

CONDEPHAAT

PROCESSO N.º 22295182

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

Senhor Presidente,
Estão estabelecidas as seguintes características para o processo identificado pelo número acima.

Data de abertura	31/08/82	Técnico responsável	Roberto Leme Ferreira
Posse atual da documentação	Condephaat	Setor	ST4

Data Prevista para Encerramento	
---------------------------------	--

Processo apensado ao processo n.º	Processo de referência
-----------------------------------	------------------------

INTERESSADO

<input type="checkbox"/> Pessoa Física.		<input checked="" type="checkbox"/> Pessoa Jurídica.		<input type="checkbox"/> Poder Público.	
Nome	Deputado José Felício Costa Branco				
RG / CNPJ	Telef.	CEP			
Ender.	Bairro				
Mun.	Rio Claro			UF	

LOCAL

Ender.	Rua 1				
Bairro:	N.º do contribuinte				
Município	Rio Claro		Município cód. n.º:		

SITUAÇÃO

<input type="checkbox"/> Denúncia	<input type="checkbox"/> Solicitação de regularização	<input type="checkbox"/> Pedido de Certidão.
<input type="checkbox"/> Solicitação de informações	<input checked="" type="checkbox"/> Pedido de tombamento	<input type="checkbox"/> Retorno de informações (Inf. Processo)
<input type="checkbox"/> Solicitação de aprovação	<input type="checkbox"/> Pedido de qualificação como Estância	<input type="checkbox"/> Outra
Outra:		

ASSUNTO

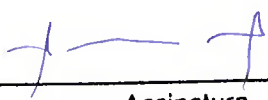
<input type="checkbox"/> Projeto	<input type="checkbox"/> Informações Gerais	<input type="checkbox"/> Cartazes / Painéis / Anúncios	<input type="checkbox"/> Alteração Ambiental.
<input type="checkbox"/> Obra	<input type="checkbox"/> Reforma	<input type="checkbox"/> Diretrizes	<input type="checkbox"/> Pesquisa Mineral
<input type="checkbox"/> Serviços de Conservação	<input checked="" type="checkbox"/> Tombamento	<input type="checkbox"/> Demolição.	<input type="checkbox"/> Extração Mineral
<input type="checkbox"/> Alteração do Sistema Viário	<input type="checkbox"/> Mudança de Uso	<input type="checkbox"/> Restauração	<input type="checkbox"/> Outro (especificar abaixo)
Outro:			

N.º Processo CADAN (Somente para Cartazes / Painéis / Anúncios)

OBJETO

<input type="checkbox"/> Área natural.	<input type="checkbox"/> Sítio Arqueológico	<input type="checkbox"/> Área envoltória de Edificação tombada.
<input checked="" type="checkbox"/> Edificação.	<input type="checkbox"/> Bem Móvel.	<input type="checkbox"/> Área envoltória de Núcleo Histórico tombado.
<input type="checkbox"/> Núcleo Histórico.	<input type="checkbox"/> Patrimônio Imaterial	<input type="checkbox"/> Área envoltória de Sítio Arqueológico tombado.
<input type="checkbox"/> Segmento Urbano.	<input type="checkbox"/> Área envoltória de Área Natural tombada	<input type="checkbox"/> Outro.

São Paulo, 08 de agosto de 2011



 Assinatura



ESTADO DE SÃO PAULO

Secretaria _____

Dependência _____

PROCESSO DE PRESTAÇÃO DE CONTAS
DE ADIANTAMENTO

N.º _____

REQUISITADO POR:

Empenho N.º _____

Ofício N.º _____

Lei N.º _____

Categ. Econ. _____

Responsável _____

Importância _____

Mês _____ Prazo de aplicação _____

O presente contém _____ Documentos

PARA USO DO TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO

Distribuído ao Sr. Conselheiro _____ Fls. _____

Procurador da Fazenda _____

2

Recebido de
relatório
e 30/11/84

S. C. - CONDEPHAAT

SOLICITAÇÃO DE TOMBAMENTO

GUICHE Nº 00030

INTERESSADO DEPUTADO JOSÉ FELICIO CASTELLANO

DATA 04.06.1982

DESCRIÇÃO Estudo de tombamento da Estação da FEPASA em RIO CLARO

PROPRIETÁRIO

LOCALIZAÇÃO RIO CLARO.

27

> <

São Paulo, 22 de março de 1982

Senhor Presidente,

Com os meus cordiais cumprimentos, venho pelo presente solicitar a Vossa Senhoria determinar os estudos necessários, visando o TOMBAMENTO da ESTAÇÃO DA FEPASA em Rio Claro.

Trata-se de uma construção inaugurada pelo Imperador D. Pedro II, quando a estrada de ferro começava a estender seus trilhos para o Interior.

Localiza-se no centro de Rio Claro, na Rua 1, Avenida 1. É um dos mais antigos e tradicionais pontos de referência da cidade, conservando ainda todas as linhas arquitetônicas originais.

É uma das maiores estações de trem, do Estado, pois Rio Claro, tem uma vasta história ferroviária. Ainda hoje, sedia e mantém importante oficina da FEPASA, e grande parte da população rioclareense, está direta ou indiretamente ligada à ferrovia.

Ante o exposto, e ciente dos esforços que o CONDEPHAAT tem dispendido para a preservação da memória paulista, espero contar com o apoio de Vossa Senhoria.

Valendo-me do ensejo, renovo as expressões de minha elevada consideração e apreço.

Atenciosamente

DEPUTADO JOSÉ FELÍCIO CASTELLANO

Ao

Ilustríssimo Senhor

Doutor RUY OHTAKE

Digníssimo Presidente do CONDEPHAAT

SÃO PAULO - Capital

JFC/clnc

proc. 22.295/82



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

3
J1



ESTACÃO DA FEPASA EM RIO CLARO - 1910



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

RELATÓRIO DE VIAGEM

Senhora Diretora Técnica

Foram encaminhados à este CONDEPHAAT os pedidos de estudo de tombamento dos edifícios da Estação da FEPASA, situado na Rua 1 com Avenida 1, da Escola Industrial, localizada na Avenida 5, e do Gabinete de Leitura, situado na Avenida 4, por parte do Deputado José Felício Castellano.

Em atendimento à esta solicitação, estive na cidade de Rio Claro vistoriando os referidos edifícios e tenho à informar que realmente são merecedores de proteção e possuem características histórico - arquitetônicas impares na cidade. Portanto, é indiscutível a validade deste estudo, só que a nível municipal e não estadual (seguem em anexo, fotos dos edifícios). Os edifícios apresentam-se bem conservados e isso se deve principalmente à sua utilização e, se há dúvidas quanto à sua preservação, a própria Prefeitura Municipal de Rio Claro deveria incluí-los em Leis Municipais e fiscalizá-los para que nada acontecesse para suas descaracterizações.

A colaboração que o CONDEPHAAT poderia dar, seria através de uma orientação quanto a parte legal e técnica, caso haja alguma proposta de reforma dos edifícios em questão.

Além dos edifícios acima referidos, foi enviado ao CONDEPHAAT, pela Câmara Municipal de Rio Claro, um requerimento consultando ^{sobre} o valor como patrimônio artístico e histórico, do casarão situado na esquina da Rua 2 com Avenida 2. Através de informações locais, foi feito um abaixo assinado pela população, que solicitava proteção municipal deste imóvel, que estava para ser demolido para dar lugar à um novo edifício. Portanto, uma vez que a própria população reconhece o valor do



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

imóvel em questão, e que o CONDEPHAAT comprova suas características arquitetônicas, a Prefeitura mais uma vez deveria dar amparo legal para a sua preservação.

Concluindo, sugiro que sejam enviados ofícios ~~em~~ resposta aos interessados, reconhecendo os valores dos imóveis em questão mas à nível de proteção municipal e não estadual.

Sem mais, era o que tinha à informar.

STCR aos 01 de junho de 1982

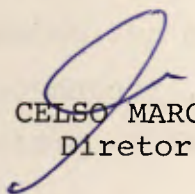
M. Regina P. de Mattos
Maria Regina P. de Mattos
arquiteta

*S. Diretn da SE
Encaminha nos relatorio
de vistoria e se puzer a
preservacao seja recomendada
a Prefeitura Municipal.*

*Wyltoni
29-7-82*

Em face do relatório de vistoria, fls. 4 e 5, elaborado pelo Serviço Técnico, reme-
ta-se este expediente à consideração do Sr.
Presidente do E.Colegiado.

CONDEPHAAT/SE, aos 16 de agosto de 1982.

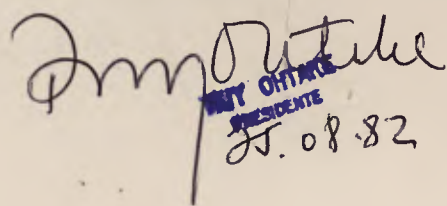

CELSON MARCHI
Diretor

JM/mtr

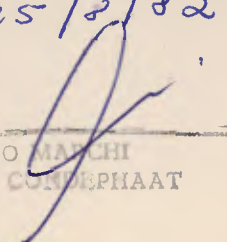
A SE

Em sessão de hoje, o Colegiado
aprova a abertura do processo.

- 1) A e P
- 2) Notificar o interessado.
- 3) Completar a instrução.


IMY OHTAKE
PRESIDENTE
25.08.82.

A SAC em cumprimento do item 1
do despacho supra, obtendo em seguida.
Em 25/8/82


CELSON MARCHI
Diretor do CONDEPHAAT



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA
RUA LIBERO BADARÓ, 39 - SÃO PAULO - CEP 01009 - PABX - 257-1311
- C O N D E P H A A T -

São Paulo, 02 de setembro de 1982.

Ofício SE-913/82
P. CONDEPHAAT Nº 22.295/82

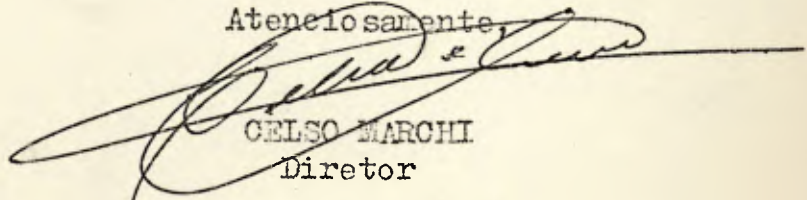
Senhor Presidente

Temos a honra de comunicar a Vossa Senhoria que foi aberto neste Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado - CONDEPHAAT o processo nº 22.295/82 para estudo de Tombamento da Estação FEPASA, localizada à Avenida "1", na cidade de Rio Claro, de propriedade dessa Empresa.

Na conformidade da legislação aplicável à espécie, mais precisamente as disposições contidas nos artigos 142, e seu parágrafo único, e 146 do Decreto nº 13.426, de 16-3-1979, a deliberação do Conselho propondo o Tombamento ou a simples abertura do processo, assegura a preservação do Bem até decisão final da autoridade. Como consequência, qualquer intervenção em termos de modificação, reforma ou destruição de verá ser precedida de autorização do CONDEPHAAT a fim de evitar eventual descaracterização.

Aproveitamos a oportunidade para a apresentar a Vossa Senhoria protestos de estima e apreço.

Atenciosamente,


CELSO MARCHI
Diretor

Senhor
DR. ENGº CHAFIC JACOB
DD. Presidente da FEPASA -
Ferrovia Paulista S.A.
Praça Júlio Prestes, 14 - 1º andar
SÃO PAULO - SP
CEP - 01218



7
2/82

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA
RUA LÍBERO BADARÓ, 39 - SÃO PAULO - CEP 01009 - PABX - 257-1311
- C O N D E P H A A T -

São Paulo, 02 de setembro de 1982.

Ofício SE-915/82
P.CONDEPHAAT Nº 22.295/82


Senhor Prefeito

Temos a honra de comunicar a Vossa Excelência que foi aberto neste Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado - CONDEPHAAT o processo nº 22.295/82 para estudo de Tombamento da Estação FEPASA, localizada à Avenida "1", nessa cidade, de propriedade da Ferrovia Paulista S.A.

Na conformidade da legislação aplicável à espécie, mais precisamente as disposições contidas nos artigos 142, e seu parágrafo único, e 146 do Decreto nº 13.426, de 16-3-1979, a deliberação do Conselho propondo o Tombamento ou a simples abertura do processo, assegura a preservação do Bem até decisão final da autoridade. Como consequência, qualquer intervenção em termos de modificação, reforma ou destruição deverá ser precedida de autorização do CONDEPHAAT a fim de evitar eventual descaracterização.

Aproveitamos a oportunidade para a apresentar a Vossa Excelência protestos de estima e apreço.

Atenciosamente,



CELSO MARCHI
Diretor

Senhor
JOSE ALDO DEMARCHI
DD. Prefeito Municipal de
RIO CLARO - SP
CEP - 13.500

JM/mtr



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

RUA LÍBERO BADARÓ, 39 - SÃO PAULO - CEP 01009 - PABX - 257-1311
- C O N D E P H A A T -

8/9
[Handwritten initials]

São Paulo, 03 de setembro de 1982.

Ofício SE-934/82
P.CONDEPHAAT Nº 22.295/82

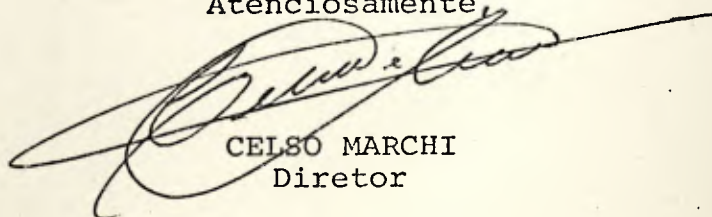
Senhor Deputado

Temos a honra de comunicar a Vossa Excelência que foi aberto neste Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado - CONDEPHAAT o processo nº 22.295/82 para estudo de Tombamento da Estação FEPASA, localizada à Avenida "1", na cidade de Rio Claro, de propriedade da Ferrovia Paulista S.A.

Na conformidade da legislação aplicável à espécie, mais precisamente as disposições contidas nos artigos 142, e seu parágrafo único, e 146 do Decreto nº 13.426, de 16-3-1979, a deliberação do Conselho propondo o Tombamento ou a simples abertura do processo, assegura a preservação do Bem até decisão final da autoridade. Como consequência, qualquer intervenção em termos de modificação, reforma ou destruição deverá ser precedida de autorização do CONDEPHAAT a fim de evitar eventual descaracterização.

Aproveitamos a oportunidade para apresentar a Vossa Excelência protestos de estima e apreço.

Atenciosamente


CELSO MARCHI
Diretor

A Sua Excelência o Senhor
DEPUTADO JOSÉ FELÍCIO CASTELLANO
Assembléia Legislativa
Palácio 9 de Julho - Ibirapuera
SÃO PAULO - SP
CEP - 04097

JM/mtr



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

RUA LIBERO BADARÓ, 39 - SÃO PAULO - CEP 01009 - PABX - 257-1311
- C O N D E P H A A T -

São Paulo, 02 de setembro de 1982.

Ofício SE-959/82
P.CONDEPHAAT Nº 22.295/82

Senhor Delegado

Temos a honra de comunicar a Vossa Senhoria que foi aberto neste Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado - CONDEPHAAT o processo nº 22.295/82 para estudo de Tombamento da Estação FEPASA, localizada à Avenida "1", nessa cidade, de propriedade da Ferrovia Paulista S.A.

Na conformidade da legislação aplicável à espécie, mais precisamente as disposições contidas nos artigos 142, e seu parágrafo único, e 146 do Decreto nº 13.426, de 16-3-1979, a deliberação do Conselho propondo o Tombamento ou a simples abertura do processo, assegura a preservação do Bem até decisão final da autoridade. Como consequência, qualquer intervenção em termos de modificação, reforma ou destruição de verá ser precedida de autorização do CONDEPHAAT a fim de evitar eventual descaracterização.

Aproveitamos a oportunidade para a apresentar a Vossa Senhoria protestos de estima e apreço.

Atenciosamente

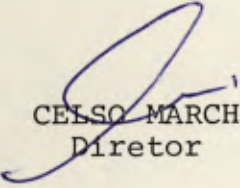
CELSO MARCHI
Diretor

Senhor
DR. RENATO BELLO
DD. Delegado Seccional de
RIO CLARO - SP
CEP - 13.500

JM/mtr

Ao S.T.C.R para instrução do processo nos termos da ficha do I.A.C.

CONDEPHAAT/SE., 16 de setembro de 1982.


CELSO MARCHI
Diretor

JM/mi

~~Arg. Peivaldo~~
~~para instrução nos termos~~
~~da ficha AC~~
~~MPL Viconti~~
21-9-82

~~Historiadora Enea~~
~~Preparar reserva histórica~~
~~MPL Viconti~~
8-10-82



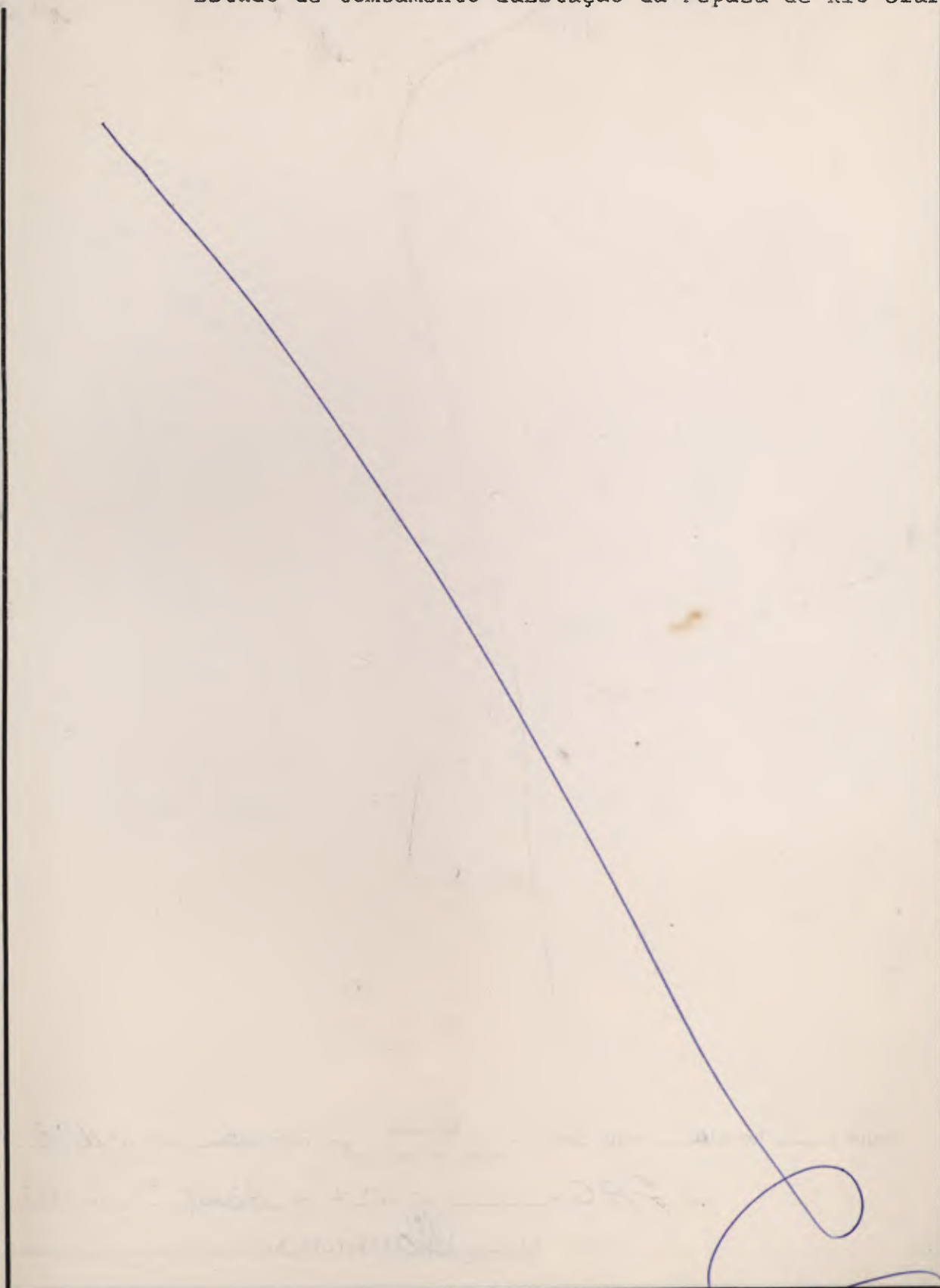
SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 10

do..... Proc. CONDEPHAAT 22295/80

Interessado : DEPUTADO JOSÉ FELICIO CASTELLANO

Assunto: Estudo de tombamento da Estação da Fepasa de Rio Claro



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Segue , juntada nesta data, documento rubricada sob n.º 11/23
folha... de informação

SAC. em 27 de Abril de 1983

(a) Marmara



FEPASA

FERROVIA
PAULISTA S.A.

STCR

São Paulo, 11 de abril de 1983

0600/DPF/0597/3

*A SAC junto ao
processo 22-275/82,
coltando em seguida.
Cocolefiant em 17/4/83*

Ilma. Sra.

Giselda Visconti

M.D. Diretora Técnica do CONDEPHAAT

Secretaria de Estado da Cultura

Rua Líbero Badaró, 39

SÃO PAULO - CEP 01009

JUDITA MONARI
Diretora Substituta
Secretária Executiva
CONDEPHAAT

Em atenção ao seu Ofício/STCR nº 102/82, de 16.11.82, encaminhamos a V.Sª. cópia da escritura geral de aquisição da "The Rio Claro San Paulo Railway Company Limited" pela antiga Cia. Paulista de Estradas de Ferro, bem como, planta com a localização da Estação de Rio Claro.

Atenciosamente,

IVAM SÉRGIO COSTA
CHEFE DEPTO. PATRIMÔNIO

MIWA/ma

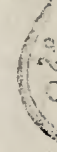
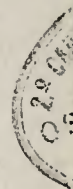
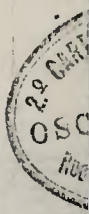
ESTADO DE
SÃO PAULOCOMARCA DA
CAPITALRua Rego Freitas, 40
Próximo ao Largo do AroucheTels.: { 221-1986
221-1991 - 220-3301
220-5832 - 221-0864

2.º TABELIÃO DE NOTAS

C E R T I F I C O

a pedido verbal de pessoa interessada que, revendo no Cartório a meu cargo os respectivos Livros de Notas, no de número 93 (noventa e três) às folhas 13 vº (treze verso) encontrei a escritura do teor seguinte: ES-CRIPTURA DE COMPRA E VENDA, que fazem como outorgante vendedora a Companhia "The Rio Claro San Paulo Railway Company Limited" e como outorgada compradora a Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviães, com hypotheca e penhor, como abaixo se declara. SAIBAM quantos este instrumento de escriptura pública de compra e venda e outros pactos virem que, no Anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil oitocentos e noventa e dois, aos vinte e seis dias do mez de Março, nesta Cidade de São Paulo, Capital do Estado do mesmo nome, e em meu Cartório, ahy, perante mim, tabellião, e as duas testemunhas ao diante nomeadas e assignadas compareceram partes justas e contractadas, de uma parte como outorgante vendedora a COMPANHIA INGLEZA, denominada "THE RIO CLARO SAN PAULO RAILWAY COMPANY LIMITED", com séde e domicilio em Londres, constituida sob o regimem das leis inglezas em mil oitocentos e sessenta e dois até mil oitocentos e oitenta e seis, e autorizada a funcionar nos Estados Unidos do Brasil por decreto número dez mil trezentos e cincoenta e sete, de quatorze de Setembro de mil oitocentos e oitenta e nove, e legalmente representada neste acto, por seu bastante procurador, ADOLPHO WILHELM MENGE, como fez certo pela procuração que exhibio e fica nesta data registrada no livro competente deste Cartório, e archivada, residente na Cidade do Rio de Janeiro (Capital Federal) e actualmente nesta cidade; e, de outra parte, como outorgada compradora, a COMPANHIA BRASILEIRA, denominada "COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIÃES, com séde e domicilio nesta Capital, legalmente constituida de conformidade com as leis em vigor neste paiz, por Estatutos archivados na Junta Commercial desta cidade e legitimamente representada por seus directores os Doutores ELIAS ANTONIO PACHECO CHAVES, ANTONIO PAES DE BARROS e NICOLAU DE SOUZA QUEIROZ e ANTONIO DE LACERDA FRANCO, e EDUARDO PRATES, todos os

os presentes conhecidos de mim tabellião e das mesmas duas testemunhas ao diante nomeadas e assignadas pelos próprios de que trato e do que dou fé. E, perante as mesmas testemunhas, pela outorgante "The Rio Claro San Paulo Railway Company Limited", em seguida nesta escriptura denominada por abreviação "Companhia Rio Claro", por seu referido procurador me foi dito que; estando devidamente autorisada, com amplos e especiaes poderes, pela assembléa geral dos seus accionistas de treze de Janeiro deste anno, effectuada em Londres, para celebrar este contracto, e assim levava definitivo effeito, o ajuste celebrado em Londres aos dezoito -- dias do mez de Dezembro de mil oitocentos e noventa e um, rectificado -- por outro ajuste de quatro de Fevereiro do corrente anno entre os Directores della outorgante, Ch. Connington e Grafton U. Cattley e o procurador especial da outorgada, Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, neste acto em seguida designada pela denominação de "Companhia Paulista", Doutor Eduardo da Silva Prado e visto esta ter obtido do Governo a necessária autorisação para este contracto, pelo decreto número setecentos e dezenove de vinte e nove de Janeiro do corrente anno, e da assembléa geral de seus accionistas, de trinta de outubro de mil oitocentos e noventa e um, conforme a cópia authentica que da respectiva acta apresentou e fica registrada no livro competente deste Cartório, e, archivada, pelo presente instrumento e na melhor forma de Direito, tem justo e contractado com a dita outorgada o que segue: PRIMEIRO - Que tendo ella outorgante, Companhia Rio Claro, por escriptura de trinta de setembro de mil oitocentos e oitenta e nove, lavrada nas Notas do respectivo tabellião da cidade de São João do Rio Claro, deste Estado, comprado ahoje extincta Companhia Rio Claro, possui actualmente a plenitude do domínio e posse, uso e gozo de todas os seus bens, privilegios, direitos e accoens, desembaraçados de quaesquer onus, obrigaçoens ou responsabilidades, salvo os inherentes às respectivas concessoens, nos termos do decreto número sete mil oitocentos e trinta e oito de quatro de outubro de mil oitocentos e oitenta e leis deste Estado número noventa e um de



20.00.18



ESTADO DE
SÃO PAULO



COMARCA DA
CAPITAL

fls.2

Rua Rego Freitas, 40
Próximo ao Largo do Arouche

Tels: { 221-1986
221-1991 - 220-3301
220-5832 - 221-0864

2.º TABELIÃO DE NOTAS

de seis de Abril de mil oitocentos e oitenta e sete e número trinta e cinco de dezessete de março de mil oitocentos e oitenta e oito. SEGUNDO. que assim possuindo a Companhia Rio Claro: a) uma estrada de ferro já construída desde a cidade de São João do Rio Claro até Araraquara; b) um prolongamento desta estrada de ferro de Araraquara ao Jaboticabal, pela própria outorgante parcialmente construída na extensão de noventa e seis (96) kilometros; c) uma concessão para o prolongamento dessa linha de Jaboticabal até Barretos; d) um ramal já construído, da estação "Visconde do Rio Claro" na primeira supra mencionada linha até Jahú, com a modificação entre os kilometros cento e um (101) e cento e dez (110), que leva os trilhos por meio de uma nova linha de dez kilometros até a villa de Brótas, conforme contracto feito com o Governo deste Estado em dezessete de Julho de mil oitocentos e noventa; e) uma concessão para o prolongamento do Jahú, passando por Sapé até Itapura; f) um ramal de estrada de ferro, parcialmente já construído, de São Carlos do Pinhal, na supra mencionada estrada de ferro, até Agua Vermelha e Quilombo, na extensão de sessenta e trez (63) kilometros; g) um ramal de estrada de ferro, parcialmente construído, de São Carlos do Pinhal a Ribeirão Bonito, com a concessão de poder prolongar esta linha até a freguezia da Boa Esperança, em direcção à Sant'Anna do Parnahyba; h) um prolongamento da linha do Jahú em direcção a Sapé, com um ramal à Villa da Bocaína, com trinta e um (31) kilometros já explorados e levantadas as plantas respectivas, à espera d'approvação do Governo do Estado; assim como possue a Companhia Rio Claro, pelo presente instrumento vende, cede e transfere à Companhia Paulista, como de facto vendido têm, na forma em seguida declarada, a plenitude do domínio e posse, uso e gozo das ditas estradas de ferro, com todos os privilegios, direitos e acçoens, livres e desembaraçadas de quaisquer onus, obrigaçoens e responsabilidades, comprehendendo a dita venda todos os immoveis que actualmente possui a Companhia Rio Claro a facha de terreno por onde passam aquellas estradas de ferro, todos os edificios, prédios, depósitos, armazens, constru

Regina P. de Souza
 Rua R. de Lima Torres
 Curitiba N.º 2378

Condição de Venda

A

construcçoens, officinas, pontes, plataformas, casas para turmas, ranchos, ou como melhor nome tenham; todo o material fixo e rodante, com todos os móveis e utensilios, aparelhos, machinismos e instrumentos -- existentes nas ditas estradas de ferro, prolongamentos e ramaes, quer se achem nas estaçoens, quer nas officinas ou em quaesquer edificios que pertencem ou servem a respectiva emprêsa. TERCEIRO - Na dita venda não se considerarão incluídos: a) quaisquer lucros líquidos, quer já realizados, quer não provenientes da exploração das ditas vias ferreas vendidas até ao dia trinta e um do corrente mez, época em que os respectivos lucros, despêsas de custeio passarão a correr por conta da Companhia Paulista; b) o fundo de reserva, entrada, não realizados das acçoens ou outros fundos ou dinheiros pertencentes à Companhia Rio Claro; c) todos os mais haveres ou propriedades da Companhia Rio Claro que se acham na Inglaterra e não estejam expressamente incluídos na presente venda. QUARTO. O preço da dita venda, exclusão feita dos materiaes e utensilios -- existentes no almoxarifado e destinados ao custeio da estrada, que ainda se achem nos armazens da Companhia Rio Claro e ainda não empregados por esta, é de £ 2.775,000 (dois milhoens setecentos e setenta e cinco mil libras). QUINTO - O preço devido pelos ditos materiaes e utensilios existentes no almoxarifado e destinados ao custeio da estrada de ferro será estabelecido mediante avaliação feita por dois avaliadores, devendo cada uma das Companhias contractantes nomear um, ou no caso de divergência entre estes, por um terceiro desempatador, que será escolhido pelos ditos avaliadores antes de darem começo à avaliação. E si, por qualquer causa, a dita avaliação não ficar concluída dentro de três mezes, contados desta data, será licito a qualquer das partes contractantes recorrer ao Supremo Tribunal de Justiça na Inglaterra para nomeação de pessoa idonea, que proceda a essa avaliação; e a avaliação que fizer a pessoa por essa forma nomeada, será definitiva. SEXTO - O pagamento do preço da compra, isto é £ 2,775,000, ou Reis vinte e quatro mil, seiscentos e sessenta e seis contos, seiscentos e sessenta e seis mil, seiscentos e ses-

República Federativa do Brasil
ESTADO DE
SÃO PAULO



2º OFÍCIO DE NOTAS DA CAPITAL
OSCAR FERNANDES
COMARCA DA CAPITAL
Escrivão Autorizado
Rua Rego Freitas, 40 - São Paulo - Brasil

7(843-118) 5

MANOEL OLEGÁRIO DA COSTA
TABELIÃO INTERINO

fls.3

2.º TABELIÃO DE NOTAS

Rua Rego Freitas, 40
Próximo ao Largo do Arouche

Tels.: 221-1986
221-1991 - 220-3301
220-5632 - 221-0864

sessenta e seis reis (24.666:666\$666 Rs.) é feito da seguinte forma: libras, vinte e cinco mil (£ 25.000) em dinheiro; e o restante, libras dois milhões setecentos e cinquenta mil (£ 2.750.000) em títulos de obrigação preferencial (bonds) emitidas pela Companhia Paulista, sendo que aquella quantia em dinheiro, isto é, as libras vinte e cinco mil (£ 25.000) a Companhia Rio Claro confessa já ter recebido em Londres por intermedio do "The British Bank of South America Limited", conforme e no prazo estipulado no já referido accôrdo de dezoito de Dezembro de mil oitocentos e noventa e um, pelo que della dá quitação à Companhia Paulista. SÉTIMO. O preço dos materiaes que vai ser determinado por meio de avaliadores, ou arbitros, como se estipula na clausula quinta, será remetido para Londres por intermedio do referido "British Bank of South America Limited", o qual, ao recebê-la, della dará quitação, devendo esse pagamento ser effectuado por essa forma dentro de um mez, contado da data da terminação da avaliação. OITAVO - As referidas obrigaçoens preferenciaes (bonds), representando a dita somma de libras dois milhões setecentas e cinquenta mil (£s 2.750.000) vencerão juros à rasão de cinco por cento ao anno, pagos semestralmente, devendo o primeiro pagamento semestral realizar-se no dia primeiro de outubro deste anno; os juros serão representados por "coupons". Cada uma das ditas obrigaçoens preferenciaes (bonds) será do valor de libras cem (£s 100) e serão classificadas "pari passu" e representarão uma quantia não excedente de libras dois milhões setecentos e cinquenta mil (£s 2.750.000). NONO. As ditas obrigaçoens (bonds) serão garantidas: a) por uma primeira hypotheca sobre as ditas estradas de ferro da Companhia Rio Claro, seus prolongamentos e ramaes, quer na parte já construída, quer na que d'ora em diante fôrem construídas de conformidade com as ditas concessões; b) por uma segunda hypotheca sobre a totalidade das actuaes estradas de ferro da Companhia Paulista, sujeita somente a um onus anterior, existente sobre ellas, para garantia da semma de libras cento e vinte mil e trezentas (£s 120,300) vencendo juros à razão de sete por cento ao anno; c)

6

c) por um penhor sobre o activo, renda e demais bens, que na occasião - pertencerem às Companhias Paulista e Rio Claro, incluindo-se no dito penhor todos os direitos, privilegios, concessões, e bens móveis de qualquer especie, com exclusão somente dos materiaes, utensilios e outros móveis, que por sua naturêsa se consomem ou precisam ser renovados periodicamente no legitimo custeio das ditas estradas de ferro. As ditas hypothecas e penhores nesta escriptura estipulados serão constituídas pela Companhia Paulista em favor do "The British Bank of South America Limited" na qualidade de fiduciario, administrador e representante (trustees) dos portadores das referidas obrigações preferenciaes. DECIMO - AS ditas obrigações preferenciaes serão ao portador, porém convertiveis em titulos nominaes, à vontade do possuidor. DECIMO PRIMEIRO - As ditas obrigações serão resgatadas dentro de quarenta e dois (42) annos, por meio de um fundo de reserva accumulado de um por cento ao anno, a principiar em mil oitocentos e noventa e sete (1897) sendo para esse fim retirado numero sufficiente de obrigações annualmente por meio de sorteio que terá lugar em Londres, na presença de um tabellião, e serão resgatadas ao par. DECIMO SEGUNDO - A totalidade da receita liquida, semestralmente realisada, pela Companhia Paulista, será immediatamente remetida por ella ao "The British Bank of South America Limited" em Londres, por intermédio da Caixa do mesmo Banco no Rio de Janeiro, pela taxa do dia a três (3) ou a noventa dias de vista por transferêcia, ficando a Companhia Paulista obrigada a dar aviso prévio de dez dias para as remessas superiores a vinte mil libras; até que as sommas assim remetidas sejam sufficientes para fazer face ao pagamento dos juros das ditas obrigações preferenciaes e para o dito fundo d'amortisação; devendo as mencionadas remessas ser feitas de modo a chegar e vencer-se em Londres antes do vencimento dos prazos marcados para pagamento dos juros e amortisação. DECIMO TERCEIRO - O "The British Bank of South America Limited" será irrevogavelmente encarregado do serviço das ditas obrigações preferenciaes e pela Companhia Paulista ser-lhe ha paga uma commissão razo-

ESTADO DE
SÃO PAULO

fls.4

2.º TABELIÃO DE NOTAS

Rua Rego Freitas, 40
Próximo ao Largo do AroucheTels: { 221-1986
221-1991 - 220-3601
220-5832 - 221-0864

razoavel e appropriada pelo serviço dos juros e resgate do capital. DÉCIMO QUARTO. No caso de aquisição ou de desapropriação pelo Governo do Brasil, ou por outra qualquer causa, de todas ou de quaisquer estradas incluídas em ditas hypothecas ou em qualquer dellas, ou no penhor, a Companhia Paulista, depois de deduzir a quantia necessária ao pagamento da já referida divida de libras cento e vinte mil e trezentos (Es..... 120.300) remetterá ou envidará os meios de remetter toda a importancia paga com relação a essa compra ou desapropriação em tanto quanto seja necessário para o resgate acima mencionado, directamente ao "The British Bank of South America Limited" em Londres, por intermedio da Caixa deste Banco no Rio de Janeiro, nos termos da clausula décima segunda, o qual o applicará ao resgate ao par das obrigaçoes preferenciaes, que na occasião existirem em circulação e restituirá o saldo desse dinheiro, quando o haja, à Companhia Paulista. DÉCIMO QUINTO - As ditas obrigaçoes preferenciaes serão entregues em Londres dentro de três mezes da data desta à Companhia Rio Claro pela Companhia Paulista e serão trocadas pela cautela que a dita Companhia Paulista entrega neste acto à Companhia Rio Claro, assignada pela respectiva Directoria. As ditas obrigaçoes preferenciaes (bonds) serão impressas em portugûes, com a respectiva traducção em inglês, em uma columna em frente, conterão litteralmente os dizeres da minuta que no fim desta vai transcripta e serão assignadas pelo Doutor Eduardo da Silva Prado, na qualidade de agente e representante da Companhia Paulista em Londres, para o que nesta data esta Companhia dá-lhe especial outorga; ou por qualquer outra pessoa legitimamente autorisada pela Companhia. DÉCIMO SEXTO. E visto ter a Companhia Rio Claro confessado haver já recebido a quantia de libras vinte e cinco mil (Es 25.000) em dinheiro e a cautela representativa das libras dois milhoens setecentas e cincoenta mil (Es 2.750.000) em obrigaçoes preferenciaes (bonds), transfere a Companhia Paulista todo o dominio e posse sobre as referidas estradas de ferro, com exclusão dos bens especificados na clausula terceira, e a tem por empossada dellas por

por virtude desta escriptura e da clausula constituti, ficando por isso a Companhia Paulista autorizada a fazer os pactos relativos às hypothecas e penhor dos bens que adquirio por este acto da Companhia Rio Claro.

DECIMO SETIMO. A Companhia Paulista fica obrigada a pagar todas as custas, gastos e despesas provenientes e relativos ao preparo e realisação da presente venda, a investigação de titulo de transferência de propriedade e mais bens vendidos e em geral com todos os que se fizerem com a realisação da presente venda, incluindo nelles todos os impostos e honorarios, quer pagos em relação a obtenção da autorisação das Autoridades competentes deste Paiz para a presente venda, quer para a emissão e garantia das ditas obrigaçoens preferenciaes (bonds) registro das respectivas escripturas e instrumentos e todos os mais que tenham relação com os immoveis que fazem objecto da presente escriptura.

