento não se aplica <sup>a</sup> área envoltória.

AO GP para apreciação da minuta da resolução de tombamento elaborada pelo Luta do STCR (Mury Rodriguez) 40.  
13/10/2005 *[Assinatura]*

José Guilherme Savoy de Castro  
Diretor Técnico do STCR  
CREA 17 518/D - SP

Para DT.

Encaminhado e solicitado  
inscrição no transiçães.

STCR 4.10.05.

*Marly Rodrigues*

**Marly Rodrigues**  
Historógrafa  
STCR - CONDEPHAAT



9/10

Do Processo Condephaat	Número 28.682	Ano 99	Rubrica
---------------------------	------------------	-----------	---------

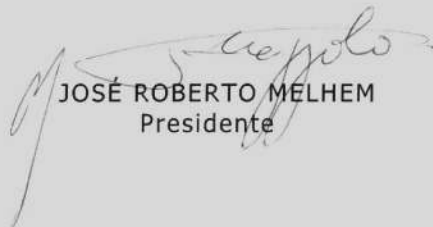
96  
/u

INT.: ASSOCIAÇÃO DE PRESERVAÇÃO DE MATERIAL DE TRANSPORTE COLETIVO

ASS.: Estudo de tombamento do conjunto Arquitetônico da antiga Estação de Bonde do Brás, localizado entre Av. Celso Garcia nº 142 e José de Alencar e João de Lima – Capital.

Ao Conselheiro Carlos Alberto Degelo para relatar.

GP/Condephaat, 20 de outubro de 2005.

  
JOSÉ ROBERTO MELHEM  
Presidente

/jcc.,



**GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO**  
**SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA**

gfe  
97  
w

Processo: 28682/1991

Interessado: Associação de Preservação do Material de Transporte Coletivo.

Assunto: estudo de tombamento do conjunto arquitetônico da antiga estação de Bonde do Brás, localizada entre a Av. Celso Garcia no. 142, José de Alencar e João de Lima.

Senhor Presidente,  
Senhores Conselheiros.

Em um exemplar relato de 13 páginas, a historiadora Marly Rodrigues do STCR, contextualiza a existência daquele local e suas várias edificações que compunham o sistema de transporte coletivo desde o final do século XIX, até os dias de hoje.

Não resta a menor dúvida quanto a importância daquelas instalações como referência histórica de São Paulo, tanto do ponto de vista arquitetônico, como também do desenvolvimento tecnológico dos transportes, como ainda de sua influência no traçado urbano da cidade. Aquele imóvel, é um dos raros em São Paulo que por mais de um século cumpriu a mesma função, acompanhando o desenvolvimento dos sistemas de transportes coletivos, que se iniciaram no mesmo local com tração animal.

Não fosse somente o valor do referencial histórico desta modalidade de prestação de serviços, o imóvel com sua história, faz parte da formação, desenvolvimento no contexto histórico do próprio bairro do Brás, hoje tão deteriorado.

Com suas características arquitetônicas, funcionalidade e materiais utilizados na construção, este conjunto edificado no modelo fabril inglês, é a última estação remanescente da rede de apoio do transporte coletivo deste longo período na cidade de São Paulo.

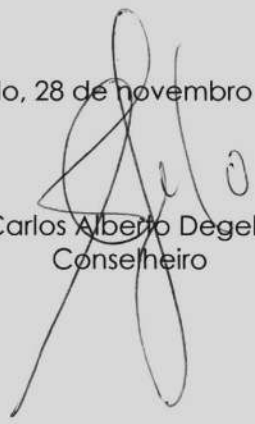
O processo voltou a ser discutido em razão da SPTRANS, hoje sucessora destes serviços, manifestar o interesse em instalar naquele local o Museu do Transporte que acha-se instalado com muitas limitações em local próximo a Ponte Pequena.

As pequenas intervenções feitas nos últimos tempos no imóvel deverão retornar ao original.

Talvez, a restauração daquela estação e sua destinação de uso para um equipamento público, seja uma forma de recuperar no mínimo o seu entorno.

Por estas razões somos favoráveis à aprovação do tombamento.

São Paulo, 28 de novembro de 2005.

  
Carlos Alberto Degelo  
Conselheiro

98  
98  
m

200  
99  
u

Do Processo CONDEPHAAT	Número 28.682	Ano 91	Rubrica
---------------------------	------------------	-----------	---------

Int.: ASSOCIAÇÃO DE PRESERVAÇÃO DE MATERIAL DE TRANSPORTE COLETIVO

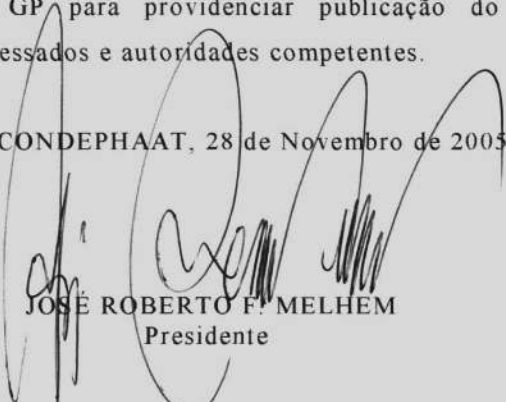
Ass.: Estudo de tombamento do conjunto arquitetônico da antiga Estação de Bonde do Brás, localizado entre a Av. Celso Garcia nº 142, José de Alencar e João de Lima – Capital

SÍNTESE DE DECISÃO DO EGRÉGIO COLEGIADO  
SESSÃO ORDINÁRIA DE 28 DE NOVEMBRO DE 2005  
ATA Nº 1383

O Egrégio Colegiado deliberou aprovar o parecer do Conselheiro Relator, favorável ao tombamento da antiga Estação de Bonde do Brás, situada na Av. Celso Garcia nº 142, esquina com Rua José de Alencar e fundos para a Rua João Alves de Lima, compreendendo as dependências da garagem de ônibus, demais edificações, pátios, galpões e outros elementos da estrutura operacional instalada a partir de 1912, que lá se mantém: rede aérea, trilhos, torres de incêndio, caixa d'água, valas de manutenção, boxes e sistemas de ar comprimido e lavagem de veículos.

Ao GP para providenciar publicação do DOE e notificação aos interessados e autoridades competentes.

GP/CONDEPHAAT, 28 de Novembro de 2005.

  
JOSÉ ROBERTO F. MELHEM  
Presidente

cmws.-





GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO  
CONDEPHAAT

SECRETARIA  
DE ESTADO  
DA CULTURA

Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico  
do Estado de São Paulo – CONDEPHAAT

### NOTIFICAÇÃO

De acordo com o que dispõe o artigo 142 do Decreto 13.426, de 16.03.79, notificamos a todos os interessados que o Egrégio Colegiado do CONDEPHAAT - Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado – , em sua sessão ordinária de 28 de novembro de 2005, Ata nº 1383, deliberou aprovar o parecer do Conselheiro Relator, favorável ao tombamento da antiga Estação de Bonde do Brás, situada na Av. Celso Garcia nº 142, esquina com Rua José de Alencar e fundos para a Rua João Alves de Lima, compreendendo as dependências da garagem de ônibus, demais edificações, pátios, galpões e outros elementos da estrutura operacional instalada a partir de 1912, que lá se mantém: rede aérea, trilhos, torres de incêndio, caixa d'água, valas de manutenção, boxes e sistemas de ar comprimido e lavagem de veículos.

Nos termos do parágrafo único do já citado artigo 142 e do artigo 146 do mesmo Decreto, a deliberação ordenando o tombamento ou a abertura do processo de tombamento assegura, desde logo, a preservação do bem até decisão final do autoridade competente, ficando, portanto, proibida qualquer intervenção que possa vir a descaracterizar a referida área, sem prévia autorização do CONDEPHAAT, além de poder ser punido o descumprimento do acima disposto com as sanções penais previstas no artigo 63 da Lei Federal nº 9605, de 12.12.1998.

Estabeleça-se o prazo de 15 dias para apresentação de eventual contestação, conforme disposto no artigo 143 do já citado Decreto Estadual, contados a partir do recebimento da notificação.

PUBLICADO  
D.O.E 15/12/05  
SECÃO I PÁG. 68

102

**CULTURA**

**CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO  
HISTÓRICO, ARQUEOLÓGICO, ARTÍSTICO E  
TURÍSTICO DO ESTADO DE SÃO PAULO**

**Notificação**

De acordo com o que dispõe o artigo 142 do Decreto 13.426, de 16.03.79, notificamos a todos os interessados que o Colegiado do CONDEPHAAT - Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado, em sua sessão ordinária de 28 de novembro de 2005, Ata nº 1383, deliberou aprovar o parecer do Conselheiro Relator, favorável ao tombamento da antiga Estação de Bonde do Brás, situada na Av. Celso Garcia nº 142, esquina com Rua José de Alencar e fundos para a Rua João Alves de Lima, compreendendo as dependências da garagem de ônibus, demais edificações, pátios, galpões e outros elementos da estrutura operacional instalada a partir de 1912, que lá se mantém: rede aérea, trilhos, torres de incêndio, caixa d'água, valas de manutenção, boxes e sistemas de ar comprimido e lavagem de veículos.

Nos termos do parágrafo único do já citado artigo 142 e do artigo 146 do mesmo Decreto, 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, ficando, portanto, proibida qualquer intervenção que possa vir a descaracterizar a referida área, sem prévia autorização do CONDEPHAAT, além de poder ser punido o descumprimento do acima disposto com as sanções penais previstas no artigo 63 da Lei Federal nº 9605, de 12.12.1998.