DECIMO OITAVO. E visto ter sido estipulado no accôrdo celebrado em Londres aos dezto de Dezembro de mil oitocentos e noventa e um, que as despesas com a construção das diversas Estradas de ferro da Companhia Rio Claro, d'aquella data em diante até a da definitiva realisação da respectiva venda, correriam por conta da Companhia Paulista, que para esse fim forneceria aquella os necessários capitales, entretanto, que essas construcçoens têm sido feitas com capitales da Companhia Rio Claro; e visto a impossibilidade de organizar de prempo e com exactidão as contas relativas a essas construcçoens e despesas necessárias e resultantes, fica estipulado o prazo de trinta dias, a contar de hoje, para organização dessas contas e pagamento de sua importância.

DECIMO NONO - Para os effeitos do pagamento do imposto de transmissão considerar-se-ha a quantia de libras dois milhoens setecentos e setenta e cinco mil (£s 2.775.000) equivalente a vinte e quatro mil, seiscentos e sessenta e seis contos, seiscentos e sessenta e seis mil, seiscentos e sessenta e seis reis ... (Rs. 24.666:666\$666) ao cambio de vinte e sete dinheiros (27 ds.) sendo oito mil contos (8.000:000\$000 Rs.) o preço dos immoveis, e o excesso, direitos, privilegios, concessõens, Acoetera.

VIGESIMO. A contar desta



desta data, a Companhia Paulista terá direito aos benefícios e estará sujeita aos encargos de todos os contractos e compromissos feitos e assumidos pela Companhia Rio Claro, referentes à empresa; excepto a parte em que tais contractos digam respeito aos materiais e utensilios, que tenham de ser incluídos na dita avaliação; excepto também em relação às questões pendentes sobre a importância do imposto reclamado pela The-- zouraria de Fazenda, pela venda feita pela extincta Companhia Rio Claro à actual "Rio Claro San Paulo Railway Company" e correrão por conta desta ultima; e a Companhia Paulista indennizará a Rio Claro de, e por todos os pleitos, custas, danos, reclamações e demandas com relação a esses contractos e compromissos respectivamente. É pela outorgada, por seus respectivos Directores, foi dito que aceita todas as clausulas e condições com que lhe é feita a presente venda. Disse mais a Companhia Paulista que, attendendo a conveniencia de ficar desde já liquidado tudo quanto ser possa a prezente transacção, por este mesmo instrumento dá em primeira hypotheca e penhor ao English Bank of Rio de Janeiro Limited, em liquidação, representado pelo referido procurador, Adolpho -- Wilhelm Menge, em virtude de procuração especial, que me exhibio neste acto, e fica registrada no livro competente deste Cartório e archivada, na qualidade de fiduciario, representante e administrador (trustees) da referida emissão de titulos preferenciaes (bonds) no valor de libras cento e vinte mil e trezentas (£s 120.300) e juros de sete por cento, todos os bens em seguida discriminados, para garantir o capital, juros e amortisação dos referidos bonds e observancia das clausulas e condições sob que foram elles emittidos, em ordem a que, em todo o caso, tenham exclusivo privilegio sobre todas as dividas, obrigações presentes e futuras da Companhia Paulista, até que seja resgatado a última das referidas obrigações preferenciaes. Os referidos bens, que são dados pela Companhia Paulista em hypotheca, penhor da referida divida de libras cento e vinte mil e trezentos (120.300 £s) ao dito English Bank of Rio de Janeiro Limited em, liquidação, são os seguintes: Concessões e pri-

10

15

privilegios - 1ª - para construção da estrada de ferro de Jundiahy a -
Campinas, nas freguezias, termos e comarcas dos mesmos nomes, por con-
tracto de vinte e nove de maio de mil oitocentos e sessenta e nove, as-
signados com o Governo de São Paulo; 2ª - para estrada de ferro de Cam-
pinas ao Rio Claro, por contracto de doze de maio de mil oitocentos e -
oitenta e cinco, assignado com o mesmo governo, atravessando as fregue-
zias, termos e comarcas do mesmo nome e mais as da Limeira; 3ª - para -
estrada de ferro de Cordeiros ao Mogy-Guassú e respectivos ramaes, por
contracto de vinte e um de Janeiro de mil oitocentos e setenta e seis,
assignado com o mesmo governo, pertencendo Cordeiros, à freguezia, ter-
mo e comarca da Limeira; - 4ª - para estrada de ferro do Porto-Ferreira
a Belém do Descalvado, e respectivo ramal, por contracto de vinte e cin-
co de outubro de mil oitocentos e oitenta, com o mesmo governo, pertencendo Porto Ferreira ao termo e comarca de Descalvado, freguezia do mes-
mo nome e Belém do Descalvado à freguezia, termo e comarca do mesmo no-
me; 5ª - para navegação dos rios Mogy-Guassú, Pardo e Rio Grande, por -
decreto número nove mil setecentos e cincoenta e trez de seis de maio -
de mil oitocentos e oitenta e sete, do Governo Imperial. 6ª - para ra-
mal da Limeira a Piracicaba, por contracto de dezoito de Fevereiro de -
mil oitocentos e noventa e um, assignado com o Governo de São Paulo, com-
prehendendo as freguezias, termos e comarcas do mesmo nome; - Vias Fer-
reas: - Uma estrada de ferro de bitola de um metro e sessenta centíme-
tros com duzentos e settenta e um (271) Kilometros de extensão. Duas es-
tradas de ferro de bitola de sessenta centímetros, com quarenta e um -
(41) kilometros d'extensão total. Toda a faixa de terreno por onde corre
o leito das referidas estradas de ferro. Edifícios e dependências, no -
município da Capital de São Paulo: edificio sito no largo de S. Bento -
freguezia da Sé, em que funciona o escriptorio central, comarca de São
Paulo. Município, comarca e freguezia de Jundiahy: escriptorio de tele-
grapho (kilometro um); estação de Louveira, um edificio de estação, duas



ESTADO DE SÃO PAULO



fls.6

2.º TABELIÃO DE NOTAS

Rua Rego Freitas, 40 Próximo ao Largo do Arouche

Tels: 221-1986 221-1991 - 220-3301 220-5832 - 221-0864

dous armazens de cargas. Estação da Rocinha: um edifício da estação, um armazem de cargas, uma casa para porteiro. Freguezias, município e comarca de Campinas: Estação de Vallinhos, um edifício da estação, um armazem de cargas; Estação de Campinas: um edifício de estação e dependências, trez armazens de cargas, uma officina de reparação, um depósito de machinas, quatro casas para empregados. Estação da Boa Vista: um edifício d'estação. Estação de Rebouças: um edifício d'estação, um armazem de cargas, uma casa para porteiro. Estação de Santa Barbara: um edifício d'estação, um armazem de cargas, uma casa para porteiro: município, freguezia e comarca da Limeira: estação do Tatú, um edifício d'estação, um armazem de cargas, um gyrador. Estação de Limeira: um edifício d'estação um armazem de cargas. Estação de Cordeiros: um edifício d'estação e dependências, um armazem de cargas, um depósito de locomotivas, uma casa para porteiro, um gyrador; município, freguezia e comarca do Rio Claro: Estação de Santa Gertrudes: Edifício d'estação; Estação de Rio Claro: um edifício d'estação e dependências, um armazem de cargas, um gyrador. Município, freguezia e comarca de Araras: Estação de Araras: um edifício d'estação, um armazem de cargas. Estação de ^{Guabirobas} Guabinhas: um edifício d'estação, um armazem de cargas. Estação de São Bento: um edifício d'estação. Estação de Leme: um edifício d'estação, um armazem de cargas. Município, freguezia e comarca de Pirassununga: Estação de Leme: um edifício de estação, um armazem de cargas. Estação de Pirassununga: um edifício d'estação, um armazem de cargas. Estação de Laranja Azeda: um edifício d'estação. Estação de Emas: um edifício d'estação, um armazem de cargas. Estação de Baguassú: um edifício d'estação, um armazem de cargas. Freguezia, município e comarca de Belém do Descalvado: Estação do Porto Ferreira: um edifício d'estação, dous armazens de cargas, um depósito de locomotivas, seis casas para empregados, umadôca, um gyrador, um depósito de materiaes, uma officina de folhas de zinco. Estação do Descalvado: um edifício d'estação, um armazem de cargas, um gyrador. Estação do Pantano: um edifício d'estação. Estação de Aurora: um edifício

Handwritten signature on the right margin.

Handwritten signature on the left margin.

edifício de estação. Município e freguezia de Santa Rita do Passa Quatro, comarca de Descalvado: Estação de Santa Rita: um edifício d'estação, um armazem de cargas, trinta e trez casas de turmas de trabalhadores em diversos pontos. Material rodante: Vinte e oito (28) locomotivas de bitola de um metro e sessenta centímetros; sessenta e cinco (65) carros de passageiros da mesma bitola; oitocentos (800) vagon de cargas da mesma bitola; quatro (4) locomotivas de bitola de sessenta centímetros; seis (6) carros de passageiros da mesma bitola e dezoito (18) vagon de cargas da mesma bitola. Via fluvial: Linha de navegação no Rio Mogy-Guassú, extensão de duzentos (200) kilometros. Edifícios e dependências: Porto Prainha, freguezia, município e comarca de Descalvado: um edifício d'estação com armazem. Porto Amaral, freguezia, município e comarca de Descalvado: um edifício d'estação com armazem. Porto Cunha Bueno, freguezia, município e comarca de S. Carlos do Pinhal: um edifício d'estação com armazem. Porto Jatahy, freguezia, município e comarca de São Simão: um edifício d'estação com armazem. Porto Cedro, freguezia, município e comarca de São Simão: um edifício d'estação com armazem e Porto Guataparã, freguezia, município e comarca de Ribeirão Preto: um edifício d'estação com armazem. Porto Martinho Prado, freguezia, município e comarca de Ribeirão Preto: um edifício d'estação com armazem. Porto Jaboticabal, freguezia, município e comarca do mesmo nome: um edifício d'estação com armazem. Porto Pitangueiras, freguezia, município e comarca de Jaboticabal: um edifício de estação com armazem. Porto Fental, freguezia, município e comarca de Jaboticabal: um edifício de estação com armazem. Material fluctuante. Onze lanchas a vapor e quarenta e quatro barcaças. Os fundos de reserva na importância total de mil quatrocentos contos de reis (Rs. 1.400:000\$000) e mais qualquer augmento que elles venham a ter para o futuro. As rendas presentes e futuras da Companhia e quaesquer vantagens resultantes de contracto da Companhia com o Governo do Estado E pelo dito procurador bastante do English Bank of Rio de Janeiro Limited em liquidação, foi dito que aceita a hypotheca e penhor mercantil -

República Federativa do Brasil

MANOEL OLEGÁRIO DA COSTA
TABELIÃO INTERINOESTADO DE
SÃO PAULOCOMARCA DA
CAMPANHA DE FERNANDES
fls. 7Escritório de Notas da Capital
Escrevente Autorizado
Rua Rego Freitas, 40 - São Paulo - Brasil

2.º TABELIÃO DE NOTAS

Rua Rego Freitas, 40
Próximo ao Largo do AroucheTels : { 221-1986
221-1991 - 220-3301
220-5832 - 221-0664

mercantil dos referidos bens da Companhia Paulista, nos termos em que -
 lhe é feita. Disse ainda a Companhia Paulista que, desta forma estando
 constituída a hypotheca convencional sobre os bens que já possui e que
 já se acham sujeitos, em virtude do contracto que presidiu à emissão -
 daquelles "debentures" do valor de libras cento e vinte mil e trezentos
 (fs 120.300), da qual é fiduciário e representante (trustees) o referi-
 do English Bank of Rio de Janeiro Ltd. em liquidação, constitue segunda
 hypotheca sobre os referidos bens para garantia das obrigações privile-
 giadas, bonds, emittidas e dadas em pagamento pela Companhia Paulista e
 Rio Claro da quantia de dois milhoens setecentos e cincoenta mil libras
 (fs. 2.750.000) resto do preço pelo qual aquella comprou a cota todas -
 as suas estradas de ferro e demais bens que acabam de ser declarados e
 especificados na constituição da primeira referida hypotheca, em ordem
 a terem as ditas obrigações privilegiadas em todas as hypothecas, pre-
 ferencia sobre todas as dividas presentes e futuras que porventura te-
 nha ou venha a contrahir a Companhia Paulista, com exclusão unicamente
 da referida divida de libras cento e vinte mil e trezentos (fs 120.300)
 que como acaba de ser estipulado, tendo sobre os mesmos bens primeira -
 hypotheca, prefere o seu pagamento. E, finalmente, pela Companhia Paulis-
 ta foi dito que, para maior e inteira garantia dos referidos debentures
 do valor de libras dois milhoens setecentos e cincoenta mil (fs
 2.750.000) dados a Companhia Rio Claro, em pagamento do preço pelo qual
 lhe comprou as suas estradas de ferro e os mais bens especificados na -
 respectiva clausula segunda, dava, como de facto dá pela presente es-
 criptura, em primeira hypotheca os já referidos bens immoveis, os quaes
 em seguida vão mais detalhadamente descriptos e em penhor mercantil os
 moveis, ficando entretanto entendido que a dita Companhia Paulista se -
 reserva o direito de despôr e substituir no legitimo custeio das ditas
 estradas de ferro os materiaes, utensilios e outros moveis que lhe per-
 tencem e são do uso, não só das mesmas estradas de ferro que já possuía
 e navegação dos Rio Mogy-Guassú, Rio Fardo e Rio Grande, como dos que -

que lhe pertencem em virtude da compra por esta escriptura; valendo o penhor quanto a estes bens somente em relação aos que existirem na data em que porventura tenham discutidos, todas em qualquer das hypothecas ou penhores pela presente escriptura constituídos. Que, dest'arte a referida dívida, representada por obrigações preferenciaes - bonds - do valor de libras dois milhoens setecentos e cincoenta mil (£s 2.750.000) fica garantida pela dita primeira hypotheca e penhor dos bens abaixo descriptos em ordem a ser paga de preferencia a todos os demais credores presentes e futuros da Companhia Paulista; inclusive da também já referida dívida de libras cento e vinte mil e tresentas (£s 120.300) em debentures de sete por cento de juros. Relação dos bens da Companhia Rio Claro:

1ª - As estradas de ferro, prolongamento, ramaes, desvios e concessões descriptos na clausula segunda, letras a) a h) do contracto de compra e venda constante desta escriptura. 2ª - toda a faixa de terreno em que assentam as referidas estradas de ferro, seus prolongamentos, ramaes, e devios já referidos. 3ª - o terreno número um e esquina da Avenida número dois na cidade do Rio Claro; 4ª - o terreno na cidade do Rio Claro em que se acham edificadas as officinas com a área de cento e doze mil cento e cincoenta e oito metros (112.158 m.); 5ª - os terrenos em que se acham edificadas as estações, os quaes são os seguintes: a do Morro Grande, no kilometro quatorze, com a área de treze mil cento e sessenta metros (13.160 m.); a de Corumbatahy, no kilometro vinte e sete, com a área de treze mil cento e sessenta metros (13.160 m.); a do Cuscuzeiro, no kilometro quarenta e um, com a área de treze mil cento e sessenta metros (13.160 m.); a de Oliveiras, no kilometro quarenta e quatro, com a área de treze mil cento e sessenta metros (13.160 m.); a do Visconde do Rio Claro, no kilometro cincoenta e seis, com cincoenta e trez mil cento e quarenta e trez metros (53.143 m.); a da Colonia, no kilometro sessenta e cinco, com a área de treze mil cento e sessenta metros (13.160 ms.); o de São Carlos, no kilometro setenta e sete, com a área de dez mil e noventa e trez metros (10.093 m.); a do Visconde do Pinhal, no ki-



kilometro noventa e quatro, com a área de onze mil novecentos e vinte metros (11.920 ms.); a da Fortalesa, no kilometro cento e sete, com a área de dezesseis mil setecentos e quarenta metros (16.140 ms.); a de Araraquara, no kilometro cento e vinte e sete, com a área de vinte e dois mil e trescentos metros (22.300 ms.); a de Américo Brasiliense, no kilometro cento e trinta e oito; a de Santa Lucia no kilometro cento e quarenta e trez; a do Rincão, no kilometro cento e cincoenta e nove, e outras quatro, inclusive a do Jaboticabal, ainda em construção e sem denominação. Estas todas situadas no tronco, e abrangendo as freguezias de São João do Rio Claro, São Carlos do Pinhal, São Bento de Araraquara, Nossa Senhora do Carmo do Jaboticabal, com os termos e comarcas de S. João do Rio Claro, São Carlos do Pinhal, São Bento de Araraquara e Nossa Senhora do Carmo do Jaboticabal. As seguintes de ramal: a do Morro Pellado, no kilometro sessenta e nove, com a área de quinze mil e seiscentos metros (15.600 ms.); a de Campo Alegre, no kilometro oitenta e quatro, com a área de quinze mil e seiscentos metros (15.600 m.) a de Brotas, no kilometro cento e sete, com a área de doze mil metros (12.000 ms.); a de Santa Maria no kilometro cento e trinta e trez com a área de quinze mil e quatrocentos metros (15.400 ms.); a da Ventania, no kilometro cento e cincoenta e um, com a área de quinze mil metros (15.000 ms.); a de Dous Corregos, no kilometro cento e sessenta e um, com a área de trinta e quatro mil quatrocentos e oitenta metros (34.400 m.); a de Dom Pedro Segundo, no kilometro cento e setenta, com a área de quinze mil e quatrocentos metros (15.400 ms.); a do Banharão, no kilometro cento e setenta e nove, com a área de dezeseite mil e seiscentos metros (17.600 ms.); a do Jahú, no kilometro cento e noventa e quatro, com a área de trinta e um mil quatrocentos e cincoenta metros (31.450 m.s). No ramal de Agua Vermelha, as seguintes: a de Babylonia, no kilometro dezenove; a da Floresta, no kilometro vinte e trez; e a do Capão Preto no kilometro quarenta e um e outras em construção, em número de quatro, as quaes todas abragem as freguezias de Itaquery, Brótas, Dous

Dous Corregos, Jahú e Sapé, comprehendendo os termos e municipios de -- Brotas, Dous Corregos e Jahú, e as comarcas de São Carlos do Pinhal, a -- que pertence Brotas, e a do Jahú, a que pertecem os termos de Jahú e -- Dous Corregos. Os armazens de depositos de materiaes e mais edificios -- da Companhia, os quaes são os seguintes: Todo o material rodante, cons-- tante de dezesseis (16) locomotivas, vinte e trez (23) carros de passa-- geiros, quatro (4) carros para bagagens, cento e quarenta e quatro (144) -- vagonos cobertos para cargas, quarenta e sete (47) ditos, denominados -- gondolas, um quindaste sobre rodas para sete toneladas, oito (8) vagonos -- para gados. Além do material desta relação, ainda existe parte em Santos -- e parte no Rio Claro para montar ou já montado; seis (6) carros para -- trens de passageiros; noventa (90) vagonos para cargas; quatro (4) loco-- motivas e outros machinismos para officina, todos os moveis, utensilios, -- aparelhos, machinismos e instrumentos existentes na estrada de ferro, -- seus prolongamentos e ramaes nas estaçoens, nas officinas ou nos edifi-- cios que servem a respectiva emprêsa. Todos e cada um dos direitos inhe-- rentes aos privilegios, resultantes dos contractos celebrados com o Go-- verno Geral e com o Governo deste Estado em virtude dos referidos decre-- tos número sete mil oitocentos e trinta e oito de quatro de outubro de -- mil oitocentos e oitenta e leis provinciaes de seis de Abril de mil oi-- tocentos e oitenta e sete e de dezessete de março de mil oitocentos e -- citenta e oito, para construcção, uso e gozo da estrada de ferro que, -- partindo da cidade do Rio Claro irá terminar em Araraquara e dos ramaes -- da estação do Visconde do Rio Claro ao Jahú e de São Carlos a Agua Ver-- melha e Quilombo e do mesmo São Carlos ao Ribeirão Bonito e deste lugar -- até a freguezia da Boa Esperança, em direcção a Sant'Anna do Paranahyba -- e do prolongamento do dito ramal da cidade do Jahú à freguezia do Sapé -- e desta à Colonia Naval do Itapura, e do ramal que, partindo desta linha -- vai terminar na Bocaina; bem como d'outro prolongamento de Araraquara -- ao Jaboticabal e deste ponto até Barretos. Disse mais a Companhia Fau-- lista que dest'arte ficam constituídos em favor do "The British Bank" --

7(843-118) 17

20 17

República Federativa do Brasil

MANOEL OLEGÁRIO DA COSTA
TABELIÃO INTERINO

ESTADO DE
SÃO PAULO



fls.9

2.º TABELIÃO DE NOTAS

Rua Rego Freltas, 40
Próximo ao Largo do Arouche

Tels.: { 221-1986
221-1991 - 220-3301
220-5832 - 221-0864

Bank" na qualidade de fiduciário, administrador e representante dos portadores das referidas bonds, uma segunda hypotheca e penhor sobre todos os bens que já possuia, com exclusão da primeira hypotheca sobre os bens que por esta escriptura adquirio da Companhia Rio Claro, para garantia do pagamento de parte do preço desta compra que ella fazem obrigaçoens preferenciaes no valor de libras dois milhoens setecentos e cincoenta mil (£s 2.750.000). O theor das obrigaçoens preferenciaes referidas é o seguinte: - "Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes. Estado de São Paulo, Brazil. Obrigaçoens de cinco por cento (5%) no valor de libras dois milhoens setecentos e cincoenta mil (£s 2.750.000). A Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, incorporada de accôrdo com as Leis do Brazil, e no pleno gôzo dos privilegios, isençoens e favores concedidos por diversas Leis geraes e provinciaes, com os seus Estatutos e reforma, approvados pelos accionistas em uma assembléia geral extraordinária no dia trinta de outubro de mil oitocentos noventa um, tendo contrahido um empréstimo de libras dois milhoens setecentos e cincoenta mil (£s..... 2.750.000) sterlinas, vencendo juros à razão de cinco por cento (5%) ao anno, pagável, quer o principal quer os juros em ouro, achando-se o dito empréstimo garantido por hypothecas especiaes, pelas quaes as estradas de ferro compradas à Rio Claro San Paulo Railway Company Limited", já construidas ou que forem d'ora em diante construidas, de accôrdo com as concessoens assim compradas e o material rodante e a renda que dellas provenha estar especialmente hypothecadas ou oneradas em penhor que lhadam prioridade sobre todos os mais encargos, privilegios e dividas e todo o conjuncto da empreza, estradas de ferro, rendas e propriedades da Companhia, que contrahe o empréstimo se acham hypothecados, sujeitas aos já existentes onus privilegiados, como consta das escripturas passadas perante tabellião em vinte e seis de março de mil oitocentos noventa e dous, em consideração de valor effectivo recebido pela dita Companhia, pagará no dia primeiro de Abril de mil novecentos e trinta e quatro (1934) ou em outra data anterior em que esta obrigação preferenci-

Nogueira P. de Lina Correa
Produção N.º 23781

José Roberto de Almeida

04 1934

preferencial (bond) fôr resgatada de accôrdo com as condiçoens em seguida mencionadas, ao portador desta obrigação preferencial (bond) si não estiver registrada, e si o estiver, ao possuidor registrado ou nominal desta obrigação, a somma de libras cem (£s 100 sterlinas), com os respectivos juros a contar do dia trinta e um de março de mil oitocentos e noventa e dous (1892), à razão de cinco por cento (5%) ao anno, pagos semestralmente nos dias primeira de Abril e primeiro de outubro de cada anno, ao ser apresentada e na entrega dos coupons de juros anexos, à proporção que se vencerem o dito capital e juros, pagáveis em moeda sterlina a Inglaterra no "The British Bank of South America Limited" em Londres, sem deducção no principal ou juros de qualquer taxa que possa ser devida com relação aos mesmos em virtude de qualquer lei do Brasil, quer geral quer provincial, ou em vigor, a que d'ora em diante possa ser promulgada, assumindo a Companhia a obrigação de pagar todas essas taxas. E de conformidade com as ditas escripturas de hypothecas e penhor, a Companhia declara: 1ª Esta divida é privilegiada e o seu pagamento terá preferencia sobre todas as mais dividas e pagamentos, salvo somente aquelle especialmente reservado nas ditas escripturas de hypothecas. 2ª - Esta obrigação preferencial (bond) é uma d'uma série da mesma natureza, theor e data, na importância total de libras dois milhoens setecentos e cincoenta mil (£s 2.750.000) sterlinas, resgatável pelo seu valor nominal por meio de um fundo de amortisação que a Companhia formará por meio de uma accumulção, a contar do anno de mil oitocentos e noventa e sete (1897) de accôrdo com a tabella impressa no verso desta obrigação preferencial (bond). 3ª - As obrigaçoens preferenciaes (bond) desta série, serão numeradas seguidamente e enquanto gosarem do privilegio de preferencia sobre todas as mais dividas da Companhia como acima se acha exposto, não terão preferencia alguma umas sobre as outras. 4ª - As obrigaçoens preferenciaes (bonds) que tiverem de ser resgatadas em cada anno pela maneira em seguida mencionada, serão designadas por meio de sorteios annuaes, que terão lugar no mez de março de cada anno, e o primeiro sorteio effectuar-se-ha

República Federativa do Brasil

MANOEL OLEGÁRIO DA COSTA
TABELIÃO INTERINOESTADO DE
SÃO PAULOCOMARCA DO
CAPITAL

fls.10

Rua Rego Freitas, 40
Próximo ao Largo do Arouche

Tels.:

221-1986
221-1991 - 220-3301
220-5832 - 221-0664

2.º TABELIÃO DE NOTAS

se-ha no dia primeiro de março de mil oitocentos e noventa e sete (1897) no "British Bank of South America Limited" em Londres, na presença de um tabellião e no dia primeiro de abril de mil oitocentos e noventa e sete (1897), depois do sorteio, o capital das ditas obrigações preferenciaes (bonds) assim sorteadas será pago no dito Banco e pela maneira acima indicada e sendo entregues as obrigações preferenciaes (bonds) com todos os respectivos coupons, ainda não vencidos, cessando os juros sobre essas obrigações desde o dia primeiro de Abril, depois do sorteio. 5ª - Toda a renda líquida apurada em cada anno pelo conjuncto da empresa e estradas de ferro da Companhia será immediatamente remettida pela Companhia ao "British Bank of South America Limited" em Londres, até que a somma remettida seja sufficiente para os encargos dos juros das ditas obrigações e do fundo de amortisação. 6ª - No caso de compra ou desapropriação pelo Governo do Brazil ou por outro meio de todas ou quaesquer das estradas de ferro, incluídas nas ditas hypothecas ou em qualquer dellas, a Companhia, sujeita tam somente aos direitos de prioridade, de que se faz expressa reserva, remetterá ou procurará que seja remettido directamente ao dito "British Bank of South America Limited" em Londres, o dinheiro recebido por esta compra ou desapropriação, na quantia que fôr necessaria para o resgate acima mencionado, devendo o Banco applical-o ao resgate ao par dessas obrigações que na occasião existirem em circulação, sendo o saldo devolvido à Companhia. 7ª - O portador desta obrigação ou possuidor nominal, quando o houver, terá direito ao dinheiro representado pela obrigação, isempto de qualquer deducção ou compromisso entre a Companhia e o possuidor primitivo da obrigação, ou com qualquer outro portador anterior. 8ª - A entrega desta obrigação preferencial (bond) pelo seu possuidor si ella fôr ao portador, ou pelo seu possuidor nominal, si ella fôr registrada, ao "British Bank of South America Limited" em Londres, junctamente com os correspondentes coupons dos juros, será sufficiente desoneração para a Companhia e para o Banco, não sendo nenhum delles obrigado a indagar da legalidade da posse do pos

José Antônio de...
 ...

Manoel Olegário da Costa
 Rua R. de Lima...
 ...

possuidor de uma obrigação preferencial (bond) ao portador ou de um coupon de juros ou da realidade do seu direito de receber os juros e o principal dessa obrigação preferencial (bond) ou de attender ao direito de qualquer pessoa a essa obrigação ou ao valor por ella apresentado. 9º - A Companhia creará e terá no "British Bank Of South America Limited" em Londres um registro, no qual a Companhia, quando lhe fôr requerido, inscreverá o nome e endereço do possuidor preferencial (bond) como possuidor nominal e annotará na obrigação o facto desse registro e as subsequentes mudanças de possuidor serão effectuadas por meio de instrumento manuscriptos assignados pelo transferente e pelo transferido, depositados no dito Banco pela mesma forma annotado nesta obrigação preferencial (bond), porém, por pedido por escripto do possuidor nominal pode o registro ser invalidado e esta obrigação preferencial (bond) torna-se-ha de novo para todos os fins uma obrigação pagável ao portador. 10º - E em testemunho do que, e para que possa produzir todo os effectos legais a Directoria da Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes emittiu esta obrigação, de conformidade com os Estatutos da Companhia e em virtude das resoluçoens da assembleia geral, leis do Brasil e vai assignado pelo representante da Companhia, devidamente nomeado para esse fim no dia 26 de março de mil oitocentos e noventa e dois". E, pela Companhia Rio Claro me foi dito que aceita as presentes estipulaçoens em que a Companhia Paulista se confessa sua devedora pela quantia de libras -- dois milhoens setecentos e cincoenta mil (£s 2.750.000) representadas por titulos de obrigação preferencial (bond) e para garantia do seu pagamento, amortisação e juros, dá ao referido The British Bank em hypoteca todos os bens immoveis que possui e em penhor os moveis, direitos, privilegios e concessõens. Ambas as partes contractantes, outorgante e outorgada, declararam que todos os bens acima mencionados não estã sujeitos a quaisquer responsabilidades por hypothecas legaes e outros -- onus, a não serem aquelles que vêm mencionadas na presente escriptura. Pela compradora foram-me exhibidos, além do bilhete de distribuição a --

ESTADO DE
SÃO PAULO

fls.11

2.º TABELIÃO DE NOTAS

Rua Rego Freitas, 40
Próximo ao Largo do AroucheTels: { 221-1986
221-1991 - 220-3301
220-5832 - 221-0664

a mim hoje feita pelo distribuidor Angelo de Araújo, os conhecimentos do teor seguinte. Número 45. Exercício de 1892. Imposto de transmissão. - Reais 528:000 quinhentos e vinte e oito contos. A folhas do livro caixa fica debitado o thezoureiro José Joaquim de Oliveira, pela quantia de - reais 528:000\$000, recebida da Companhia Paulista de Vias Ferreas e Flu-
viaes, seis por cento e adicional de reais 8.000:000\$000, por quanto -
compreu da Companhia Rio Claro San Paulo Railway Company, existente nes-
te Estado, os bens immoveis. Tabellião Dr. Bourroul. Recebedoria de Ren-
das do Estado de São Paulo, em 26 de março de 1892. O thezoureiro, Oli-
veira. O escripturário, Julio Carvalho. Guia. A Companhia Paulista de -
Vias Ferreas e Fluviaes vai pagar à Colectoria desta Capital o sello -
proporcional e adicional correspondente à quantia de 24.666:666\$666 -
reais, valor da dívida, garantida com hypotheca que faz a mesma Companhia
Paulista ao "The British Bank of South America Limited" e ao English Bank
of Rio de Janeiro Limited. S. Paulo em 25 de março de 1892. O 2º tabel-
lião, Estevam Leão Bourroul. Número 555. Reais 27:133\$700. Pagou de sel-
lo e adicional 27:133\$700 Reais. Colectoria de Rendas Gerais de S. Pau-
lo, 26 de março de 1892. Servindo de Collector, S.J.Ramos. O escrivam -
interino, Paulo Aquino. Disseram mais neste acto as Partes contractan-
tes que, a expressão "floating Charge", encontrada nos accôrdos celebra-
dos em Londres, foi neste instrumento vertida por "penhor" na ausencia
de expressão correspondente no Direito Brasileiro. A pedido das partes
lavrei esta escriptura, que lhes sendo lida perante as testemunhas, --
acceitaram, outorgaram e assignam com as mesmas testemunhas que são: -
os Doutores JULIO ADOLPHO RIBAS e ANTONIO JANUARIO PINTO FERRAZ, meus
conhecidos. Neste mesmo acto declarou perante as mesmas testemunhas o
"The British Bank of South America Limited", representado por seu pro-
curador Adolpho Wilhelm Menge, cuja qualidade fez certo com a procura-
ção que exhibiu e fica registrada competentemente no livro respectivo
deste Cartório, e archivada, que aceita a hypotheca feita pela Compa-
nhia Paulista ao dito Banco, para garantia das obrigaçoens privilegia-

privilegiadas no valor de dois milhoens setecentos e cincoenta mil li-
bras (Rs 2.750.000). E eu, o Bacharel Estevam Leão Bourroul, tabellião,
de conformidade inteira com a minuta a mim apresentada, a escrevi. (u.a.)
ADOLPHO WILHELM MENGE /// ELIAS ANTONIO PACHECO CHAVES /// ANTONIO PAES
DE BARROS /// NICOLAU DE SOUZA QUEIROZ /// ANTONIO DE LACERDA FRANCO ///
EDUARDO PRATES /// JULIO ADOLPHO RIBAS /// ANTONIO JANUARIO PINTO FERRAZ.
NADA MAIS CONTINHA E NEM DECLARAVA EM DITA ESCRITURA, para aqui bem e --
fielmente transcrita do próprio original, ao que me reporto e dou fé. --
São Paulo, 18 de maio de 1978. Eu, José Antonio Pereira Lina (José Ant-
nio Pereira Lina) auxiliar a datilografei. Eu, OSCAR FERNANDES, Escreven-
te Autorizado, a conferi e assino.-

[Handwritten signature]



DESPESAS
Emolumentos
do Escrivão
CR\$ 239,00
Custas ao Estado
CR\$ 47,00
à Carteira de
Previdencia
CR\$ 29,50

A taxa de 200/o s/emols. ao estado de Cr\$ 47,00
e a contribuição à carteira das serventias de Cr\$
231,50 foram pagas por Verba em 19/05/1978.
conferme pela autenticada sob n.o _____
Arquivada neste cartório



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

23

Folha de informação rubricada sob n.º 247

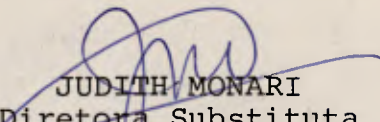
do P. CONDEPHAAT n.º 22295/82 (a)

Interessado: DEPUTADO JOSE FELICIO CASTELLANO

Assunto: Estudo de tombamento da Estação da Fepasa em RIO CLARO

Ao STCR em prosseguimento.

CONDEPHAAT/SE em, 27 de abril de 1983.


JUDITH MONARI
Diretora Substituta
Secretaria Executiva
CONDEPHAAT

24



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

125 24

Folha de informação rubricada sob n.º

do.....n.º...../..... (a).....

Interessado :

Assunto: INFORME HISTÓRICO REFERENTE AO TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO DA
CIA. PAULISTA DA CIDADE DE RIO CLARO

A CIDADE DE RIO CLARO E A ZONA DA PAULISTA

Em Campinas, então notável centro açucareiro (1817), onde havia senhores de engenho riquíssimos, não foi rápida a passagem da lvoura canavieira para a cafeeira, devendo-se tal fato ao temor que os agricultores tinham das geadas, então abundantíssimas no Oeste Paulista.

Campinas por volta do ano de 1870 foi considerado como o principal centro produtor de café e daí as plantações avançaram para o interior: para Limeira, Rio Claro, S. Carlos, Araraquara, Jaú, S. Manuel, Botucatu, Agudos, Casa Branca, S. Simão, Amparo, Ribeirão Preto, etc. Entre os anos de 1880 e 1890 diversos municípios estavam convertidos em centros produtores de primeira ordem. O fomento da imigração e as excessivas emissões de papel moeda na fase do Governo Provisório concorreram enormemente para o incremento da cultura cafeeira. Grandes extensões de florestas virgens foram derribadas para o plantio do café, formando-se extensas fazendas na região conhecida por "Oeste de São Paulo".

Já no primeiro quartel do século XIX, os paulistas, animados por um novo objetivo, retomaram uma nova espécie de bandeiras e monções, levando à escolha da situação de fazendas e preparando as primeiras roças. São os ranchos de palha de coqueiro e palmito, ou bem cobertos de taquaras inteiriças, aproveitadas em todo o comprimento e achatadas e vergadas nas cumieiras, os que se erguem,



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

26
25

Folha de informação rubricada sob n.º

do.....n.º...../..... (a).....

Interessado :

Assunto: INFORME HISTÓRICO REFERENTE AO TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO DA
CIA PAULISTA DA CIDADE DE RIO CLARO - pág. 2

a princípio, como habitação dos primeiros proprietários.

Em breve surgem os descampados das pastagens e rocios, as casas de melhor aparência, com paredes de barro e já cobertas de telhas, os engenhos, moinhos e monjolos, e, não mui distante uma pequena cruz que se transforma em capela. Foram assim fundadas as nossas modernas cidades do oeste de São Paulo: Limeira, Pirassununga, Araraquara, Amparo e outras, e assim também foi a origem de Rio Claro.

Partindo das terras fluminenses do Vale do Paraíba, o café ingressou em São Paulo, e atingiu em meados do século XIX, a zona do Rio Claro, que se manteve como ponto limite dessa cultura por largo tempo, até que a ferrovia libertasse os produtores dos excessivos fretes de transporte por muares.

Antes de 1827, Rio Claro não era senão um pouso de viandantes que se dirigiam aos sertões de Araraquara e além. A princípio, só existia a estrada que vinha de Piracicaba, então presidio militar ou lugar de degredo: tal caminho, passando pela sertania, desde as margens do rio que dá o nome àquela cidade até as do Ribeirão Claro, onde hoje fica o logradouro público chamado Várzea (o Largo do Riachuelo), onde morava o rancheiro dono de grandes latifúndios de campos e matas.

Todos os que têm meios compram as suas glebas de terra e, desse modo, chegam os primeiros fazendeiros. São homens de certo poder

26



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

124
26

Folha de informação rubricada sob n.º

do.....n.º...../.....(a).....

Interessado :

Assunto: INFORME HISTÓRICO REFERENTE AO TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO DA
CIA. PAULISTA DA CIDADE DE RIO CLARO - pág. 3

e valor, já trazem escravos, agregados, força individual e dinheiro: o primeiro Barão de Piracicaba, o Barão do Cascalho, e, sobretudo o velho Senador Vergueiro, que foi, por assim dizer, o padrinho da nascente cidade, dando-lhe o perfeito alinhamento, no lugar em que a mesma se acha situada. De Vergueiro, dizem, depende o voto para que a cidade fosse edificada no mesmo lugar atualmente ocupado.

Em 1827, sem auxílio do governo, o pequeno povo das cercanias levantou a pequena e rústica Capela de São João Batista, na Fazenda Costa Alves, e nela estava guardado o Santo que seria o patrono da futura paróquia. Nos fundos da igrejinha ficava um pequeno cercado, com uma cruz lavrada, era o minúsculo cemitério.

Pouco a pouco, São João Batista do Rio Claro ia tomando incremento, pois, chegavam novos "intranses", como então chamavam os recém vindos, e a lavoura da redondeza cada vez mais se desenvolvia. Já existiam pequenos bazares de secos, molhados, ferragens, louças, fazendas e miudezas; a agricultura não cuidava somente da cana de açúcar e cereais, já aparecendo certos pequeninos cafezais.

Os pequenos lavradores cuidavam da criação de suínos que eram vendidos nos centros adiantados de Itua, Campinas, São Paulo. Essas criações eram feitas ^{no} pelos atuais bairros rurais que, desse modo, pelas derrubadas, foram se transformando em grandes invernadas de sapé e capim.



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

28 27

Folha de informação rubricada sob n.º

do.....n.º...../..... (a).....

Interessado :

Assunto: INFORME HISTÓRICO REFERENTE AO TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO DA CIA. PAULISTA DA CIDADE DE RIO CLARO - pag. 4

As plantações de café do Estado de São Paulo estão localizadas sobre todo o planalto interiorano, em altitudes variáveis, e, no relatório da Secretaria da Agricultura de São Paulo, de 1906, o Estado aparece dividido em 5 distritos, ficando Rio Claro no 2º Distrito, servido pela Mogiana e pela Paulista.

Pouco a pouco as exportações de café superaram as de açúcar, e esse produto instalou-se como cultura dominante na Província. A zona de São João Batista da Beira do Ribeirão Claro, situada nos "Sertões do Morro Azul", era de povoamento antigo, caminho dos que demandavam a região das Minas e ao longo do qual se tinham formado pequenos núcleos, "... destinados quase unicamente a amparar os transportes e comunicações que se faziam por aí". Entre 1817 e 1821, observa-se uma grande concentração na concessão de sesmarias, demonstrando que esta é a fase mais representativa do povoamento efetivo dos "Sertões do Morro Azul". Essas sesmarias foram concedidas ou a um só indivíduo, ou a mais de uma pessoa, membros ou não da mesma família. Algumas sesmarias, localizadas a curta distância da cidade de Rio Claro atual, tiveram importância para o estabelecimento das grandes propriedades. As primitivas sesmarias, assim divididas, deram origem às fazendas mais importantes da região, a medida que o povoamento se tornava mais intenso.

Em 1827 o Bispado mandou passar a provisão de Capela Curada de Rio Claro à antiga capelinha da Fazenda Costa Alves. Em 1830 foi

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA 227 28

Folha de informação rubricada sob n.º

do.....n.º...../..... (a).....

Interessado :

Assunto: INFORME HISTÓRICO REFERENTE AO TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO DA
CIA. PAULISTA DA CIDADE DE RIO CLARO - pág. 5

criada pelo Govêrno Provincial uma Freguesia. Pensava-se em tudo, até no planejamento das ruas da futura cidade, que "...não deveriam ser cheias de becos como as de Itu." Coube a Antonio Paes de Barros o traçado das ruas do aglomerado, que seguiu o plano em tabuleiro de xadrez que havia sido aplicado em Constituição e Limeira. Por volta de 1830, o núcleo apresentou certo crescimento, contando com a instalação de cerca de 20 casas comerciais. Seguiu-se um estado de abandono motivado pelo egoismo administrativo de Constituição (Piracicaba) que via já na notável povoação uma futura e perigosa rival, daí o abandono que Constituição, Cabeça de Julgado, votou à florescente povoação.

A população reagiu, constituindo, em 1832, uma administração paralela. Tratava-se de uma associação com a denominação de "Sociedade do Bem Commum", cujo fim era tratar das cousas públicas e religiosas da nova povoação, que a Câmara de Constituição não cuidava. A "Sociedade do Bem Commum" exerceu o papel de Govêrno Provincial e Municipal durante 8 anos, inteiramente à revelia da Câmara da Constituição. Após o desaparecimento da "Sociedade do Bem Commum", Rio Claro foi elevada a vila, em 1845, desmembrando-se do Município de Limeira a que então pertencia a cidade.

No Almanak de S. João do Rio-Claro para 1873, o autor narra que "O progresso e desenvolvimento do novo município foi tão rápido que em 1855 o poder geral decretou uma lei concedendo favores à companhia que por meio de uma estrada de ferro o pusesse em comu



Folha de informação rubricada sob n.º

do.....n.º...../..... (a).....

Interessado :

Assunto: INFORME HISTÓRICO REFERENTE AO TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO DA
CIA. PAULISTA DA CIDADE DE RIO CLARO - pág. 6

nicação com o porto de Santos."

Constituída a Companhia em 1868, depois da histórica reunião de Campinas, que era então o centro cafeeiro de S. Paulo, a que estiveram presentes paulistas de prol, orientada a novel empresa pela clara visão de Saldanha Marinho, foi, sem grande demora, dado início à construção, partindo de Jundiá a via tronco de sua extensa rede. Dessa linha mestra, lançada na direção noroeste, girando região do Estado, onde o plantio do café já requeria transporte eficiente, tiraram-se ramais, servindo novas paragens, ávidas do transporte fácil. À rede formada, juntar-se-iam outras linhas de empresas satélites, na formação do atual sistema, de eficiência indiscutivelmente notável, para o que, em grande parte contribue a circunstância de se ter podido manter a exploração em regime privado. Substituiu também outro grupo de ingleses na exploração do trecho Rio Claro a Araraquara, fazendo-se exclusiva proprietária de toda a linha principal, de rumo Noroeste.

Em 1857, já então na época da penetração da lavoura cafeeira, de vila foi elevada a cidade. Apesar disso, segundo descrições da época, Rio Claro continuava um pequeno aglomerado urbano, uma vez que as condições próprias da economia das fazendas não favoreciam seu desenvolvimento, e as condições da economia regional, baseada numa estrutura canavieira e com precários meios de transporte, favoreciam o estabelecimento de fazendas que pouco dependiam do comércio ou serviços urbanos. Com o desenvolvimento do núcleo ur-



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

P 31
30

Folha de informação rubricada sob n.º

do.....n.º...../..... (a).....

Interessado :

Assunto: INFORME HISTÓRICO REFERENTE AO TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO DA
CIA. PAULISTA DA CIDADE DE RIO CLARO - pág. 7

bano, verificou-se uma concentração de lavradores que condicionaria o seu desenvolvimento posterior. Como consequência da precariedade dos meios de transporte e da grande distância até Santos, a zona do Rio Claro ficou sendo o limite mais ocidental do plantio do café dentro de condições economicamente favoráveis, pois o custo do transporte, pelo luar, onerava demais o produto, desaparecendo o lucro do fazendeiro. Essa posição de "boca do sertão", conservada até 1867, cessou quando a ferrovia atingiu Jundiá. Com as modificações decorrentes da introdução do novo meio de transporte e com a economia de 139 km até Santos, foi possível o deslocamento da zona do plantio do café mais para Oeste, avançando até Itaqueri e S. Carlos do Pinhal.

Em depoimento assinado por Antonio Augusto da Fonseca, em Rio Claro, aos 28 de agosto de 1872, declara o autor: "Descrever o estado actual não é nossa missão. Apenas fazemos votos para que a estrada de ferro, cuja construção ora depende de decisão do governo geral, logo se realice, levando a vida, a intelligencia, e a luz à recente cidade, e a todo o interior tão rico do Oeste da provincia, e que a acompanhem todas as instituições que concorrem ao desenvolvimento da vida intellectual, economica e moral da humanidade. Assim Deos nos ouça."

Em 1886, os municípios produtores de café de São Paulo, em ordem de produção, eram Indaiatuba, Amparo, Campinas e Rio Claro em 4º lugar. A população de Rio Claro era a 9ª do Estado, superada ape-



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

22
31

Folha de informação rubricada sob n.º

do.....n.º...../.....(a).....

Interessado :

Assunto: INFORME HISTÓRICO REFERENTE AO TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO DA CIA. PAULISTA DA CIDADE DE RIO CLARO - pág. 8

nas pela Capital, Campinas, Jaboticabal, Guaratinguetá, Tatuí, Silveiras, Piracicaba e Sorocaba. Em decorrência de seu principal produto — o café — a renda municipal era elevada, classificando-se, possivelmente, em 6º lugar em toda a Província. Este surto de desenvolvimento, estreitamente ligado ao crescente aumento da produção de café, foi auxiliado pela melhoria dos meios de circulação, uma vez que Rio Claro foi atingido pela ferrovia e projetou a sua própria mais para o Oeste, prolongando os trilhos da Cia. Paulista.

Desde 1835 apareceram, no Brasil, os primeiros vestígios de integração do país na febre ferroviária que avassalava toda a civilização ocidental, desde que surgira na Inglaterra. Numerosos projetos surgiram e pedidos de concessão avultaram, sobretudo quanto à abertura de vias férreas servindo à zona mais rica do país, a cafeeira. Nas terras de suave derrame do Oeste paulista a quilometragem ferroviária se multiplicaria notavelmente.

De Jundiaí para cima, o caminho de ferro que vem de Santos é continuado por uma das mais notáveis e belas ferrovias do Brasil: a Paulista, que, pelo elevado padrão de seus serviços e a próspera situação financeira que desfruta, é uma estrada modelar. Sua construção influiu poderosamente para o progresso econômico do Estado com os seus ramais e estradas subsidiárias e incorporadas, constituindo uma importante rede ferroviária da qual se beneficiou enormemente largo trato interior do grande Estado. A linha-tronco



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

233
32

Folha de informação rubricada sob n.º

do.....n.º...../.....(a).....

Interessado :

Assunto: INFORME HISTÓRICO REFERENTE AO TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO DA
CIA. PAULISTA DA CIDADE DE RIO CLARO - pág. 9

da Paulista, cujo primeiro trecho foi inaugurado em 1872, desdobra-se, com diretriz norte, de Jundiaí a Colômbia, à margem do Rio Grande, na fronteira mineira, passando por Campinas, Limeira, Rio Claro, Itirapina, S. Carlos, Araraquara, Bebedouro, Barretos e outras cidades paulistas, num percurso de 507 km. Assim é que, em 1892, a Paulista, cuja linha-tronco estava parada em Rio Claro, adquiriu as linhas de "The Rio Claro Railway", incorporando-as com a denominação de "Seção Rio Claro" e prosseguindo logo seu prolongamento para Jaboticabal, Ribeirão Bonito e Água Vermelha.

O desenvolvimento do município prosseguiu na década seguinte, apesar das crises econômicas que já principiaram a abalar a lavoura cafeeira. Em 1897, Rio Claro era o segundo colocado quanto ao valor da produção agrícola do Estado. Também os dados de imigrantes vêm demonstrar o desenvolvimento de Rio Claro na última década do século XIX. Outros municípios das zonas novas já ultrapassavam Rio Claro, embora ele mantivesse, ainda, uma boa posição no recebimento de imigrantes.

O café permaneceu como a principal cultura desde os anos de 1850 até os de 1930. Em 1854 foram colhidas mais de mil toneladas, e em 1901 foi atingido o apogeu, com a produção de quase 15.000 toneladas. As fazendas de Rio Claro eram quase auto-suficientes quanto a alimentos, materiais de construção, animais de tração e alguns artefatos.



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

fls 34
33

Folha de informação rubricada sob n.º

do.....n.º...../..... (a).....

Interessado :

Assunto: INFORME HISTÓRICO REFERENTE AO TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO DA CIA. PAULISTA DA CIDADE DE RIO CLARO - pág. 10

A marcha do café para Oeste foi acompanhada por um considerável aumento no plantio do café. Já se encontrava no Planalto Ocidental a frente de maior produção. A tendência do deslocamento para o Oeste se manteve, podendo observar-se o predomínio dos centros cafeeiros nas zonas da Alta Paulista, Alta Sorocabana e Araraquarense, prenúncio do seu deslocamento para as terras virgens do noroeste paranaense. Rio Claro conta com um relêvo suavemente ondulado, havendo pouca erosão do solo e facilitando os transportes ferroviários. As temperaturas sem grandes excessos, média anual de 20º, são favoráveis ao cafezal que é sensível às elevadas temperaturas, às baixas temperaturas e às geadas. A terra roxa é solo fértil e propício aos cafezais.

"A Câmara Municipal do Rio Claro tem a levar ao conhecimento de V. Ex. que neste município não há terras devolutas, nem incultas, que possam ser habitadas por Colonos ...". Tal afirmação estava ligada à política imigratória do Governo Imperial, não aceita pelos fazendeiros paulistas. O Governo, na tentativa de povoar o país, promovia a formação de núcleos coloniais, atraindo o elemento estrangeiro com o oferecimento de terras. Contra essa iniciativa estavam os proprietários de terras, que preferiam receber imigrantes para o trabalho nas suas fazendas, e não como novos pequenos proprietários. Os núcleos de povoamento consumiam verbas governamentais e geralmente revelavam-se ineficazes e improdutivos.



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

235
34

Folha de informação rubricada sob n.º

do.....n.º...../..... (a).....

Interessado :

Assunto: INFORME HISTÓRICO REFERENTE AO TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO DA CIA. PAULISTA DA CIDADE DE RIO CLARO - pág. 11

As linhas férreas eram essenciais para a expansão da lavoura cafeeira. Rio Claro era tanto um terminal ferroviário como uma junção entre linhas de diferentes bitolas, e por isso assumiu outras funções comerciais adicionais, mas a ferrovia também permitiu a crescente concentração de funções urbanas em São Paulo, fazendo a Capital da Província crescer rapidamente. A Estrada de Ferro transformou a operação das fazendas. Antes, o traslado era tão demorado e as comunicações tão precárias que se tornava muito difícil para um mesmo proprietário supervisionar duas ou mais lavouras: poucos viviam nas próprias terras, outros viviam na cidade. Nas duas décadas seguintes (1880-90) os fazendeiros partiram deixando cair em ruínas as casas da cidade. As lavouras maiores foram entregues a administradores contratados. Os fazendeiros mais ricos chegaram a possuir cadeias de propriedades, todas supervisionadas de suas mansões em S. Paulo. Alguns dos imigrantes abandonaram o trabalho agrícola e se dedicaram para sobreviver aos ofícios. Pequenas indústrias multiplicaram-se no interior de São Paulo. O centro da cidade de Rio Claro industrializou-se notavelmente. Sua posição, primeiro como terminal ferroviário, depois como ponto de baldeação entre a Paulista e a linha de Rio Claro, de bitola estreita, aconselhava a construção de depósitos para os vagões de ambas ferrovias. Havia oficinas de construção de carruagens, selarias, serrarias, olarias, fornos de cal, uma fábrica de sapatos, várias tipografias, oficinas mecânicas e de fundição. Estabelecimentos menores fabricavam massa, sabão, vinagre, colchões.



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

ff 26
35

Folha de informação rubricada sob n.º

do.....n.º...../..... (a).....

Interessado :

Assunto: INFORME HISTÓRICO REFERENTE AO TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO DA CIA. PAULISTA DA CIDADE DE RIO CLARO - pág. 12

chapeús de palha, charutos, foguetes e gelo. Uma grande cervejaria vendia 600.000 litros por todo o Estado.

Nas zonas novas do Oeste é que o café se libertou das formas tradicionais em que se baseava a cana, estabelecendo uma lavoura com características originais. Os cafezais adquirem seu caráter próprio, emancipando-se das formas de exploração agrária estereotipadas desde os tempos coloniais no modelo clássico da lavoura canavieira e do "engenho" de açúcar. Por exigir menor extensão de terras, o café reduziu o latifúndio e diminuiu a inversão de capitais. As propriedades aumentaram em número, de 1859 a 1892, passando de 56 para 152 unidades. Os dados parecem indicar uma certa fragmentação de propriedades no final do século, quando passaram a predominar as fazendas de produção pequena.

Até 1861, Vergueiro e Cia. formava a única sociedade para exploração da cultura do café em Rio Claro, com a Fazenda Angélica. Dispunha de grandes capitais o que era uma vantagem para a gestão da fazenda. As crises do café levaram à fragmentação às vezes total das fazendas: muitos fazendeiros faliram e suas propriedades foram divididas. Isso ocasionou um processo bastante incisivo em Rio Claro de formação de bairros rurais. As propriedades foram adquiridas sobretudo por imigrantes ou seus descendentes, muitos já radicados nas próprias fazendas loteadas. Isso comprova a predominância de agricultores de origem mormente germânica e italiana nos inúmeros bairros rurais hoje existentes em Rio Claro. A dis-



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

286

H 27

Folha de informação rubricada sob n.º.....
do..... n.º...../..... (a).....

Interessado

Assunto INFORME HISTÓRICO REFERENTE AO TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO DA
CIA. PAULISTA DA CIDADE DE RIO CLARO - pág. 13

tribuição da terra no Município de Rio Claro, bem como os tamanhos das propriedades vão ser profundamente alterados pelas crises cafeeiras e a formação dos bairros rurais no século XX. Os 1 números sítios formados vão contrastar violentamente com as fazendas remanescentes, daí surgindo uma distribuição menos equitativa da terra.

Com a introdução da ferrovia, passou-se a defender a localização dos núcleos coloniais nas proximidades das estradas de ferro, onde o interêsse da produção e a facilidade do consumo oferecessem garantias de permanência e estabilidade. Mas nem as próprias colônias localizadas nos arredores da capital prosperaram falhando nos objetivos básicos pelos quais passara a definir-se o interêsse da administração provincial pelos núcleos oficiais: o abastecimento dos mercados de consumo com os produtos da pequena lavoura; e o fornecimento de braços, a salários módicos, nas épocas em que a grande lavoura deles necessitasse.

Os emigrantes preferiam assalariar-se na grande lavoura, mas, é a partir das primeiras superproduções de café, com a correlata crise financeira e de braço, que se volta a cogitar dos núcleos coloniais como viveiros de trabalhadores para a grande lavoura. Em 1901 sugere-se para resolver o problema da dificuldade de braços, a criação de núcleos em municípios cafeeiros ou em suas proximidades: o imigrante seria ao mesmo tempo pequeno proprietário e trabalhador. Dessa forma, além de se assegurar o suprimento de



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

37

Folha de informação rubricada sob n.º.....
do..... n.º...../..... (a).....

Interessado

Assunto INFORME HISTÓRICO REFERENTE AO TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO DA
CIA. PAULISTA DA CIDADE DE RIO CLARO - pág. 14

braços, haveria uma redução de despesas, uma vez que a fazenda estaria dispensada de conservar durante todo o ano os trabalhadores. A crise incentiva o próprio desenvolvimento da pequena propriedade, incentivando a venda de terras impróprias para o plantio do café e mantidas improdutivas pelos cafeicultores, mas bem localizadas quanto ao transporte. Os eventuais compradores e cultivadores dessas terras de que a grande lavoura abria mão, forneceriam, nas épocas agrícolas, o serviço barato solicitado pelas fazendas de café.

No Oeste paulista, sobretudo após a extinção oficial do tráfico negreiro, os fazendeiros optaram pela vinda do imigrante europeu para as fazendas cafeeiras, procurando superar os problemas de mão de obra e, ao mesmo tempo, liberar o grande capital investido na aquisição e manutenção de escravos, a fim de aplicá-lo em outros setores econômicos, ligados a atividades urbanas, ferroviárias, etc. O problema da deficiência de mão de obra escrava começou a ser superado com a introdução de colonos europeus, empregados num sistema de parceria nas fazendas de café.

A contratação de colonos, (iniciada em 1852 entre o Governo Provincial e a Casa Vergueiro), era executada através de representantes de Vergueiro e Cia. nas praças européias, que se encarregavam de procurar pessoas interessadas em trabalhar no Brasil. A preocupação da Casa Vergueiro era com o problema geral de falta de mão de obra, e não apenas com a importação de colonos. Também



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

38
38Folha de informação rubricada sob n.º.....
do..... n.º...../..... (a).....

Interessado

Assunto INFORME HISTÓRICO REFERENTE AO TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO DA
CIA. PAULISTA DA CIDADE DE RIO CLARO - pág. 15

traficava negros escravos. Além de trazer colonos para as suas fazendas, a Cia. também ocupava-se em abastecer outros lavradores interessados, incluindo-se nesses os de Rio Claro. Colocava sua organização comercial já estabelecida na Europa a serviço dos fazendeiros que não tinham possibilidades de trazê-los diretamente. Depois estendeu suas atividades a outras Províncias.

De 1896-8 o braço passava a afluir em menor abundância, chegando-se mesmo ao deficit emigratório. Em 1900, propunha-se como programa para a Confederação dos Clubes da Lavoura "o restabelecimento da corrente imigratória, ao menos para preencher os claros abertos pelas repatriações."

É nas fazendas do Oeste Paulista, onde já operava o imigrante que as inovações vão se efetuar: a mão de obra estrangeira mais eficiente devido ao emprego de instrumentos agrícolas, conjugada ao elevado valor das terras novas e ao alto preço do café, forçou a aquisição de máquinas de beneficiar, a partir de 1870. A dificuldade crescente da mão de obra incentivava essa transformação. Racionalizar a produção era reduzir a força de trabalho necessária e multiplicar seu rendimento. Com a introdução de novas máquinas a vapor "...bem montadas máquinas a vapor aplicadas aos trabalhos que exigem o café, a cana e o algodão" alterou-se os processos de beneficiamento.

Em consequência da superprodução e da baixa do preço do café:"...



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

10
39Folha de informação rubricada sob n.º.....
do..... n.º...../..... (a).....

Interessado

Assunto INFORME HISTÓRICO REFERENTE AO TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO DA
CIA. PAULISTA DA CIDADE DE RIO CLARO - pág. 16

veio a desvalorização das fazendas, a dificuldade dos pagamentos aos colonos, donde descontentamento, desorganização dos serviços, conflitos permanentes e queixas. O resultado foi a proibição de trazer novos imigrantes. "Não temos agora recursos para conservar as lavouras existentes, não temos braços para colher o pouco de café da safra deste ano. Quando cessará a proibição de novas levadas de imigrantes."

As medidas restritivas à plantação de cafés novos (1903) terminam por dissociar os interesses de fazendeiros e colonos, uma vez que estes viam no usufruto das terras intercafeeiras uma fonte essencial de remuneração o que pressupunha a expansão do cafezal. Apenas em tais condições, o colono, ao mesmo tempo que contava com terra ainda não exaurida para o cultivo dos gêneros alimentícios que comercializava por sua conta, podia conjugar o trato dos pés de café com o trabalho em suas próprias culturas. Tendo em vista a constituição de uma reserva de mão de obra, passa-se a aventar a hipótese do parcelamento e venda das orlas da grande propriedade, ou seja, a criação de um imigrante pequeno proprietário, que forneceria o braço necessário no período das colheitas, dispensando a lavoura de sua manutenção durante o tempo restante. Em 1906 ficava aprovado o Decreto 1.353, criando a Agência Oficial de Colonização e Trabalho.

As dificuldades de escoamento da produção acarretavam prejuízos aos produtores de café, que viam seus lucros diminuídos. Eram pre



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Alf 20

Folha de informação rubricada sob n.º.....
do..... n.º...../..... (a).....

Interessado

Assunto INFORME HISTÓRICO REFERENTE AO TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO DA
CIA. PAULISTA DA CIDADE DE RIO CLARO - pág. 17

cários os caminhos que demandavam o porto de Santos, e o transporte por via terrestre, teve de ser substituído pelo transporte ferroviário. As ferrovias surgem com o aumento da produção do café e da área cultivada. A ferrovia apresentava-se como a resposta aos graves problemas de escoamento da produção cafeeira da Província. Principalmente para Rio Claro e municípios vizinhos, localizados no sertão cafeeiro, a introdução de um meio de transporte moderno possibilitou o rápido escoamento dos seus produtos, eliminando o problema da carga de retorno.

Em decorrência dos altos fretes pagos pelos fazendeiros, tornou-se forçosa uma delimitação de área para o plantio do café: Rio Claro, o município em estudo, era exatamente o ponto limite, e permaneceu como "Boca de Sertão" até o advento da ferrovia de Santos a Jundiaí: não se deveria plantar café além de Rio Claro pois o frete consumia todo o lucro, por melhor que fosse a produção.

Só em 1867 a estrada até Jundiaí foi entregue ao público. Logo no início do seu estabelecimento, a ferrovia teve de reduzir os seus fretes, pois os tropeiros, que, na década de 1860, haviam sido favorecidos com a construção de uma nova estrada através da Serra, continuaram a ter a preferência de alguns produtores, pois apresentavam, sobre a ferrovia, a vantagem do transporte "porta a porta". Com o abaixamento dos fretes, eliminou-se a superioridade dos tropeiros. Surgiram, também, problemas pelo funcionamento deficiente da ferrovia que não atendia completamente às exigên



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

41

Folha de informação rubricada sob n.º.....
do..... n.º...../..... (a).....

Interessado

Assunto INFORME HISTÓRICO REFERENTE AO TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO DA
CIA. PAULISTA DA CIDADE DE RIO CLARO - pág. 18

cias de tão vasta região produtora. Em 1868 apareceram as primeiras reclamações: pequeno número de vagões, má conservação, suprimento lento do material de manutenção e necessidade de aquisição de novas locomotivas: a produção permanecia longo tempo estocada por deficiências no transporte. Estes problemas caracterizaram o início da implantação ferroviária, atenuando-se com o passar do tempo e também com o aparecimento de novas ferrovias a partir de Jundiaí. Mas, apesar dos senões, não resta a menor dúvida de que a ferrovia, foi um dos fatores responsáveis pelo grande desenvolvimento da cafeicultura no Oeste paulista. Mesmo antes da inauguração do trecho inicial da estrada de ferro, verificam-se cogitações sobre seu prolongamento até Campinas, pois Campinas oferecia melhores condições de "ponta de trilho" do que Jundiaí. A Cia. Inglesa teria o privilégio no estabelecimento do prolongamento da linha férrea até Rio Claro, mas não julgava oportuno tal empreendimento. Para os fazendeiros do Oeste, e sobretudo para Campinas, esta era uma questão vital (alguns não julgavam lucrativo o prolongamento da estrada, exceto se houvesse uma bifurcação em Campinas, seguindo um ramal para Mogi-Mirim e outro para Rio Claro). Apesar das dificuldades a necessidade de prolongar-se a ferrovia para além de Jundiaí foi mais forte.

Em 1873 ficou reconhecida a conveniência do prolongamento da ferrovia, e o Governo Provincial foi autorizado a prolongar a estrada de ferro de Campinas a Rio Claro. À Paulista coube a realiza-



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

47
42

Folha de informação rubricada sob n.º.....
do..... n.º...../..... (a).....

Interessado

Assunto INFORME HISTÓRICO REFERENTE AO TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO DA
CIA. PAULISTA DA CIDADE DE RIO CLARO - pág. 19

ção da referida ligação, com concessão obtida em 1874. Só em 1876 é que a ferrovia alcançou Rio Claro, datando desta época a inauguração de sua Estação, tendo seu edifício as laterais térreas e a parte central composta de um piso, com 3 janelas. No telhado uma pequena mansarda, abrigando um relógio. (Vide Anexo 1)

Como atingia uma zona da Província que apresentava um ritmo acelerado de desenvolvimento e a maior produção de café do Brasil, seu custo foi amplamente compensado pelos lucros obtidos.

Rio Claro permaneceu como "ponta de trilho" até 1884, quando uma outra ferrovia a ligou a S. Carlos do Pinhal. Os trilhos da Cia. Paulista pararam em Rio Claro e não foram adiante, prejudicando o desenvolvimento e o escoamento da produção de outros centros cafeicultores importantes mais para o Oeste. Foi criada então a Cia. Rio Claro, sem subvenção governamental, o que nos dá uma medida do desenvolvimento e concentração da riqueza na região. A ferrovia partiria do ponto terminal da Paulista, indo até S. Carlos do Pinhal e podendo prolongar-se até Araraquara e construir ramais para Brotas, Dois Córregos e Jaú. A Cia. Rio Claro, também foi construída com capitais de fazendeiros da região, fato comprobatório da íntima relação entre o café e a ferrovia, uma vez que os maiores acionistas eram também produtores de café.

Há quatro períodos na evolução de Rio Claro: o inicial até cerca de 1860, quando o café já se acha implantado no Município; o se-



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

43

Folha de informação rubricada sob n.º.....
do..... n.º...../..... (a).....

Interessado

Assunto INFORME HISTÓRICO REFERENTE AO TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO DA
CIA. PAULISTA DA CIDADE DE RIO CLARO - pág. 20

gundo período, caracterizado pelo desenvolvimento do café, cujo progresso exigiu um melhor equipamento da cidade; o terceiro período, a partir de 1876, com a chegada da ferrovia a Rio Claro e a colocação da cidade na situação privilegiada de "ponta de trilho"; quarto período, de 1884 abrangendo toda a década de 90 e os primeiros anos do século XX.

Com a chegada da ferrovia (1876), o cenário muda inteiramente. Rio Claro, colocado como "ponta de trilho", conheceu seu período áureo, estendendo a sua zona de influência bem para o Oeste. A zona de atuação de Rio Claro, enquanto bastante limitada ao sul e leste, devido à presença de cidades de maior expressão como Piracicaba, Limeira e Araras, projetava-se para Oeste, atingindo S. Carlos, Brotas, Jaú, Araraquara e Jaboticabal. Com a população de toda essa área utilizando seu quadro de serviços, Rio Claro viu aumentando dia a dia a sua importância regional.

Com o avanço da ferrovia mais para o Oeste, Rio Claro perdeu a sua privilegiada posição de "ponta de trilho" e, no final da década de 80, fala-se em estagnação ou até mesmo numa ligeira decadência. Além do prolongamento da ferrovia, a queda dos preços do café na década de 80 deve ter contribuído para a ligeira estagnação da cidade. Nos anos de 1884, 1885 e 1886, observa-se uma acentuada queda no total dos impostos a recolher.

A crise cafeeira do fim do século abalou a cidade de Rio Claro,



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

845
24

Folha de informação rubricada sob n.º

do.....n.º...../..... (a).....

Interessado :

Assunto: INFORME HISTÓRICO REFERENTE AO TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO DA
CIA. PAULISTA DA CIDADE DE RIO CLARO - pág. 21

pois o produto que havia gerado o seu progresso entrou em declínio. (Por dados de 1907 vê-se que há muitos comerciantes e artífices com nomes estrangeiros, muitos deles possivelmente originários da zona rural, portugueses, italianos, alemães, árabes, estabelecidos na cidade.) Embora a crise do fim do século não tenha sido suficientemente forte para provocar a decadência da cidade, e tenha havido uma recuperação nos primeiros anos do século XX, as precárias condições da lavoura cafeeira na zona rioclarense, a partir de 1900, não podiam mais sustentar um grande centro urbano. Rio Claro, que crescera com o café, com ele declinou.

A crise de 1900-1901 acabou reforçando a política dos que advogam um maior controle governamental sobre o café. (Em 1900, para minorar os efeitos da crise cafeeira estabeleceu-se que o embarque do café e outros gêneros não deveriam pagar taxa superior a 300 réis por saca). As oscilações constantes do preço do café, típicas de um produto agrícola tropical de exportação e submetido aos processos internacionais de comercialização, atingiram diretamente o Município de Rio Claro. Nos primeiros anos do século XX a crise continuava afetando profundamente a lavoura cafeeira local. No Relatório Anual da Prefeitura Municipal correspondente ao exercício de 1905 ficava demonstrada a situação decadente do Município. De 1907 a 1909, a situação continuava a mesma.

Embora a decadência da lavoura nesse período reflita a repercussão da crise geral na economia rioclarense, que se estende aos



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

8246

45

Folha de informação rubricada sob n.º

do.....n.º...../..... (a).....

Interessado :

Assunto: INFORME HISTÓRICO REFERENTE AO TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO DA
CIA. PAULISTA DA CIDADE DE RIO CLARO - pág. 22

primeiros anos do século XX, não se pode atribuir o seu declínio apenas a este fator: Rio Claro, a partir desse período, já se constituía numa "zona velha", pois o café avançava cada vez mais para Oeste, criando áreas mais novas de produção . Além desse fator, as terras, devido às técnicas atrasadas de cultivo, já não produziam como antes. Cafezais eram abandonados, iniciando-se um processo irreversível de decadência da lavoura cafeeira. E, finalmente, enquanto em 1894 Rio Claro recebia um número grande de imigrantes, nos anos seguintes a sua posição caiu aceleradamente em relação aos outros centros cafeeiros e receptores de imigrantes.

A FERROVIA

Joaquim Saldanha Marinho assumiu a Presidência da Província aos 24 de outubro de 1867. Discursando em Campinas declarou que "... aquelles, que mais onerados se achassem em suas transações encontrariam no prolongamento da estrada de ferro, meio de solver as dificuldades com que actualmente lutam". No dia 30 de janeiro de 1868 realizou-se a Reunião em que se discutiram os Estatutos, sendo essa data consagrada como a da Fundação da "Cia. Paulista de Estradas de Ferro de Jundiaí a Campinas", a grande obra de Joaquim Saldanha Marinho.

Foi uma solução imposta pela necessidade de dar escoamento à produção do café. Na época em que a "Paulista" surgiu, São Paulo não



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

2847 216

Folha de informação rubricada sob n.º

do.....n.º...../..... (a).....

Interessado :

Assunto: INFORME HISTÓRICO REFERENTE AO TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO DA
CIA. PAULISTA DA CIDADE DE RIO CLARO - pág. 23

tinha técnicos, nem amplos recursos, nem mão de obra especializada e escasseavam braços até para cultivar o solo. A construção de uma ferrovia particular com o audacioso projeto de afundar pelos sertões apresenta-se como alta expressão de confiança e coragem. A extensa e rica região passou a ser conhecida como "Paulista".

Era o tráfego mútuo. De Santos a Jundiá a "The São Paulo Railway" era senhora exclusiva do transporte. Não se compreende baldeação em linha de uma só bitola. A separação das linhas em Jundiá era mais uma questão teórica do que real, um caso de diferente dono de trilhos e dormentes. Propôs a "Paulista" à direção da velha Inglesa normas racionais e justas para permuta de passageiros e carga. Um sistema de tráfego mútuo, com venda de passagens e recebimento de carga, sem distinção, como se fôsem uma só ferrovia. Mensalmente seria feito o acerto de contas.

No primeiro Relatório do Conselheiro Dr. Joaquim Saldanha Maranhão, Presidente da Província de São Paulo, de fevereiro de 1868, ele refere que: "... a uberdade de nosso solo é uma realidade, e nessa realidade todos os bons pensadores baseiam cálculos certos de futura grandeza do País. Para que o futuro nos liberte dos males do presente, é indispensável preparar desde já os meios para a produção de nossas terras colhermos o maior lucro possível. Para que este lucro seja realmente maior, é indispensável que as despesas de produção e de transporte de nossos produtos agrícolas sejam consideravelmente diminuídas: para esta diminuição, o meio



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

448
47

Folha de informação rubricada sob n.º

do.....n.º...../..... (a).....

Interessado :

Assunto: INFORME HISTÓRICO REFERENTE AO TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO DA
CIA. PAULISTA DA CIDADE DE RIO CLARO - pág. 24

único e formidável, e a facilidade de comunicações, a facilidade e prontidão de transportes."

Aberta ao tráfego em toda a sua extensão, a estrada em seus primórdios, prestava serviços precários. Acostumados com as tropas de muares e estranhando o custo das novas tarifas, muitos manifestavam seu desagrado para com a ferrovia. O rumo que a ferrovia deveria seguir, não mais era o da pura e simples penetração, ligando o porto de exportação aos rios navegáveis do interior. Seus objetivos, agora, adquiriam um cunho mais prático. Visavam os centros de produção. Foi, por isso, que Rio Claro se ergueu como o ponto terminal.

Ainda antes de se iniciarem os trabalhos da construção da linha entre Jundiaí e Campinas, já se movimentavam esforços no sentido de se levarem os trilhos para Limeira e Rio Claro, considerados os "objetivos naturais de atualidade" da via férrea. Decidida a dar continuidade à linha, mantinha a uniformidade de bitola, de modo a permitir que a estrada se afigurasse uma única desde o porto de Santos, evitando baldeações e transbordos de pessoas e mercadorias, barateando o custo do transporte.

Os trabalhos de locação da linha se iniciam a 26 de julho de 1878 quando, em Campinas, se finca a primeira estaca. A última é colocada, em Rio Claro, a 31 de dezembro do mesmo ano.

Em maio de 1869 foi outorgada, à Cia. Paulista pelo Governo Pro-



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

1874
48

Folha de informação rubricada sob n.º

do.....n.º...../..... (a).....

Interessado :

Assunto: INFORME HISTÓRICO REFERENTE AO TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO DA
CIA. PAULISTA DA CIDADE DE RIO CLARO - pág. 25

vincial, concessão para construção e exploração da referida estrada, que foi concluída e solenemente inaugurada, de Jundiaí a Campinas, em 11 de agosto de 1872.

Concomitantemente à organização da Companhia Paulista para a construção de seu trecho inicial entre Jundiaí e Campinas, brotou em 25 de abril de 1870, uma organização com o fito de prolongar a linha de Campinas a Rio Claro, passando por Limeira, ponto final de preferência concedida à São Paulo Railway C^o. De fato houve uma tentativa na organização da nova empresa que se chamou Companhia do Oeste.

Já em 1870 organizou-se a Cia. do Oeste com o objetivo de obter a concessão e construir a linha Campinas-Rio Claro. Esta Cia. será, entretanto, desfeita: a incapacidade de conseguir captar o elevado capital proposto. Esta linha, foi, finalmente, concedida à Paulista. Entretanto, ficou nítido o interesse que despertava a estrada de ferro de uma zona que já produzia café em grande quantidade, reafirmando a dependência que as ferrovias tinham para com o café. Assim ficaria a Paulista com o monopólio de quase toda a região do Oeste.

A construção da linha de Rio Claro foi acidentada pelo próprio jogo de interesse que a linha gerava: o jogo de influências para conseguir a concessão acaba retardando a licença definitiva.

Consultada a Companhia Paulista, em sessão de 4 de maio de 1873,



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

850
49

Folha de informação rubricada sob n.º

do.....n.º...../..... (a).....

Interessado :

Assunto: INFORME HISTÓRICO REFERENTE AO TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO DA
CIA. PAULISTA DA CIDADE DE RIO CLARO - pág. 26

déliberou a Assembléia Geral de Acionistas autorizar a Diretoria a contratar com o govêrno da Província a construção do prolongamento até Rio Claro. A Cia. Paulista vencera quase todo o seu compromisso das três construções exclusivamente com os capitais levantados na Província por emissão de ações. Essa dívida foi amortizada, de acôrdo com autorização do Govêrno, pela cobrança em caráter provisório de uma taxa adicional no valor de três réis por quilômetro, aplicáveis aos artigos de importação e exportação à exceção dos gêneros alimentícios de exportação e dos materiais destinados à construção de estradas de ferro. Esta taxa vigorou de 6 de outubro de 1877 até 30 de junho de 1883. Pelo exposto no histórico da Cia. Paulista, nota-se uma diretriz fundamental, que é a de proporcionar ao Estado um rápido, cômodo e seguro meio de transporte para passageiros e cargas, ligando as zonas agrícolas, industrial e pastoril à Capital do Estado e ao porto de Santos. A Cia. Paulista pode firmar sua posição econômica como empresa particular, assegurar à zona por ela servida um transporte rápido, seguro e barato, e garantir a seus acionistas uma remuneração justa do capital empregado. Este resultado foi obtido na tarefa que lhe foi atribuída, mediante concessão outorgada pelo Estado, da realização de transportes na região servida por suas linhas.

O Presidente Antonio Prado (1892-1928) conseguiu para a Paulista preferência na compra da Rio Claro Railway, que lhe consolidou o futuro, alargando seus horizontes de penetração: Araraquara (1885),



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

185
50

Folha de informação rubricada sob n.º

do.....n.º...../..... (a).....

Interessado :

Assunto: INFORME HISTÓRICO REFERENTE AO TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO DA CIA. PAULISTA DA CIDADE DE RIO CLARO - pág. 27

Descalvado (1881), S. Carlos do Pinhal (1884), Jaú (1892), Dois Córregos (1899), Pontal (1903), Piratininga (1905), Jaboticabal e Barretos (1909), Bauru (1910). Estes empreendimentos, de apreciável importância para a economia do custeio e comodidade dos passageiros, como sejam o empedramento das linhas, reforma do material rodante e estações.