Estabeleça-se o prazo de 15 dias para apresentação de eventual contestação, conforme disposto no artigo 143 do já citado Decreto Estadual, contados a partir do recebimento da notificação.

(15-16-17)



**GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO**

CONDEPHAAT - Conselho de Defesa do Patrimônio  
Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado.  
Rua Mauá nº 51 - 3º andar - Bairro Luz - São Paulo - SP  
Cep: 01028-900  
Tel: 3351.8002  
e-mail: condephaat@cultura.sp.gov.br

**SECRETARIA  
DE ESTADO  
DA CULTURA**

103  
102  
M

Ofício GP-366/06  
Processo 28.682/91

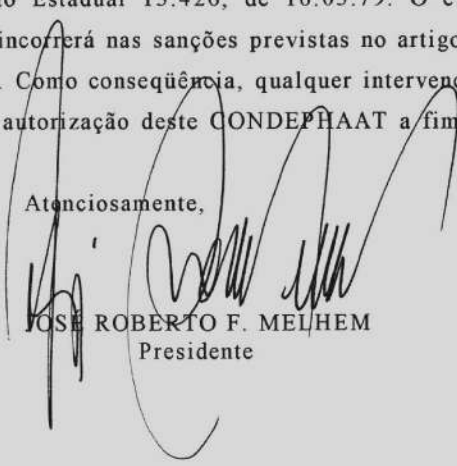
São Paulo, 17 de fevereiro de 2006.

Prezado Senhor,

Vimos através deste notificar Vossa Senhoria que em sua sessão ordinária de 28 de novembro de 2005, Ata nº 1383, o Egrégio Colegiado do CONDEPHAAT deliberou aprovar o parecer do Conselheiro Relator, favorável à abertura do processo de estudo de tombamento do tombamento da antiga Estação de Bonde do Brás, situada na Av. Celso Garcia nº 142, esquina com Rua José de Alencar e fundos para a Rua João Alves de Lima, compreendendo as dependências da garagem de ônibus, demais edificações, pátios, galpões e outros elementos da estrutura operacional instalada a partir de 1912, que lá se mantém: rede aérea, trilhos, torres de incêndio, caixa d'água, valas de manutenção, boxes e sistemas de ar comprimido e lavagem de veículos.

Cumpre-nos também informar que o referido bem cultural tem assegurado sua preservação, conforme reza o artigo 142, parágrafo único, e 146 do Decreto Estadual 13.426, de 16.03.79. O eventual infrator do mencionado dispositivo incorrerá nas sanções previstas no artigo 63 da Lei Federal nº 9605, de 12.12.1998. Como consequência, qualquer intervenção no aludido bem deverá ser precedida de autorização deste CONDEPHAAT a fim de evitar eventual descaracterização.

Atenciosamente,

  
JOSE ROBERTO F. MELHEM  
Presidente

Senhor  
ULRICH HOFFMANN  
DD. Presidente da SPTrans  
Rua Barão de Itapetininga nº 18 - 13º andar  
CAPITAL  
01042-000

/emws.-



**GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO**  
CONDEPHAAT - Conselho de Defesa do Patrimônio  
Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado.  
Rua Mauá nº 51 - 3º andar - Bairro Luz - São Paulo - SP  
Cep: 01028-900  
Tel: 3351.8002  
e-mail: condephaat@cultura.sp.gov.br

**SECRETARIA  
DE ESTADO  
DA CULTURA**

708  
103  
m

Ofício GP-367/06  
Processo 28.682/91

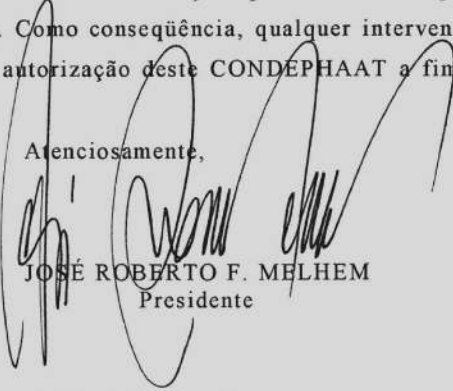
São Paulo, 17 de fevereiro de 2006.

Prezado Senhor,

Vimos através deste notificar Vossa Senhoria que em sua sessão ordinária de 28 de novembro de 2005, Ata nº 1383, o Egrégio Colegiado do CONDEPHAAT deliberou aprovar o parecer do Conselheiro Relator, favorável à abertura do processo de estudo de tombamento do tombamento da antiga Estação de Bonde do Brás, situada na Av. Celso Garcia nº 142, esquina com Rua José de Alencar e fundos para a Rua João Alves de Lima, compreendendo as dependências da garagem de ônibus, demais edificações, pátios, galpões e outros elementos da estrutura operacional instalada a partir de 1912, que lá se mantém: rede aérea, trilhos, torres de incêndio, caixa d'água, valas de manutenção, boxes e sistemas de ar comprimido e lavagem de veículos.

Cumpre-nos também informar que o referido bem cultural tem assegurado sua preservação, conforme reza o artigo 142, parágrafo único, e 146 do Decreto Estadual 13.426, de 16.03.79. O eventual infrator do mencionado dispositivo incorrerá nas sanções previstas no artigo 63 da Lei Federal nº 9605, de 12.12.1998. Como consequência, qualquer intervenção no aludido bem deverá ser precedida de autorização deste CONDEPHAAT a fim de evitar eventual descaracterização.

Atenciosamente,

  
JOSÉ ROBERTO F. MELHEM  
Presidente

Senhor  
Dr. BALDOMERO GIRBAU CORTADA NETO  
DD. Delegado Titular da 8ª Delegacia de Polícia  
Rua Sapucaia, 206  
CAPITAL  
03170-050

/emws.-



**GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO**  
CONDEPHAAT - Conselho de Defesa do Patrimônio  
Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado.  
Rua Mauá nº 51 - 3º andar - Bairro Luz - São Paulo - SP  
Cep: 01028-900  
Tel: 3351.8002  
e-mail: condephaat@cultura.sp.gov.br

**SECRETARIA  
DE ESTADO  
DA CULTURA**

70  
104  
m

Ofício GP-368/06  
Processo 28.682/91

São Paulo, 17 de fevereiro de 2006.

Prezado Senhor,

Vimos através deste notificar Vossa Senhoria que em sua sessão ordinária de 28 de novembro de 2005, Ata nº 1383, o Egrégio Colegiado do CONDEPHAAT deliberou aprovar o parecer do Conselheiro Relator, favorável à abertura do processo de estudo de tombamento do tombamento da antiga Estação de Bonde do Brás, situada na Av. Celso Garcia nº 142, esquina com Rua José de Alencar e fundos para a Rua João Alves de Lima, compreendendo as dependências da garagem de ônibus, demais edificações, pátios, galpões e outros elementos da estrutura operacional instalada a partir de 1912, que lá se mantém: rede aérea, trilhos, torres de incêndio, caixa d'água, valas de manutenção, boxes e sistemas de ar comprimido e lavagem de veículos.

Cumpre-nos também informar que o referido bem cultural tem assegurado sua preservação, conforme reza o artigo 142, parágrafo único, e 146 do Decreto Estadual 13.426, de 16.03.79. O eventual infrator do mencionado dispositivo incorrerá nas sanções previstas no artigo 63 da Lei Federal nº 9605, de 12.12.1998. Como consequência, qualquer intervenção no aludido bem deverá ser precedida de autorização deste CONDEPHAAT a fim de evitar eventual descaracterização.

Atenciosamente,

  
JOSÉ ROBERTO F. MELHEM  
Presidente

Senhor  
JOSE EDUARDO DE ASSIS LEFÈVRE  
DD. Presidente do CONPRES  
Av. São João nº 473  
CAPITAL  
01035-000

/emws.-



206  
105  
u


Do Processo Condephaat	Número 28.682	Ano 91	Rubrica
---------------------------	------------------	-----------	---------

INT.: ASSOCIAÇÃO DE PRESERVAÇÃO DE MATERIAL DE TRNAPORTE COLETIVO

ASS.: Estudo de tombamento do conjunto Arquitetônico da antiga Estação de Bonde do Brás, localizada entre Av. Celso Garcia nº 142 – José de Alencar e João de Lima – Capital.

À SA para aguardar por um período de 15 dias, encaminhando ao STCR para elaboração de minuta de Resolução.

GP/Condephaat, 08 de Março de 2006.