As cidades que surgiram junto às linhas da Cia. Paulista foram inicialmente, e em grande proporção cidades cafeicultoras. A ferrovia trouxe os imigrantes para esses centros populacionais para trabalharem na produção de café. Dessa forma o crescimento das cidades respondia diretamente ao crescimento das colheitas de café, e não dependiam tanto das conexões ferroviárias. O crescimento médio da cidade de Rio Claro foi maior antes da instalação da ferrovia do que a partir de 1876, constatando-se que a ferrovia não foi a causa primária de seu crescimento. A principal função da ferrovia, entre 1872 e 1890, foi a de transportar, com a maior rapidez possível, os imigrantes para Rio Claro, que era a fronteira do café. Entre 1890 e 1920 a expansão da cidade refletiu a maior imigração estrangeira que substituiu o braço escravo com a Abolição, só decaindo a partir de 1920. As populações residuais imigraram para São Paulo que se tornara um centro industrial polarizador, enquanto outros se instalaram em fazendas de café abandonadas que eles dividiram em lotes ou onde iniciaram pequenas indústrias.



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

H 52
51

Folha de informação rubricada sob n.º

do.....n.º...../..... (a).....

Interessado :

Assunto: INFORME HISTÓRICO REFERENTE AO TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO DA
CIA. PAULISTA DA CIDADE DE RIO CLARO - pág. 28

Não houve uma transformação do espaço urbano com a implantação do sistema ferroviário no interior. A cidade típica ao longo das linhas da Paulista compunha-se de uma praça central, quadrada, ornamentada pela igreja local e pelas residências dos primeiros fazendeiros. Estabelecimentos comerciais e pequenas casas instalaram-se nas ruas principais que nasciam da praça central, ou eram transversais a ela. As linhas férreas jamais cortavam este coração urbano, sendo instaladas tangencialmente, atraindo rapidamente, juntamente com a estação, as pequenas lojas atraentes e os mercados, modificando o crescimento da cidade que naturalmente se expandia concentricamente, em crescimento assimétrico, rodeando a área junto à Estação. Assim mesmo, a Cia. Paulista foi responsável por mudanças sutis e desencadeou forças expansionistas tanto no tempo como na orientação da vida interiorana, colocando-a em contato com a vida do mundo exterior, desgastando o tecido rural-urbano existente até a introdução da ferrovia. Estas reforçaram a orientação exportadora da economia cafeeira, já presente em 1850. Apesar da Cia. Paulista usar o trabalho dos imigrantes, a grande maioria destes dirigia-se à lavoura, só empregando-se nos trabalhos ferroviários depois de desapontados pela produção do café. Os fazendeiros usavam as ferrovias, sua influência e seus lucros para atrair, transportar e estabelecer os imigrantes no interior.

Estas ricas e prósperas fazendas, com os seus milhares de cafeeiros



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

52A

52

Folha de informação rubricada sob n.º

do.....n.º...../..... (a).....

Interessado :

Assunto: INFORME HISTÓRICO REFERENTE AO TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO DA CIA. PAULISTA DA CIDADE DE RIO CLARO - pág. 29

ros, garantiram ,por longos anos, o funcionamento normal daquela benemérita Estrada de Ferro, construída unicamente por iniciativa particular de capitalistas de Rio Claro.

Os principais contratantes e empregadores dos imigrantes eram os fazendeiros, como os fundadores da Cia. Paulista e de outras ferrovias aqui implantadas. Eram negociantes que estavam introduzindo o trabalho assalariado por necessidade, devido à Abolição da escravidão. Em subsequência à abertura da lavoura cafeeira, o trabalho dos imigrantes era introduzido na área da Paulista. No caso da Cia. Paulista, a principal razão para implantar seu ramal ferroviário era auxiliar o progresso da economia cafeeira, não sendo, em momento algum, o principal fator econômico. Era um instrumento da elite de negociantes e fazendeiros, não sendo um empreendimento industrial independente mas sim complementar à agricultura, dando-lhe auto-suficiência tecnológica, e sendo a segunda prioridade provincial, vindo depois da cafeicultura.

Em 1904, os ferroviários articulam a fundação da Associação Protetora das famílias dos empregados da Companhia Paulista, com a finalidade de criar, para as famílias dos sócios, quando falecessem, um pecúlio. Era facultativo a todos os empregados fazerem parte desta associação. Em 1910, cria-se o Fundo Especial de Pensões.

Havia-se tornado um complexo agro-industrial composto por um con



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

853
53

Folha de informação rubricada sob n.º

do.....n.º...../..... (a).....

Interessado :

Assunto: INFORME HISTÓRICO REFERENTE AO TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO DA
CIA. PAULISTA DA CIDADE DE RIO CLARO - pág. 30

junto de empresas lucrativas em diferentes ramos — hortos florestais, oficinas mecânicas, frigoríficos, indústria de papel, colonização, transportes rodoviários, etc. O horto florestal de Rio Claro foi criado em 1909, com o objetivo de fornecer madeira para dormentes, construção de vagões e, principalmente, como geradora de energia. Dessa forma a Paulista desenvolveu-se até constituir um complexo agro-industrial e deixando de ser simplesmente uma empresa de transportes. Dentro deste complexo, a ferrovia foi sempre tida como sendo sua espinha dorsal, posto que dela surgiam os maiores lucros.

A Cia. Paulista surge como necessidade do capital agrário na esfera da circulação de mercadorias. Quando de sua implantação percebeu-se a associação, no espírito, de duas noções, de progresso geral e progresso de comunicações, servindo um como a melhor escala para medida do desenvolvimento do outro, e observando-se o grande interesse pela implantação das estradas de ferro, gênero de negócio até há pouco de domínio exclusivo do governo, espécie de setão da indústria, por onde raros e aventureiros capitalistas particulares se afoitavam e que a Cia. Paulista invadiu. Pela sua organização técnicas a Cia. Paulista constitui no plano industrial uma das mais belas projeções da atividade da engenharia nacional. As operações de manutenção da rede ferroviária implantada também se transformaram num empreendimento local de grande rentabilidade. Inicialmente sob a supervisão inglesa, as oficinas da Paulista

Amalino



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

82 54

Folha de informação rubricada sob n.º

do.....n.º...../..... (a).....

Interessado :

Assunto: INFORME HISTÓRICO REFERENTE AO TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO DA CIA. PAULISTA DA CIDADE DE RIO CLARO - pág. 31

ta em Jundiaí e Campinas consertavam e supriam peças para o equipamento em uso. A Cia. Paulista transformou a mão-de-obra não-especializada em trabalhadores do ramo e, já em 1896, era o maior empregador do ramo industrial que havia no Estado. Em 1911 seus trabalhadores já montavam locomotivas por completo.

Tendo entrado para a Cia. Paulista de Estradas de Ferro, onde permaneceu de 1897 a 1925, realizando uma obra importante como engenheiro e como dirigente de grande visão administrativa, Monlevade iniciou sua ação através do desenvolvimento das máquinas-ferramentas das oficinas de reparação do material rodante, com o que veio a influenciar sua utilização e duração. Sistematisou com grande proficiência todos os trabalhos de oficinas, separando as respectivas tarefas e dotando-as do mais aperfeiçoado ferramental, treinando o operário para eles e lançando a noção de eficiência, como base de todos os trabalhos. A esse tempo, apareceram os grandes tornos, que transformaram completamente a feição das reparações de material, inclusive o uso generalizado do ar comprimido e da eletricidade para a movimentação e possança de numerosos processos de trabalho, nas diversas seções dessas oficinas, tanto em Jundiaí como em Rio Claro. Criou, assim, o rendimento da mão-de-obra. Aplicou inicialmente combustível vegetal, então abundante e barato. Para reflorestamento com eucaliptos a Cia. Paulista comprou sistematicamente terrenos às margens das linhas férreas. Tal preocupação surgiu em 1909, com a aquisição de 1000 al-



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

853

Folha de informação rubricada sob n.º

do.....n.º...../..... (a).....

Interessado :

Assunto: INFORME HISTÓRICO REFERENTE AO TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO DA CIA. PAULISTA DA CIDADE DE RIO CLARO - pág. 32

queires de terra em Rio Claro.

A Cia. Paulista, cuja quilometragem abrangia de início somente as cidades existentes entre Jundiaí e Rio Claro, conheceu uma fase de excepcional progresso a partir da junção de suas linhas com as da Estrada de Ferro Rio Claro e Araraquara, e Rio Claro e Jauú.

Com a eletrificação de suas linhas, medida de repercussão na economia do Estado, pode a Cia. firmar sua posição econômica como empresa particular, assegurar à zona por ela servida um transporte rápido, seguro, a preços acessíveis, bem como garantir a seus empregados uma remuneração adequada e aos seus acionistas um dividendo justo pelo capital empregado. A eletrificação das linhas foi levada a efeito pela Paulista em 1920, sendo a primeira estrada de ferro na América do Sul a assim proceder, quando o assunto era ainda novo e cheio de controvérsias. Não adquirir mais locomotivas térmicas de 1,60m, levando em consideração a elevação constante do custo do combustível (lenha) e eletrificar as seções de maior tráfego sem interrupção e metodicamente.

Logo em 1933 a Cia., em suas oficinas de Rio Claro, iniciou a construção de carros metálicos. Aumentando seu parque de material rodante, construindo vagões nas oficinas de Rio Claro e adquirindo-os no estrangeiro era uma providência muito proveitosa para a Paulista que mantinha intercâmbio de vagões, deles se utilizando em seu tráfego. (Vide Anexo 8)



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

856

Folha de informação rubricada sob n.º

do.....n.º...../..... (a).....

Interessado :

Assunto: INFORME HISTÓRICO REFERENTE AO TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO DA CIA. PAULISTA DA CIDADE DE RIO CLARO - pág. 33

A ferrovia era elemento de integração e não de transformação da situação econômica e social vigente. Alterou o paroquialismo característico da vida local no século XIX e conseguiu uma síntese econômica que serviu de modelo para os demais empreendimentos semelhantes. Durante o século XX, a Cia. Paulista permaneceu um exemplo de liderança comercial. A diversificação da economia paulista implantada depois de 1908 aumentou as porcentagens do frete do café que só declinou depois de 1932, bem como os totais exportados.

Algumas cláusulas do Contrato de 1º de maio de 1875 para a construção do ramal da Estrada de Ferro de Campinas a Rio Claro estipulam as condições necessárias à instalação e manutenção de suas estações. Dentre elas as mais importantes foram selecionadas e relacionadas abaixo:

Artº 14º - No caso de serem as empresas da clausula antecedente dadas a outra Companhia ou pretendente, porque não queira a Companhia Paulista d'ellas se encarregar, não poderá esta oppor-se à junção das novas estradas, e ramificações à sua linha. Neste caso terá o Governo direito de regular a policia do serviço. A taxa que as novas linhas deverem pagar à Companhia Paulista pelo uso de seus carros, estações, pelo serviço dos empregados, etc. será a mesma existente hoje entre a Companhia Inglesa e a Paulista, salvas as modificações que as circunstâncias justificarem, feitas de accordo com o Governo.



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

2857

Folha de informação rubricada sob n.º

do.....n.º...../..... (a).....

Interessado :

Assunto INFORME HISTÓRICO REFERENTE AO TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO DA
CIA. PAULISTA DA CIDADE DE RIO CLARO - pág. 34

Artº 15º - A Companhia Paulista terá o direito de desapropriar, na forma da legislação vigente, os terrenos e edifícios, materiaes de construcção ou outros objectos de propriedade particular, que possam ser necessários para o leito da estrada de ferro e suas estações, e mais obras, gosando de todos os favores que a tal respeito concedam as leis ás estradas geraes e provinciaes.

Artº 18 - É permittido á Companhia Paulista para este fim e para manter seus regulamentos e conservar a ordem nas estações e na linha da estrada, ter á sua custa um certo e limitado número de guardas, que poderão andar armados de conformidade com o Artigo 43º do Decreto nº 1930 de 26 de abril de 1857.

Artº 22º - Na liquidação do capital gasto na estrada serão contempladas as seguintes despesas:

1ª- dinheiro dispendido com o levantamento de plantas, organização de projectos, explorações, orçamentos, annuncios, impressões, mappas, gazetas, portes de cartas, despesas de viagens para os trabalhos, e as demais necessarias para que se possa levar a effeito a construcção da estrada.

2ª- Sommas despendidas rasoavelmente com o levantamento de capitães, aquisição de terrenos e indemnização aos proprietários, ou outros prejudicados, e com a construcção ou aquisição das obras necessarias para seu uso, como estações, armazéns, telheiros, de pósitos, officinas, casas de machinas, escriptorios, casas, reservatorios d'agua, bombas, encanamentos, plata-fórma, gyradores,



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

858

Folha de informação rubricada sob n.º

do.....n.º...../..... (a).....

Interessado :

Assunto: INFORME HISTÓRICO REFERENTE AO TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO DA
CIA. PAULISTA DA CIDADE DE RIO CLARO - pág. 35

passadeiras, porteiras, signaes, trilhos, mancaes, linhas telegráficas, e todas as outras cousas concernentes e consideradas como constituindo obras de uma estrada de ferro. Entram também nesta verba todas as machinas de mera applicação e utilidade local, que sejam necessarias.

Artº 25º - 6ª - A Companhia será obrigada a transportar nos seus comboios todos os objectos que forem trazidos ás suas estações e as regras para a ordem de preferencia, se forem necessarias outras, além da prioridade de sua entrada nas estações, serão estabelecidas com clareza ...

Artº 28º - Nas estações, ou perto dellas, terá o Governo o direito de fazer as obras necessarias, para o serviço da entrega das malas, aos vehiculos, ou pessoas que as tiverem de levar aos diferentes logares ...

Artº 29º - Si o Governo tiver de mandar tropa para alguma parte e quizer utilizar-se da estrada de ferro, a Companhia será obrigada a pôr immediatamente à sua disposição, por metade dos preços da tarifa estabelecida, todos os meios de transporte que possuir e empregar tambem nessa conducção os meios de transporte do Governo que forem apropriados ao serviço da linha.

Artº 31º - A Companhia Paulista transportará gratuitamente para qualquer ponto da linha do ramal, em carro de 3ª classe, número de colonos não excedente a cinco mil, á razão de mil quando mui-



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

ff^s

Folha de informação rubricada sob n.º

do.....n.º...../..... (a).....

Interessado :

Assunto: INFORME HISTÓRICO REFERENTE AO TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO DA CIA. PAULISTA DA CIDADE DE RIO CLARO - pág. 36

to em cada anno, que tiverem obtido concessão de terras e fôrem enviados por conta e ordem do Governo Geral ou Provincial, precedendo aviso e sendo os ditos colonos distribuidos em grupos que não difficultem o transporte. Os colonos que fôrem remetidos por conta de particulares afim, de serem empregados no serviço da lavoura e que se apresentarem munidos de um guia da Repartição Geral das Terras Públicas ou da Presidencia da Provincia, pagarão metade dos preços que fôrem fixados para os passageiros de 3ª classe.

A partir de 1870, pequenas indústrias multiplicaram-se no interior de São Paulo. O centro da cidade de Rio Claro industrializou-se notavelmente. Sua posição, primeiro como terminal ferroviário, depois como ponto de baldeação entre a Paulista e a linha de Rio Claro, de bitola estreita, aconselhava a construção de depósitos de vagões de ambas ferrovias. Havia oficinas de construção de carruagens, selarias, serrarias, olarias, fornos de cal, uma fábrica de sapatos, várias tipografias, oficinas mecânicas e de fundição. Estabelecimentos menores fabricavam massa, sabão, vinagre, colchões, chapéus de palha, charutos, foguetes e gelo. Uma grande cervejaria vendia 600.000 litros para todo o Estado.

Em 1917 a sua produção agrícola compõem-se de café, cana e cereais. Conta com as oficinas da Cia. Paulista, cujos operários, em número de mais de mil, dão-lhe muita vida. Centro industrial im-



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

260

Folha de informação rubricada sob n.º

do.....n.º...../..... (a).....

Interessado :

Assunto: INFORME HISTÓRICO REFERENTE AO TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO DA
CIA. PAULISTA DA CIDADE DE RIO CLARO - pág. 37

portante, com fábricas de cervejas, licores e gasosas, de calçados, de cigarros, além de outras pequenas indústrias.

O período de 1900 a 1920 marca o estabelecimento do que praticamente constitui a rede ferroviária definitiva de São Paulo. Todas as zonas conseguem o assentamento de um tronco ferroviário básico: a partir de então, somente ramais de importância secundária são construídos.

A ESTAÇÃO DE RIO CLARO (Vide Anexo 2)

A ferrovia reduziu o custo do transporte do café, mas não muito. O carro e o carregamento, porém, podiam dobrar essa importância, dependendo da distância da fazenda até a estação. A estrada de ferro favorecia a manutenção da concentração da propriedade. A influência política decidia a localização das estações. Todos os fazendeiros principais, que tinham investido largamente nas ferrovias, recebiam rendimentos altamente garantidos que constituíam, na verdade, uma espécie de abatimento. As companhias em geral davam preferência aos acionistas nos contratos para suprimento de madeira para dormentes, combustível ou outros suprimentos.

Romeu Ferraz, em sua "História de Rio Claro" refere que: "Todas as esperanças auguravam rápida execução da obra. ... Em obra, nasceram as prebendas a propósito da localização da estação. (Vide Anexo 3) Uns queriam-n'a onde hoje é a Chácara do finado riocla -



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

861

Folha de informação rubricada sob n.º

do.....n.º...../..... (a).....

Interessado :

Assunto: INFORME HISTÓRICO REFERENTE AO TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO DA CIA. PAULISTA DA CIDADE DE RIO CLARO - pág. 38

rense venerando Teixeira das Neves e outros no principio da avenida um porquanto facilitava o prolongamento e melhor serviria a região de S. Carlos de Pinhal. Estas tiveram exito a despeito do ruminol de coisinhas politicas desagradaveis, mas naturaes, bordado em torno da questão. Debaixo de clamorosas festas, em 11 de agosto de 1876, dava ingresso na plataforma de S. João do Ribeirão Claro o primeiro trem de ferro. ... (Vide Anexo 4) Formando-se em Rio Claro um verdadeiro centro férreo como entroncamento, aqui foram fixadas as officinas e baldeação em geral. ..."

Os anexos 3 e 4 documentam a estação (edifício, armazéns, depósito, casas de empregados, etc.). Trata-se da planta e da escritura de compra e venda das premissas. A escritura refere-se à venda pela The Rio Claro San Paulo Railway Company Limited à Compradora Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviães de suas diversas linhas, ramais e concessões de propriedade. Na folha 6, aparece citado o edifício da Estação de Rio Claro (trata-se do edifício antigo que foi demolido em 1909). Os bens da Cia. Paulista foram enumerados detalhadamente nesta escritura por servirem de penhor à venda efetuada.

Conforme o Artº 29º, que estipula o uso pelo Govêrno das premissas da estrada de ferro (vide pág. 35 deste informe) por suas tropas, encontram-se referências a este tipo de ocupação na bibliografia da Revolução de 1924. O Tenente Cabanas, após apoderar-se da importante zona paulista servida pela Mogiana, passou por Cam

62



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

1862

Folha de informação rubricada sob n.º

do.....n.º...../..... (a).....

Interessado :

Assunto: INFORME HISTÓRICO REFERENTE AO TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO DA CIA. PAULISTA DA CIDADE DE RIO CLARO - pág. 39

pinas, onde, em vagões especiais recolheu os prisioneiros sob sua guarda, dirigindo-se para Rio Claro, onde encontrou muitas famílias que ali se refugiaram dos acontecimentos. Lá permaneceu um dia e partiu para Itirapina. "De Rio Claro levei comigo todo material rodante de bitola estreita que encontrei na estação...". Em Rio Claro também recolheu o 5º Batalhão de Caçadores, que se achava sem comando. Muitas providências imprescindíveis, dentre elas o de abastecimento da tropa durante a viagem, retiveram o Tenente Cabanas na estação de Rio Claro. (Vide Anexo 5)

Em Rio

O atual edifício, cujo tombamento foi requerido, data de 1910. Consultando os Relatórios da Cia. Paulista, encontram-se referências a sua inauguração: "Em Rio Claro fez-se nova plataforma e novo edifício de estação, com comodidades exigidas pela importância da mesma" (Relatório nº 62 de 1911). (Vide Anexo 6)

"A estação de Rio Claro foi, com algumas de suas dependências completamente transformada. Foi demolido o antigo edifício, situado com a sua plataforma, entre as linhas da bitola de 1,60 m e da de 1,00 m, para ser construído, com a frente no alinhamento da rua próxima, um outro edifício com uma vasta plataforma de baldeação de cargas, ambas abrigadas por uma cobertura metálica." (Relatório nº 63 de 1912). (Vide Anexo 14)

"A par dessas grandes obras, outras de menor vulto, mas de não menor interesse para a boa economia dos serviços, têm sido nos ul



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

863

Folha de informação rubricada sob n.º

do.....n.º...../..... (a).....

Interessado :

Assunto: INFORME HISTÓRICO REFERENTE AO TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO DA CIA. PAULISTA DA CIDADE DE RIO CLARO - pág. 40

timos tempos executadas nas linhas. Referimo-nos à reconstrução e aos melhoramentos dos edifícios das estações de Campinas, Rio Claro, Araraquara, Pirassununga, Rincão, Jaboticabal e outras. Em anexo, lista das estações ferroviárias existentes no território do Estado de São Paulo de 1910. (Vide Anexo 7)

No Relatório do Secretário da Agricultura para os anos de 1910-1911 encontra-se a seguinte referência: Transformação da estação de Rio Claro e acrescimos nas estações de Campinas, Araras, São Bento, e nos armazéns de Remanso e São Bento."

As despesas com as obras da Estação de Rio Claro encontram-se especificadas nos Relatórios nº 62 e 63 da Cia. Paulista:

Metade da despesa com a construção da nova estação e armazém de Rio Claro (Relat. 62, p. 63).....	101:252\$161
Metade da despesa com a construção da nova estação e armazem de Rio Claro (Relat. 63, p. 88).....	21:064\$261
Metade da despesa com a compra de terrenos para aumento da esplanada de Rio Claro (Relat. 63, p. 88)..	81:709\$700
Compra de terreno junto às officinas de Rio Claro (Relat. 64, p. 70).....	6:519\$600
Custo e collocação de sete portões de ferro na plataforma da estação de Rio Claro (Relat. 64, p. 70)..	5:800\$000

No Album illustrado da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, Filemon Pérez descreve as estações ferroviárias: "As estações de



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

8261

Folha de informação rubricada sob n.º

do.....n.º...../..... (a).....

Interessado :

Assunto: INFORME HISTÓRICO REFERENTE AO TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO DA CIA. PAULISTA DA CIDADE DE RIO CLARO - pág. 41

hoje (1918), comparadas com as de vinte annos atraz, são verdadeiros palacetes, e tudo, dentro dellas, corresponde devidamente a esse aspecto, quer na parte destinada ao publico, quer nas acomodações reservadas aos chefes e suas familias. Aposentos vastos, arejamento perfeito, agua encanada, boa illuminação, tudo se encontra nessas habitações." "Assim, por exemplo, na Estrada de Ferro Paulista, as localidades hoje mais importantes, considerado o valor das rendas das respectivas estações, são Campinas, Jahu, São Carlos, Rio Claro, Barretos, Jaboticabal."

Em anexo, extraídos do Relatório nº 62, Relação dos serviços executados nas oficinas de Rio Claro para outras repartições e para extranhos no anno de 1910. (Vide Anexo 9). No mesmo anexo encontram-se também os dados referentes ao Pessoal: escritório de Rio Claro (8), oficinas de Rio Claro (445 operários). (Vide Anexos 9 e 10).

Quanto ao transporte gratuito de imigrantes, o Relatório 62 da Cia. Paulista refere que: "Tem a Companhia continuado a fazer gratuitamente o transporte de imigrantes e suas bagagens para o interior do Estado, elevando-se a 8.984 o número dos que conduziu no último anno (1910), e a 68:433\$390 reis a importancia que deixou de receber pelo serviço prestado. Como é sabido, foi a Companhia Paulista que iniciou em S. Paulo, no anno de 1882, o transporte gratuito de imigrantes e suas bagagens. Desde essa época



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

865

Folha de informação rubricada sob n.º

do.....n.º...../..... (a).....

Interessado :

Assunto: INFORME HISTÓRICO REFERENTE AO TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO DA CIA. PAULISTA DA CIDADE DE RIO CLARO - pág. 42

até 31 de dezembro de 1910, tem ella passagem em seus trens, muitos dos quaes formados exclusivamente para esse fim, a 595.527 immigrants, cujo transporte teria custado 2.727:723\$330 réis."

Sobre o mesmo assunto narra Filemon Pérez: "À Companhia Paulista cabe a iniciativa de transportar nas linhas ferreas do Estado, gratuitamente, os immigrants e suas bagagens. Nos trinta e cinco annos decorridos desde 1882 até 1917, tinha a Companhia Paulista dado passagem em seus trens a 700.765 immigrants, cujo transporte teria custado 3.445:332\$170 réis." ... "para que a produção do artigo se intensifique de modo a conciliar todos os interesses entre productores e consumidores, é preciso que se faça de sapparecer a falta de braços com que luctam os lavradores o que determinaria a alta do salario. Para resolver esta questão, a Companhia Paulista tem feito tudo quanto está ao seu alcance. Não só concedeu transporte gratuito aos immigrants que queiram localisar-se nas zonas abrangidas pelas suas linhas, como também de todos os desoccupados de S. Paulo que desejem dedicar-se à agricultura, no interior."

Sob o título "Serviço de Baldeação" o Relatório nº 62 de 1911, refere que em Rio Claro, entre as linhas de 1,60 m e 1,00 m da Companhia Paulista, o movimento havido nas estações baldeadoras foi o seguinte:

toneladas de café.....179.135
toneladas de outras mercadorias procedentes das li-



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

866

Folha de informação rubricada sob n.º

do.....n.º...../..... (a).....

Interessado :

Assunto: INFORME HISTÓRICO REFERENTE AO TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO DA
CIA. PAULISTA DA CIDADE DE RIO CLARO - pág. 43

linhas de 1,00 m	76.115
toneladas de outras mercadorias para as linhas de	
1,00 m.....	110.033
toneladas de bagagens, encomendas e animais da tabela	
9	1.747
animais das tabelas 10 e 11	15.553
carros e carroças	25
passageiros de 1ª classe	16.256
passageiros de 2ª classe	43.158 1/2

No Almanach da Secretaria de Estado dos Negocios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, sob o título "Desenvolvimento da Viação Férrea" encontra-se pequeno comentário em que a renovação dos edifícios destinados ao uso como estações é vista como consequência de um pequeno surto de progresso sentido na lavoura: "Espelhando as épocas de prosperidade e de crise por que passou a economia paulista, o movimento ferro-viario revela maior actividade em 1895, anno em que todos os indices economicos foram favoraveis. A crise que explodiu em 1900 trouxe-lhe um decrescimento e até 1905 não permittiu que elle se expandisse de modo sensivel. É a partir de 1910 que adquire novo impulso, como demonstram os algarismos anteriormente citados."(Vide Anexo 11)

E, sob o título "Agricultura", refere: "A depressão nas cotações, que em 1907-8 baixaram ao minimo de 2\$550 por dez kilos em Santos



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

867

Folha de informação rubricada sob n.º

do.....n.º...../..... (a).....

Interessado :

Assunto: INFORME HISTÓRICO REFERENTE AO TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO DA CIA. PAULISTA DA CIDADE DE RIO CLARO - pág. 44

determinou a paralyação das plantações até 1910. Neste anno, porém, melhorando nossas condições economicas pela entrada de capitães estrangeiros e pela alta nos preços do café, recomeçou o plantio, auxiliado pelas emissões da Caixa de Conversão."

Fazendo um levantamento da infra-estrutura brasileira realizou-se no Rio de Janeiro, em 1953, a instalação da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos para desenvolvimento econômico. Na área de Transportes, foram apresentados diversos projetos e feitos os levantamentos da rede já existente, havendo diversos estudos referentes às atividades da Cia. Paulista. Encontram-se relacionadas, também, as despesas:

(p.483) Companhia Paulista de Estradas de Ferro: Despesas por conta das taxas de 10% para melhoramentos e renovação patrimonial. (Empréstimo para substituição de material obsoleto e ampliação de instalações para o ano de 1947, como:) (Vide Anexo 13 e 13a)

Aquisição de terrenos necessários à ampliação e melhoramentos das oficinas de Rio Claro (p. 542)..... Cr\$ 33
Ampliação e melhoramentos das oficinas de Rio Claro (p.543) Cr\$ 51

Outro documento encontrado na mesma obra, sob o título "Breves considerações sobre as atividades da Cia. de Agricultura, Imigração e Colonização "CAIC" " refere os seguintes dados:

"A Cia. Paulista de E. F., na execução de seu programa econômico, entendeu ser conveniente a criação de um órgão com personalidade jurídica propria, mas, que lhe ficassem assegurados o controle e



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

868

Folha de informação rubricada sob n.º

do.....n.º...../..... (a).....

Interessado :

Assunto: INFORME HISTÓRICO REFERENTE AO TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO DA CIA. PAULISTA DA CIDADE DE RIO CLARO - pág. 45

a direção, a fim de promover o desenvolvimento da pequena propriedade agrícola e, por via de consequência, o aumento da produção, visando o maior volume de carga a transportar."

Por essa razão, em 1934, foi fundada a "CAIC" Companhia de Agricultura, Imigração e Colonização, com sede em São Paulo, sendo a Cia. Paulista a principal acionista.

Também com o objetivo de aumentar seus lucros a Cia Paulista criou a "Companhia Paulista de Transportes". O Anexo 7 da pág. 553, tras as seguintes informações sobre suas atividades:

"Constitui o objetivo da Cia. Paulista de Transportes a condução de mercadorias de porta a porta, isto é, da casa ou armazém do remetente para a casa ou armazém do consignatário.

O transporte é feito em estradas de rodagem em combinação com as estradas de ferro.

A Cia. Paulista de Transportes opera na zona da Cia. Paulista de E.F. e tem as suas agências nas estações da mesma Cia., a saber: Americana, Araraquara, S. Carlos." (além de agências fora da rede, em Jacanga e Monte-Mor).

"A Cia. Paulista é, antes de tudo, uma transportadora de produtos agrícolas e afins, servindo as regiões leste e centro-oeste do Estado de São Paulo. As suas linhas principais atravessam uma das áreas agrícolas mais ricas e férteis do país e carregam maior tonelagem de café e algodão que qualquer outra estrada de ferro



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

85

Folha de informação rubricada sob n.º

do.....n.º...../..... (a).....

Interessado :

Assunto: INFORME HISTÓRICO REFERENTE AO TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO DA
CIA. PAULISTA DA CIDADE DE RIO CLARO - pág. 46

brasileira."

"A policultura acompanhou o aumento do número de fazendas menores e intensamente cultivadas, que ocorreu após o colapso dos preços do café, nos primeiros anos da década dos trinta. Iniciativa patrocinada pelas autoridades agrícolas do Estado de São Paulo e pela Companhia de Agricultura, Imigração e Colonização, empresa subsidiária da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, a policultura difundiu métodos modernos de cultivo, como a rotação de culturas, a plantação em curvas de nível, a mecanização e o uso intensivo de fertilizantes e inseticidas."

"O rápido crescimento da população do Estado exerceu uma importante influência sobre as atividades da ferrovia. Em 1941, cerca de 27% da receita dos transportes provieram do tráfego de passageiros, percentagem que subiu para 39% em 1950."

Uma relação de mercadorias transportadas de 1941 a 1950, menciona os seguintes produtos: açúcar, adubo, algodão, arroz, batatas, café, carnes congeladas ou frigorificadas, charques, cimento, derivados de algodão (tortas, caroços e linter), farinha de trigo, feijão, frutas frescas, gasolina, lenha, madeiras, milho, pedras, sal.

A riqueza proporcionada pela prosperidade da cultura cafeeira, e o predomínio da ferrovia como meio de transporte faziam com que as estações fossem o marco principal nas cidades e justificavam



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º

do.....n.º...../..... (a).....

Interessado :

Assunto: INFORME HISTÓRICO REFERENTE AO TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO DA
CIA. PAULISTA DA CIDADE DE RIO CLARO - pág. 47

então o esmero com que eram construídos seus edifícios, com porte imponente e aparência sólida, utilizando-se muitas vezes até de materiais e equipamentos importados, com uma arquitetura que correspondia aos modelos acadêmicos europeus. No caso de Rio Claro, a estação é até hoje particularmente marcante, pelo conjunto que forma com sua grande gare, e pela posição privilegiada que ocupa, junto ao centro da cidade, que se desenvolveu a partir dela, no cruzamento da Rua 1 com a Avenida 1. É um exemplar valioso e significativo do patrimônio histórico e ambiental não só da cidade, como de toda a região, justificando-se a adoção de medidas para sua preservação e conservação. Por se tratar de um edifício que apresenta interesse e valor relevantes, as obras de conservação não podem obedecer às rotinas estabelecidas para as construções mais recentes, sendo necessário executar serviços especiais de recuperação que não desgastem seu valor patrimonial. Em anexo, a ficha de inventário da Estação de Rio Claro, executada pelo Condephaat para o levantamento sistemático de bens culturais do Estado, com os dados mais importantes de seu estilo arquitetônico. (Vide Anexo 12)

São Paulo, 13 de dezembro de 1983

Setor de Historiografia

Eme Marina Garcia Saek

Eme Marina Garcia Saek - historiografia



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º

do.....n.º...../..... (a).....

Interessado :

Assunto: INFORME HISTÓRICO REFERENTE AO TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO DA
CIA. PAULISTA DA CIDADE DE RIO CLARO - pág. 48

BIBLIOGRAFIA

- 1- ALMANACH da Secretaria de Estado dos Negocios da Agricultura, Comercio e Obras Publicas do Estado de São Paulo para o anno de 1917. São Paulo, Typographia Brasil, 1917. 809 p.
- 2- ALVES, Joaquim Fabiano. O café no Estado de São Paulo: noções sobre a sua origem, cultura e produção. São Paulo, São Paulo Editora, 1929. 72 p.
- 3- BEIGUELMAN, Paula. A formação do povo no complexo cafeeiro: aspectos políticos. São Paulo, Pioneira, 1977. 216 p.
- 4- CABANAS, João. A columna da morte: sob o commando do Tenente Cabanas, revolução brasileira. 6. ed, Rio de Janeiro, Almeida e Torres, (1928). 506 p.
- 5- CAMPOS, Zulmiro Ferraz de. Centenário de Rio Claro. Rio Claro, Typ. Conrado, 1929. 113 p.
- 6- COMISSÃO MISTA BRASIL-ESTADOS UNIDOS para desenvolvimento econômico. Transportes: projetos. Rio de Janeiro, 1953. s.p.
- 7- COMPANHIA Paulista de Estradas de Ferro. Congresso Panamericano de Estradas de Ferro. Out. 1960. 6 p. s.c.p.
- 8- DEAN, Warren. Rio Claro: um sistema brasileiro de grande lavoura, 1820-1920. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1977. 205p.



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

872

Folha de informação rubricada sob n.º

do.....n.º...../..... (a).....

Interessado :

Assunto: INFORME HISTÓRICO REFERENTE AO TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO DA CIA. PAULISTA DA CIDADE DE RIO CLARO - pág. 49

- 9- DEBES, Celio. O surgimento da Companhia Paulista. Ferrovia, 24(279), 1958/9. s.p.
- 10- ——— O surto ferroviário paulista: a importância de Rio Claro. Rev. Arq. Municipal, 44(194):31-49, jan./dez. 1981.
- 11- DINIZ, Diana Maria de Faro Leal. Rio Claro e o café: desenvolvimento, apogeu e crise (1850-1900). Rio Claro, 1973 (Tese de Doutorado) 226p.
- 12- DUCLOS, Adail J. Historia da Cia. Paulista de Estradas de Ferro. Ferrovia, 24(279), 1958/9. s.p.
- 13- EPISODIO que ficou na historia: compra da E.F. Rio Claro pela Cia. Paulista de Estradas de Ferro. Ferrovia, 24(279), 1958/9. s.p.
- 14- FERRAZ, J. Romeu. Historia de Rio Claro: a sua vida, os seus costumes e seus homens, 1821-1827. São Paulo, Tip. Hennes Irmãos, 1922. 160 p.
- 15- FERREIRA, Barros. A Companhia Paulista de Estradas de Ferro. In: Historia das ferrovias paulistas. Rev. Engenharia, 17(203):99-144, out. 1959.
- 16- INFORMAÇÕES em anexo ao relatório do Sr. Dr. Antonio de Padua Salles concernente aos annos de 1910-11. São Paulo, Secretaria de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas do Estado de São Paulo, Typographia do "Diario Official", 1912.
- 17- LALIÈRE, A. Le café dans l'Etat de Saint-Paul, Brésil. Paris, August Challamel, 1909.



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

22 73

Folha de informação rubricada sob n.º

do.....n.º...../..... (a).....

Interessado :

Assunto: INFORME HISTÓRICO REFERENTE AO TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO DA CIA. PAULISTA DA CIDADE DE RIO CLARO - pág. 50

- 18- LEIS, decretos e contractos relativos às concessões vigentes de estradas de ferro, outorgadas pelo Governo de São Paulo (1869-1913). São Paulo, Secretaria da Agricultura, Comercio e Obras Públicas do Estado de São Paulo, Typographia do "Diario Official", 1914. 922 p.
- 19- LEITE, Mário. Paulistas e mineiros: plantadores de cidades. São Paulo, Edart, 1961. 292 p.
- 20- LUNÉ, Antonio José Baptista & FONSECA, Paulo Delfino da. Almanak da Província de São Paulo para 1873. São Paulo, Typographia Americana. 180 p.
- 21- MACIEL, Arthur. Notas technicas sobre a Companhia Paulista. Revista Polytechnica, 3(17):370-2, ago./set. 1907.
- 22- MATTOON Jr, Robert H. The Companhia Paulista de Estradas de Ferro, 1868-1900: a local railway enterprise in São Paulo, Brazil. Ann Arbor, Xerox, 1971.
- 23- MOLINA, Thomaz Carlos de. Almanak de S. João do Rio Claro para 1873. São Paulo, Imesp, 1981. 71 p.
- 24- MONLEVADE, Francisco de. O Conselheiro Antonio Prado e a Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Ferrovias, 24(279), 1958/9. s.p.
- 25- PENTEADO, Oscar de Arruda. Rio Claro: coletânea histórica. Piracicaba, Editora Franciscana, 1977. 256 p.
- 26- PÉREZ, Filemón. Album illustrado da Companhia Paulista de Estradas de Ferro: 1868-1918. 1918. s.n.t.
- 27- RELATÓRIO nº 62 da Companhia Paulista de Vias Férreas e Flu-



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

ff 74

Folha de informação rubricada sob n.º

do.....n.º...../..... (a).....

Interessado :

Assunto: INFORME HISTÓRICO REFERENTE AO TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO DA CIA. PAULISTA DA CIDADE DE RIO CLARO - pág. 51

- vias para a sessão de Assembléia Geral em 30 de junho de 1911. São Paulo, Casa Vanorden, 1911. 178 p.
- 28- RELATÓRIO nº 63 da Companhia Paulista de Vias Férreas e Flu-
vias para a sessão de Assembléia Geral em 30 de junho de
1912. São Paulo, Casa Vanorden, 1912. 122 p.
- 29- RELATÓRIO nº 64 de 1912 da Diretoria da Companhia Paulista de
Estradas de Ferro para a sessão de Assembléia Geral em 30 de
junho de 1913. São Paulo, Casa Vanorden, 1913. 133 p.
- 30- RELATÓRIO técnico para as obras de recuperação da Estação de
Rio Claro, apresentado à Fepasa pela Planart S/C. São Pau
lo, 1978. 2 v.
- 31- RIO CLARO sesquicentenário. São Paulo, Secretaria da Cultu-
ra do Estado, 1979. 369 p.
- 32- SAES, Flavio Azevedo Marques de. As ferrovias de São Paulo,
1870-1940. São Paulo, Hucitec, 1981. 199 p.
- 33- SEGNINI, Liliana R. Petrilli. Ferrovia e ferroviários: uma
contribuição para a análise do poder disciplinar na empre-
sa. São Paulo, Cortez Editores, 1982. 103 p.
- 34- SILVA, Mario C. Francisco Paes Leme de Monlevade e a sua o-
bra. Ferrovia, 24(279), 1958/9. s.p.
- 35- SILVA, Moacir M.F.; VIEIRA, Flavio et alii. I Centenário das
ferrovias brasileiras. Rio de Janeiro, IBGE, 1954. 414 p.
- 36- TAUNAY, A. d'E. Pequena história do café no Brasil. Rio de
Janeiro, Departamento Nacional do Café, 1945.
- 37- VALLIM, Pedro. E. Album dos municípios do Estado de São Pau-



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

875

Folha de informação rubricada sob n.º

do.....n.º...../..... (a).....