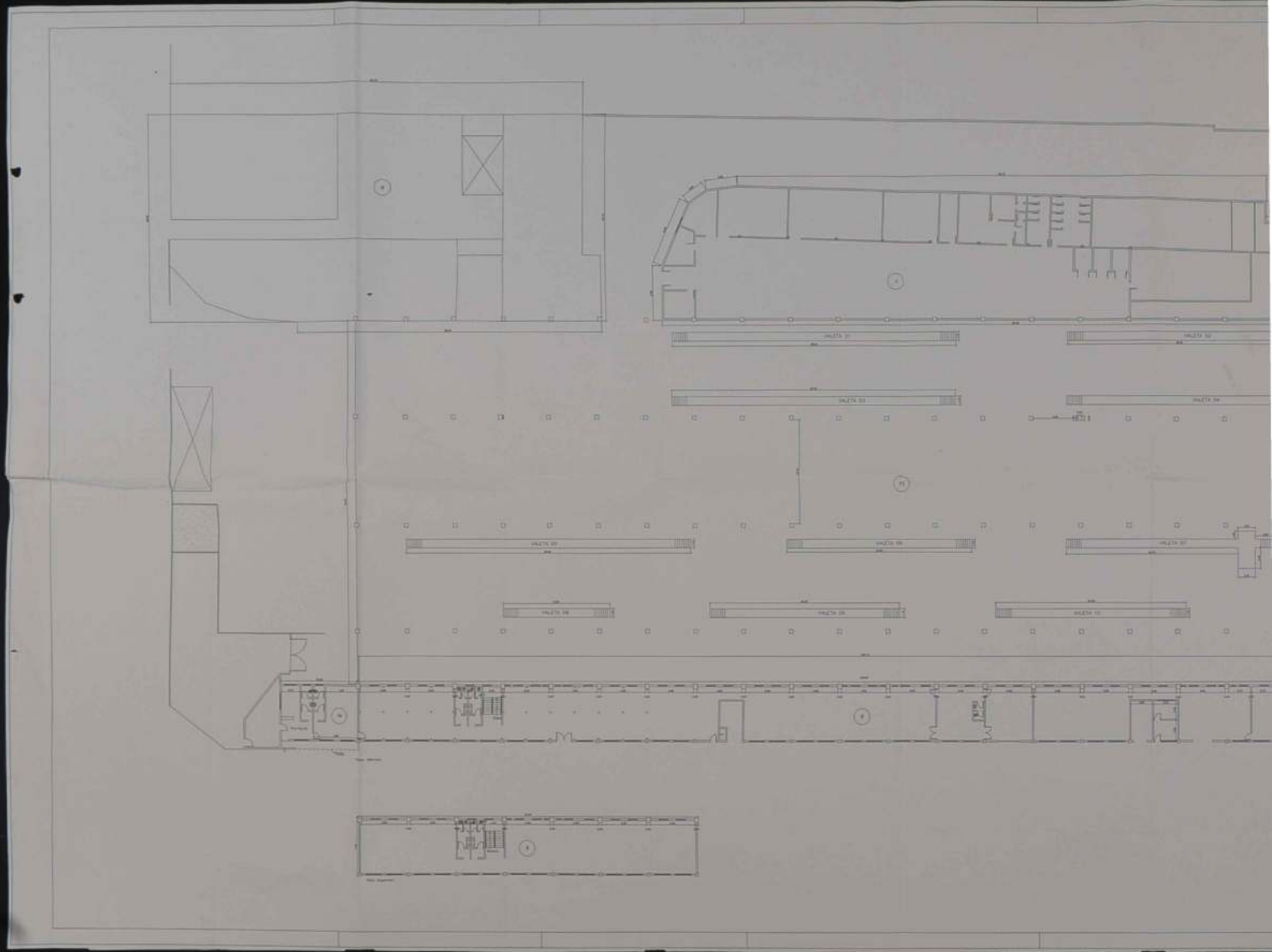
  
JOSÉ ROBERTO MELHEM  
Presidente

/jcc.,

Ao arquiteto \_\_\_\_\_  
Para manifestação \_\_\_\_\_  
STCR,   /  /  

José Guilherme Savoy de Castro  
Diretor Técnico do STCR  
CREA 17 518/D - SP

REV.	DATA	
AGUIRRE & GONÇALVES		
RUA VICENTE DE CARVALHO, 21 - C.		
OBRA		
GARAGEM BRAS		
ASSUNTO IMPLANTAÇÃO		
ENDEREÇO AV. CELSO GARCIA , 142		
CLIENTE SEVERO VILLARES - PROJETOS		
PROJETISTA SERGIO	DESENHISTA SERGIO	
ESCALA 1 : 200	DATA	RE





SEU DELETO,

ENCOMENDAS

OS AUTOS PELA O QUE MÃO COU

DEL.

57/4-00006, 29/01/06.





107/11



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA  
CONDEPHAAT – Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico,  
Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado

108  
108  
u

Do	Número	Ano	Rubrica
Processo CONDEPHAAT	28682	1991	

Minuta

Resolução SC n. , de -- de --- de 200

O Senhor Secretário da Cultura, no uso de suas atribuições legais e nos termos do artigo 1º do Decreto Lei nº 149, de 15 de agosto de 1969, e do Decreto nº 13.426 de 16 de março de 1979, cujos artigos 134 a 149 permanecem em vigor por força dos artigos 187 e 193 do Decreto Estadual nº 20.955 de 1. de março de 1983, com exceção do artigo 137, que foi alterado pelo Decreto Estadual nº 48.137 de 07 de outubro de 2003 e considerando:

- ser a Estação de Bondes do Brás o último remanescente da rede de apoio aos transportes coletivos urbanos de São Paulo;
- a tradição de uso do local, que se mantém por mais de 100 anos, refletindo espacialmente formas do fazer técnico de transportes urbanos;
- a importância histórica do transporte coletivo urbano para a estruturação da cultura urbana paulistana;
- a importância do bem como referência para os moradores locais e para o processo de urbanização da cidade de São Paulo

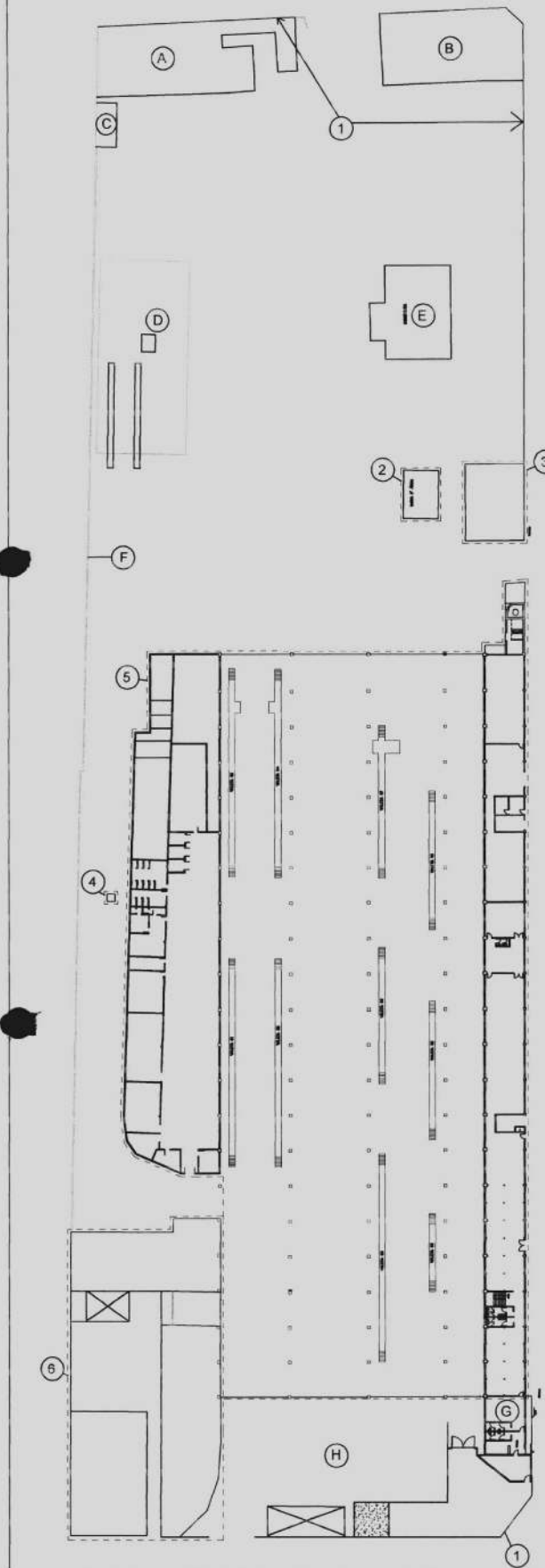
Resolve:

Artigo 1º – Fica tombada a antiga estação de Bondes do Brás, situada na Avenida Celso Garcia nº 142, esquina com a Rua José de Alencar e fundos para a Rua João Alves de Lima, compreendendo: os muros de delimitação do terreno nos três logradouros citados; galpão da garagem incluídas as oficinas de apoio, escritórios e valetas de inspeção de veículos; edifício com frente para a Avenida Celso Garcia nº 158, incluída a antiga portaria e demais dependências a este anexas; edifício de dois pavimentos, que originalmente abrigou o pessoal da *emergência*, lindeiro à Rua José de Alencar; caixa d' água; e antiga torre de incêndio, todos assinalados em planta anexa.

Artigo 2º - O tombamento não recai sobre as demais edificações existentes no terreno. As eventuais futuras construções deverão manter permeabilidade em relação aos edifícios tombados e seus projetos serem precedidos de consulta ao Condephaat.

Artigo 3º - Seguindo o estabelecido pelo Decreto Estadual nº 48.137 de 07 de outubro de 2003, a este tombamento não se aplica área envoltória.

109



### LEGENDA

#### MUROS E EDIFICAÇÕES INCLUÍDOS NO TOMBAMENTO

- 1 MUROS DE DELIMITAÇÃO
- 2 CAIXA D'ÁGUA
- 3 EDIFÍCIO DO PESSOAL DE EMERGÊNCIA
- 4 TORRE DE INCÊNDIO
- 5 GALPÃO DA GARAGEM
- 6 EDIFÍCIOS E PORTARIA

A, B, C, D, E, F, G, H - MUROS E EDIFICAÇÕES NÃO INCLUÍDOS NO TOMBAMENTO

BASE: AGUIRRE & GONÇALVES. SERVIÇOS PREDIAIS S/C LTDA

A DT,

em cumprimento de solicitações  
da minuta final de Resoluções  
de Tombamento.

SP 17.07.06

  
Marly Rodrigues  
Historiógrafa  
STCR - CONDEPHAAT

Do GP para as providências  
que se façam necessários  
21/07/2006

  
José Guilherme Savoy de Castro  
Diretor Técnico do STCR  
CREA 17 518/D - SP



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

MP

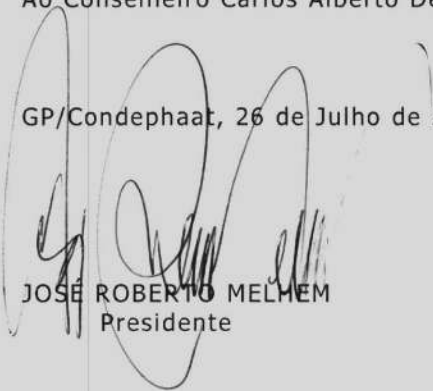
Do	Número	Ano	Rubrica
Processo Condephaat	28.682	91	

INT.: ASSOCIAÇÃO DE PRESERVAÇÃO DE MATERIAL DE TRANSPORTE COLETIVO

ASS.: Estudo de tombamento do conjunto Arquitetônico da antiga Estação de Bonde do Brás, localizado entre Av. Celso Garcia nº 142, José de Alencar e João de Lima – Capital.

Ao Conselheiro Carlos Alberto Degelo para relatar.

GP/Condephaat, 26 de Julho de 2006.

  
JOSÉ ROBERTO MELHEM  
Presidente

/jcc.,



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

1710

Do Requerimento de Serviços	Número	Ano 2006	Rubrica
--------------------------------	--------	-------------	---------

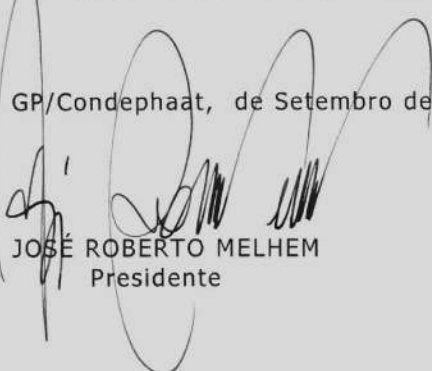
INT.: DPH - SEÇÃO TÉCNICA DE CRITICA E TOMBAMENTO

ASS.: Solicita vistas do processo nº 28.862/91.

682/91

À SA para atender com as cautelas de praxe.

GP/Condephaat, de Setembro de 2006.

  
JOSÉ ROBERTO MELHEM  
Presidente

/jcc.

R.M. 04/09/06





PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO  
SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA  
DEPARTAMENTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO

MZ

São Paulo, 11 de setembro de 2006.

Ofício nº 245/2006 – DPH-G

Senhor Presidente,

Vimos pelo presente solicitar autorização para execução de cópias xerográficas do Processo Condephaat nº 28.862/91, relativo ao pedido de tombamento da antiga Estação de Bondes do Brás.

Esses documentos serão utilizados na complementação dos estudos de tombamento desse imóvel, em curso neste Departamento e no Conpresp.

Sem mais, aproveitamos o ensejo para apresentar protestos de estima e consideração.

**WALTER PIRES**  
Diretor  
DPH/SMC

Ilmo Sr.  
**JOSÉ ROBERTO MELHEM**  
DD. Presidente do CONDEPHAAT  
Praça Júlio Prestes  
São Paulo - SP

CONDEPHAAT - Presidência  
Em 11/09/06  
Recebido por José Roberto Melhem  
Meras \_\_\_\_\_

WP/wp

Recebi 22/09/2006  
Milena Plinko

Avenida São João – 473 – 8º andar, CEP 01035-000

Fone /fax. 3331-3813

[Dphgabinete@prefeitura.sp.gov.br](mailto:Dphgabinete@prefeitura.sp.gov.br)

Informo que deverá ficar consignado em qualquer expediente o crédito a esse órgão. São Paulo 22 de setembro de 2006. Milena Plinko

113

ESTUDO DE TOMBAMENTO DA ANTIGA ESTAÇÃO DE BONDES DO BRÁS, SÃO PAULO – SP  
PROCESSO N. 28682

Prezado presidente, prezados colegas conselheiros,

É necessário retrocedermos um pouco e nos perguntarmos as razões de um processo aparentemente simples ficar parado por mais de quinze anos.

Em abril de 1991, a Associação de Preservação de Materiais de Transporte Coletivo (APMTC) solicitou ao Condephaat o tombamento da antiga Estação de Bondes do Brás, capital, conjunto formado pela oficina de manutenção, salas técnicas e administrativas, pátios de estacionamento, caixa d'água e edifício administrativo anexo. Trata-se da única garagem de bondes da cidade.

A proposta de 1991 previa que a Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos (CMTC) transformasse a estação preservada em um Museu dos Transportes, a exemplo daquele de Paris, instalado também em uma estação de bondes desativada.

Em 15 de maio de 1991 o conselho deu abertura a um estudo de tombamento. Em setembro de 1994, a APMTC apresentava diretrizes de uso, em um momento no qual funcionava ali uma garagem de frota de ônibus. Em 1996 a historiadora Marly Rodrigues aprovava o estudo de tombamento para a instalação de um museu. Em 1999 a APMTC assinalava já se terem passado sete anos de espera; como resposta, o então presidente José Augusto Melhem solicitou manifestação ao STCR.

Sem resposta por parte do Condephaat, a associação voltou a fazer a mesma reclamação no ano seguinte.

Em maio de 2005 a SPTrans pediu vistas ao processo e foi atendida.

O estudo de tombamento, um competente coordenado por Marly Rodrigues, foi entregue em outubro de 2005. O Conselheiro Carlos Alberto Degelo sugeriu ao conselho a aprovação do tombamento em novembro do mesmo ano, e na mesma sessão ordinária, conforme a ata n. 1383, o presidente Melhem encaminhou o tombamento para a publicação no DOE e notificação ao interessado e autoridades competentes.

Pelo que foi dito, recomendo a aprovação da minuta.

Campinas, 1 de dezembro de 2007



Prof. Dra. Silvana Rubino  
DH - Unicamp

*my*

Do Processo CONDEPHAAT	Número 28.682	Ano 91	Rubrica
---------------------------	------------------	-----------	---------

Int.: ASSOCIAÇÃO DE PRESERVAÇÃO DE MATERIAL DE TRANSPORTE COLETIVO


Ass.: Estudo de tombamento do conjunto arquitetônico da antiga Estação de Bonde do Brás, localizado entre Av. Celso Garcia nº 142, José de Alencar e João de Lima – Capital

SÍNTESE DE DECISÃO DO EGRÉGIO COLEGIADO  
SESSÃO ORDINÁRIA DE 17 DE DEZEMBRO DE 2007  
ATA Nº 1463

O Egrégio Colegiado deliberou aprovar o parecer da Conselheira Relatora, favorável à minuta da resolução de tombamento da antiga Estação de Bonde do Brás, localizado entre Av. Celso Garcia nº 142, José de Alencar e João de Lima, nesta Capital.

Ao GP para encaminhamento dos autos para apreciação do Senhor Secretário

GP/CONDEPHAAT, 17 de dezembro de 2007.

  
JULIANA MENDES PRATA  
Vice-Presidente em Exercício



MS

Resolução SC nº \_\_\_\_\_, de \_\_\_\_\_ de 2007

O Senhor Secretário da Cultura, no uso de suas atribuições legais e nos termos do artigo 1º do Decreto Lei nº 149, de 15 de agosto de 1969, e do Decreto 13.426 de 16 de março de 1979, cujos artigos 134 a 149 permanecem em vigor por força do artigo nº 158 do Decreto 50.941, de 05 de julho de 2006, com exceção do artigo 137, cuja redação foi alterada pelo Decreto Estadual 48.137, de 07 de outubro de 2003, CONSIDERANDO:

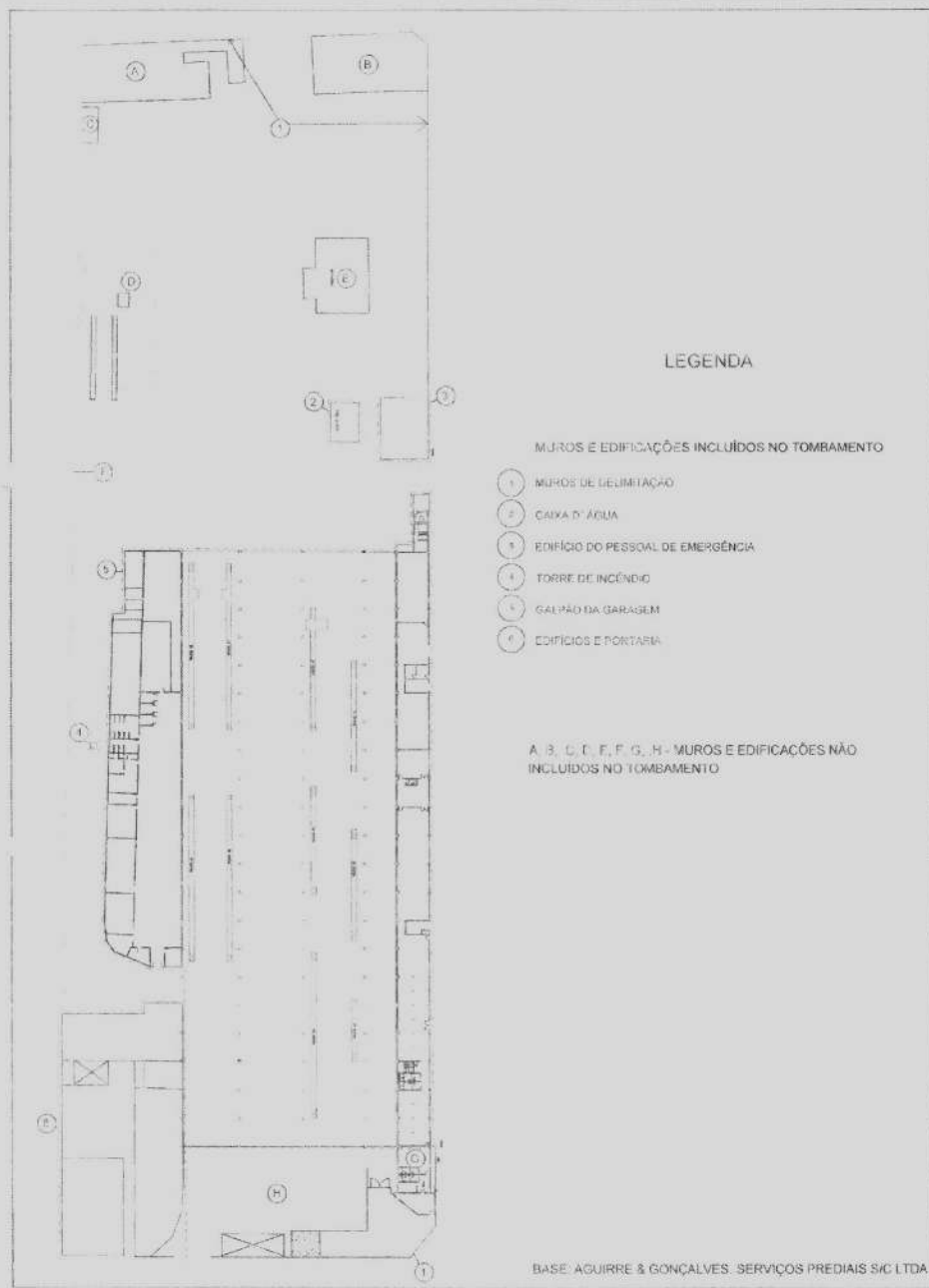
- ✓ Ser a Estação de Bondes do Brás, o último remanescente da rede de apoio aos transportes coletivos urbanos de São Paulo;
- ✓ A tradição de uso do local, que se mantém por mais de 100 anos, refletindo espacialmente formas do fazer técnico de transportes urbanos
- ✓ A importância do bem como referência para os moradores locais e para o processo de urbanização da cidade de São Paulo

RESOLVE

Artigo 1º - Fica tombada a antiga Estação de Bondes do Brás, situada na Av. Celso Garcia nº 142, esquina com Rua José de Alencar e fundos para a Rua João Alves de Lima, compreendendo os muros de delimitação do terreno nos três logradouros citados; galpão da garagem, incluídas as oficinas de apoio, escritórios e valetas de inspeção de veículos; edifício com frente para a Av. Celso Garcia nº 158, incluída a antiga portaria e demais dependências a este anexas; edifício de dois pavimentos, que originalmente abrigou o pessoal da emergência, lindeiro à Rua José de Alencar; caixa d'água; e antiga torre de incêndio, todos assinalados em planta anexa



*Handwritten signature*



LEGENDA

MUROS E EDIFICAÇÕES INCLUIDOS NO TOMBAMENTO

- 1 MUROS DE DELIMITAÇÃO
- 2 CAIXA D'ÁGUA
- 3 EDIFÍCIO DO PESSOAL DE EMERGÊNCIA
- 4 TORRE DE INCÊNDIO
- 5 GALPÃO DA GARAGEM
- 6 EDIFÍCIOS E PORTARIA

A, B, C, D, E, F, G, H - MUROS E EDIFICAÇÕES NÃO INCLUIDOS NO TOMBAMENTO

BASE: ACUIRRE & GONÇALVES, SERVIÇOS PREDIAIS S/C LTDA



*Handwritten signature or initials.*

Artigo 2º - O tombamento não recai sobre as demais edificações existentes no terreno. As eventuais futuras construções deverão manter permeabilidade em relação aos edifícios tombados e seus projetos serem precedidos de consulta ao CONDEPHAAT

Art. 3º. Nos termos do artigo 137 do Decreto nº 13.426 de 16 de março de 1979, alterado pelo Decreto nº 48.137, de 07 de outubro de 2.003, não haverá área envoltória de proteção para o bem tombado por esta resolução, ficando os projetos de obras a serem realizados no entorno do referido bem dispensados de análise e aprovação pelo CONDEPHAAT.

Artigo 4º - Fica o Conselho de defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo – CONDEPHAAT – autorizado a inscrever o presente ato no Livro de Tombo competente para os devidos efeitos legais.

Artigo 5º - Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO  
CONDEPHAAT - Conselho de Defesa do Patrimônio  
Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado

**SECRETARIA**  
**DE ESTADO**  
**DA CULTURA**

118

Do	Número	Ano	Rubrica
Processo CONDEPHAAT	28.682		

INT.: ASSOCIAÇÃO DE PRESERVAÇÃO DE MATERIAL DE  
TRANSPORTE COLETIVO


ASS.: Estudo de tombamento do conjunto arquitetônico da antiga Estação de  
Bondes do Brás, localizado entre a Av. Celso Garcia nº 142, José de Alencar e  
João de Lima – Capital

Informação GP-080/07

Senhor  
Dr. JOÃO SAYAD  
Secretaria de Estado da Cultura

Encaminhamos os presentes autos, apresentando minuta de  
resolução de tombamento da Antiga Estação de Bondes do Brás, nesta Capital,  
para sua apreciação e providências subseqüentes.

GP/Condephaat, 21 de dezembro de 2007

  
JULIANA MENDES PRATA  
Vice Presidente em Exercício

/emw.-

Assessoria Técnica/Gabinete do Secretário  
Recebido em: 02/01/08  
14:15  
Anevia  
5277-SC



**GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO  
SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA  
Gabinete do Secretário**



Do PROCESSO Condephaat	Número 28682	Ano 1991	Rubrica
------------------------------	--------------	----------	---------

INTERESSADO : ASSOCIAÇÃO DE PRESERVAÇÃO DE MATERIAL DE TRANSPORTES COLETIVOS.

ASSUNTO : Estudo de tombamento do conjunto arquitetônico da antiga Estação de Bonde do Brás, localizada entre Av. Celso Garcia, nº 142, José de Alencar e João de Lima – Capital.

Encaminhe-se à Douta Consultoria Jurídica da Pasta, para análise e manifestação.

CG., em 03 de Janeiro de 2008.

  
**ARNALDO GOBETTI JÚNIOR**  
Chefe de Gabinete

WO/if



CONSULTORIA JURÍDICA  
RECEBIDO EM 07/01/2008  
AS 17:00 HORAS

ASSINATURA

CONSULTORIA JURÍDICA  
SECRETARIA DA CULTURA  
RECEBIDO EM 07.01.2008  
DISTRIBUIDO EM 17.01.08  
AO PROCURADOR DO ESTADO

Rosana Villafra  
PROCURADOR DO ESTADO  
CHEFE DA CONSULTORIA

Em te de proposta do CONDEPIMAT de  
minuto de Resolução de Tombamento de Antiga  
Estatua de Borda do Brás, nesta Capital.

Outrossim, ressalto que nos autos e este Ofício  
jurídico se manifesta sobre os aspectos técnicos  
que envolvem a matéria.

Do ponto de vista "estrictamente jurídico"  
nas vislumbres bílicas legais.

Retornem 'e Ofício de Gabinete para as  
providências cabíveis

CS aos 17/01/08

Rosana Villafra

Rosana Villafra  
Procuradora do Estado  
Chefe da Consultoria Jurídica

Assessoria Técnica/Gabinete do Secretário  
Recebido em 17/01/08  
As \_\_\_\_\_ horas \_\_\_\_\_ minutos  
Por Rosane  
Protocolo nº 5214



120  
2

## GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

### RESOLUÇÃO SC 02 , DE 23 DE JANEIRO DE 2008.

O Senhor Secretário da Cultura, no uso de suas atribuições legais e nos termos do artigo 1º do Decreto Lei nº 149, de 15 de agosto de 1969, e do Decreto 13.426 de 16 de março de 1979, cujos artigos 134 a 149 permanecem em vigor por força do artigo nº 158 do Decreto 50.941, de 05 de julho de 2006, com exceção do artigo 137, cuja redação foi alterada pelo Decreto Estadual 48.137, de 07 de outubro de 2003, CONSIDERANDO:

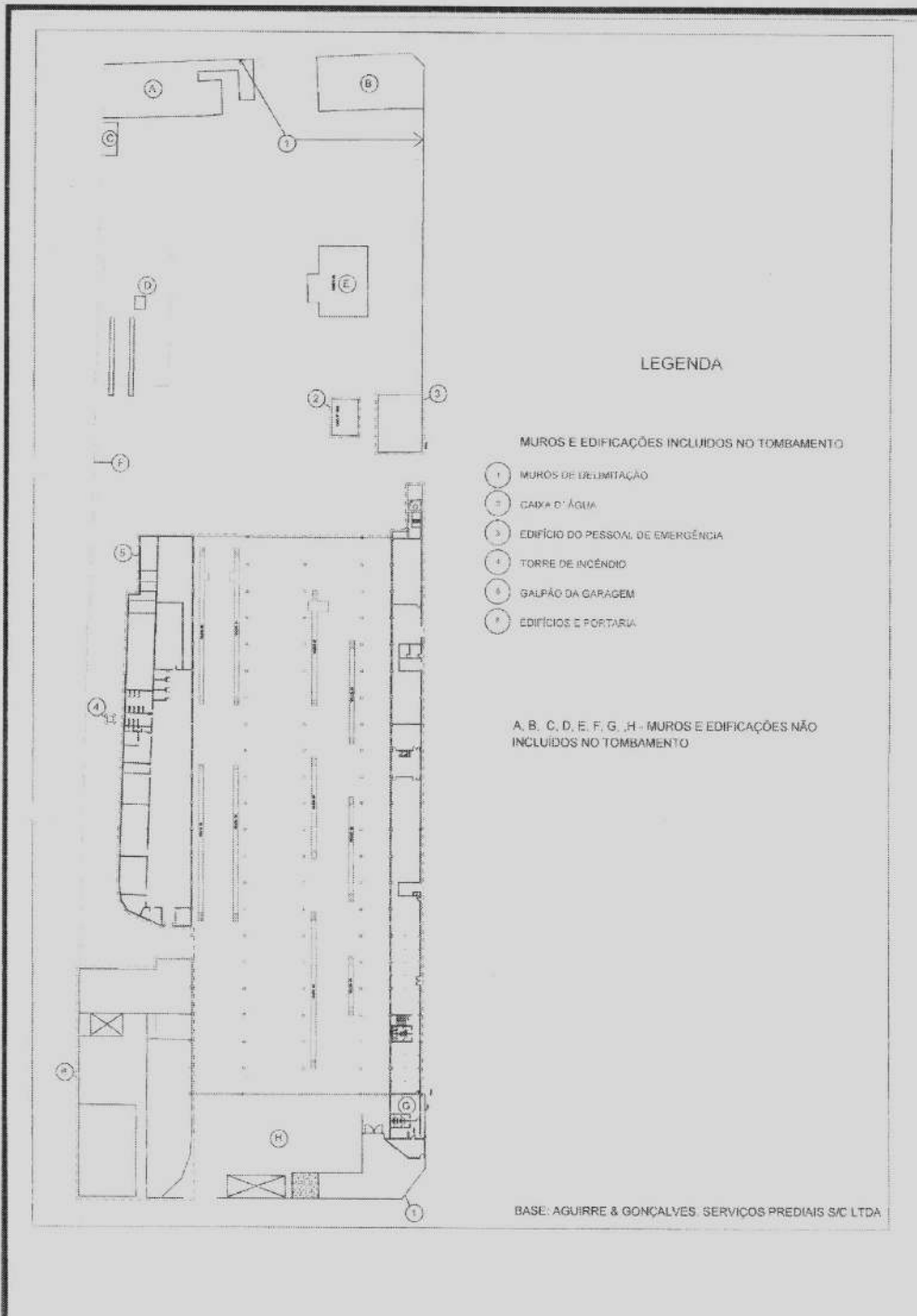
- ✓ Ser a Estação de Bondes do Brás, o último remanescente da rede de apoio aos transportes coletivos urbanos de São Paulo;
- ✓ A tradição de uso do local, que se mantém por mais de 100 anos, refletindo espacialmente formas do fazer técnico de transportes urbanos
- ✓ A importância do bem como referência para os moradores locais e para o processo de urbanização da cidade de São Paulo

#### RESOLVE

Artigo 1º - Fica tombada a antiga Estação de Bondes do Brás, situada na Av. Celso Garcia nº 142, esquina com Rua José de Alencar e fundos para a Rua João Alves de Lima, compreendendo os muros de delimitação do terreno nos três logradouros citados; galpão da garagem, incluídas as oficinas de apoio, escritórios e valetas de inspeção de veículos; edifício com frente para a Av. Celso Garcia nº 158, incluída a antiga portaria e demais dependências a este anexas; edifício de dois pavimentos, que originalmente abrigou o pessoal da emergência, lindeiro à Rua José de Alencar; caixa d'água; e antiga torre de incêndio, todos assinalados em planta anexa



121  
2





122  
x

Artigo 2º - O tombamento não recai sobre as demais edificações existentes no terreno. As eventuais futuras construções deverão manter permeabilidade em relação aos edifícios tombados e seus projetos serem precedidos de consulta ao CONDEPHAAT

Art. 3º. Nos termos do artigo 137 do Decreto nº 13.426 de 16 de março de 1979, alterado pelo Decreto nº 48.137, de 07 de outubro de 2.003, não haverá área envoltória de proteção para o bem tombado por esta resolução, ficando os projetos de obras a serem realizados no entorno do referido bem dispensados de análise e aprovação pelo CONDEPHAAT.

Artigo 4º - Fica o Conselho de defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo – CONDEPHAAT – autorizado a inscrever o presente ato no Livro de Tombo competente para os devidos efeitos legais.

Artigo 5º - Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação



**JOÃO SAYAD**  
Secretário da Cultura

WO/if

## Cultura

### GABINETE DO SECRETÁRIO

#### Resolução SC - 2, de 23-1-2008

O Secretário da Cultura, nos termos do artigo 1º do Decreto Lei nº 149, de 15 de agosto de 1969, e do Decreto 13.426 de 16 de março de 1979, cujos artigos 134 a 149 permanecem em vigor por força do artigo no 158 do Decreto 50.941, de 05 de julho de 2006, com exceção do artigo 137, cuja redação foi alterada pelo Decreto Estadual 48.137, de 07 de outubro de 2003, considerando:

Ser a Estação de Bondes do Brás, o último remanescente da rede de apoio aos transportes coletivos urbanos de São Paulo;

A tradição de uso do local, que se mantém por mais de 100 anos, refletindo espacialmente formas do fazer técnico de transportes urbanos

A importância do bem como referência para os moradores locais e para o processo de urbanização da cidade de São Paulo, resolve

Artigo 1º - Fica tombada a antiga Estação de Bondes do Brás, situada na Av. Celso Garcia nº 142, esquina com Rua José de Alencar e fundos para a Rua João Alves de Lima, compreendendo os muros de delimitação do terreno nos três logradouros citados; galpão da garagem, incluídas as oficinas de apoio, escritórios e valetas de inspeção de veículos; edifício com frente para a Av. Celso Garcia nº 158, incluída a antiga portaria e demais dependências a este anexas; edifício de dois pavimentos, que originalmente abrigou o pessoal da emergência, lindeiro à Rua José de Alencar; caixa d'água; e antiga torre de incêndio, todos assinalados em planta anexa

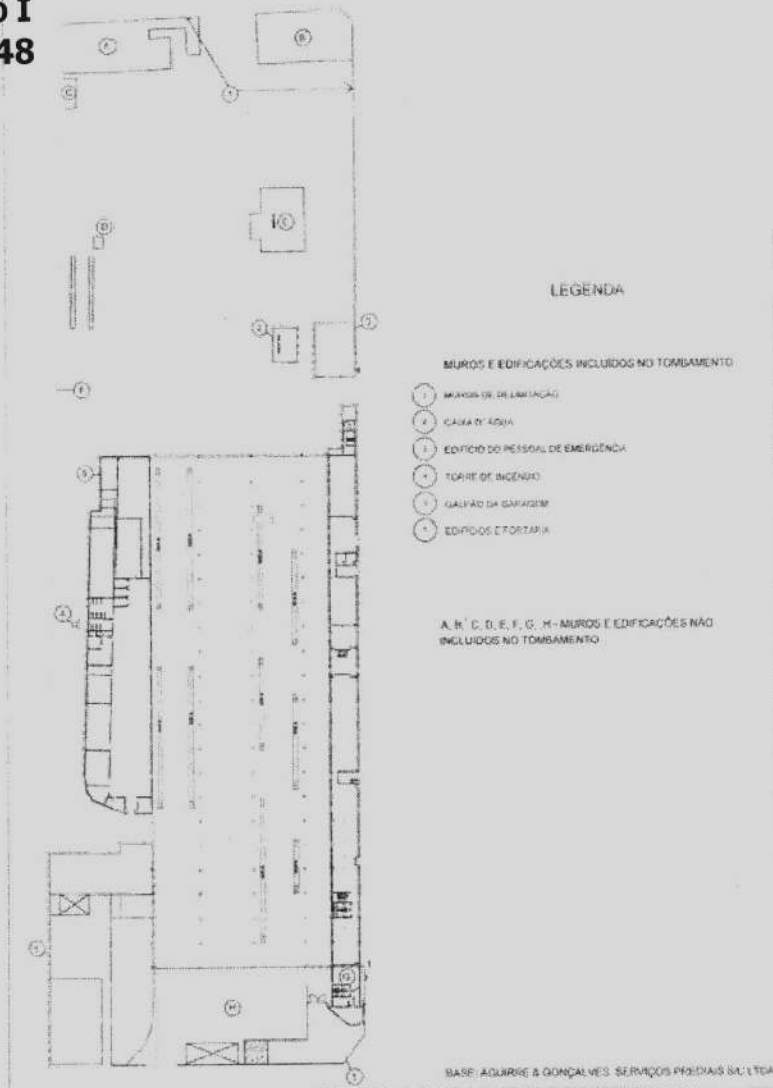
Artigo 2º - o tombamento não recai sobre as demais edificações existentes no terreno. As eventuais futuras construções deverão manter permeabilidade em relação aos edifícios tombados e seus projetos serem precedidos de consulta ao CONDEPHAAT

Art. 3º. Nos termos do artigo 137 do Decreto nº 13.426 de 16 de março de 1979, alterado pelo Decreto nº 48.137, de 07 de outubro de 2003, não haverá área envoltória de proteção para o bem tombado por esta resolução, ficando os projetos de obras a serem realizados no entorno do referido bem dispensados de análise e aprovação pelo CONDEPHAAT.