Interessado :

Assunto: INFORME HISTÓRICO REFERENTE AO TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO DA CIA. PAULISTA DA CIDADE DE RIO CLARO - pág. 52

1o. São Paulo, Revista dos Tribunais, 1940. 373 p.

38-

LISTA DE ANEXOS

- Anexo 1 - A primeira estação da Paulista em Rio Claro. In: PENTEADO, Oscar de Arruda. Rio Claro: coletânea histórica. Piracicaba, Editora Franciscana, 1977. 256 p.
- Anexo 2 - FOTOGRAFIA DA ESTAÇÃO DE RIO CLARO - tamanho: 23,50 cm x 14 cm. Proveniência: doação do Arquivo Histórico de Rio Claro.
- Anexo 3 - CPFE, Depto de Patrimônio e Cadastro - ESPLANADA DE RIO CLARO - escala 1:2000 (Desenhado por Edwem F. Ferreira; Data: 20.12.67; Loca: Jundiáí). Contem índice das escrituras com outorgante e data de cessão.
- Anexo 4 - Escritura de Compra e Venda, Livro de Notas nº 93, Fls 13 vº, 2º Tabelião de Notas, Manoel Olegário da Costa.
- Anexo 5 - ESTAÇÃO ATUAL DE RIO CLARO, estação antiga. In: PÉREZ, Filemón. Album ilustrado da Companhia Paulista de Estradas de Ferro: 1868-1918. s.c.p.,s.p.
- Anexo 6 - ESTAÇÃO DE RIO CLARO. In: VALLIM, Pedro E. Album dos municípios do Estado de São Paulo. São Paulo, Revista dos Tribunais, 1940. 373 p.
- Anexo 7 - LISTA das ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS existentes no território do Estado de São Paulo, ... em 31 de Dezembro de 1910 IN: INFORMAÇÕES en anexo ao relatório do Sr. Dr.



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

26

Folha de informação rubricada sob n.º

do.....n.º...../..... (a).....

Interessado :

Assunto: INFORME HISTÓRICO REFERENTE AO TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO DA CIA. PAULISTA DA CIDADE DE RIO CLARO - pág. 53

- Antonio de Padua Salles concernentes aos annos de 1910-11. São Paulo, Typ. do "Diario Official", 1912. p.63
- Anexo 8 - OFICINAS DA CIA. PAULISTA, em Rio Claro. In: PÉREZ, Filimon. Album illustrado da Companhia Paulista de Estradas de Ferro: 1868-1918. s.c.p., s.p.
- Anexo 9 - SERVIÇOS efetuados nas oficinas de Rio Claro, no anno de 1910. Relatório nº 62 da Cia. Paulista de Vias Férreas e Fluviaes para a sessão de Assembléia Geral em 30 de junho de 1911. São Paulo, Casa Vanorden, 1911. 178 p.
- Anexo 10- PESSOAL - nº médio de empregados durante o anno de 1910. In: Relatório nº 62 da Cia. Paulista de Vias Férreas e Fluviaes para a sessão de Assembléia Geral em 30 de junho de 1911. São Paulo, Casa Vanorden, 1911. p.90-3
- Anexo 11- QUADRO de concessões de vias férreas no Estado de São Paulo até 31 de dezembro de 1910. In: INFORMAÇÕES em anexo ao relatório do Sr. Dr. Antonio de Padua Salles concernentes aos annos de 1910-11. São Paulo, Typ. do "Diario Official", 1912. p. 76-7
- Anexo 12- FICHA TIPOLOGICA DA ESTAÇÃO DE RIO CLARO. In: CONDEHAA Levantamento sistemático destinado a inventariar bens culturais do Estado de São Paulo, 1981- . doc. 46
- Anexo 13 e 13a - DESPESAS por conta das taxas de 10% para melhoramentos e renovação patrimonial (ano de 1947). In: Comissão Mista Brasil-Estados Unidos para desenvolvimento econômico. Rio de Janeiro, 1953. v. 1. p. 540-3.



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

877

Folha de informação rubricada sob n.º

do.....n.º...../..... (a).....

Interessado :

Assunto: INFORME HISTÓRICO REFERENTE AO TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO DA
CIA. PAULISTA DA CIDADE DE RIO CLARO - pág. 54

Anexo 14 - ESTAÇÃO DE RIO CLARO aspectos provenientes do Relatório técnico da Planart: planta do corpo principal, fachada principal, muro de fecho, gradís e portões, pisos e pavimentações externas, cobertura, calhas, condutores e rufos, paredes e divisórias, revestimento, pisos, forros, portas, janelas, vidraçaria, placas e quadros de aviso, escadas, pintura, instalações elétricas, instalações hidráulicas, equipamentos, área envolto-rio.

2278

A ESTRADA DE FERRO PAULISTA



A Primeira Estação da Paulista em Rio Claro

Só em 1876 é que a ferrovia alcançou Rio Claro, datando dessa época a inauguração de sua Estação, tendo seu edifício as laterais térreas e a parte central composta de um piso, com 3 janelas. No telhado uma pequena mansarda, abrigando um relógio. Instalada no princípio da Avenida Um a fim de facilitar o prolongamento e melhor servir a região de S. Carlos do Pí - nhal. Inaugurada com clamorosas festas aos 11 de agosto de 1876.



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

ANEXO 2

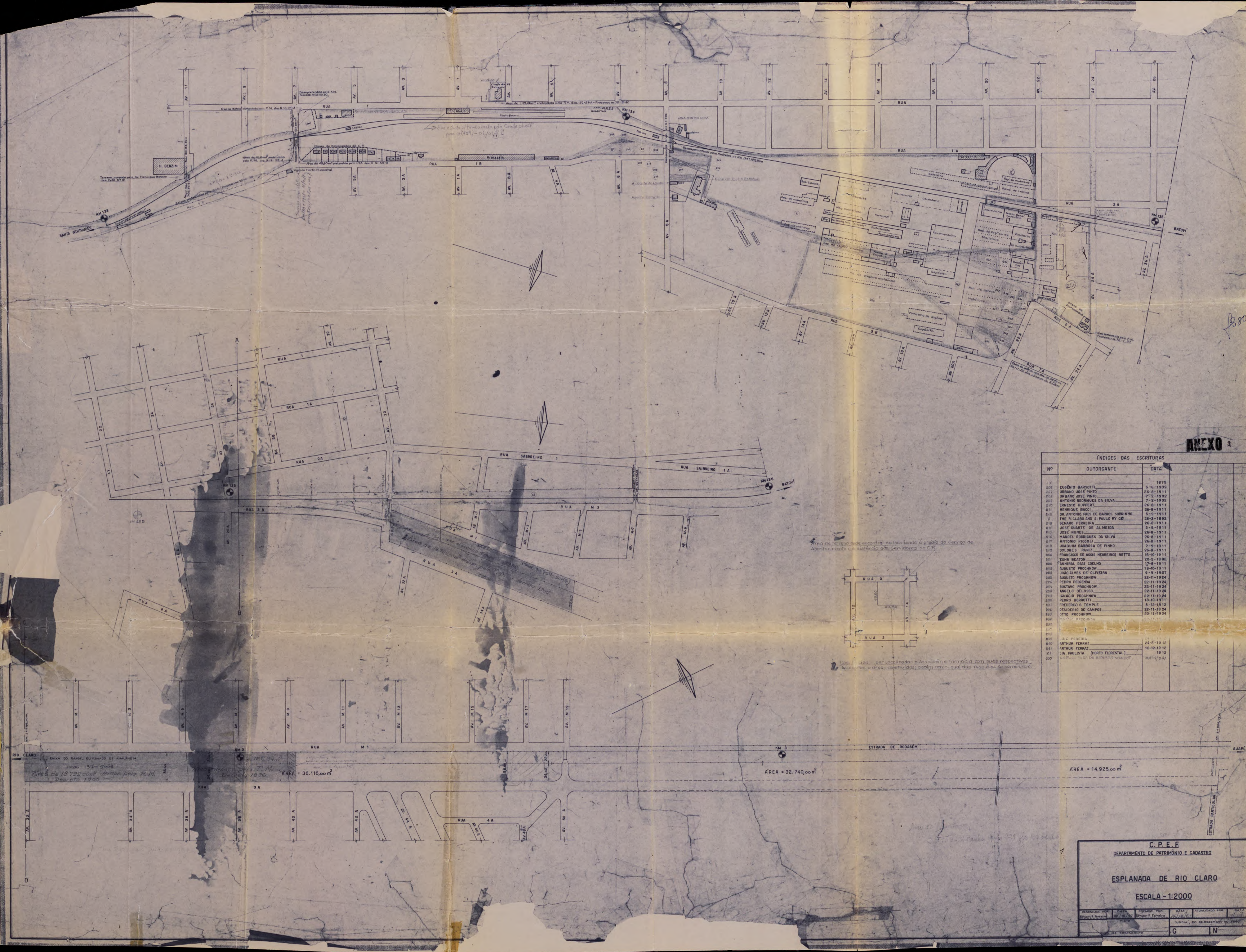
Folha de informação rubricada sob n.º

do Proc. CONDEPHAAT.º 22295/82

(a)

1249





AREXO 3

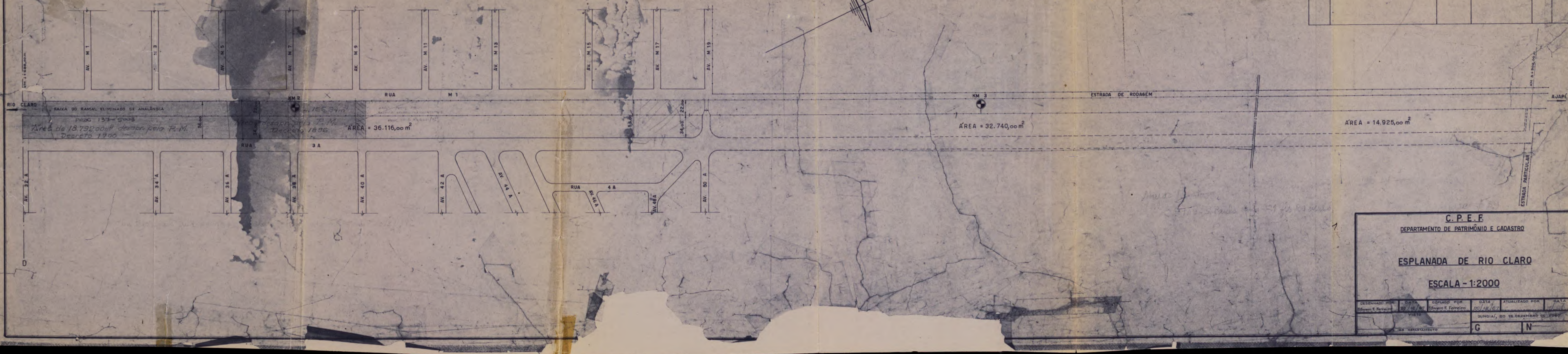
ÍNDICES DAS ESCRITURAS

Nº	OUTORGANTE	DATA
1 X		1876
806	EUGÊNIO BARSOTTI	5-6-1909
207	URBANO JOSÉ PINTO	26-8-1911
208	URBANO JOSÉ PINTO	7-2-1902
209	ANTÔNIO RODRIGUES DA SILVA	7-2-1902
210	ERNESTO HUPPERT	26-8-1911
811	HENRIQUE BACCI	26-8-1911
812	DR. ANTONIO Pires de BARROS COBRINHO	5-9-1911
7	THE R. CLARINO S. PAULO RY DE	26-3-1892
813	GENARO FERREIRA	26-8-1911
814	JOSÉ QUARTE DE ALMEIDA	2-9-1911
815	JOSÉ NUNES	26-8-1911
816	MANOEL RODRIGUES DA SILVA	26-8-1911
817	ANTONIO PICCOLI	26-8-1911
818	Joaquim BARBOSA DE PINHO	2-9-1911
819	DOLores PEREIRA	26-8-1911
820	FRANCISCO DE ASSIS NEGREIROS NETTO	16-10-1911
821	JOHN BEATON	20-2-1892
822	ARNALDO DIAS COELHO	12-8-1912
823	AUGUSTO PROCHNOW	13-10-1912
824	JOÃO ALVES DE OLIVEIRA	9-9-1907
825	AUGUSTO PROCHNOW	22-11-1924
826	PEDRO PESSEDA	22-11-1924
827	AUGUSTO PROCHNOW	22-11-1924
828	ANGELO DELOSIO	22-11-1924
829	IGNACIO PROCHNOW	22-11-1924
830	PEDRO BORSOTTI	18-10-1911
831	FREDERICO S. TEMPLE	5-12-1912
832	OSÍDIO DE CAMPOS	22-11-1924
833	SITO PROCHNOW	22-11-1924
834	FRANCISCO PROCHNOW	22-11-1924
835		
836		
837		
838		
839		
840	ARTHUR FERREZ	24-8-1912
841	ARTHUR FERREZ	12-12-1912
842	21A. PAULISTA (HORTO FLORESTAL)	19-12-1912
843		
844		
845		
846		
847		
848		
849		
850		

Área de terreno onde encontra-se localizado o prédio do Serviço de Acomodamento e Assistência aos Servidores do C.P.



Fig. 1 - Plano de localização e Aproximação Familiar com suas respectivas dimensões e áreas construídas, assim como, qual das ruas é de concessão.



C. P. E. F.
 DEPARTAMENTO DE PATRIMÔNIO E CADASTRO

ESPLANADA DE RIO CLARO

ESCALA - 1:2000

ELABORADO POR	REVISADO POR	DATA	ATUALIZADO POR	DATA

ESTADO DE SÃO PAULO

C **N**

República Federativa do Brasil

MANOEL OLEGÁRIO DA COSTA
TABELIÃO INTERINO

81

ESTADO DE
SÃO PAULO



COMARCA DA
CAPITAL

Rua Rego Freitas, 40
Próximo ao Largo do Arouche

Tels: { 221-1966
221-1991 - 220-6301
220-5832 - 221-0864

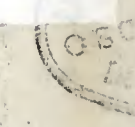
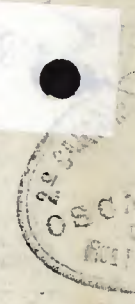
2.º TABELIÃO DE NOTAS

CERTIFICADO

a pedido verbal de pessoa interessada que, revendo no Cartório a meu cargo os respectivos Livros de Notas, no de número 93 (noventa e três) às folhas 13 vº (treze verso) encontrei a escritura do teor seguinte: ES-CRIPURA DE COMPRA E VENDA, que fazem como outorgante vendedora a Companhia "The Rio Claro San Paulo Railway Company Limited" e como outorgada compradora a Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, com hypotheca e penhor, como abaixo se declara. SAIBAM quantos este instrumento de escriptura pública de compra e venda e outros pactos virem que, no Anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil oitocentos e noventa e dois, aos vinte e seis dias do mez de Março, nesta Cidade de São Paulo, Capital do Estado do mesmo nome, e em meu Cartório, ahy, perante mim, tabellião, e as duas testemunhas ao diante nomeadas e assignadas compareceram partes justas e contractadas, de uma parte como outorgante vendedora a COMPANHIA INGLEZA, denominada "THE RIO CLARO SAN PAULO RAILWAY COMPANY LIMITED", com séde e domicilio em Londres, constituida sob o regimen das leis inglesas em mil oitocentos e sessenta e dois até mil oitocentos e oitenta e seis, e autorizada a funcionar nos Estados Unidos do Brasil por decreto número dez mil trezentos e cincoenta e sete, de quatorze de Setembro de mil oitocentos e oitenta e nove, e legalmente representada neste acto, por seu bastante procurador, ADOLPHO WILHELM MENGE, como fez certo pela procuração que exhibio e fica nesta data registrada no livro competente deste Cartório, e archivada, residente na Cidade do Rio de Janeiro (Capital Federal) e actualmente nesta cidade; e, de outra parte, como outorgada compradora, a COMPANHIA BRASILEIRA, denominada "COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, com séde e domicilio nesta Capital, legalmente constituida de conformidade com as leis em vigor neste paiz, por Estatutos archivados na Junta Commercial desta cidade e legitimamente representada por seus directores os Doutores ELIAS ANTONIO PACHECO CEAVES, ANTONIO PAES DE BARROS e NICOLAU DE SOUZA QUEIROZ e ANTONIO DE LACERDA FRANCO, e EDUARDO PRATES, todos os

26.03.1942

os presentes conhecidos de mim tabellião e das mesmas duas testemunhas ao diante nomeadas e assignadas pelos próprios de que trato e do que dou fé. E, perante as mesmas testemunhas, pela outorgante "The Rio Claro São Paulo Railway Company Limited", em seguida nesta escriptura denominada por abreviação "Companhia Rio Claro", por seu referido procurador me foi dito que, estando devidamente autorisada, com amplos e especiaes poderes, pela assembléa geral dos seus accionistas de treze de Janeiro deste anno, effectuada em Londres, para celebrar este contracto, e assim levar a definitivo effeito, o ajuste celebrado em Londres aos dezoito dias do mez de Dezembro de mil oitocentos e noventa e um, rectificado por outro ajuste de quatro de Fevereiro do corrente anno entre os Directores della outorgante, Ch. Connington e Grafton U. Cattley e o procurador especial da outorgada, Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, neste acto em seguida designada pela denominação de "Companhia Paulista", Doutor Eduardo da Silva Prado e visto esta ter obtido do Governo a necessária autorisação para este contracto, pelo decreto número setecentos e dezanove de vinte e nove de Janeiro do corrente anno, e da assembléa geral de seus accionistas, de trinta de outubro de mil oitocentos e noventa e um, conforme a cópia authentica que da respectiva acta apresentou e fica registrada no livro competente deste Cartório, e, archivada, pelo presente instrumento e na melhor forma de Direito, tem justo e contractado com a dita outorgada o que segue: PRIMEIRO - Que tendo ella outorgante, Companhia Rio Claro, por escriptura de trinta de setembro de mil oitocentos e oitenta e nove, lavrada nas Notas do respectivo tabellião da cidade de São João do Rio Claro, deste Estado, comprado ahoje extincta Companhia Rio Claro, possui actualmente a plenitude do domínio e posse, uso e gozo de todas os seus bens, privilegios, direitos e acçoens, desembaraçados de quaesquer onus, obrigaçoens ou responsabilidades, salvo os inherentes às respectivas concessões, nos termos do decreto número sete mil oitocentos e trinta e oito de quatro de outubro de mil oitocentos e oitenta e leis deste Estado número noventa e um de



30 09 1900



ESTADO DE
SÃO PAULO



COMARCA DA
CAPITAL

fls.2

2.º TABELIÃO DE NOTAS

Rua Rego Freitas, 40
Próximo ao Largo do Arouche

Tels: { 221-1986
221-1991 - 220-3301
220-5832 - 221-0864

de seis de Abril de mil oitocentos e oitenta e sete e número trinta e cinco de dezessete de março de mil oitocentos e oitenta e oito. SEGUNDO, que assim possuindo a Companhia Rio Claro: a) uma estrada de ferro já construída desde a cidade de São João do Rio Claro até Araraquara; b) um prolongamento desta estrada de ferro de Araraquara ao Jaboticabal, pela própria outorgante parcialmente construída na extensão de noventa e seis (96) quilômetros; c) uma concessão para o prolongamento dessa linha de Jaboticabal até Barretos; d) um ramal já construído, da estação "Visconde do Rio Claro" na primeira supra mencionada linha até Jahú, com a modificação entre os quilômetros cento e um (101) e cento e dez (110), que leva os trilhos por meio de uma nova linha de dez quilômetros até a villa de Brótas, conforme contracto feito com o Governo deste Estado em dezessete de Julho de mil oitocentos e noventa; e) uma concessão para o prolongamento do Jahú, passando por Sapé até Itapura; f) um ramal de estrada de ferro, parcialmente já construído, de São Carlos do Pinhal, na supra mencionada estrada de ferro, até Agua Vermelha e Quilombo, na extensão de sessenta e trez (63) quilômetros; g) um ramal de estrada de ferro, parcialmente construído, de São Carlos do Pinhal a Ribeirão Bonito, com a concessão de poder prolongar esta linha até a freguezia da Boa Esperança, em direcção à Sant'Anna do Parnahyba; h) um prolongamento da linha do Jahú em direcção a Sapé, com um ramal à Villa da Bocaína, com trinta e um (31) Kilômetros já explorados e levantadas as plantas respectivas, à espera d'approvação do Governo do Estado; assim como possui a Companhia Rio Claro, pelo presente instrumento vende, cede e transfere à Companhia Paulista, como de facto vendido têm, na forma em seguida declarada, a plenitude do domínio e posse, uso e gozo das ditas estradas de ferro, com todos os privilegios, direitos e acções, livres e desembaraçadas de quaisquer onus, obrigações e responsabilidades, compreendendo a dita venda todos os immoveis que actualmente possui a Companhia Rio Claro a facha de terreno por onde passam aquellas estradas de ferro, todos os edificios, prédios, depósitos, armazens, construy

Olegário da Costa
 Tabelião Interino
 Rua Rego Freitas, 40 - São Paulo - Brasil

construcções, officinas, pontes, plataformas, casas para turmas, ranchos, ou como melhor nome tenham; todo o material fixo e rodante, com todos os móveis e utensílios, aparelhos, machinismos e instrumentos -- existentes nas ditas estradas de ferro, prolongamentos e ramaes, quer se achem nas estações, quer nas officinas ou em quaesquer edificios que pertencem ou servem a respectiva empresa. TERCEIRO - Na dita venda não se considerarão incluídos: a) quaisquer lucros líquidos, quer já realizados, quer não provenientes da exploração das ditas vias ferreas vendidas até ao dia trinta e um do corrente mez, época em que os respectivos lucros, despêsas de custeio passarão a correr por conta da Companhia Paulista; b) o fundo de reserva, entrada, não realizados das acções ou outros fundos ou dinheiros pertencentes à Companhia Rio Claro; c) todos os mais haveres ou propriedades da Companhia Rio Claro que se acham na Inglaterra e não estejam expressamente incluídos na presente venda. QUARTO. O preço da dita venda, exclusão feita dos materiaes e utensílios -- existentes no almoxarifado e destinados ao custeio da estrada, que ainda se achem nos armazens da Companhia Rio Claro e ainda não empregados por esta, é de £ 2.775,000 (dois milhoens setecentos e setenta e cinco mil libras). QUINTO - O preço devido pelos ditos materiaes e utensílios existentes no almoxarifado e destinados ao custeio da estrada de ferro será estabelecido mediante avaliação feita por dois avaliadores, devendo cada uma das Companhias contractantes nomear um, ou no caso de divergência entre estes, por um terceiro desempatador, que será escolhido pelos ditos avaliadores antes de darem começo à avaliação. E si, por qualquer causa, a dita avaliação não ficar concluída dentro de três mezes, contados desta data, será licito a qualquer das partes contractantes recorrer ao Supremo Tribunal de Justiça na Inglaterra para nomeação de pessoa idonea, que proceda a essa avaliação; e a avaliação que fizer a pessoa por essa forma nomeada, será definitiva. SEXTO - O pagamento do preço da compra, isto é £ 2,775,000, ou Reis vinte e quatro mil, seiscentos e sessenta e seis contos, seiscentos e sessenta e seis mil, seiscentos e ses-

República Federativa do Brasil

ESTADO DE
SÃO PAULO

2.º TABELIÃO DE NOTAS

MANOEL OLEGÁRIO DA COSTA
TABELIÃO INTERINO

fls.3

Rua Rego Freitas, 40
Próximo ao Largo do AroucheTels: { 221-1986
221-1091 - 220-3301
220-5832 - 221-0864

sessenta e seis reis (24.666:666\$666 Rs.) é feito da seguinte forma: libras, vinte e cinco mil (£ 25.000) em dinheiro; e o restante, libras dois milhões setecentos e cinquenta mil (£ 2.750.000) em títulos de obrigação preferencial (bonds) emitidas pela Companhia Paulista, sendo que aquella quantia em dinheiro, isto é, as libras vinte e cinco mil ... (£ 25.000) a Companhia Rio Claro confessa já ter recebido em Londres -- por intermedio do "The British Bank of South America Limited", conforme e no prazo estipulado no já referido accôrdo de dezoito de Dezembro de mil oitocentos e noventa e um, pelo que della dá quitação à Companhia Paulista. SÉTIMO. O preço dos materiaes que vai ser determinado por meio de avaliadores, ou arbitros, como se estipula na clausula quinta, será remetido para Londres por intermedio do referido "British Bank of South America Limited", o qual, ao recebê-la, della dará quitação, devendo esse pagamento ser effectuado por essa forma dentro de um mez, contado da data da terminação da avaliação. OITAVO - As referidas obrigações preferenciaes (bonds), representando a dita somma de libras dois milhões setecentas e cinquenta mil (£s 2.750.000) vencerão juros à razão de cinco por cento ao anno, pagos semestralmente, devendo o primeiro pagamento semestral realizar-se no dia primeiro de outubro deste anno; os juros serão representados por "coupons". Cada uma das ditas obrigações preferenciaes (bonds) será do valor de libras cem (£s 100) e serão classificadas "pari passu" e representarão uma quantia não excedente de libras dois milhões setecentos e cinquenta mil (£s 2.750.000). NONO. As ditas obrigações (bonds) serão garantidas: a) por uma primeira hypotheca sobre as ditas estradas de ferro da Companhia Rio Claro, seus prolongamentos e ramaes, quer na parte já construida, quer na que d'ora em diante fôrem construidas de conformidade com as ditas concessões; b) por uma segunda hypotheca sobre a totalidade das actuaes estradas de ferro da Companhia Paulista, sujeita somente a um onus anterior, existente sobre ellas, para garantia da somma de libras cento e vinte mil e trezentas (£s 120,300) vencendo juros à razão de sete por cento ao anno; c)

5 6

c) por um penhor sobre o activo, renda e demais bens, que na occasião - pertencerem às Companhias Paulista e Rio Claro, incluindo-se no dito penhor todos os direitos, privilegios, concessões, e bens móveis de qualquer especie, com exclusão somente dos materiaes, utensilios e outros móveis, que por sua naturêsa se consomem ou precisam ser renovados periodicamente no legitimo custeio das ditas estradas de ferro. AS ditas hypothecas e penhores nesta escriptura estipulados serão constituídas pela Companhia Paulista em favor do "The British Bank of South America Limited" na qualidade de fiduciario, administrador e representante (trustees) dos portadores das referidas obrigações preferenciaes. DECIMO - AS ditas obrigações preferenciaes serão ao portador, porém convertiveis em titulos nominaes, à vontade do possuidor. DECIMO PRIMEIRO - As ditas obrigações serão resgatadas dentro de quarenta e dois (42) annos, por meio de um fundo de reserva accumulado de um por cento ao anno, a principiar em mil oitocentos e noventa e sete (1897) sendo para esse fim retirado numero sufficiente de obrigações annualmente por meio de sorteio que terá lugar em Londres, na presença de um tabellião, e serão resgatadas ao par. DECIMO SEGUNDO - A totalidade da receita liquida, semestralmente realisada, pela Companhia Paulista, será immediatamente remetida por ella ao "The British Bank of South America Limited" em Londres, por intermédio da Caixa do mesmo Banco no Rio de Janeiro, pela taxa do dia a três (3) ou a noventa dias de vista por transferêcia, ficando a Companhia Paulista obrigada a dar aviso prévio de dez dias para as remessas superiores a vinte mil libras; até que as sommas assim remetidas sejam sufficientes para fazer face ao pagamento dos juros das ditas obrigações preferenciaes e para o dito fundo d'amortisação; devendo as mencionadas remessas ser feitas de modo a chegar e vencer-se em Londres antes do vencimento dos prazos marcados para pagamento dos juros e amortisação. DECIMO TERCEIRO - O "The British Bank of South America Limited" será irrevogavelmente encarregado do serviço das ditas obrigações preferenciaes e pela Companhia Paulista ser-lhe ha paga uma commissão razo-



razoavel e appropriada pelo serviço dos juros e resgate do capital. DÉCIMO QUARTO. No caso de aquisição ou de desapropriação pelo Governo do Brasil, ou por outra qualquer causa, de todas ou de quaisquer estradas incluídas em ditas hypothecas ou em qualquer dellas, ou no penhor, a Companhia Paulista, depois de deduzir a quantia necessária ao pagamento da já referida divida de libras cento e vinte mil e trezentos (£s..... 120.300) remetterá ou envidará os meios de remetter toda a importancia paga com relação a essa compra ou desapropriação em tanto quanto seja necessário para o resgate acima mencionado, directamente ao "The British Bank of South America Limited" em Londres, por intermedio da Caixa deste Banco no Rio de Janeiro, nos termos da clausula décima segunda, a qual o applicará ao resgate ao par das obrigações preferenciaes, que na occasião existirem em circulação e restituirá o saldo desse dinheiro, quando o haja, à Companhia Paulista. DÉCIMO QUINTO - As ditas obrigações preferenciaes serão entregues em Londres dentro de três meses da data desta à Companhia Rio Claro pela Companhia Paulista e serão trocadas pela cautela que a dita Companhia Paulista entrega neste acto à Companhia Rio Claro, assignada pela respectiva Directoria. As ditas obrigações preferenciaes (bonds) serão impressas em portugês, com a respectiva traducção em inglês, em uma columna em frente, conterão litteralmente os dizeres da minuta que no fim desta vai transcripta e serão assignadas pelo Doutor Eduardo da Silva Prado, na qualidade de agente e representante da Companhia Paulista em Londres, para o que nesta data esta Companhia dá-lhe especial outorga; ou por qualquer outra pessoa legitimamente autorisada pela Companhia. DECIMO SEXTO. E visto ter a Companhia Rio Claro confessado haver já recebido a quantia de libras vinte e cinco mil (£s 25.000) em dinheiro e a cautela representativa das libras dois milhoens setecentas e cincoenta mil (£s 2.750.000) em obrigações preferenciaes (bonds), transfere a Companhia Paulista todo o dominio e posse sobre as referidas estradas de ferro, com exclusão dos bens especificados na clausula terceira, e a tam por empossada dellas por

por virtude desta escriptura e da clausula constituti, ficando por isso a Companhia Paulista autorizada a fazer os pactos relativos às hypothecas e penhor dos bens que adquirio por este acto da Companhia Rio Claro.

DECIMO SETIMO. A Companhia Paulista fica obrigada a pagar todas as custas, gastos e despesas provenientes e relativos ao preparo e realização da presente venda, a investigação de titulo de transferência de propriedade e mais bens vendidos e em geral com todos os que se fizerem com a realização da presente venda, incluindo nelles todos os impostos e honorarios, quer pagos em relação a obtenção da autorisação das Autoridades competentes deste Paiz para a presente venda, quer para a emissão e garantia das ditas obrigaçoens preferenciaes (bonds) registro das respectivas escripturas e instrumentos e todos os mais que tenham relação com os immoveis que fazem objecto da presente escriptura.

DECIMO OITAVO. E visto ter sido estipulado no accôrdo celebrado em Londres aos dezoito de Dezembro de mil oitocentos e noventa e um, que as despesas com a --- construção das diversas Estradas de ferro da Companhia Rio Claro, d'aquella data em diante até a da definitiva realização da respectiva venda, correriam por conta da Companhia Paulista, que para esse fim forneceria aquella os necessários capitales, entretanto, que essas construcçoens têm sido feitas com capitais da Companhia Rio Claro; e visto a impossibilidade de organizar de prempo e com exactidão as contas relativas a essas construcçoens e despesas necessárias e resultantes, fica estipulado o prazo de trinta dias, a contar de hoje, para organização dessas contas e pagamento de sua importância.

DECIMO NONO - Para os effeitos do pagamento do imposto de transmissão considerar-se-ha a quantia de libras dois milhoens setecentos e setenta e cinco mil (£s 2.775.000) equivalente a vinte e quatro mil, seiscentos e sessenta e seis contos, seiscentos e sessenta e seis mil, seiscentos e sessenta e seis reis ... (Rs. 24.666:666\$666) ao cambio de vinte e sete dinheiros (27 ds.) sendo oito mil contos (8.000:000\$000 Rs.) o preço dos immoveis, e o excesso, direitos, privilegios, concessões, Acoetera.

VIGESIMO. A contar desta

18.12.1891



desta data, a Companhia Paulista terá direito aos benefícios e estará -
sujeita aos encargos de todos os contractos e compromissos feitos e as-
sumidos pela Companhia Rio Claro, referentes à empresa; excepto a parte
em que tais contractos digam respeito aos materiais e utensilios, que te-
nham de ser incluídos na dita avaliação; excepto também em relação às -
questoens pendentes sobre a importância do imposto reclamado pela The--
zouraria de Fazenda, pela venda feita pela extinta Companhia Rio Claro
à actual "Rio Claro San Paulo Railway Company" e correrão por conta des-
ta ultima; e a Companhia Paulista indennisará a Rio Claro de, e por to-
dos os pleitos, custas, danos, reclamaçoens e demandas com relação a es-
ses contractos e compromissos respectivamente. É pela outorgada, por --
seus respectivos Directores, foi dito que aceita todas as clausulas e -
condiçoens com que lhe é feita a presente venda. Disse mais a Companhia
Paulista que, attendendo a conveniencia de ficar desde já liquidado tu-
do quanto ser possa a prezente transacção, por este mesmo instrumento
dá em primeira hypotheca e penhor ao English Bank of Rio de Janeiro Li-
imited, em liquidação, representado pelo referido procurador, Adolpho --
Wilhelm Menge, em virtude de procuração especial, que me exhibio neste
acto, e fica registrada no livro competente deste Cartório e archivada,
na qualidade de fiduciario, representante e administrador (trustees) -
da referida emissão de titulos preferenciaes (bonds) no valor de libras
cento e vinte mil e trezentas (£s 120.300) e juros de sete por cento,
todos os bens em seguida discriminados, para garantir o capital, juros
e amortisação dos referidos bonds e observancia das clausulas e condi-
çoens sob que foram elles emittidos, em ordem a que, em todo o caso, te-
nham exclusivo privilegio sobre todas as dividas, obrigaçoens presentes
e futuras da Companhia Paulista, até que seja resgatado a última das -
referidas obrigaçoens preferenciaes. Os referidos bens, que são dados -
pela Companhia Paulista em hypotheca, penhor da referida divida de libras
cento e vinte mil e trezentos (120.300 £s) ao dito English Bank of Rio
de Janeiro Limited em liquidação, são os seguintes: Concessoens e pri-

10.

privilegios - 1ª - para construção da estrada de ferro de Jundiahy a -
Campinas, nas freguezias, termos e comarcas dos mesmos nomes, por con-
tracto de vinte e nove de maio de mil oitocentos e sessenta e nove, as-
signados com o Governo de São Paulo; 2ª - para estrada de ferro de Cam-
pinas ao Rio Claro, por contracto de doze de maio de mil oitocentos e -
oitenta e cinco, assignado com o mesmo governo, atravessando as fregue-
zias, termos e comarcas do mesmo nome e mais as da Limeira; 3ª - para -
estrada de ferro de Cordeiros ao Mogy-Guassú e respectivos ramaes, por
contracto de vinte e um de Janeiro de mil oitocentos e setenta e seis,
assignado com o mesmo governo, pertencendo Cordeiros, à freguezia, ter-
mo e comarca da Limeira; - 4ª - para estrada de ferro do Porto-Ferreira
a Belém do Descalvado, e respectivo ramal, por contracto de vinte e cin-
co de outubro de mil oitocentos e oitenta, com o mesmo governo, pertenc-
endo Porto Ferreira ao termo e comarca de Descalvado, freguezia do mes-
mo nome e Belém do Descalvado à freguezia, termo e comarca do mesmo no-
me; 5ª - para navegação dos rios Mogy-Guassú, Pardo e Rio Grande, por -
decreto número nove mil setecentos e cincoenta e trez de seis de maio -
de mil oitocentos e oitenta e sete, do Governo Imperial. 6ª - para ra-
mal da Limeira a Piracicaba, por contracto de dezoito de Fevereiro de -
mil oitocentos e noventa e um, assignado com o Governo de São Paulo, com-
prehendendo as freguezias, termos e comarcas do mesmo nome; - Vias Fer-
reas: - Uma estrada de ferro de bitola de um metro e sessenta centíme-
tros com duzentos e settenta e um (271) Kilometros de extensão. Duas es-
tradas de ferro de bitola de sessenta centímetros, com quarenta e um --
(41) kilometros d'extensão total. Toda a faixa de terreno por onde corre
o leito das referidas estradas de ferro. Edifícios e dependências, no -
município da Capital de São Paulo: edificio sito no largo de S. Bento -
freguezia da Sé, em que funciona o escriptorio central, comarca de São
Paulo. Município, comarca e freguezia de Jundiahy: escriptorio de tele-
grapho (kilometro um); estação de Louveira, um edificio de estação, dou-