Artigo 4º - Fica o Conselho de defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo - CONDEPHAAT - autorizado a inscrever o presente ato no Livro de Tombo competente para os devidos efeitos legais.

Artigo 5º - Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação.

124  
2



192



**GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO**  
**SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA**  
**Gabinete do Secretário**

Do PROCESSO CONDEPHAAT	Número 28682	Ano 1991	Rubrica
------------------------------	--------------	----------	---------

INTERESSADO : ASSOCIAÇÃO DE PRESERVAÇÃO DE MATERIAL DE TRANSPORTE  
COLETIVO

ASSUNTO : Estudo de tombamento do conjunto arquitetônico da antiga  
Estação de Bonde do Brás, localizada entre Av. Celso Garcia,  
142 José Alencar e João de Lima. Capital.

De ordem superior, restituam-se os autos ao CONDEPHAAT.  
AT/GS., em 30 de Janeiro de 2008.

  
**VALTER OLIVEIRA SILVA**  
Assessor de Projetos

WO/if

PUBLICADO  
DOE 30/1/08  
SEÇÃO II PAG. 47

# Cultura

## GABINETE DO SECRETÁRIO

### Resolução SC - 2, de 23-1-2008

O Secretário da Cultura, nos termos do artigo 1o do Decreto Lei no 149, de 15 de agosto de 1969, e do Decreto 13.426 de 16 de março de 1979, cujos artigos 134 a 149 permanecem em vigor por força do artigo no 158 do Decreto 50.941, de 05 de julho de 2006, com exceção do artigo 137, cuja redação foi alterada pelo Decreto Estadual 48.137, de 07 de outubro de 2003, considerando:

Ser a Estação de Bondes do Brás, o último remanescente da rede de apoio aos transportes coletivos urbanos de São Paulo;

A tradição de uso do local, que se mantém por mais de 100 anos, refletindo espacialmente formas do fazer técnico de transportes urbanos

A importância do bem como referência para os moradores locais e para o processo de urbanização da cidade de São Paulo, resolve

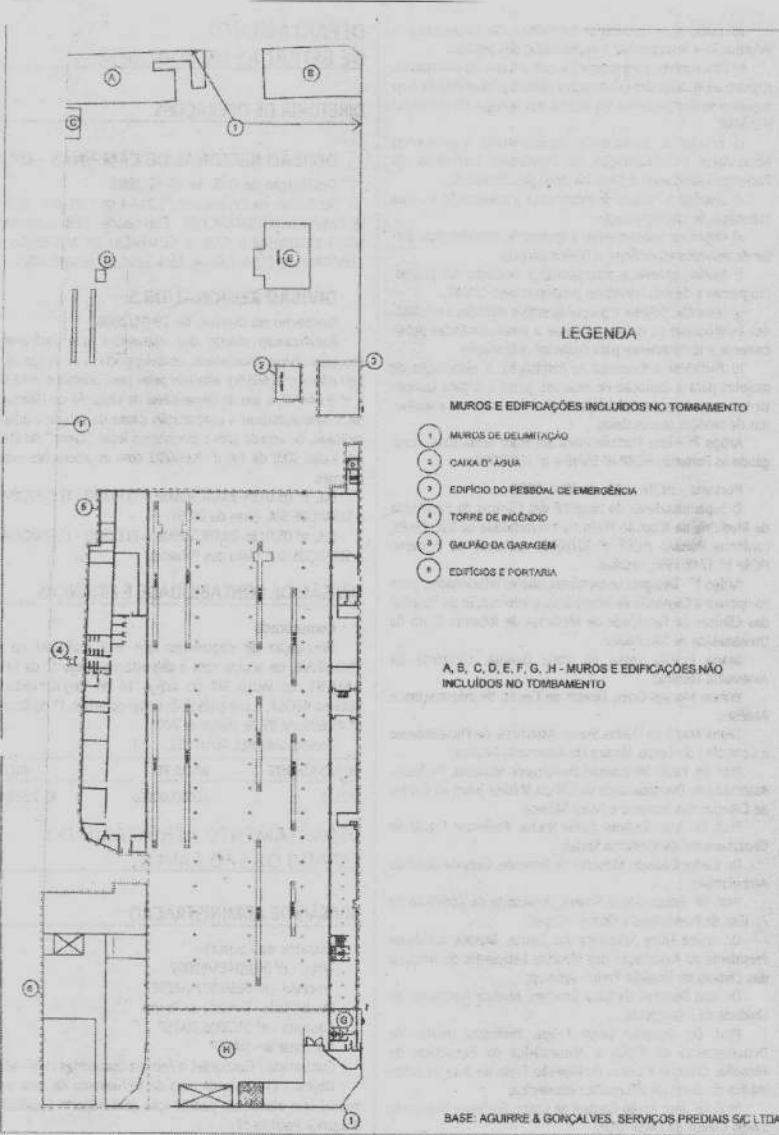
Artigo 1º - Fica tombada a antiga Estação de Bondes do Brás, situada na Av. Celso Garcia nº 142, esquina com Rua José de Alencar e fundos para a Rua João Alves de Lima, compreendendo os muros de delimitação do terreno nos três logradouros citados; galpão da garagem, incluídas as oficinas de apoio, escritórios e valetas de inspeção de veículos; edifício com frente para a Av. Celso Garcia nº 158, incluída a antiga portaria e demais dependências a este anexas; edifício de dois pavimentos, que originalmente abrigou o pessoal da emergência, linteiro à Rua José de Alencar; caixa d'água; e antiga torre de incêndio, todos assinalados em planta anexa

Artigo 2º - o tombamento não recai sobre as demais edificações existentes no terreno. As eventuais futuras construções deverão manter permeabilidade em relação aos edifícios tombados e seus projetos serem precedidos de consulta ao CONDEPHAAT

Art. 3º. Nos termos do artigo 137 do Decreto nº 13.426 de 16 de março de 1979, alterado pelo Decreto nº 48.137, de 07 de outubro de 2003, não haverá área envoltória de proteção para o bem tombado por esta resolução, ficando os projetos de obras a serem realizados no entorno do referido bem dispensados de análise e aprovação pelo CONDEPHAAT.

Artigo 4º - Fica o Conselho de defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo - CONDEPHAAT - autorizado a inscrever o presente ato no Livro de Tombo competente para os devidos efeitos legais.

Artigo 5º - Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação.



BASE: AGUIRRE & GONÇALVES, SERVIÇOS PREDIAIS S/C LTDA





**GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO**  
SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA  
CONDEPHAAT – Conselho de Defesa do Patrimônio  
Histórico, Arqueológico Artístico e Turístico  
UPPH – Unidade de Preservação do Patrimônio Histórico

127

Ofício GP-177/08  
Processo 28.682/91

São Paulo, 01 de fevereiro de 2008.

Prezado Senhor,

Vimos por meio deste encaminhar cópia da Resolução SC-02, de 23.01.2008, que tombou a antiga Estação de Bondes do Brás, situada na Av. Celso Garcia nº 142, esquina com Rua José de Alencar e João de Lima, nesta Capital, considerando sua importância histórica.

Sem mais para o momento, subscrevemo-nos,

Atenciosamente,

  
ADILSON AVANSI DE ABREU  
Presidente

Senhor  
ALEXANDRE DE MORAIS  
DD. Presidente da SPTrans  
Rua Barão de Itapetiniga, 18 – 13º andar  
CAPITAL  
01042-000

/emw.-



**GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO**  
SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA  
CONDEPHAAT – Conselho de Defesa do Patrimônio  
Histórico, Arqueológico Artístico e Turístico  
UPPH – Unidade de Preservação do Patrimônio Histórico

128

Ofício GP-178/08  
Processo 28.682/91

São Paulo, 01 de fevereiro de 2008.

Prezado Senhor,

Vimos por meio deste encaminhar cópia da Resolução SC-02, de 23.01.2008, que tombou a antiga Estação de Bondes do Brás, situada na Av. Celso Garcia nº 142, esquina com Rua José de Alencar e João de Lima, nesta Capital, considerando sua importância histórica.

Sem mais para o momento, subscrevemo-nos,

Atenciosamente,

  
ADILSON AVANSI DE ABREU  
Presidente

Senhor  
Dr. ROBERTO PACHECO DE TOLEDO  
DD. Delegado Titular da 8ª Delegacia de Polícia  
Rua Sapucaia, 206  
CAPITAL  
03170-050

/emw.-



**GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO**  
SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA  
CONDEPHAAT – Conselho de Defesa do Patrimônio  
Histórico, Arqueológico Artístico e Turístico  
UPPH – Unidade de Preservação do Patrimônio Histórico

129

Ofício GP-179/08  
Processo 28.682/91

São Paulo, 01 de fevereiro de 2008.

Prezado Senhor,

Vimos por meio deste encaminhar cópia da Resolução SC-02, de 23.01.2008, que tombou a antiga Estação de Bondes do Brás, situada na Av. Celso Garcia nº 142, esquina com Rua José de Alencar e João de Lima, nesta Capital, considerando sua importância histórica.

Sem mais para o momento, subscrevemo-nos,

Atenciosamente,

  
ADILSON AVANSI DE ABREU  
Presidente

Senhor  
EDUARDO ODLOAK  
DD. Subprefeito da Mooca  
Rua Taquari, 549  
CAPITAL  
03166-000

/emw.-



**GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO**  
SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA  
CONDEPHAAT – Conselho de Defesa do Patrimônio  
Histórico, Arqueológico Artístico e Turístico  
UPPH – Unidade de Preservação do Patrimônio Histórico

130

Ofício GP-180/08  
Processo 28.682/91

São Paulo, 01 de fevereiro de 2008.

Prezado Senhor,

Vimos por meio deste encaminhar cópia da Resolução SC-02, de 23.01.2008, que tombou a antiga Estação de Bondes do Brás, situada na Av. Celso Garcia nº 142, esquina com Rua José de Alencar e João de Lima, nesta Capital, considerando sua importância histórica.

Sem mais para o momento, subscrevemo-nos,

Atenciosamente,

  
ADILSON AVANSI DE ABREU  
Presidente

Senhor  
Arq. JOSÉ EDUARDO LÉFEVRE  
DD. Presidente do CONPRESP  
Av. São João nº 473 – 8º andar  
CAPITAL  
01035-000

/emw.-



**GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO**  
SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA  
CONDEPHAAT – Conselho de Defesa do Patrimônio  
Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado  
UPPH – Unidade de Preservação do Patrimônio Histórico

Do processo CONDEPHAAT

Número  
28.682

Ano  
1991

Rubrica


131

**INT.: Associação de Preservação de Material de Transporte Coletivo**

**ASS.:** Estudo de tombamento do conjunto arquitetônico da antiga Estação Estação de Bonde do Brás, localizada entre a Avenida Celso Garcia e as Ruas José de Alencar e Doutor João Alves de Lima, Brás, São Paulo.

1. Ao NAA/CD para inscrição no livro de tombo.

UPPH, 15 de fevereiro de 2008.

  
Juliana Mendes Prata  
Respondendo pela coordenadoria

/DZT.



**GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO**  
**SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA**  
CONDEPHAAT – Conselho de Defesa do Patrimônio  
Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado  
UPPH – Unidade de Preservação do Patrimônio Histórico

132  
/u

Do Processo CONDEPHAAT	Número 28.682	Ano 91	Rubrica
---------------------------	------------------	-----------	---------

Int.: ASSOCIAÇÃO DE PRESERVAÇÃO DE MATERIAL DE TRANSPORTE

Ass.: Estudo de tombamento do conjunto arquitetônico da antiga Estação de Bondes do Brás, localizada entre a Av. Celso Garcia nº 142 e Ruas José de Alencar e João de Lima – Capital

Senhora Diretora do Centro de Estudos de Tombamentos,

Segue minuta para inscrição no Livro do Tombo da antiga Estação de Bondes, nesta Capital.

GT/UPPH, 06 de março de 2008.

Elisabete Mitiko Watanabe  
Historiadora – Secretário I



**GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO**  
**SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA**  
CONDEPHAAT – Conselho de Defesa do Patrimônio  
Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado  
UPPH – Unidade de Preservação do Patrimônio Histórico

133  
/u

Do Processo CONDEPHAAT	Número 28.682	Ano 91	Rubrica
---------------------------	------------------	-----------	---------

Int.: ASSOCIAÇÃO DE PRESERVAÇÃO DE MATERIAL DE TRANSPORTE

Ass.: Estudo de tombamento do conjunto arquitetônico da antiga Estação de Bondes do Brás, localizada entre a Av. Celso Garcia nº 142 e Ruas José de Alencar e João de Lima – Capital

De acordo. Encaminhem-se os autos ao NAA/CD para as providências subseqüentes.

GT/UPPH, 07 de março de 2008.

ANA LUIZA MARTINS  
Diretora do Centro de Estudos de Tombamentos

ANA LUIZA MARTINS  
Diretora do Centro de Estudos de  
Tombamento de Bens Culturais



**GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO**  
**SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA**  
CONDEPHAAT – Conselho de Defesa do Patrimônio  
Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado  
UPPH – Unidade de Preservação do Patrimônio Histórico

134  
u

### INSCRIÇÃO NO LIVRO DO TOMBO

**Identificação** - A antiga Estação de Bondes do Brás, nesta Capital, é o último remanescente da rede de apoio aos transportes coletivos urbanos de São Paulo, ocupando o mesmo local há mais de 100 anos, refletindo espacialmente formas do fazer técnico de transportes urbanos. O tombamento compreende os muros de delimitação do terreno na Av. Celso Garcia e as Ruas José de Alencar e João Alves de Lima; galpão da garagem, incluídas as oficinas de apoio, escritórios e valetas de inspeção de veículos; edifício com frente para a Av. Celso Garcia nº 158, incluída a antiga portaria e demais dependências a este anexas; edifício de dois pavimentos, que originalmente abrigou o pessoal da emergência, lindeiro à Rua José de Alencar; caixa d'água; e antiga torre de incêndio.

**Situação** - Av. Celso Garcia nº 142, esquina com Rua José de Alencar e fundos para a Rua João de Lima – São Paulo – SP

**Proprietário** – Prefeitura do Município de São Paulo / SPTrans

Processo CONDEPHAAT 28.682/91

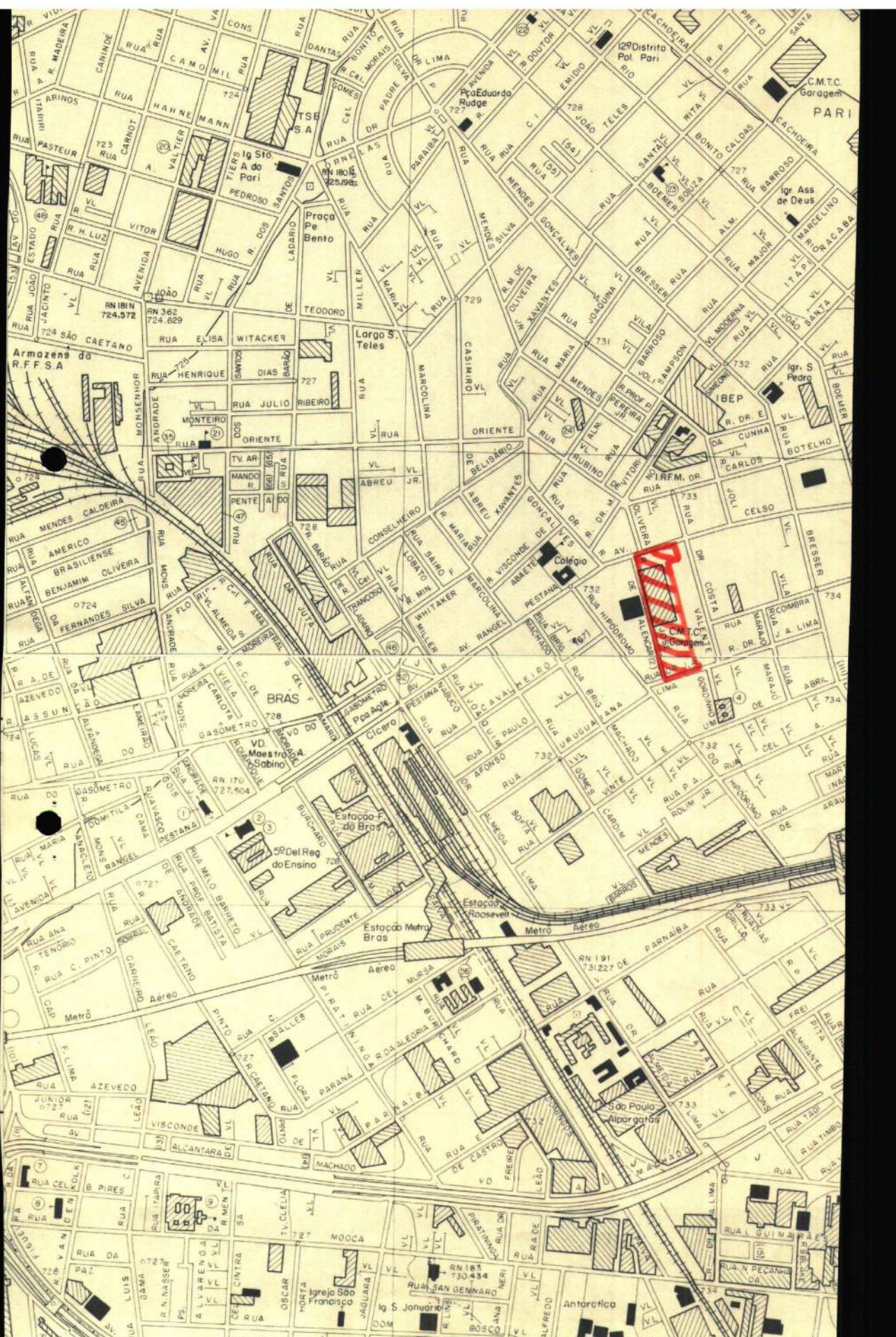
Resolução SC-02, de 23.01.2008, publicada no DOE de 30.01.2008

**Caráter do tombamento** – Histórico e Arquitetônico

**Inscrição** – Livro do Tombo Histórico, sob nº 359, página 97/98. Inscrição realizada em 12.03.2008







11863

11