ESTADO DE
SÃO PAULO

fls. 6

2.º TABELIÃO DE NOTAS

Rua Rego Freitas, 40
Próximo ao Largo do ArcoúcheTels: { 221-1986
221-1991 - 220-3301
220-5832 - 221-0861

dous armazens de cargas. Estação da Rocinha: um edifício da estação, um armazem de cargas, uma casa para porteiro. Freguezias, município e comarca de Campinas: Estação de Vallinhos, um edifício da estação, um armazem de cargas; Estação de Campinas: um edifício de estação e dependências, trez armazens de cargas, uma officina de reparação, um depósito de machinas, quatro casas para empregados. Estação da Boa Vista: um edifício d'estação. Estação de Rebouças: um edifício d'estação, um armazem de cargas, uma casa para porteiro. Estação de Santa Barbara: um edifício d'estação, um armazem de cargas, uma casa para porteiro: município, freguezia e comarca da Limeira: estação do Tatú, um edifício d'estação, um armazem de cargas, um gyrador. Estação de Limeira: um edifício d'estação, um armazem de cargas. Estação de Cordeiros: um edifício d'estação e dependências, um armazem de cargas, um depósito de locomotivas, uma casa para porteiro, um gyrador; município, freguezia e comarca do Rio Claro: Estação de Santa Gertrudes: Edifício d'estação; Estação de Rio Claro: um edifício d'estação e dependências, um armazem de cargas, um gyrador. Município, freguezia e comarca de Araras: Estação de Araras: um edifício d'estação, um armazem de cargas. Estação de ^{Guabinbas} Guabinbas: um edifício d'estação, um armazem de cargas. Estação de São Bento: um edifício d'estação. Estação de Leme: um edifício d'estação, um armazem de cargas. Município, freguezia e comarca de Pirassununga: Estação de Leme: um edifício de estação, um armazem de cargas. Estação de Pirassununga: um edifício d'estação, um armazem de cargas. Estação de Laranja Azeda: um edifício d'estação. Estação de Emas: um edifício d'estação, um armazem de cargas. Estação de Baguassú: um edifício d'estação, um armazem de cargas. Freguezia, município e comarca de Belém do Descalvado: Estação do Porto Ferreira: um edifício d'estação, dous armazens de cargas, um depósito de locomotivas, seis casas para empregados, umadóca, um gyrador, um depósito de materiaes, uma officina de folhas de zinco. Estação do Descalvado: um edifício d'estação, um armazem de cargas, um gyrador. Estação do Pantano: um edifício d'estação. Estação de Aurora: um edifício

edifício de estação. Município e freguezia de Santa Rita do Passa Quatro, comarca de Descalvado: Estação de Santa Rita: um edifício d'estação, um armazem de cargas, trinta e trez casas de turmas de trabalhadores em diversos pontos. Material rodante: Vinte e oito (28) locomotivas de bitola de um metro e sessenta centímetros; sessenta e cinco (65) carros de passageiros da mesma bitola; oitocentos (800) vagons de cargas da mesma bitola; quatro (4) locomotivas de bitola de sessenta centímetros; seis (6) carros de passageiros da mesma bitola e dezoito (18) vagons de cargas da mesma bitola. Via fluvial: Linha de navegação no Rio Mogy-Guassú, extensão de duzentos (200) kilometros. Edifícios e dependências: Porto Prainha, freguezia, município e comarca de Descalvado: um edifício d'estação com armazem. Porto Amaral, freguezia, município e comarca de Descalvado: um edifício d'estação com armazem. Porto Cunha Bueno, freguezia, município e comarca de S. Carlos do Pinhal: um edifício d'estação com armazem. Porto Jatahy, freguezia, município e comarca de São Simão: um edifício d'estação com armazem. Porto Cedro, freguezia, município e comarca de São Simão: um edifício d'estação com armazem e Porto Guataparã, freguezia, município e comarca de Ribeirão Preto: um edifício d'estação com armazem. Porto Martinho Prado, freguezia, município e comarca de Ribeirão Preto: um edifício d'estação com armazem. Porto Jaboticabal, freguezia, município e comarca do mesmo nome: um edifício d'estação com armazem. Porto Pitangueiras: freguezia, município e comarca de Jaboticabal: um edifício de estação com armazem. Porto Pontal: freguezia, município e comarca de Jaboticabal: um edifício de estação com armazem. Material fluctuante. Onze lanchas a vapor e quarenta e quatro barcaças. Os fundos de reserva na importância total de mil quatrocentos contos de reis (Rs. 1.400:000\$000) e mais qualquer augmento que elles venham a ter para o futuro. As rendas presentes e futuras da Companhia e quaesquer vantagens resultantes de contracto da Companhia com o Governo do Estado. E pelo dito procurador bastante do English Bank of Rio de Janeiro Limited em liquidação, foi dito que aceita a hypotheca e penhor mercantil

ESTADO DE
SÃO PAULOCOMARCA DA
CAPITANIA DE SÃO PAULO
COMARCA DA
CAPITANIA DE SÃO PAULO
Escrevente Autorizado
Rua Rego Freitas, 40 - São Paulo - Brasil
fls.7

2.º TABELIÃO DE NOTAS

Rua Rego Freitas, 40
Próximo ao Largo do AroucheTels: { 221-1986
221-1991 - 220-3301
220-5832 - 221-0664

mercantil dos referidos bens da Companhia Paulista, nos termos em que -
 lhe é feita. Disse ainda a Companhia Paulista que, desta forma estando -
 constituída a hypotheca convencional sobre os bens que já possuía e que
 já se acham sujeitos, em virtude do contracto que presidiu à emissão -
 daquelles "debentures" do valor de libras cento e vinte mil e trezentos
 (£s 120.300), da qual é fiduciário e representante (trustees) o referi-
 do English Bank of Rio de Janeiro Ltd. em liquidação, constitue segunda
 hypotheca sobre os referidos bens para garantia das obrigações privile-
 giadas, bonds, emitidas e dadas em pagamento pela Companhia Paulista e
 Rio Claro da quantia de dois milhoens setecentos e cincoenta mil libras
 (£s. 2.750.000) resto do preço pelo qual aquella comprou a cota todas -
 as suas estradas de ferro e demais bens que acaba de ser declarados e
 especificados na constituição da primeira referida hypotheca, em ordem
 a terem as ditas obrigações privilegiadas em todas as hypothecas, pre-
 ferencia sobre todas as dividas presentes e futuras que porventura te-
 nha ou venha a contrahir a Companhia Paulista, com exclusão unicamente
 da referida divida de libras cento e vinte mil e trezentos (£s 120.300)
 que como acaba de ser estipulado, tendo sobre os mesmos bens primeira -
 hypotheca, prefere o seu pagamento. E, finalmente, pela Companhia Paulis-
 ta foi dito que, para maior e inteira garantia dos referidos debentures
 do valor de libras dois milhoens setecentos e cincoenta mil (£s
 2.750.000) dados a Companhia Rio Claro, em pagamento do preço pelo qual
 lhe comprou as suas estradas de ferro e os mais bens especificados na -
 respectiva clausula segunda, dava, como de facto dá pela presente es-
 criptura, em primeira hypotheca os já referidos bens immoveis, os quaes
 em seguida vão mais detalhadamente descriptos e em penhor mercantil os
 moveis, ficando entretanto entendido que a dita Companhia Paulista se -
 reserva o direito de despôr e substituir no legitimo custeio das ditas
 estradas de ferro os materiaes, utensilios e outros moveis que lhe per-
 tencem e são do uso, não só das mesmas estradas de ferro que já possuía
 e navegação dos Rio Mogy-Guassú, Rio Pardo e Rio Grande, como dos que -

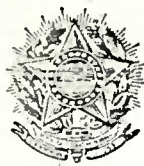
que lhe pertencem em virtude da compra por esta escriptura; valendo o -
 penhor quanto a estes bens somente em relação aos que existirem na data
 em que porventura tenham descuidados, todas em qualquer das hypothecas ou
 penhores pela presente escriptura constituídos. Que, dest'arte a referi-
 da dívida, representada por obrigaçoens preferenciaes - bonds - do valor
 de libras dois milhoens setecentos e cincoenta mil (£s 2.750.000) fica -
 garantida pela dita primeira hypotheca e penhor dos bens abaixo descrip-
 tos em ordem a ser paga de preferencia a todos os demais credores pre-
 sentes e futuros da Companhia Paulista; inclusive da também já referida
 divida de libras cento e vinte mil e tresentas (£s 120.300) em debentu-
 res de sete por cento de juros. Relação dos bens da Companhia Rio Claro:

1º - As estradas de ferro, prolongamento, ramaes, desvios e concessoens
 descriptos na clausula segunda, letras a) a h) do contracto de compra -
 e venda constante desta escriptura. 2º - toda a faixa de terreno em que
 assentam as referidas estradas de ferro, seus prolongamentos, ramaes, -
 e devios já referidos. 3º - o terreno número um e esquina da Avenida nú-
 mero dois na cidade do Rio Claro; 4º - o terreno na cidade do Rio Claro
 em que se acham edificadas as officinas com a área de cento e doze mil
 cento e cincoenta e oito metros (112.158 m.); 5º - os terrenos em que -
 se acham edificadas as estaçoens, os quaes são os seguintes: a do Morro
 Grande, no kilometro quatorze, com a área de treze mil cento e sessenta
 metros (13.160 m.); a de Corumbatahy, no kilometro vinte e sete, com a
 área de treze mil cento e sessenta metros (13.160 m.); a do Cuscuzeiro,
 no kilometro quarenta e um, com a área de treze mil cento e sessenta me-
 tros (13.160 m.); a de Oliveiras, no kilometro quarenta e quatro, com a
 área de treze mil cento e sessenta metros (13.160 m.); a do Visconde do
 Rio Claro, no kilometro cincoenta e seis, com cincoenta e trez mil cen-
 to e quarenta e trez metros (53.143 m.); a da Colonia, no kilometro ses-
 senta e cinco, com a área de treze mil cento e sessenta metros (13.160
 m.); o de São Carlos, no kilometro setenta e sete, com a área de dez -
 mil e noventa e trez metros (10.093 m.); a do Visconde do Pinhal, no ki-



kilometro noventa e quatro, com a área de onze mil novecentos e vinte metros (11.920 ms.); a da Fortalesa, no kilometro cento e sete, com a área de dezesseis mil setecentos e quarenta metros (16.140 ms.); a de Araraquara, no kilometro cento e vinte e sete, com a área de vinte e dois mil e trescentos metros (22.300 ms.); a de Américo Brasiliense, no kilometro cento e trinta e oito; a de Santa Lucia no kilometro cento e quarenta e tres; a do Rincão, no kilometro cento e cinquenta e nove, e outras quatro, inclusive a do Jaboticabal, ainda em construção e sem denominação. Estas todas situadas no tronco, e abrangendo as freguezias de São João do Rio Claro, São Carlos do Pinhal, São Bento de Araraquara, Nossa Senhora do Carmo do Jaboticabal, com os termos e comarcas de S. João do Rio Claro, São Carlos do Pinhal, São Bento de Araraquara e Nossa Senhora do Carmo do Jaboticabal. As seguintes de ramal: a do Morro Pellado, no kilometro sessenta e nove, com a área de quinze mil e seiscentos metros (15.600 ms.); a de Campo Alegre, no kilometro oitenta e quatro, com a área de quinze mil e seiscentos metros (15.600 m.) a de Brotas, no kilometro cento e sete, com a área de doze mil metros (12.000 ms.); a de Santa Maria no kilometro cento e trinta e tres com a área de quinze mil e quatrocentos metros (15.400 ms.); a da Ventania, no kilometro cento e cinquenta e um, com a área de quinze mil metros (15.000 ms.); a de Dois Corregos, no kilometro cento e sessenta e um, com a área de trinta e quatro mil quatrocentos e oitenta metros (34.400 m.); a de Dom Pedro Segundo, no kilometro cento e setenta, com a área de quinze mil e quatrocentos metros (15.400 ms.); a do Banharão, no kilometro cento e setenta e nove, com a área de dezeseite mil e seiscentos metros (17.600 ms.); a do Jahú, no kilometro cento e noventa e quatro, com a área de trinta e um mil quatrocentos e cinquenta metros (31.450 m.s). No ramal de Agua Vermelha, as seguintes: a de Babylonia, no kilometro dezenove; a da Floresta, no kilometro vinte e tres; e a do Capão Preto no kilometro quarenta e um e outras em construção, em número de quatro, as quaes todas abrangem as freguezias de Itaquery, Brótas, Dois

Dous Corregos, Jahú e Sapé, comprehendendo os termos e municipios de -- Brotas, Dous Corregos e Jahú, e as comarcas de São Carlos do Pinhal, a -- que pertence Brotas, e a do Jahú, a que pertencem os termos de Jahú e -- Dous Corregos. Os armazens de depositos de materiaes e mais edificios -- da Companhia, os quaes são os seguintes: Todo o material rodante, cons-- tante de dezesseis (16) locomotivas, vinte e trez (23) carros de passa-- geiros, quatro (4) carros para bagagens, cento e quarenta e quatro (144) vagon cobertos para cargas, quarenta e sete (47) ditos, denominados -- gondolas, um quindaste sobre rodas para sete toneladas, oito (8) vagon para gados. Além do material desta relação, ainda existe parte em Santos e parte no Rio Claro para montar ou já montado; seis (6) carros para -- trens de passageiros; noventa (90) vagon para cargas; quatro (4) loco-- motivas e outros machinismos para officina, todos os moveis, utensilios, aparelhos, machinismos e instrumentos existentes na estrada de ferro, -- seus prolongamentos e ramaes nas estaçoens, nas officinas ou nos edifi-- cios que servem a respectiva emprêsa. Todos e cada um dos direitos inhe-- rentes aos privilegios, resultantes dos contractos celebrados com o Go-- verno Geral e com o Governo deste Estado em virtude dos referidos decre-- tos número sete mil oitocentos e trinta e oito de quatro de outubro de mil oitocentos e oitenta e leis provinciaes de seis de Abril de mil oi-- tocenos e oitenta e sete e de dezessete de março de mil oitocentos e -- oitenta e oito, para construcção, uso e gozo da estrada de ferro que, -- partindo da cidade do Rio Claro irá terminar em Araraquara e dos ramaes da estação do Visconde do Rio Claro ao Jahú e de São Carlos a Agua Ver-- melha e Quilombo e do mesmo São Carlos ao Ribeirão Bonito e deste lugar até a freguezia da Boa Esperança, em direcção a Sant'Anna do Paranahyba e do prolongamento do dito ramal da cidade do Jahú à freguezia do Sapé e desta à Colonia Naval do Itapura, e do ramal que, partindo desta linha vai terminar na Bocaina; bem como d'outro prolongamento de Araraquara -- ao Jaboticabal e deste ponto até Barretos. Disse mais a Companhia Pau-- lista que dest'arte ficam constituídos em favor do "The British Bank" --

ESTADO DE
SÃO PAULO

fls.9

2.º TABELIÃO DE NOTAS

Rua Rego Freitas, 40
Próximo ao Largo do AroucheTels: { 221-1986
221-1991 - 220-333
220-5832 - 221-051

Bank" na qualidade de fiduciário, administrador e representante dos portadores das referidas bonds, uma segunda hypotheca e penhor sobre todos os bens que já possuía, com exclusão da primeira hypotheca sobre os bens que por esta escriptura adquirio da Companhia Rio Claro, para garantia do pagamento de parte do preço desta compra que ella fazem obrigaçoens preferenciaes no valor de libras dois milhoens setecentos e cincoenta mil (£s 2.750.000). O theor das obrigaçoens preferenciaes referidas é o seguinte: - "Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes. Estado de São Paulo, Brazil. Obrigação de cinco por cento (5%) no valor de libras dois milhoens setecentos e cincoenta mil (£s 2.750.000). A Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, incorporada de accôrdo com as Leis do Brazil, e no pleno gôzo dos privilegios, isençoens e favores concedidos por diversas Leis geraes e provinciaes, com os seus Estatutos e reforma, approvados pelos accionistas em uma assembléia geral extraordinária no dia trinta de outubro de mil oitocentos noventa um, tendo contrahido um empréstimo de libras dois milhoens setecentos e cincoenta mil (£s..... 2.750.000) sterlinas, vencendo juros à razão de cinco por cento (5%) ao anno, pagável, quer o principa' quer os juros em ouro, achando-se o dito empréstimo garantido por hypothecas especiaes, pelas quaes as estradas de ferro compradas à Rio Claro San Paulo Railway Company Limited", já construidas ou que forem d'ora em diante construidas, de accôrdo com as concessõens assim compradas e o material rodante e a renda que dellas provenha estam especialmente hypothecadas ou oneradas em penhor que lhe dam prioridade sobre todos os mais encargos, privilegios e dividas e todo o conjuncto da empreza, estradas de ferro, rendas e propriedades da Companhia, que contrahs o empréstimo se acham hypothecados, sujeitas aos já existentes onus privilegiados, como consta das escripturas passadas perante tabellião em vinte e seis de março de mil oitocentos noventa e dous, em consideração do valor effectivo recebido pela dita Companhia, pagará no dia primeiro de Abril de mil novecentos e trinta e quatro (1934) ou em outra data anterior em que esta obrigação preferenci-

Regina R. de Almeida Correa
 Protonotaria Nº 23794

12.04.1934

preferencial (bond) fôr resgatada de accôrdo com as condiçoens em seguida mencionadas, ao portador desta obrigação preferencial (bond) sinão estiver registrada, e si o estiver, ao possuidor registrado ou nominal desta obrigação, a somma de libras cem (£s 100 sterlinas), com os respectivos juros a contar do dia trinta e um de março de mil oitocentos e noventa e dous (1892), à razão de cinco por cento (5%) ao anno, pagos semestralmente nos dias primeira de Abril e primeiro de outubro de cada anno, ao ser apresentada e na entrega dos coupons de juros anexos, à proporção que se vencerem o dito capital e juros, pagáveis em moeda sterlina a Inglaterra no "The British Bank of South America Limited" em Londres, sem deducção no principal ou juros de qualquer taxa que possa ser devida com relação aos mesmos em virtude de qualquer lei do Brasil, quer geral quer provincial, ou em vigor, a que d'ora em diante possa ser promulgada, assumindo a Companhia a obrigação de pagar todas essas taxas. E de conformidade com as ditas escripturas de hypothecas e penhor, a Companhia declara: 1^a Esta divida é privilegiada e o seu pagamento terá preferencia sobre todas as mais dividas e pagamentos, salvo somente aquelle especialmente reservado nas ditas escripturas de hypothecas. 2^a - Esta obrigação preferencial (bond) é uma d'uma série da mesma natureza, theor e data, na importância total de libras dois milhoens setecentos e cincoenta mil (£s 2.750.000) sterlinas, resgatável pelo seu valor nominal por meio de um fundo de amortisação que a Companhia formará por meio de uma accumulção, a contar do anno de mil oitocentos e noventa e sete (1897) de accôrdo com a tabella impressa no verso desta obrigação preferencial (bond). 3^a - As obrigaçoens preferenciaes (bond) desta série, serão numeradas seguidamente e enquanto gosarem do privilegio de preferencia sobre todas as mais dividas da Companhia como acima se acha exposto, não terão preferencia alguma umas sobre as outras. 4^a - As obrigaçoens preferenciaes (bonds) que tiverem de ser resgatadas em cada anno pela maneira em seguida mencionada, serão designadas por meio de sorteios annuaes, que terão lugar no mez de março de cada anno, e o primeiro sorteio effectuar-se-ha



se-ha no dia primeiro de março de mil oitocentos e noventa e sete (1897) no "British Bank of South America Limited" em Londres, na presença de um tabellião e no dia primeiro de abril de mil oitocentos e noventa e sete (1897), depois do sorteio, o capital das ditas obrigações preferenciaes (bonds) assim sorteadas será pago no dito Banco e pela maneira acima indicada e sendo entregues as obrigações preferenciaes (bonds) com todos os respectivos coupons, ainda não vencidos, cessando os juros sobre essas obrigações desde o dia primeiro de Abril, depois do sorteio. 5ª - Toda a renda líquida apurada em cada anno pelo conjuncto da empresa e estradas de ferro da Companhia será immediatamente remetida pela Companhia ao "British Bank of South America Limited" em Londres, até que a somma remetida seja sufficiente para os encargos dos juros das ditas obrigações e do fundo de amortisação. 6ª - No caso de compra ou desapropriação pelo Governo do Brazil ou por outro meio de todas ou quaesquer das estradas de ferro, incluídas nas ditas hypothecas ou em qualquer dellas, a Companhia, sujeita tam somente aos direitos de prioridade, de que se faz expressa reserva, remetterá ou procurará que seja remettido directamente ao dito "British Bank of South America Limited" em Londres, o dinheiro recebido por esta compra ou desapropriação, na quantia que fôr necessaria para o resgate acima mencionado, devendo o Banco applical-o ao resgate ao par dessas obrigações que na occasião existirem em circulação, sendo o saldo devolvido à Companhia. 7ª - O portador desta obrigação ou possuidor nominal, quando o houver, terá direito ao dinheiro representado pela obrigação, isempto de qualquer deducção ou compromisso entre a Companhia e o possuidor primitivo da obrigação, ou com qualquer outro portador anterior. 8ª - A entrega desta obrigação preferencial (bond) pelo seu possuidor si ella fôr ao portador, ou pelo seu possuidor nominal, si ella fôr registrada, ao "British Bank of South America Limited" em Londres, junctamente com os correspondentes coupons dos juros, será sufficiente desoneração para a Companhia e para o Banco, não sendo nenhum delles obrigado a indagar da legalidade da posse de pos

possuidor de uma obrigação preferencial (bond) ao portador ou de um coupon de juros ou da realidade do seu direito de receber os juros e o principal dessa obrigação preferencial (bond) ou de attender ao direito de qualquer pessoa a essa obrigação ou ao valor por ella apresentado. 9º - A Companhia creará e terá no "British Bank Of South America Limited" em Londres um registro, no qual a Companhia, quando lhe fôr requerido, inscreverá o nome e endereço do possuidor preferencial (bond) como possuidor nominal e annotará na obrigação o facto desse registro e as subsequentes mudanças de possuidor serão effectuadas por meio de instrumentos manuscriptos assignados pelo transferente e pelo transferido, depositados no dito Banco pela mesma forma annotado nesta obrigação preferencial (bond), porém, por pedido por escripto do possuidor nominal pode o registro ser invalidado e esta obrigação preferencial (bond) torna-se-ha de novo para todos os fins uma obrigação pagável ao portador. 10º - E em testemunho do que, e para que possa produzir todo os effectos legais a Directoria da Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes emittiu - esta obrigação, de conformidade com os Estatutos da Companhia e em virtude das resoluçoens da assembléia geral, leis do Brasil e vai assignado pelo representante da Companhia, devidamente nomeado para esse fim no dia 26 de março de mil oitocentos e noventa e dois". E, pela Companhia Rio Claro me foi dito que aceita as presentes estipulaçoens em que a Companhia Paulista se confessa sua devedôra pela quantia de libras -- dois milhoens setecentos e cincoenta mil (£s 2.750.000) representadas - por titulos de obrigação preferencial (bond) e para garantia do seu pagamento, amortisação e juros, dá ao referido The British Bank em hypotheca todos os bens immoveis que possui e em penhor os moveis, direitos, privilegios e concessõens. Ambas as partes contractantes, outorgante e outorgada, declararam que todos os bens acima mencionados não estam sujeitos a quaisquer responsabilidades por hypothecas legaes e outros -- onus, a não serem aquelles que vêm mencionadas na presente escriptura. - Pela compradora foram-me exhibidos, além do bilhete de distribuição a -

República Federativa do Brasil

MANOEL OLEGÁRIO DA COSTA
TABELIÃO INTERINOESTADO DE
SÃO PAULOCOMARCA DA
CAPITALM. FERNANDES
Escrivente Autorizado
R. Rego Freitas, 40 - São Paulo - Brasil

fls. 11

Rua Rego Freitas, 40
Próximo ao Largo do ArcucheTels: 221-1986
221-1991 - 220-3301
220-5832 - 221-0264

2.º TABELIÃO DE NOTAS

a mim hoje feita pelo distribuidor Angelo de Araújo, os conhecimentos do teor seguinte. Número 45. Exercício de 1892. Imposto de transmissão. - Reís 528:000 quinhentos e vinte e oito contos. A folhas do livro caixa fica debitado o thezoureiro José Joaquim de Oliveira, pela quantia de - reís 528:000\$000, recebida da Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, seis por cento e adicional de reís 8.000:000\$000, por quanto - comprou da Companhia Rio Claro San Paulo Railway Company, existente neste Estado, os bens immoveis. Tabellião Dr. Bourroul. Recebedoria de Rendas do Estado de São Paulo, em 26 de março de 1892. O thezoureiro, Oliveira. O escripturário, Julio Carvalho. Guia. A Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes vai pagar à Collectoria desta Capital o sello - proporcional e adicional correspondente à quantia de 24.666:666\$666 - reís, valor da dívida, garantida com hypotheca que faz a mesma Companhia Paulista ao The British Bank of South America Limited" e ao English Bank of Rio de Janeiro Limited. S. Paulo em 25 de março de 1892. O 2º tabelião, Estevan Leão Bourroul. Número 555. Reís 27:133\$700. Pagou de sello e adicional 27:133\$700 Reís. Colectoria de Rendas Gerais de S. Paulo, 26 de março de 1892. Servindo de Collector, S.J.Ramos. O escrivão - interino, Paulo Aquino. Disseram mais neste acto as Partes contractantes que, a expressão "floating Charge", encontrada nos accórdos celebrados em Londres, foi neste instrumento vertida por "penhor" na ausencia de expressão correspondente no Direito Brasileiro. A pedido das partes lavrei esta escriptura, que lhes sendo lida perante as testemunhas, -- acceitaram, outorgaram e assignam com as mesmas testemunhas que são: - os Doutores JULIO ADOLPHO RIBAS e ANTONIO JANUARIO PINTO FERRAZ, meus conhecidos. Neste mesmo acto declarou perante as mesmas testemunhas o "The British Bank of South America Limited", representado por seu procurador Adolpho Wilhelm Menge, cuja qualidade fez certo com a procuração que exhibiu e fica registrada competentemente no livro respectivo deste Cartório, e archivada, que aceita a hypotheca feita pela Companhia Paulista ao dito Banco, para garantia das obrigaçoens privilegia-

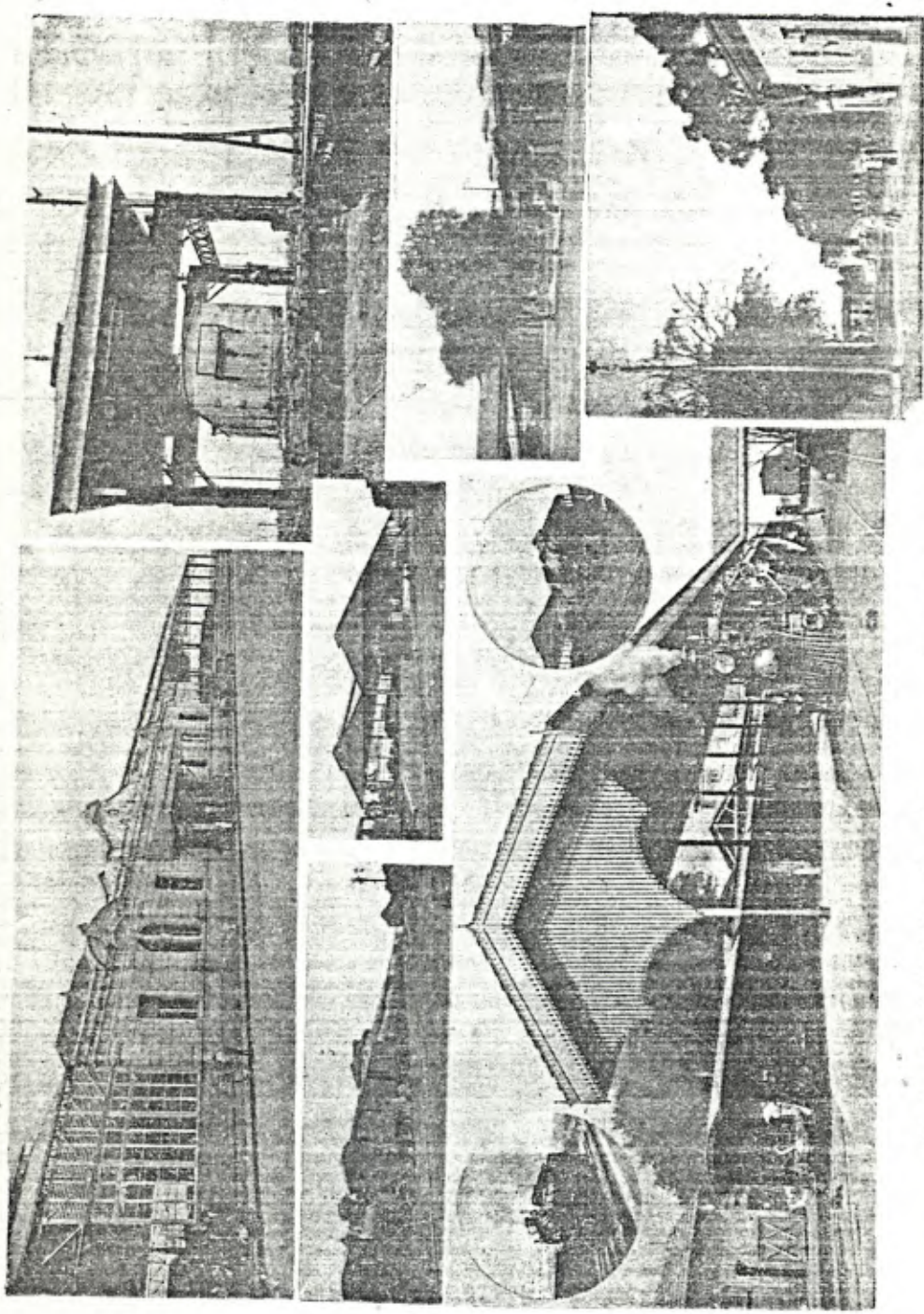
privilegiadas no valor de dois milhoens setecentos e cincoenta mil li--
bras (fs 2.750.000). E eu, o Racharel Estevam Leão Bourroul, tabellião,
de conformidade inteira com a minuta a mim apresentada, a escreví. (a.a.)
ADOLPHO WILHELM MENGE /// ELIAS ANTONIO PACHECO CHAVES /// ANTONIO FAES
DE BARROS /// NICOLAU DE SOUZA QUEIROZ /// ANTONIO DE LACERDA FRANCO ///
EDUARDO PRATES /// JULIO ADOLPHO RIBAS /// ANTONIO JANUARIO PINTO FERREZ.
NADA MAIS CONTINHA E NEM DECLARAVA EM DITA ESCRITURA, para aqui bem e --
fielmente transcrita do próprio original, ao que me reporto e dou fé. -
São Paulo, 18 de maio de 1978. Eu, José Antonio Pereira Lima (José Anto-
nio Pereira Lima) auxiliar a datilografei. Eu, OSCAR FERNANDES, Escreven-
te Autorizado, a conferi e assino.-

[Handwritten signature]

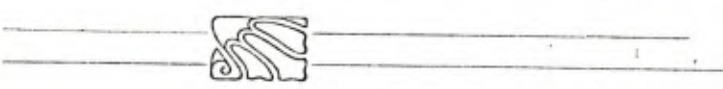


DESPESAS
Emolumentos
do Escrivão
CR\$ 235,00
Custas ao Estado
CR\$ 47,00
A Carteira de
Previdencia
CR\$ 23,50

A taxa de 20% o s/emols. ao estado de Cr\$ 47,00
e a contribuição à carteira das serventias de Cr\$ 23,50
foram pagas por Verba em 19/05/1978
conforme guia autenticada sob n.º _____
Arquivada neste cartório



*
 TRONCO —
 JUNDIAHY a
 SÃO CARLOS
 BITOLA DE
 1 m. 67



Estação actual de Rio Claro - Km. 134 Apparelio electrico para a baldeação dos wagões frigorificos em Rio Claro
 Estação actual Antigo jardim da estação
 Estação antiga de Rio Claro depois de reformada Rua de Rio Claro, vendo-se, ao fundo a estação antiga

PÉREZ, Filemon. Album illustrado da Companhia⁵
Paulista de Estradas de Ferro: publicado no cin-
quentenario da sua fundação, 1868 - 1918. s.p.

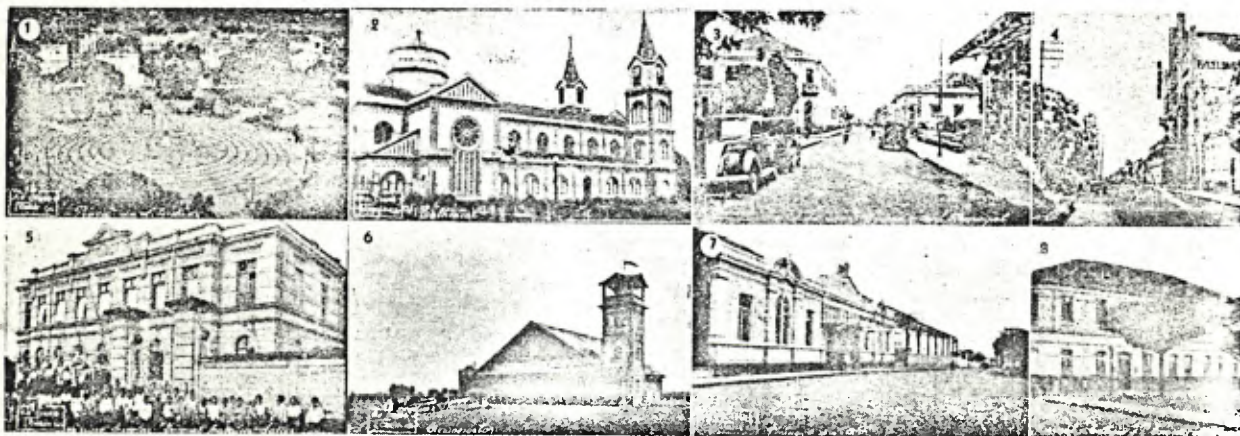
RIO CLARO

286

julho de 1822, ainda se mantiveram em sociedade até 1825, quando, em ajustes, dividiram as partes e coube ao Senador Vergueiro o engenho do Morro Azul, que se conhecia por Ibicaba e as terras de Tatú. Começara já em 1821, o grande trabalho de colonização do Senador Vergueiro, ao qual se deve o povoamento da região do Morro Azul, confinada com os sertões de Araraquara, limitado com as sesmarias aquisitadas. Em 1818, o governo expediu concessão de sesmaria para Francisco Góes Maciel, sesmaria dos Góes, como ficou conhecida, onde tem o princípio da história da fazenda Angélica. Aqui chegando Góes com seu irmão, consorciados, iniciaram os trabalhos e, em 1824, passaram a sesmaria, por motivos ignorados, ao seu parente Alexandre José Góes Maciel. O curral dos Pereiras: — A única sesmaria que era zelada, demonstrando e equilíbrio de previsão e energia das gentes que abarrancaram por estas bandas, era a dos Pereiras, situada à orla do Ribeirão Claro, que deu nome ao povoado. Pertencente a Antônio Pereira, essa sesmaria, solapando grande quadra de

mero de 20 os negociantes com casas comerciais montadas na freguesia. Em 1631, entrou a freguesia numa fase de decadência, motivada pelo egoísmo administrativo da Constituição (Piracicaba), que via na já notável povoação, uma futura e perigosa rival, daí o abandono que Constituição, Cabeça do Julgado, votou à florescente povoação. Reagem, criam em 1832, a Sociedade do Bem Comum, funcionou sob forma de governo na administração dos interesses de Ribeirão Claro, inteiramente à revelia da Câmara de Constituição e até mesmo do Governo do Província, até o ano de 1839. A existência dessa Sociedade foi de todo benéfica. Em 1845, entrava S. João do Rio Claro na prerrogativa de Vila, desmembrando-se do Município de Limeira a que então pertencia. Elevada à categoria de Cidade. (em 14 de agosto, chega a R. Claro a Lei devidamente assinada) no ano de 1857, empossada a 7 de setembro do mesmo ano, solenemente.

Abastecimento de água: Rio Claro é abastecido de água potável de boa qualidade, oriúnda de três manan-



1 — Praça da Liberdade; 2 — Catedral; 3 — Trecho da rua 3, vendo-se o Hotel Municipal; 4 — Cinema; 5 — Grupo Escolar; 6 — Aeroporto; 7 — Estação da C. P.; 8 — Escola Normal — Colégio P. P. Coração de Maria.

terras, fôra impetrada por carta de sesmaria, no ano de 1821. Conheciam-na por "Curral dos Pereiras". Confirmada a elevação de Constituição (hoje: Piracicaba) a Vila, começara a formar-se no Curral dos Pereiras, situado entre o Ribeirão Claro e o rio Corumbataí, numa esplanada um pouco inclinada para o córrego da hervidão, à vista das serras de Itaqueri e Morro Grande, a povoação, que recebera o nome de São João Batista de Ribeirão Claro. Os Pereiras eram os chefes. Zelavam com carinho o burgo nascente. Em 3 de março de 1821, conseguiu uma sesmaria, o Capitão Francisco da Costa Alves, comandante das Ordenanças de Jundiá. Para a sua sesmaria situada à margem norte do Rio Corumbataí, viera em sua companhia, o Padre Delfino da Silva Barbosa. O virtuoso sacerdote, patrocinando a nasença da fazenda, consigo trouxe uma imagem de São João Batista, confeccionada na Baía. Eram duas agora as sesmarias importantes: a do Curral do Pereira e a de Costa Alves. A despeito do custo, foi erecta uma capelinha tócea na fazenda Costa Alves e nela, estava guardado o Santo que seria o patrono da futura paróquia. Em 8 de maio de 1827, o Bispo mandou passar a provisão de Capela Curada à antiga capelinha, sendo o seu primeiro capelão o Padre Delfino da Silva Barbosa. Em 9 de dezembro de 1830, o Governador da Província, assinava o ato de elevação a freguesia à Capela Curada de São João do Rio Claro, como já se chamava. O Bairro popularizava-se, Paes de Barros seguindo o plano de Piracicaba, de autoria do Senador Vergueiro, riscava ruas. O comércio incrementava-se e era já no ano de 1830 em nú-

ciais: Cachoeirinha, Rua 2 e Vila Cristina, cujo serviço é feito pela própria Prefeitura. Atualmente, acha-se em estudos novo plano para melhorar êsse serviço público.

Agricultura: A zona rural é composta de pequenas propriedades, bem tratadas, em franca produção, com regulares plantações de cereais, algodão, café, laranjas, etc..

Altitude: Está a 612 metros de altitude a cidade.

Aspecto geral da cidade: O aspecto geral da cidade impressiona pelo simétrico traçado de suas ruas; moderno sistema de numeração de ruas facilita de modo apreciável o conhecimento delas, porquanto a ausência de nomes contribue sobremaneira.

Bancos: A cidade conta com uma Agência do Banco Comercial do Estado de S. Paulo.

Casas de Caridade: A Santa Casa de Misericórdia de Rio Claro é o principal estabelecimento hospitalar do Município. Presta assistência médica e de enfermagem à população necessitada e possui para êsse mister, 100 leitos e para assistência remunerada, conta com 48 leitos, tendo uma aparelhagem técnica moderna.

Clima: O seu clima é ameno e saudável.

Clubes: Sociedade Filarmônica Rioclarense, V. Clube Rioclarense e Rio Claro Futebol Clube.

Comércio: No Município de Rio Claro, têm aproximadamente 1.000 estabelecimentos comerciais.

Edifícios públicos: São próprios municipais: Os edifícios da Prefeitura, do Ginásio Oficial, da Biblioteca Pública e do Matadouro; edifícios de propriedade estadual:

Edifícios de

pos escolares

Escolas s

Normal e E

Esgotos:

abrangendo

Grupos e

escolares, s

Schmidt, In

cada Distri

Hotéis:

"Stein", M

Imprensa

"O Diário d

três seman

Industria

bris do Mur

o seu cresc

Cervejaria

bricas de T

nas da Cia

estrada de

palidade of

dústrias no

cessão de te

Limites:

Limeira, A

rapina.

Limpeza

xo é feito p

za das ruas

sob a direç

Luz e Fô

fôrça e luz

Claro S/A.

Matadouro

Matadouro

sário.

Melhoram

água e esgot

esgotos e, it

Mercado:

por semana

ças da cidad

necessidade.

Monumen

mento, os

cidade, em c

mento da C

ca e do Ba

zados na P

Orçament

de R. Claro

igual quant

Organizaç

classe.

Organizaç

Saúde do E

Populaçã

60.000 habi

por base 5

Praças e J

berdade, Pr

de S. Bened

cos ajardina

Prédios:

Principais

de 538\$608, importância da caução restituída ao empreiteiro da casa de turma de Tremembé, elevando-se assim a 8:069\$956.

Ramal de Guapira

Foi entregue ao trafego publico no dia 15 de Novembro. O custo de construção importou em 251:979\$995. Tendo sido de 250:000\$000 a verba respectiva, houve um saldo de 18:020\$005, que foi quasi todo empregado na aquisição de 44 vagões da serie M, exigidos pelas necessidades do serviço do trafego e contratados com a Companhia Metallurgica e Importadora Paulista, pela importancia de 17:600\$000.

Valor da linha e dependencias

A importancia de 905:851\$529 em que foi avaliado o Tramway no inventario feito em 1907 achava-se elevada em 51 de Dezembro de 1909 a 999:556\$270.

Com os dispendios feitos durante o anno por conta do capital, na importancia total de 240:049\$954, sendo, como se viu atraz, 8:069\$956 com aquisições diversas e 251:979\$995 com a construção do ramal do Guapira, chegou-se em 31 de Dezembro de 1910 á cifra de 1259:606\$221.

Pelo inventario a que de novo se procedeu agora foram os bens existentes avaliados em 1.322:805\$269, incluidos materiaes para consumo no valôr de 80:977\$609.

Prolongamento do ramal de Guapira

Pela lei n.º 1245 de 30 de Dezembro de 1910 (art. 54) foi auctorizado o prolongamento do ramal do Guapira até o municipio de Santa Isabel, passando por Conceição dos Guarulhos, Bom Successo e Thomé Gonçalves.

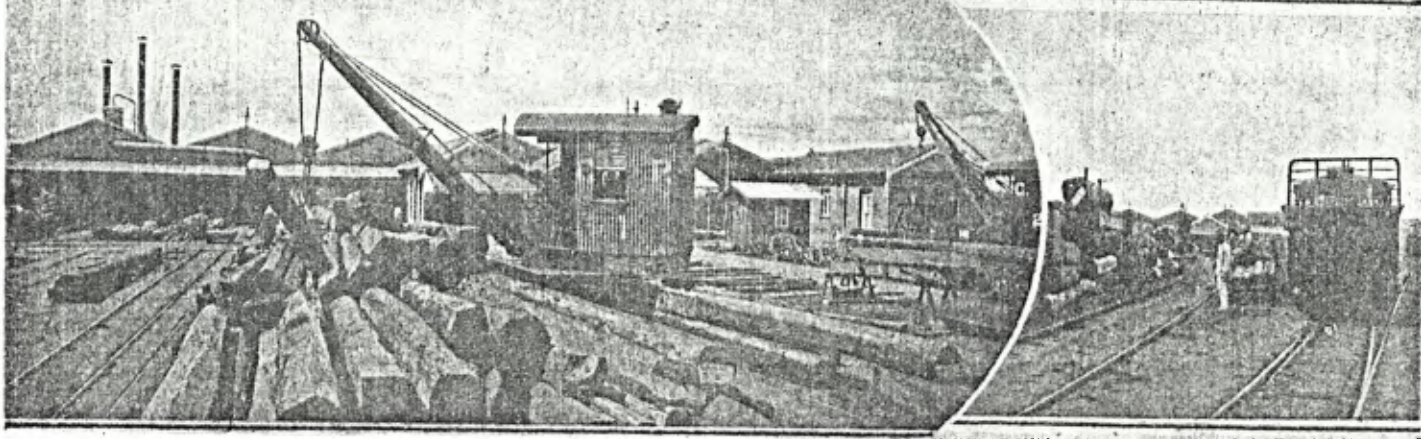
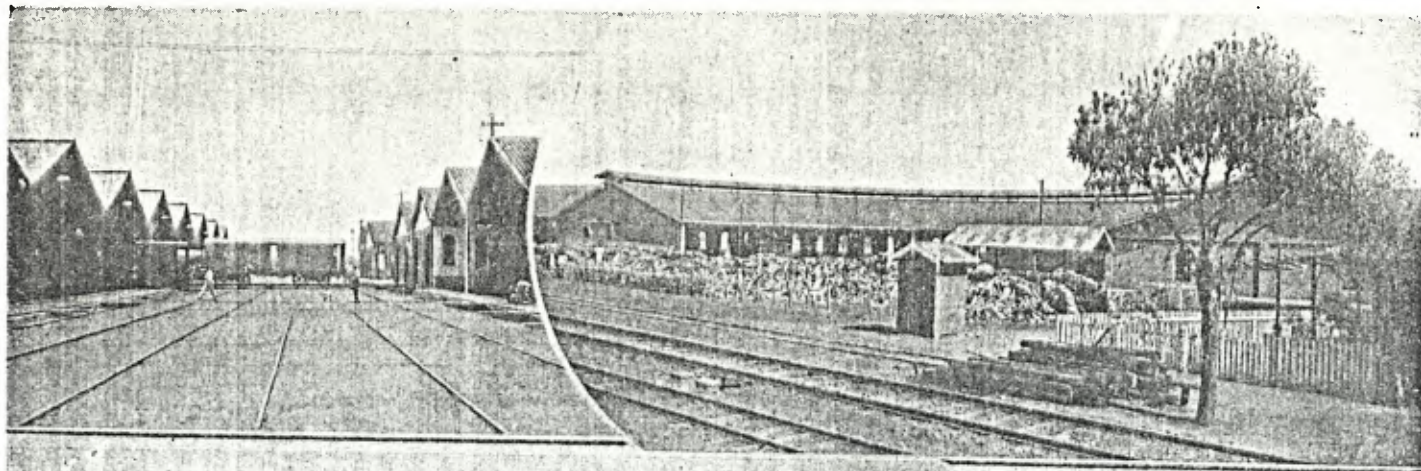
Lista das Estações Ferro-viarias existentes no territorio do Estado de São Paulo, incluindo outras ao mesmo ligadas em 31 de Dezembro de 1910

Companhia Paulista de Vias Ferrreas e Fluviaes

Estações	Municipios
Jundiahy	Jundiahy
Sant'Anna (chave)	"
Churrupira (chave)	"
Loaveira	"
Roelha	"
Vailinhos	Campinas
Sambambaia	"
Campinas	"
Rua Vista	"
Jacuba.	"
Rebouças	"
Nova Odessa	"
Villa Americana	"
São Jeronymo	Itmeira
Tatú	"
Itapú	"
Itmeira	"
Blanca	"
Cordeiros	"
Remanso	Aramas
Aramas	"
Loreto	"
Filhu Root.	"
São Bento	"
Leme	"
Souza Queiroz	Leme
Pirassununga	Santa Cruz da Conceição
Porto Ferreira	Pirassununga
Descalvado	Porto Ferreira
Laranja Azeda	Descalvado
Enas	Pirassununga
Baquassú	"
Santa Silveria	"
Palmeiras	Palmeiras
Santa Veridiana	"
Santa Gertrudes	"
Rio Claro	Rio Claro
Tombadoro	"
Santa Rita do Passa Quatro	Santa Rita do Passa Quatro
São Miguel	"
Pantano	Descalvado
Aurora	"

OFFICINAS DA COMPANHIA, EM RIO CLARO

X



Transporte de um carro, de uma para outra seção nas officinas
Vista da esplanada das officinas

Vista exterior da casa de machinas
Um trecho da esplanada

BITOLA DE 1^m,00

Nas oficinas de Rio Claro foram executados serviços para outras repartições e para extranhos na importância de 368:0018521, assim distribuida em 1910:

Descrição	Pessoal	Material	TOTAL		
Por conta	De obras diversas por conta de engenheiros: Bitola 1m,00	54:216\$810	65:403\$390	119:620\$200	
	Do Trafego	52:980\$840	16:554\$813	69:535\$653	
	Do Telegrapho	1:212\$680	824\$023	2:036\$703	
	Do Horto Florestal	1:197\$170	1:210\$588	2:407\$758	
	Do Almojarifado	27\$660	11\$520	39\$180	
	Do Almojarifado	Materiaes para custeio	19:264\$690	13:312\$420	32:577\$110
		Fundição de bronze	10:958\$370	7:886\$795	18:845\$165
	De Particulares	27:816\$700	20:265\$770	48:082\$470	
	De Companhias de Estradas de Ferro	Engenheiros	11:093\$430	28:454\$806	39:548\$236
		Trafego	3:344\$370	3:739\$197	7:083\$567
		Telegrapho	475\$350	196\$020	671\$370
		Materiaes p. custeio	365\$720	691\$279	1:056\$999
	Bitola 1m,60 a 0m,60	3:680\$000	—	3:680\$000	
	Pensões Bitola de 1m,00	3:680\$000	—	3:680\$000	
	Total	199:158\$270	168:843\$251	368:001\$521	

Em 1909 esses serviços importaram em 268:160\$847 como mostra o quadro abaixo:

Descrição	Pessoal	Material	TOTAL		
Por conta	De obras diversas por conta de engenheiros da bitola de 1m,00	28:537\$530	50:783\$713	79:321\$243	
	Do Trafego	55:341\$830	15:203\$348	70:550\$178	
	Do Almojarifado	Material para custeio	15:800\$930	12:594\$094	28:395\$024
		Bronze moldado	10:887\$390	8:050\$151	18:937\$541
	Do Telegrapho	1:002\$290	906\$550	1:908\$840	
	Do Horto Florestal	1:810\$430	1:406\$797	3:217\$227	
	De particulares	14:199\$520	5:407\$905	19:607\$425	
	De Companhias de Estradas de Ferro	2:014\$780	3:341\$120	5:355\$900	
	Da conservação do material fluctuante	Engenheiros	6:628\$720	22:563\$906	29:192\$626
		Trafego	3:616\$120	1:667\$052	5:283\$172
		Material p. custeio	232\$320	352\$648	584\$968
	Total	142:427\$560	125:733\$287	268:160\$847	

Pessoal

O numero médio de empregados durante o anno de 1910, foi o seguinte:

Chefe da Locomoção	1
„ „ Tracção	1
Engenheiro praticante	1
Chefe de escriptorio	1
Escriturarios	4
Amanuense	1
Desenhista	1
Praticantes	3
Continuo	1
Total	14

ESCRITORIO DE RIO CLARO

Inspector de Tracção	1
Sub-Inspector	1
Escriturarios	5
Praticante	1
Total	8

OFFICINAS DE JUNDIAHY

Chefe das officinas	1
Sub-Chefe das officinas	1
Mestres de officinas	5
Ajustadores	37
Torneiros	18
Caldeiros e funileiros	8
Ferreiros	13
Fundidores	15
Carpinteiros	13
Pintores	6
Malhadores	30
Limadores	8
Serradores	3
Operarios diversos	88
Aprendizes	75
Trabalhadores	58
Pedreiros	6
Serventes	7
Total	392

RELATÓRIO n.º 62 da COMPANHIA PAULISTA de vias férreas
e fluviais para a sessão de Assembleia Geral em 30 de
junho de 1911. S. Paulo, Casa Vanorden, 1911.

OFFICINAS DE RIO CLARO

Chefe das Officinas	1
Sub-chefe	1
Mestres de	5
Ajustadores	25
Torneiros	15
Caldeireiros e funileiros	5
Ferreiros	18
Fundidores	2
Carpinteiros	72
Pintores	16
Malhadores	24
Limadores	5
Serradores	17
Operarios diversos	89
Aprendizes	61
Trabalhadores	85
Pedreiros	2
Serventes	2
Total	<u>445</u>

Tracção

BITOLAS DE 1m,60 E 0m,60

Chefe de deposito	2
Encarregados de deposito	3
Machinistas	52
Foguistas	52
Limpadores	29
Ajustadores	2
Ajudantes e trabalhadores	13
Lenheiros e carvoeiros	29
Bombeiros	2
Fiscaes de lenha	2
Empilhadores de lenha	14
Total	<u>201</u>

RAMAL DE SANTA RITA

Machinistas	2
Foguistas	2
Total	<u>4</u>

LINHA DESCALVADENSE

Machinistas	1
Foguistas	1
Total	<u>2</u>

BITOLA DE 1^m,00

Chefe de deposito	1
Machinistas	54
Foguistas	52
Limpadores	33
Ajustadores	5
Ajudantes e trabalhadores	10
Lenheiros e carvoeiros	9
Fiscaes de lenha	4
Total	<u>168</u>

DE TODAS AS LINHAS

Escriptorio	22
Officinas	837
Tracção	<u>375</u>
Total geral	1234

Obras novas

BITOLA DE 1^m,60

Designação	Pessoal	Material	Total
Freios para locomotivas	5:009\$180	1:868\$000	6:877\$180
Caixa d'agua de Campinas	1:501\$540	1:122\$030	2:623\$570
Edificio do almoxarifado	10:785\$180	2:462\$319	13:247\$499
	17:295\$900	5:452\$349	22:748\$249

ANEXO 10

97

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

LEVANTAMENTO SISTEMÁTICO DESTINADO A INVENTARIAR BENS CULTURAIS DO ESTADO DE SÃO PAULO

Iniciado em Jan. 1981

C I D A D E Rio Claro

Nº da foto de referência	CARACTERÍSTICAS DO EDIFÍCIO (só exteriores)	Estado de conservação	Grau de proteção	Classificação
89-07 2569	<p>Local Estação da Cia. Paulista de Estradas de Ferro</p> <p>Tipologia construção ferroviária</p> <p>Envoladuras c/ vergas retas, e bipartidas c/ vergas em arco pleno.</p> <p>Esquadrias janelas de vidraça de abrir c/ bandeira e escuro</p> <p>Cobertura telha francesa, cimalha, platibanda, frontão</p> <p>Outrasmodenatura em relêvos de massa e apiques de estuque, portões de ferro, cobertura da entrada em estrutura metálica</p> <p>Mérito arquitetura de valor principalmente ambiental</p> <p>Uso atual institucional Data da construção século XX (1910)</p>	S		00

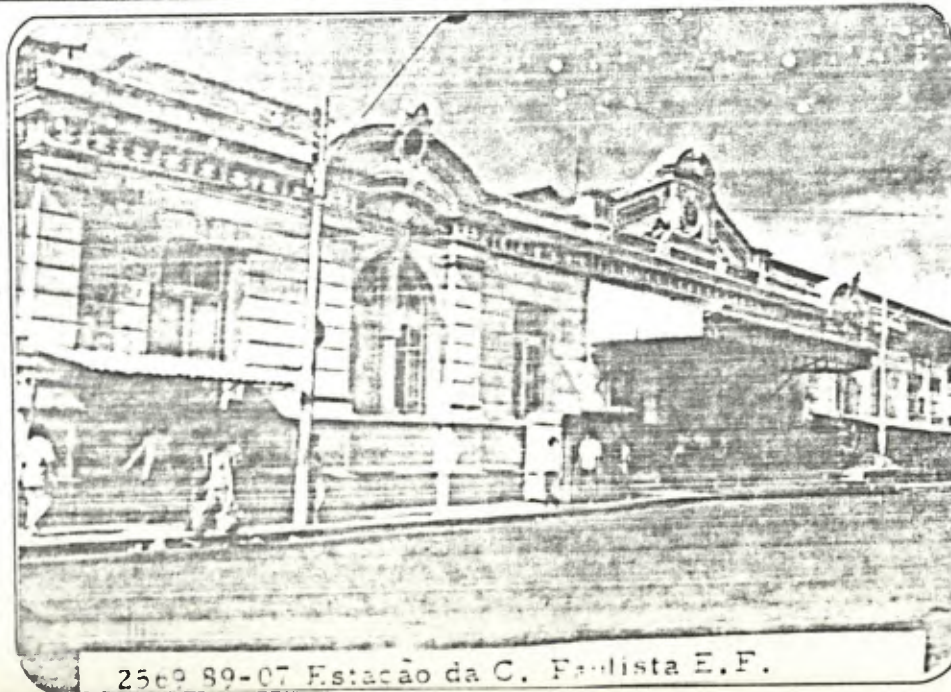


Foto: Gustavo Neves da Rocha Filho - 1982

2569 89-07 Estação da C. Paulista E.F.

Outros dados

Ficha preenchida por VALMIR ROSSIGNOLI Data _____

ANEXO 12

99

M.V.O.P. — DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO

COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO

DESPESAS POR CONTA DAS TAXAS DE 10% PARA MELHORAMENTOS E RENOVAÇÃO PATRIMONIAL

1945

Eletrificação da linha: Jaú a Bauru	Cr\$ 1 000
Aumentos e melhoria na nova linha Dois Córregos a Jaú	5 608
Sinalização eletro-mecânica da linha férrea Itirapina-Rincão e a Pederneiras	821
Ligação ferroviária Bauru-Piratininga, com posterior substituição de trilhos	663
Desvio ligação em Bauru para intercâmbio de vagões com a Estrada de Ferro	77
Sorocabana	23
Prolongamento Pompeia a Tupã	19
Quota de previdência e selo	9
Para a aquisição de 12 locomotivas elétricas	128

Soma..... 7 348

Menos:

Substituição de trilhos entre Jundiá e Itirapina e instalação de aparelhos	462
de desvios	

Total 6 886

1946

Supressão da linha entre Anápolis e Visconde do Rio Claro: a) Mão-de-obra	
arrancamento de trilhos, cercas, linhas telegráficas, demolições e transporte	
de materiais até Anápolis	5
Instalação da sinalização eletro-mecânica da linha férrea de Itirapina a Rincão	
e a Pederneiras	186
Modificação dos projetos, aumento e melhoria das obras da nova linha de	
Dois Córregos a Jaú	59
Eletrificação da nova linha de Jaú a Bauru	9 372
Quota de previdência sobre os juros contados pelo Banco do Brasil, inclu-	
sive selos	11
Instalação de luz elétrica em diversas casas de empregados	5
Construção de 131,05 km de linha de transmissão de energia elétrica, monofá-	
sica de 4 400 volts, para alimentar a sinalização das estações das II e IV	
divisões até Pederneiras	32
Alargamento da bitola da linha de Pederneiras a Bauru.....	22 156
Substituição da estrutura de São Carlos a Rincão, inclusive construção de 7	
variantes	5 230

Transferência da baldeação de Pederneiras para Triagem.....	49
50 casas para empregados:	
Construção de 8 grupos de 2 casas em Tupã	538
Transferência de Dois Córregos para Triagem, de um pôsto de revisão de	
veículos e de um depósito para abrigo de locomotivas.....	466
Transformação de 17 vagões abertos, com estrado metálico e bordas de madeira,	
de 30 t de lotação, bitola de 1,60 m. em 17 carros-encomenda de igual	
bitola	226
Transformação de 400 vagões de bitola de 1,00 m para a de 1,60 m, sendo	
200 cobertos e 200 abertos	8 157
Aquisição e montagem de 500 vagões cobertos, metálicos, de 45 t de lotação,	
bitola de 1,60 m	73
Aquisição e montagem de 200 vagões-plataforma, metálicos, de 47 t de	
lotação e bitola de 1,60 m	7 971
Conversão de 5 locomotivas elétricas de passageiros para cargas.	17
Ampliação da seção de locomotivas elétricas das Oficinas de Jundiá.....	1
Quota de previdência sobre os juros contados pelo Banco do Brasil e selos	
diversos	5
Aquisição de 12 locomotivas elétricas	16 654
Transferência da baldeação de Pederneiras para Triagem	59
Substituição da estrutura de São Carlos a Rincão, inclusive construção de	
7 variantes	15 691
Transferência de Dois Córregos para Triagem de um pôsto de revisão de	
veículos e de um depósito para abrigo de locomotivas	581
Alargamento da bitola de Pederneiras a Bauru.....	3 018
Aquisição e montagem de 500 vagões cobertos, de 42 t de lotação e bi-	
tola de 1,60 m	47 006
Aquisição e montagem de 250 vagões cobertos, metálicos, de 44 t de lota-	
ção e bitola de 1,60 m	385
Construção de 400 vagões-plataforma de bitola de 1,00 m de 30 t de lota-	
ção, com estrado de madeira e aproveitamento dos truques dos vagões	
transferidos para bitola de 1,60 m	6 572

Soma..... 144 525

Menos:

Custo histórico de um terreno em Bauru adquirido em 27 de janeiro de	
1937 de José Marcelino para a ligação ferroviária direta de Bauru	
com Piratininga, vendido à Estrada de Ferro Noroeste do Brasil por estar	
fora de uso	132

Total..... 144 393

1947

Instalação de luz elétrica na estação e casas para empregados, em Guarani	15
Instalação de luz elétrica em casas de empregados	8
Instalação de sinalização de bloqueio automático, absoluto, entre Jundiá e	
Campinas, desde a divisa com a E.F.S.J., até o km 46 e modernização	
das cabines existentes nesse trecho	1 944
Instalação de uma cabine de sinais, toda elétrica, na estação de Ave-Maria..	1
Instalação de circuito de via no desvio adjacente à linha principal em 27	
estações providas de sinalização eletro-mecânica, com sinais semi-auto-	
máticos, luminosos, de Estrela a Tapuia e de Campo Alegre a Airosa	
Galvão	533

ANEXO 13

Alargamento da bitola de Itirapina a Pederneiras -- Trecho de Itirapina a Dois Córregos e à margem esquerda do Tietê a Pederneiras e nova linha de bitola de 1,60 m de Dois Córregos e à margem esquerda do Tietê, passando pela cidade de Jaú, etc.	103
Alargamento da bitola de Bauru a Tupã	2 251
Melhoramentos da linha tronco entre Itirapina e S. Carlos	7 380
Transferência da baldeação de Pederneiras para Triagem	5 219
Construção de 47 casas para chefe de estação e ajudantes.....	1 599
Aumento de 49 cômodos em casas para chefes de estação e ajudantes	184
Aumento do armazém da estação de Colômbia.....	117
Construção de uma linha de acesso e alargamento da linha de acesso existente entre Triagem e Bauru	120
Construção de um escritório para o armazém de Tupã	38
Modificação da esplanada de Jundiá	81
Alargamento da bitola da linha de Pederneiras a Bauru	10 061
Substituição da estrutura de São Carlos a Rincão, inclusive construção de 7 variantes	2 798
Substituição dos trilhos entre Itirapina e Pederneiras	9 671
Transformação de 17 vagões abertos, com estrado metálico e borda de madeira, de 30 000 kg de lotação, bitola de 1,60 m, em 17 carros de encomendas de igual bitola	2 661
Transformação de 345 vagões de bitola de 1,00 m para a bitola de 1,60 m, sendo 200 cobertos e 145 abertos	3 447
Construção de 300 vagões-plataforma de bitola de 1,00 m de 30 000 kg de lotação, com estrado de madeira e aproveitamento dos truques dos vagões transferidos para a bitola de 1,60 m	3 952
Aquisição e montagem de 500 vagões cobertos, de 42 t, de bitola de 1,60 m	169
Aquisição e montagem de 250 vagões abertos, metálicos, de 44 toneladas de lotação, bitola de 1,60 m	5 230
Aquisição e montagem de 500 vagões cobertos, metálicos, de 45 t de lotação, bitola de 1,60 m	13 837
Aquisição e montagem de 250 vagões-plataforma, metálicos, de 47 t de lotação, bitola de 1,60 m	2 806
Aquisição de 12 locomotivas elétricas	443
Aquisição e montagem de 8 locomotivas elétricas de manobra	6 433
Aquisição e montagem de 6 locomotivas elétricas de passageiros	26
Eletrificação da nova linha de Jaú a Bauru	8 062
Construção de 131,5 km de linha de transmissão de energia elétrica, monofásica, 4 400 volts, partindo das subestações, para alimentação da sinalização das estações das II e IV Divisões	1 140
Construção de 4 vagões frigoríficos especiais, bitola de 1,60 m, para transporte de leite	60
Ampliação da seção de locomotivas elétricas das oficinas de Jundiá	697
Ampliação dos escritórios e dependências para o pessoal de Jundiá	221
Construção de carros de aço de passageiros	1 149
Conversão de 5 locomotivas elétricas de passageiros para cargas	1 752
Instalação em Triagem, das dependências da Tração, depósito de locomotivas, barracão de carros, posto de exame e revisão de veículos e serviços acessórios de água e luz	525
Aquisição de terrenos necessários à ampliação das oficinas de Rio Claro..	33
Total.....	94 775

102

Construção de uma linha de acesso e alargamento da linha de acesso existente entre Triagem e Bauru	685
Melhoramentos em edifícios e obras de arte	147
Alargamento da bitola de Itirapina a Pederneiras -- Trecho de Itirapina a Dois Córregos e da margem esquerda do Tietê a Pederneiras e nova linha de bitola de 1,60 m de Dois Córregos e a margem esquerda do Tietê, passando pela cidade de Jaú, etc.	2
Transferência da baldeação de Pederneiras para Triagem	735
Construção de 47 casas para chefes de estação e ajudantes	1 091
Aumento de 49 cômodos em casas para chefes de estação e ajudantes	677
Aumento do armazém da estação de Colômbia	1
Alargamento da bitola da linha de Pederneiras a Bauru	3 761
Substituição da estrutura de São Carlos a Rincão, inclusive construção de 7 variantes	8 279
Alargamento da bitola de Bauru a Tupã	3 116
Substituição da superestrutura da linha entre Itirapina e Pederneiras	24 045
Aquisição e montagem de 500 vagões cobertos, de 42 toneladas, da bitola de 1,60 m	1 158
Aquisição e montagem de 250 vagões, abertos, metálicos, de 44 toneladas de lotação, bitola de 1,60 m	3 934
Aquisição e montagem de 500 vagões, cobertos, metálicos, de 45 toneladas de lotação, bitola de 1,60 m	3 914
Aquisição e montagem de 250 vagões-plataforma, metálicos, de 47 toneladas de lotação, bitola de 1,60 m	3 893
Construção de 200 gaiolas triplas com estrado metálico	93
Ampliação e melhoramentos das oficinas de Rio Claro	51
Aquisição e montagem de 8 locomotivas elétricas de manobras	497
Aquisição e montagem de 6 locomotivas elétricas de passageiros	456
Eletrificação da nova linha de Jaú a Bauru e de Bauru a Pirajá.....	3 129
Construção de 131,5 km de linha de transmissão de energia elétrica, monofásica, de 4 400 volts, partindo das subestações, para alimentação da sinalização das estações das II e IV Divisões.....	183
Construção de 4 vagões frigoríficos especiais, bitola de 1,60 m, para transporte de leite	354
Ampliação da seção de locomotivas elétricas das oficinas de Jundiá	1 681
Ampliação dos escritórios e dependências para o pessoal em Jundiá	390
Construção de carros de aço de passageiros	3 108
Conversão de 5 locomotivas elétricas de passageiros para cargas	45
Instalação, em Triagem, das dependências da Tração, depósitos de locomotivas, barracão de carros, posto de exame e revisão de veículos e serviços acessórios de água e luz	452
Transformação da subestação de Sumaré em subestação com entrada e saída independentes	305
Instalação de luz elétrica na estação e casas para empregados em Guarani..	8
Instalação de sinalização de bloqueio automático absoluto, entre Jundiá e Campinas, desde a divisa com a E.F.S.J. até o km 46 e modernização das cabines existentes nesse trecho	640
Instalação de uma cabine de sinais, toda elétrica, na estação de Ave-Maria..	394
Instalação de circuito de via no desvio adjacente à linha principal em 27 estações providas de sinalização eletro-mecânica, com sinais semi-automáticos luminosos, de Estrela a Tapuia e de Campo Alegre a Airosa Galvão	169
Instalação de luz elétrica no posto telegráfico de S. Jerônimo	11
Total.....	67 202

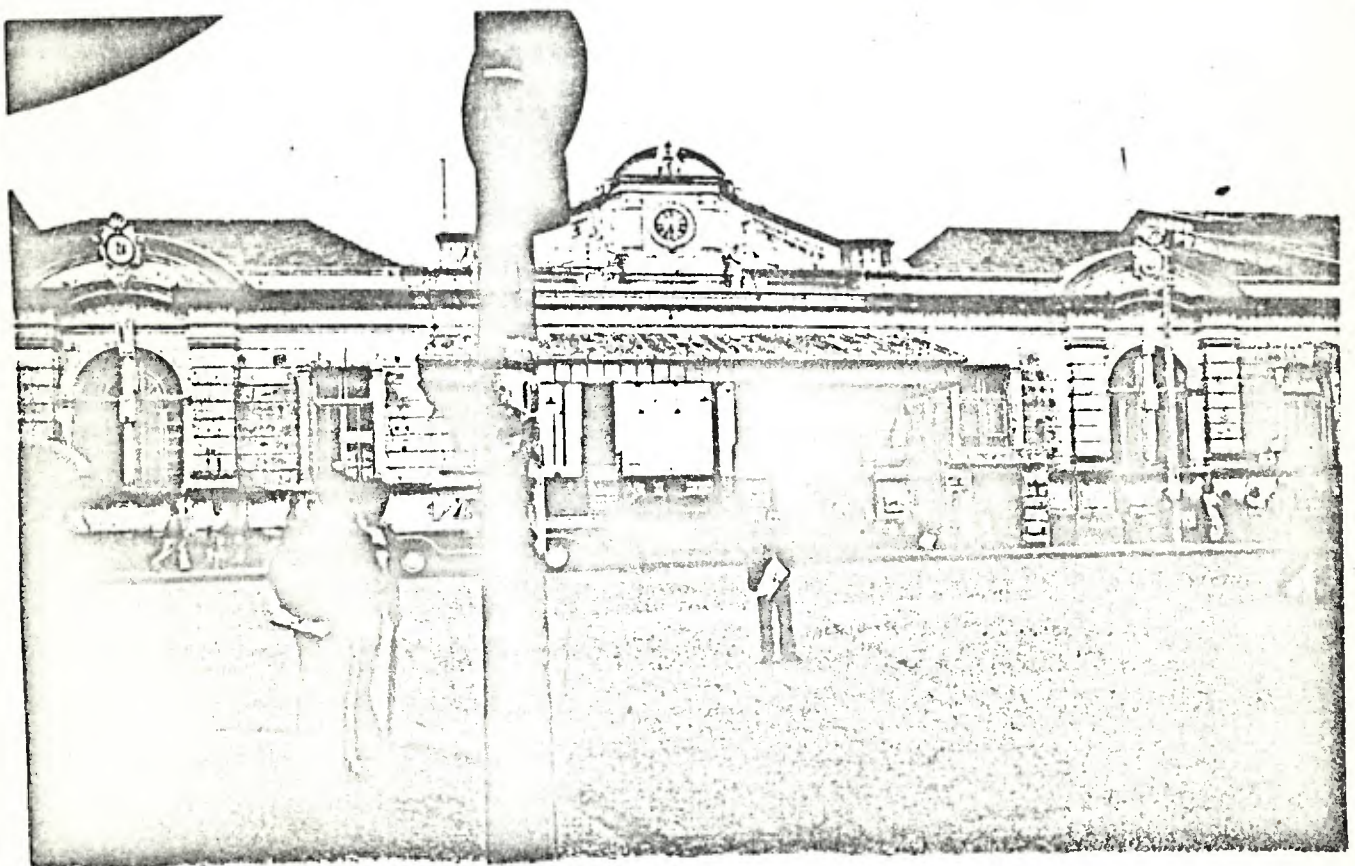
ANEXO 13a

101

ESTAÇÃO : RIO CLARO

SERVIÇOS DE RECUPERAÇÃO

103



Fachada principal da estação - estado atual

104

ESTAÇÃO : RIO CLARO

SERVIÇOS DE RECUPERAÇÃO

TIPO DE DOCUMENTO: MEMORIAL DESCRITIVO

CÓDIGO

1

ITEM: MURO DE FECHO

FLs. 01

TIPO 1 : Muros de alvenaria

Modelo 1 : O muro da fachada principal da estação, com revestimento imitando cantaria e capeamento deverá ser retocado de modo a preservar suas características originais. Para sua limpeza, será escovado com escova de aço e preparado para receber pintura.

Modelo 2 : O revestimento dos muros de alvenaria será retocado nas partes danificadas; a seguir será lixado e preparado para nova pintura.

Modelo 3 : O muro de alvenaria sem revestimento deverá ser recomposto nas partes destruídas de modo a assegurar a continuidade do fechamento. A seguir será preparado para receber pintura.

TIPO 2 : Embasamento de pedra

O embasamento de pedra dos muros de alvenaria será rejuntado com argamassa de cimento, completando-se as falhas com peças de mesmo material e características. Para sua limpeza, deverá ser escovado com escova de aço.

TIPO 3 : Mourões de trilho com arame farpado

Os suportes de ferro danificados serão recolocados.
Os fios de arame farpado serão substituídos.

05

105
ESTAÇÃO : RIO CLARO

SERVIÇOS DE RECUPERAÇÃO

TIPO DE DOCUMENTO: MEMORIAL DESCRITIVO

CÓDIGO
2

ITEM: GRADIS E PORTÕES

Fls. 01

TIPO 1 : Gradis e portões de ferro

Os portões e gradis de ferro terão reparadas todas as peças de fecho, inclusive dobradiças, fechaduras e pontos de fixação, de acordo com o modelo original, segundo a orientação dos consultores, sendo entregues em perfeitas condições de funcionamento.

Após os reparos necessários, os gradis serão lavados com soda cáustica, lixados de modo a remover todos os vestígios de ferrugem e pinturas anteriores, recebendo em seguida aplicação de anti-oxidante, antes da nova pintura.

Para uma maior proteção e durabilidade do conjunto, recomenda-se a aplicação de "Primer" de cromato de estrôncio e pintura à base de poliuretano, como alternativa.

TIPO 2 : Gradis e portões de madeira

O gradil de madeira junto ao armazém, será lixado antes da nova pintura. As peças danificadas ou em falta serão repostas e corretamente fixadas.

TIPO 3 : Gradis e portões de tubo com tela

O gradil e portão de tubo com tela, existente ao lado do corpo principal, será conservado. Os montantes serão lixados e preparados para receber pintura.

ESTAÇÃO : RIO CLARO

SERVIÇOS DE RECUPERAÇÃO

TIPO DE DOCUMENTO: MEMORIAL DESCRITIVO

CÓDIGO
3

ITEM: PISOS E PAVIMENTAÇÕES EXTERNAS

Fls. 01

TIPO 1 : Pisos de cimento

Modelo 1 : O piso da plataforma e do acesso em placas de cimento será reparado nos pontos avariados, sendo as placas danificadas demolidas e refeitas, observando-se o desenho original e respeitando-se as juntas de dilatação.

Modelo 2 : Os blocos que arrematam a plataforma serão nivelados e reparados nas partes danificadas, sendo rejuntados com cimento.

Modelo 3 : A pavimentação do passeio envoltório na frente da estação, em ladrilhos de cimento, deverá ter substituídas suas peças quebradas e faltantes, por outras idênticas.

TIPO 2 : Paralelepípedos

A pavimentação de paralelepípedos da rampa de acesso à extremidade da plataforma será mantida, nivelando-se os trechos que apresentam recalques.

TIPO 3 : Cascalho fino sobre terra batida

Toda a pavimentação descoberta da área da estação, preenchida com cascalho fino, poderá receber camadas adicionais do mesmo material, para proporcionar cobertura uniforme.

ESTAÇÃO : RIO CLARO

SERVIÇOS DE RECUPERAÇÃO

TIPO DE DOCUMENTO: MEMORIAL DESCRITIVO

CÓDIGO
4

ITEM: COBERTURA

FLs. 01

TIPO 1 : Estruturas

Modelo 1 : A estrutura metálica da gare receberá jateamento de areia, de modo a remover toda a ferrugem e vestígios de pinturas anteriores, sendo a seguir tratada com anti-oxidante, antes da nova pintura.

As bases dos pilares, de alvenaria e cimento, terão seus revestimentos reparados onde apresentarem rachaduras ou estiverem lascados.

OBS.: Para maior proteção e durabilidade do conjunto, recomenda-se aplicação de "Primer" de Cromato de Estrôncio e pintura à base de Poliuretano como alternativa.

Modelo 2 : A estrutura de ferro que sustenta a cobertura da entrada principal será lavada com soda cáustica e lixada, aplicando-se em seguida material anti-ferruginoso, antes de receber nova pintura.

Modelo 3 : A estrutura de madeira da cobertura do corpo principal será cuidadosamente vistoriada. Na hipótese de haver peça avariada, deverá ser efetuada sua substituição. No caso de ser constatado ataque de insetos xilófagos, será providenciado o tratamento adequado.

TIPO 2 : Entelhamento

Modelo 1 : As telhas de barro que cobrem o bloco principal da estação serão retiradas, escovadas e posteriormente recolocadas. As peças quebradas ou danificadas serão substituídas por telhas de tipo idêntico.

As cumeeiras de barro, na cobertura do bloco principal, serão substituídas por peças de mesmo modelo quando trincadas ou quebradas, e emboçadas devidamente.

Modelo 2 : A cobertura da gare, de chapas metálicas onduladas, será examinada. As peças danificadas serão substituídas por outras de ferro galvanizado, em formato equivalente.

As cumeeiras metálicas, na cobertura da gare e das laterais do bloco da estação, receberão o mesmo tratamento que as chapas metálicas onduladas.

ESTAÇÃO : RIO CLARO

SERVIÇOS DE RECUPERAÇÃO

TIPO DE DOCUMENTO: MEMORIAL DESCRITIVO

CÓDIGO
4

ITEM: COBERTURA

FLs. 02

Modelo 3 : As chapas metálicas lisas que cobrem a entrada principal serão substituídas, quando danificadas ou enfe_rujadas, por chapas metálicas galvanizadas.

TIPO 3 : Empenas de madeira

As empenas de madeira existentes na fachada principal do prédio serão cuidadosamente lixadas, removendo-se todas as camadas de pintura anteriores. A seguir receberão tratamento contra insetos xilófagos e fungos e serão preparadas para nova pintura.

ESTAÇÃO : RIO CLARO

SERVIÇOS DE RECUPERAÇÃO

TIPO DE DOCUMENTO: DESENHOS DE TIPOLOGIA

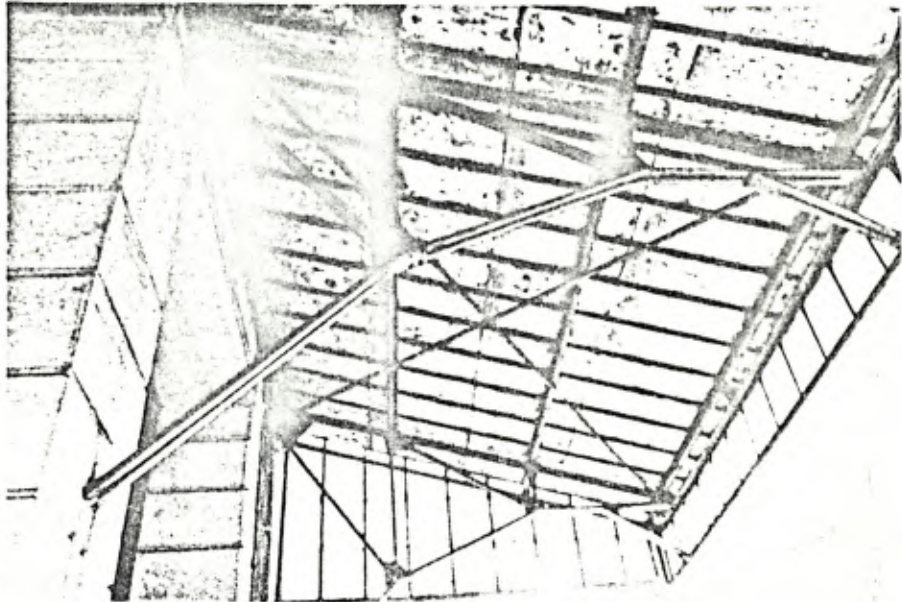
CÓDIGO
4

ITEM: COBERTURA

Fls. 08

TIPO 1 : Estruturas

Modelo 2 : Estrutura metálica da cobertura da entrada principal



Lavar com soda
cáustica.

Tratar com anti-
oxidante.

Pintar.

Modelo 3 : Estrutura de madeira do telhado do corpo principal

Será examinada

ESTAÇÃO : RIO CLARO

SERVIÇOS DE RECUPERAÇÃO

TIPO DE DOCUMENTO: MEMORIAL DESCRITIVO

CÓDIGO
5

ITEM: CALHAS, CONDUTORES E RUFOS

Fls. 01

TIPO 1 : Calhas (modelos 1 e 2)

As calhas da cobertura da gare e do corpo principal estão, aparentemente em bom estado. Entretanto, as junções das secções deverão ser cuidadosamente examinadas e se necessário, receberão pontos de solda para assegurar perfeita vedação. Na parte interna, as calhas receberão revestimento betuminoso, como proteção.

TIPO 2 : Condutores

Modelo 1 : Os condutores da cobertura da gare serão reparados nas partes avariadas, substituídos nas secções destruídas e postos em perfeito funcionamento. Receberão tratamento anti-oxidante antes da pintura.

O condutor que atravessa o bloco menor terá refeita sua instalação para evitar a infiltração de água no forro.

Modelo 2 : Os condutores semi-embutidos da cobertura dos dois blocos principais da estação, após verificadas as perfeitas condições de funcionamento, serão lixados, receberão tratamento anti-oxidante e nova pintura.

Modelo 3 : Os segmentos de condutor que interligam as calhas serão cuidadosamente examinados e reparados nas partes avariadas.

TIPO 3 : Rufos

Os rufos de chapa metálica lisa galvanizada serão refeitos quando estiverem destruídos ou danificados. Os segmentos de chapa serão soldados novamente, uns aos outros, nas extremidades. A fixação dos rufos junto à parede, será refeita quando necessário.

112

ESTAÇÃO : RIO CLARO

SERVIÇOS DE RECUPERAÇÃO

TIPO DE DOCUMENTO: MEMORIAL DESCRITIVO

CÓDIGO
6

ITEM: PAREDES E DIVISÓRIAS

Fls. 01

TIPO 1 : Divisórias de madeira

As divisórias de madeira existentes na sala do chefe, bilheteria, depósito e compartimento de bagagens, deverão ser lixadas e tratadas contra insetos xilófagos, antes de receberem nova demão de verniz. As que estiverem soltas deverão ter sua fixação, ao chão e às paredes refeita. As peças danificadas ou faltantes serão repostas e reparadas.

TIPO 2 : Divisória/balcão de alvenaria e granilite

O balcão do bar, de alvenaria e acabamento em argamassa e granilite, em bom estado, terá seus pontos de argamassa lixados e preparados para nova pintura. As partes de granilite, serão limpas com soda ou ácido muriático e em seguida, polidas com abrasivo em pasta.

TIPO 3 : Divisória de granilite

A divisória de granilite do sanitário masculino, será lavada e escovada com soda cáustica para sua perfeita limpeza, podendo receber, em seguida, polimento com abrasivo em pasta.

ESTAÇÃO : RIO CLARO

SERVIÇOS DE RECUPERAÇÃO

TIPO DE DOCUMENTO: MEMORIAL DESCRITIVO

CÓDIGO
7

ITEM: REVESTIMENTO

Fls. 01

TIPO 1 : Revestimento externo em argamassa

Modelo 1 - Massa fina :

O revestimento externo, de argamassa, do bloco principal e anexo, será inteiramente jateado com água e areia, conforme especificações que serão fornecidas pelos consultores. Por se tratar de um revestimento extremamente rico em desenhos e relevos, deve-se, em seguida, reparar os pontos danificados, com extremo cuidado e respeito às dimensões e relevos originais. A seguir, o revestimento será preparado para pintura.

Modelo 2 - Chapiscado :

A barra de chapiscado no anexo, poderá ser mantida, reparando-se os pontos avariados com o mesmo material.

TIPO 2 : Revestimento das paredes internas

O revestimento de argamassa das paredes internas será reparado nas partes avariadas e refeito nas áreas onde se desprende, com o mesmo material. As trincas e orifícios serão calafetados e a seguir a superfície será lixada para uniformização e preparada para receber a nova pintura.

O revestimento das superfícies junto às rachaduras das paredes será objeto de cuidadoso exame e receberá tratamento especial, a ser indicado pelos consultores durante

TIPO 3 : Revestimento de azulejos

O revestimento de azulejos brancos será mantido e limpo com soda cáustica ou ácido muriático. As peças avariadas ou faltantes serão substituídas por outras de mesmo modelo, tomando-se o cuidado de utilizar peças de tonalidade idêntica à das peças originais.

ESTAÇÃO : RIO CLARO

SERVIÇOS DE RECUPERAÇÃO

TIPO DE DOCUMENTO: MEMORIAL DESCRITIVO

CÓDIGO
7

ITEM: REVESTIMENTO

FLs. 02

TIPO 4 : Barras de arremate dos azulejos

Modelo 1 : A barra de arremate de porcelana decorada, nas divisórias do sanitário masculino e na dispensa, não se rá tocada em nenhuma hipótese, devendo ter substituídas suas peças danificadas ou faltantes, por outras confeccionadas conforme o modelo original (segundo técnicas de foto-reprodução e silk-screen).

Modelo 2 : A barra de arremate em alto relevo, no sanitário feminino, deve ser preservada com o mesmo cuidado do modelo anterior. As peças que estiverem faltando, ou quebradas serão substituídas por outras de modelo idêntico. A seguir, a barra será limpa com soda cáustica e es

Modelo 3 : As barras de arremate de cerâmica na sala de espera e sanitário masculino, serão limpas com soda cáustica, tendo substituídas as peças avariadas ou faltantes.

TIPO 5 : Peitoris

Os peitoris dos guichês, em granilite, receberão pequenos reparos nos pontos danificados, sendo em seguida limpos com soda cáustica e polidos com abrasivo em pasta.

TIPO 6 : Ornatos

Todos os ornatos do revestimento externo, bem como seus frisos em relevo, serão rigorosamente respeitados no reparo do revestimento, observando-se especial cuidado com os desenhos do frontão da estação. Onde se apresentarem danificados, deverão ser recuperados com o mesmo material, segundo dimensões e desenhos originais.

ESTAÇÃO : RIO CLARO

SERVIÇOS DE RECUPERAÇÃO

TIPO DE DOCUMENTO: DESENHOS DE TIPOLOGIA

CÓDIGO
7

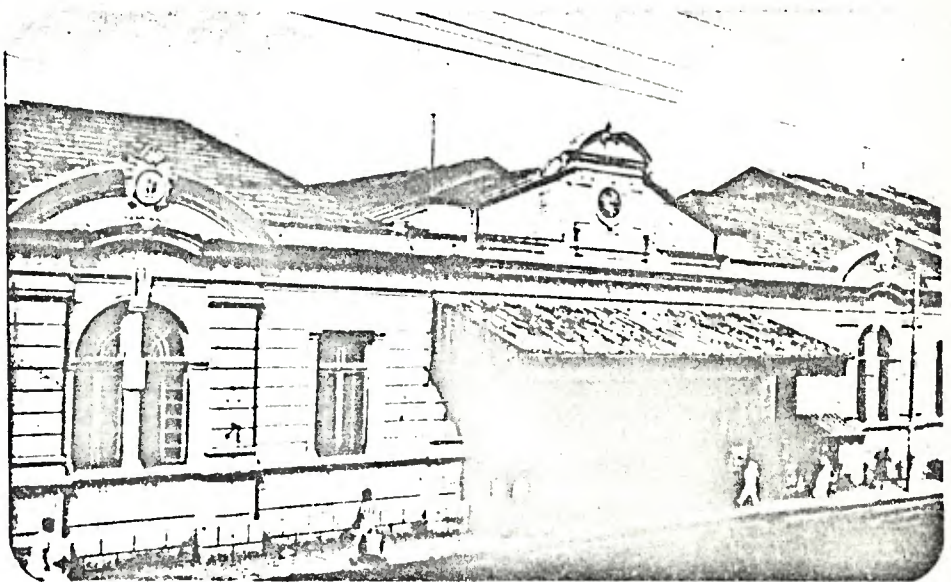
ITEM: REVESTIMENTO

FLs. 06

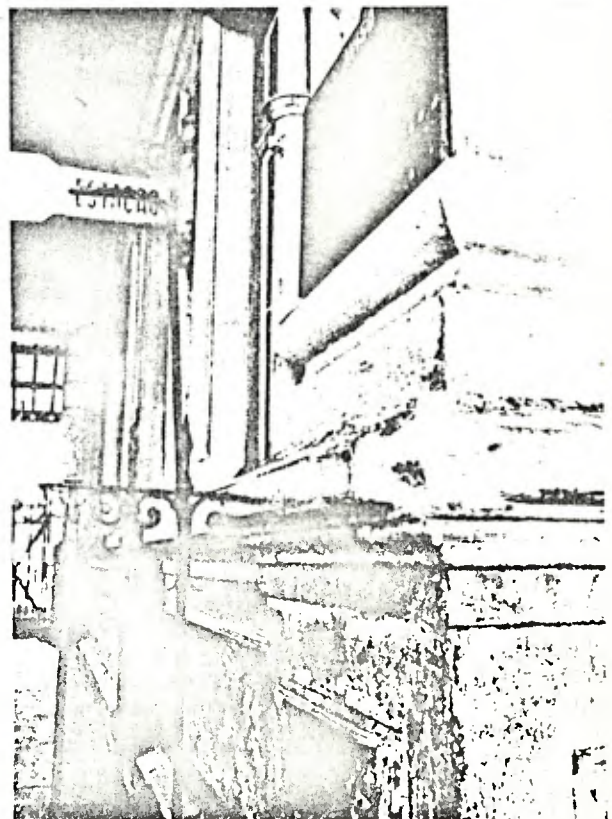
TIPO 1 : Revestimento externo em argamassa

Modelo 1 : Massa
fina

Tratar, reparar
e pintar



Reparar pontos avariados,
conforme desenho e dimensões
originais



ESTAÇÃO : RIO CLARO

SERVIÇOS DE RECUPERAÇÃO

TIPO DE DOCUMENTO: DESENHOS DE TIPOLOGIA

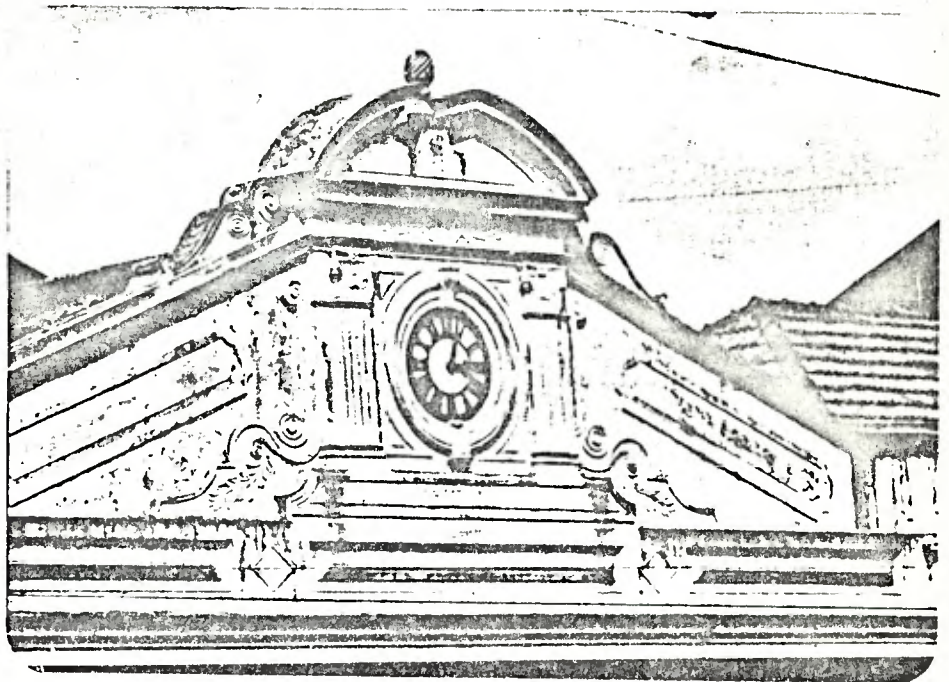
CÓDIGO
7

ITEM: REVESTIMENTO

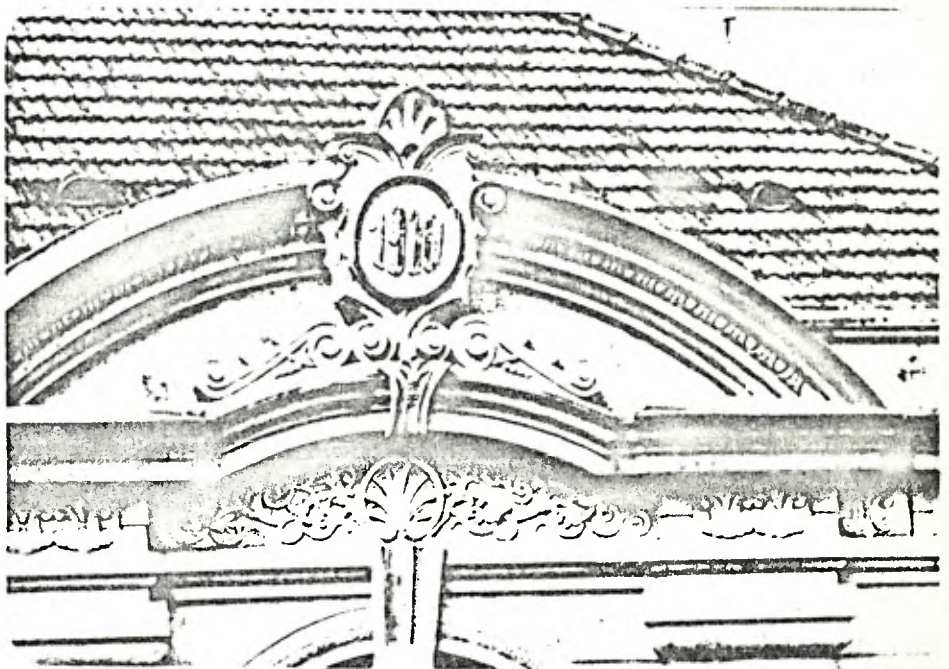
Fls. 12

TIPO 6 : Ornatos

Ornatos da fachada



Desenhos e data
em relevo



ESTAÇÃO : RIO CLARO

SERVIÇOS DE RECUPERAÇÃO

TIPO DE DOCUMENTO: DESENHOS DE TIPOLOGIA

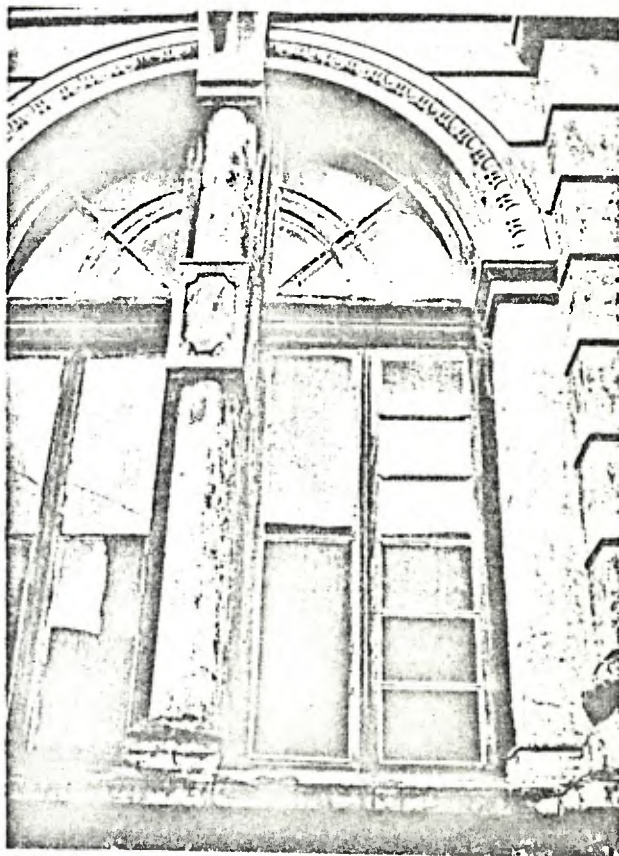
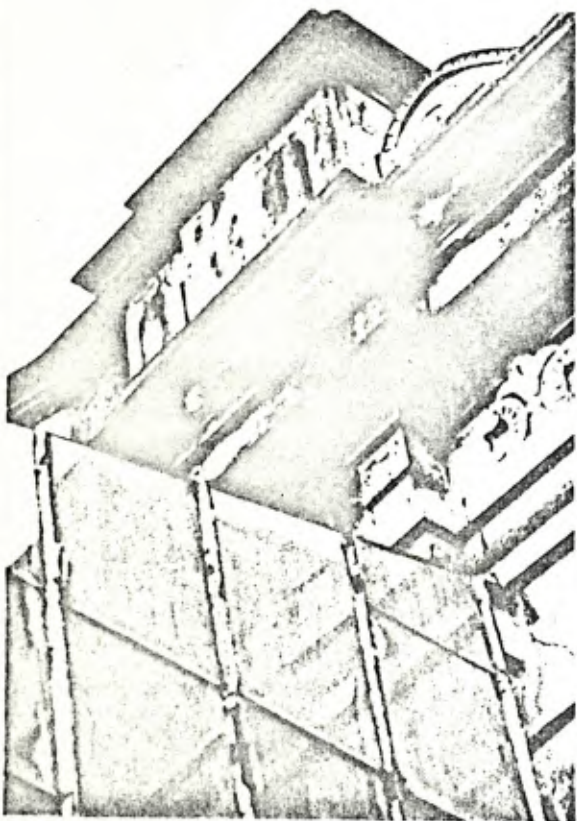
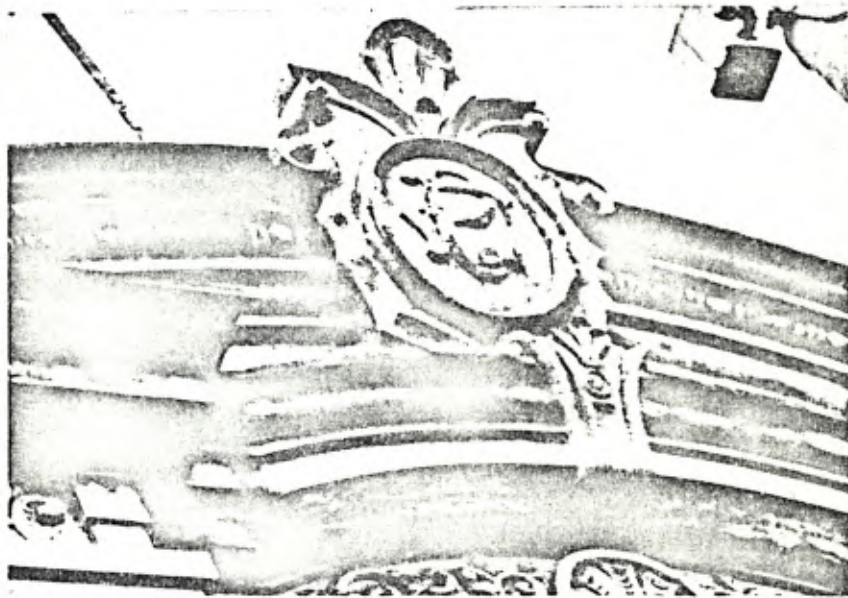
CÓDIGO
7

ITEM: REVESTIMENTO

Fls. 13

TIPO 6 : Ornatos

Reparar pontos danificados, com extrema fidelidade aos desenhos e frisos originais



198

ESTAÇÃO : RIO CLARO

SERVIÇOS DE RECUPERAÇÃO

TIPO DE DOCUMENTO: MEMORIAL DESCRITIVO

CÓDIGO
8

ITEM: PISOS

FLs. 01

TIPO 1 : Pisos de madeira

O piso de tábuas, macho-fêmea, na sala do chefe, bilheteria, escritório e depósito, serão raspados, tendo suas frestas calafetadas; as peças danificadas serão substituídas por outras de mesma secção. A seguir, recomenda-se a aplicação de sinteko para evitar a infiltração de água de lavagem do piso nos barrotes de suporte, com o que, a manutenção será simplificada, garantindo a durabilidade do piso.

TIPO 2 : Ladrilhos hidráulicos

Os ladrilhos hidráulicos modelos 1 e 2, existentes em diversos pontos, conforme indicação em planta, terão suas juntas reparadas com argamassa de cimento e areia.

As peças completamente desgastadas ou avariadas serão substituídas por peças confeccionadas especialmente, de acordo com o modelo original.

Após esta operação serão lavados com soda cáustica e em seguida recobertos por camada de resina epoxi transparente, para melhor conservação. As especificações para utilização desse material serão detalhadas pela consultoria, durante o acompanhamento das obras.

TIPO 3 : Pisos de ladrilhos cerâmicos

O piso de ladrilhos cerâmicos, no bar e nos sanitários, que foram modificados, poderão ser mantidos e limpos com soda cáustica, porém caso seja necessário fazer qualquer intervenção nesses pisos deve-se substituí-los por ladrilhos hidráulicos com aparência semelhante aos existentes, de modo a restabelecer a forma original.

TIPO 4 : Pisos de cimento queimado a colher

Os pisos de cimento queimado a colher terão suas partes danificadas refeitas por quadrantes, com um tratamento que permita a manutenção de aparência equivalente à original.

119

119
ESTAÇÃO : RIO CLARO

SERVIÇOS DE RECUPERAÇÃO

TIPO DE DOCUMENTO: MEMORIAL DESCRITIVO

CÓDIGO
9

ITEM: FORROS

FLs. 01

TIPO 1 : Forros de madeira

Modelo 1 : Os forros de tábua, em junção macho-fêmea (Paulistinha), em todas as salas do corpo principal, exceto no acesso, sanitário masculino e despensa, terão sua pintura retirada com removedor e espátula, depois serão lixados. As tábuas soltas serão fixadas e as avariadas substituídas por outras idênticas, retirando-se toda a tábua, evitando-se emendas. A seguir as madeiras serão tratadas com pentaclorofenol ou outro protetor contra insetos xilófagos.

Todas as fendas e furos para passagem de fiação adaptada serão calafetados antes da nova pintura.

Modelo 2 : Receberá tratamento idêntico ao modelo 1.

TIPO 2 : Laje

A laje existente no anexo será lixada e preparada para receber pintura.

A critério da fiscalização, a laje poderá ser impermeabilizada na parte superior.

TIPO 3 : Arremates dos forros de madeira

As tabeiras dos forros de madeira (modelos 1 a 3) receberão tratamento idêntico ao dispensado aos forros.

Em caso de substituição deverão ser usados perfis iguais aos originais.

Na sala de espera deverá ser colocada a parte faltante da tabeira (modelo 2).

TIPO 4 : Alcapões

Receberão tratamento idêntico aos forros. Sendo que as peças faltantes serão repostas seguindo o modelo do forro

ESTAÇÃO : RIO CLARO

SERVIÇOS DE RECUPERAÇÃO

TIPO DE DOCUMENTO: MEMORIAL DESCRITIVO

CÓDIGO
10

ITEM: PORTAS

FLs. 01

TIPO 1 : Portas de madeira (modelos 1 a 11)

As portas de madeira terão suas folhas retiradas, lavadas com soda cáustica e lixadas antes da pintura. Da mesma forma deve-se proceder com os aros e régua de arremate, sem que haja necessidade de remoção dos mesmos.

Como a madeira das portas está comprometida pelo ataque de insetos xilófagos, recomenda-se, como solução mais segura e eficiente, a contratação dos serviços especializados do Setor de Madeiras do IPT (Instituto de Pesquisas Tecnológicas) que, ao lado de condições de serviços especiais, oferece as garantias de assistência permanente de um órgão oficial.

As peças danificadas devem ser reparadas e recolocadas na sua posição original. As peças faltantes ou sem condições de reparo deverão ser repostas com elementos de mesmo perfil e dimensões do modelo original.

O guichê adaptado na porta modelo 4 (que comunica a bagagem com o escritório) será eliminado, reconstituindo-se a almofada conforme o desenho original.

A porta que comunica a sala do chefe com o escritório teve sua folha retirada; será reconstruída uma nova folha seguindo-se desenho e dimensões da porta modelo 5.

TIPO 2 : Ferragens das portas de madeira

Todas as ferragens serão retiradas, antes do tratamento das folhas. As peças antigas em bom estado serão conservadas. O conjunto de fecho da porta da sala do chefe servirá de modelo para confecção ou aquisição de peças de reposição, que substituirão as ferragens adaptadas ou precárias.

Todas as peças serão lavadas com soda cáustica. As peças de latão e as cromadas (travas inferiores e superiores, fechaduras, espelhos) deverão ser polidas com abrasivo lixado à base de amoníaco, sendo dispensada a pintura. As demais receberão tratamento anti-oxidante antes da nova pintura; serão revisadas e, quando possível, lubrificadas, assegurando-se sempre o perfeito funcionamento de todas as ferragens.

As dobradiças de molas instalada na porta da sala do conferente (modelo 1) será retirada.

121

ESTAÇÃO : RIO CLARO

SERVIÇOS DE RECUPERAÇÃO

TIPO DE DOCUMENTO: MEMORIAL DESCRITIVO

CÓDIGO
11

ITEM: JANELAS

Fls. 01

TIPO 1 : Janelas de madeira (modelos 1, 2 e 3)

As janelas de madeira terão suas esquadrias, montantes, escuros, rēguas e guarniçōes, lavadas com soda cāustica e lixadas.

Como a madeira das janelas estā comprometida pelo ataque de insetos xilōfagos, recomenda-se como soluçāo mais segura e eficiente a contrataçāo dos serviços especializados do Setor de Madeira do I.P.T. (Instituto de Pesquisas Tecnolōgicas) que, ao lado de condiçōes de serviços especiais, oferece as garantias de assistēncia permanente de um ōrgāo oficial.

As peças danificadas devem ser retiradas, reparadas e re colocadas em sua condiçāo original. As peças faltantes serāo repostas, utilizando-se perfis idēnticos aos do modelo original; em seguida, serāo cuidadosamente emassadas e preparadas para receber nova pintura.

As janelas da bilheteria e bagagem (modelos 2 e 3) foram modificadas com o acrescimo de alguns pināsios que deve rāo ser retirados, reconstituindo-se o desenho original (que se resume em apenas um pināsio em cada folha, conforme modelo 1).

TIPO 2 : Janelas com caixilho de ferro (modelo 4)

Os caixilhos de ferro serāo lavados com soda cāustica, lixados de modo a serem retirados todos os sinais de pintura antiga e toda a ferrugem. A seguir, receberāo tratamento anti-ferruginoso, antes da nova pintura.

TIPO 3 : Janela fixa de madeira adaptada (modelo 5)

Encontra-se em bom estado e nāo requer intervençāo.

ESTAÇÃO : RIO CLARO

SERVIÇOS DE RECUPERAÇÃO

TIPO DE DOCUMENTO: MEMORIAL DESCRITIVO

CÓDIGO
11

ITEM: JANELAS

FLs. 02

TIPO 4 : Guichês (modelos 6 e 7)

Receberão o mesmo tratamento destinado às janelas de ma deira.

O escuro do guichê modelo 7 foi retirado; será recomposto segundo desenho a ser definido pela consultoria.

TIPO 5 : Gateiras (modelo 8)

As gateiras da fachada principal serão desobstruídas. Suas grades serão lavadas com soda cáustica, lixadas e tratadas com anti-oxidante antes de receber a pintura.

TIPO 6 : Ferragens das janelas

As ferragens originais das janelas de madeira e do guichê modelo 7 serão conservadas e reparadas, se necessário, de modo a restabelecer o seu pleno funcionamento. As ferragens adaptadas serão removidas e, em seu lugar, instaladas outras de modelo semelhante ao original. Todas as ferragens serão lavadas com soda cáustica e lixadas, para remoção da pintura antiga e sinais de ferrugem.

As dobradiças, os trincos e travas serão devidamente lubrificadas assegurando-se o seu perfeito funcionamento. As ferragens de latão serão polidas com abrasivo líquido à base de amoníaco, dispensando-se a pintura.

As demais peças serão tratadas com anti-oxidante antes de receber nova pintura.

A alavanca para acionar a bandeira da janela modelo 2 na Sala de Comunicações será mantida.

Os trilhos para instalação de cartazes adaptados nos aros das janelas do acesso principal serão removidos.

O trinco do escuro do guichê modelo 7 será reconstruído, seguindo-se como modelo o trinco da porta modelo 2 .

124
ESTAÇÃO : RIO CLARO

SERVIÇOS DE RECUPERAÇÃO

TIPO DE DOCUMENTO: DESENHOS DE TIPOLOGIA

CÓDIGO
11

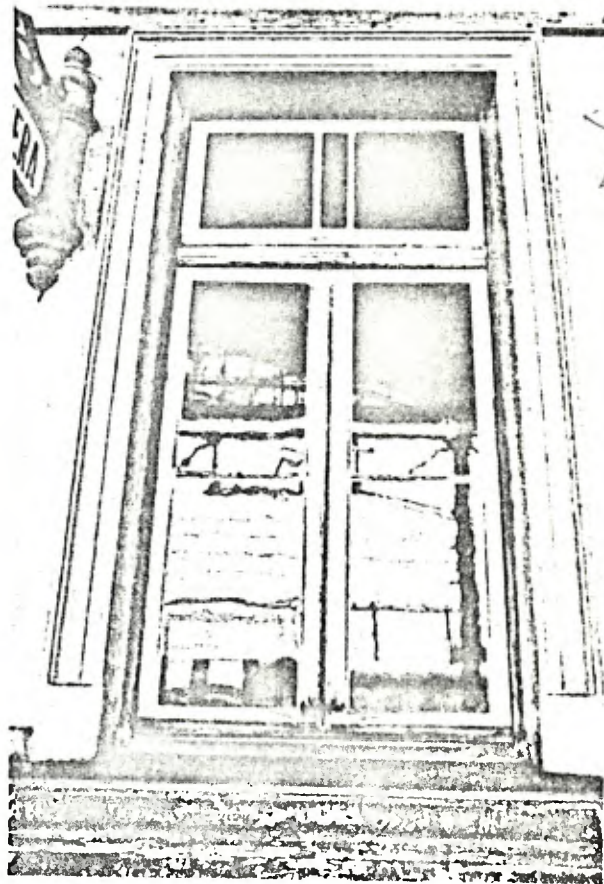
ITEM: JANELAS

FLs. 08

TIPO 1 : Janelas antigas de madeira

Modelo 1 : com bandeira de vidro

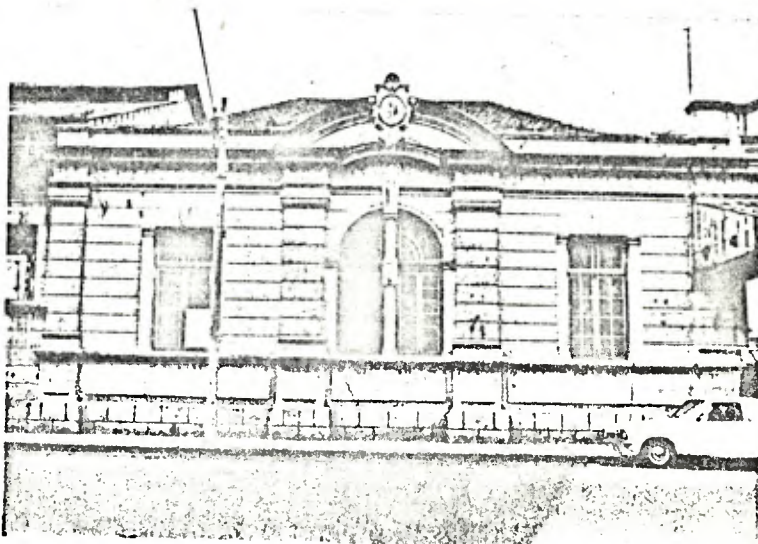
H = 2.36 m
L = 1.18 cm



- lavar com soda cáustica, lixar e tratar contra insetos xilófagos.
- as folhas encontram-se, na maioria, empenadas

Modelos 2 e 3 :

Vista do conjunto



- vista mostrando as alterações nas folhas envidraçadas das janelas.

125

ESTAÇÃO : RIO CLARO

SERVIÇOS DE RECUPERAÇÃO

TIPO DE DOCUMENTO: DESENHOS DE TIPOLOGIA

CÓDIGO
11

ITEM: JANELAS

FLs.10

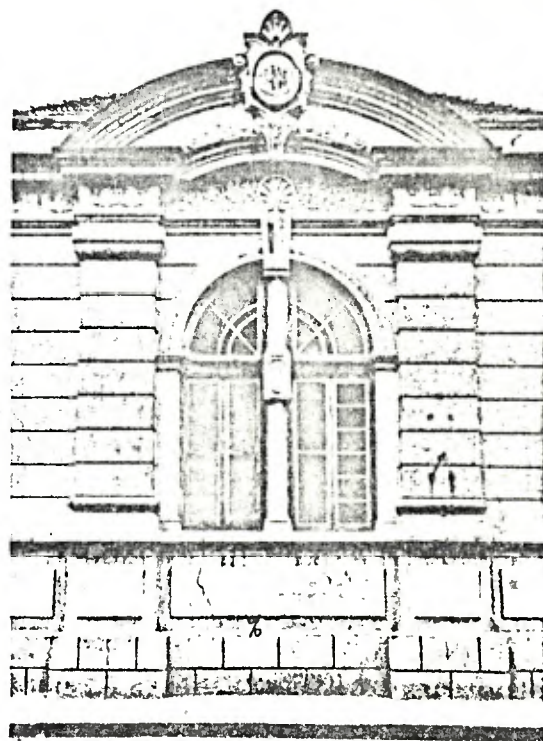
TIPO 1 : Janelas antigas de madeira

Modelo 3 : com bandeira em semi-arco
e escuro

H = 2.96 m

L = 1.13 m

OBS.: Folha envidraçada modificada
à esquerda.



- lavar com soda cáustica, lixar e tratar contra insetos xilófagos.
- reconstituir folha modificada.

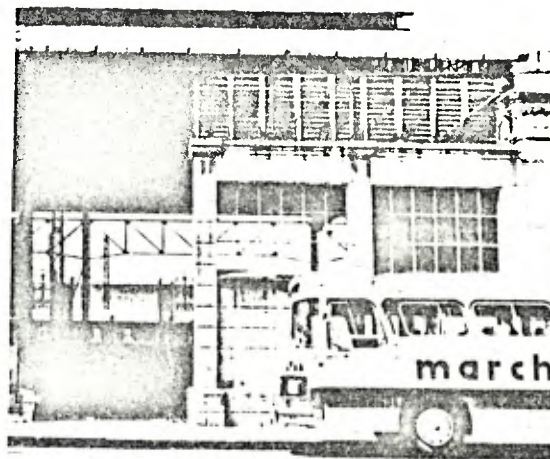
TIPO 2 : Janelas com caixilho de ferro

Modelo 4 : Janela fixa

H = 1.79 m

L = 2.76 m

- lavar com soda cáustica e lixar.
- tratar contra a ferrugem antes da pintura-



126
ESTAÇÃO : RIO CLARO

SERVIÇOS DE RECUPERAÇÃO

TIPO DE DOCUMENTO: MEMORIAL DESCRITIVO

CÓDIGO
12

ITEM: VIDRAÇARIA

FLs. 01

ORIENTAÇÃO DE ORDEM GERAL PARA OS SERVIÇOS DE VIDRAÇARIA:

Os vidros das portas e janelas quebrados ou faltantes se rão substituídos com material equivalente. Os vidros existentes e os que forem instalados serão cuidadosamen te limpos com esponja de aço tipo "Bom Bril" e lavados com detergente e serão fixados com massa especial.

TIPO 1 : Vidros transparentes

Os vidros transparentes encontrados nas janelas do anexo, e nas janelas modelos 1, 2, 3, 4, 5 e 6 e portas modelos 1, 2, 3, 4 e 5 do corpo principal, quando em falta ou da nificados, serão substituídos por peças semelhantes.

A porta modelo 1 na sala da telefonista, terá a placa de madeira adaptada removida e substituídas por vidros trans parentes.

Os vidros das janelas modelos 2 e 3 serão substituídos , por ocasião da reconstituição das janelas de acordo com o modelo original.

Os vidros dos frontões internos que estiverem quebrados total ou parcialmente, serão substituídos por outros , transparentes, com as mesmas características.

TIPO 2 : Vidros foscos

Os vidros das janelas e portas do anexo, quando quebrados ou em falta, serão substituídos por outros, foscos, idên ticos aos existentes.

Os vidros foscos das janelas modelos 1, 2 e 3 e da porta modelo 1 do corpo principal deverão ser substituídos por vidros transparentes com as mesmas características.

Os vidros dos frontões laterais e da cobertura principal, quando em falta ou danificados deverão ser substituídos por outros, foscos, com as mesmas características.

127

128

ESTAÇÃO : RIO CLARO

SERVIÇOS DE RECUPERAÇÃO

TIPO DE DOCUMENTO: MEMORIAL DESCRITIVO

CÓDIGO
13

ITEM: PLACAS E QUADROS DE AVISO

FLs. 01

OBSERVAÇÃO DE ORDEM GERAL:

O sistema de comunicação visual das estações deverá ser objeto de um estudo específico, que padronize as soluções, atendendo melhor às necessidades de serviço.

Enquanto não se realizar esse estudo e, como complementação nos serviços indicados, cabem as seguintes recomendações:

TIPO 1 : Placas com o nome da estação

Modelo 1 : As letras pintadas no revestimento da parede , sobre o acesso principal da estação, serão lixadas, recebendo nova pintura.

Modelo 2 : As placas com o nome da estação e seus suportes, existentes nas plataformas, serão repintadas nas cores originais, conservando-se os mesmos modelos de letras.

TIPO 2 : Placas de metal

Modelo 1 : A placa de quilometragem e altitude, fixada diretamente à parede do bloco principal, junto à plataforma, será cuidadosamente lixada, recebendo em seguida pintura nos mesmos padrões de cor original.

Modelo 2 : A placa de bronze, comemorativa do centenário da fundação da Cia. Paulista, fixada na parede do bloco principal, junto à plataforma, receberá aplicação de abrasivo líquido à base de amoníaco.

TIPO 3 : Placas de identificação

Modelo 1 : As placas sobre as portas, para identificação dos compartimentos na sala do chefe, sala de espera e no bar, receberão serviços de conservação. As molduras, os cabos de fixação e as ancoragens serão reparados, quando necessário, de acordo com o modelo original.

129

ESTAÇÃO : RIO CLARO

SERVIÇOS DE RECUPERAÇÃO

TIPO DE DOCUMENTO: MEMORIAL DESCRITIVO

CÓDIGO
13

ITEM: PLACAS E QUADROS DE AVISO

FLs. 02

As placas serão lixadas antes da nova pintura, tendo-se o cuidado de tomar os moldes das letras existentes, para repetir o desenho e a cor. As partes metálicas receberão tratamento anti-ferruginoso e as de madeira, contra insetos xilófagos.

Os letreiros pintados diretamente na divisória de granilite, no sanitário masculino serão removidos, sendo instalada uma placa com o mesmo letreiro em local de fácil visibilidade.

TIPO 4 : Quadros de aviso

Modelo 1 : Os quadros murais, envidraçados, nos compartimentos da sala do chefe e bilheteria serão retirados cuidadosamente, por ocasião da pintura das paredes. As partes em madeira serão lixadas até ficarem com a cor original; a seguir receberão tratamento contra insetos xilófagos e nova demão de verniz. Os vidros serão limpos com esponja fina de aço e as ferragens serão limpas com abrasivo líquido à base de amoníaco, lubrificadas e entregues em perfeito funcionamento. Os vidros e trincos avariados serão substituídos. Após a realização de todos os serviços, os quadros serão repostos nos seus respectivos lugares.

Modelo 2 : O quadro negro fixado na parede da saleta contígua à bagagem será retirado por ocasião da pintura das paredes e recolocado. As guarnições de madeira serão cuidadosamente lixadas e pintadas a óleo na cor original.

TIPO 5 : Placas e quadros precários

As placas e quadros de aviso, localizados no acesso, na vidraçaria da bilheteria, deverão ser removidos e substituídos por modelos mais adequados.

131
ESTAÇÃO : RIO CLARO

SERVIÇOS DE RECUPERAÇÃO

TIPO DE DOCUMENTO: DESENHOS DE TIPOLOGIA

CÓDIGO
13

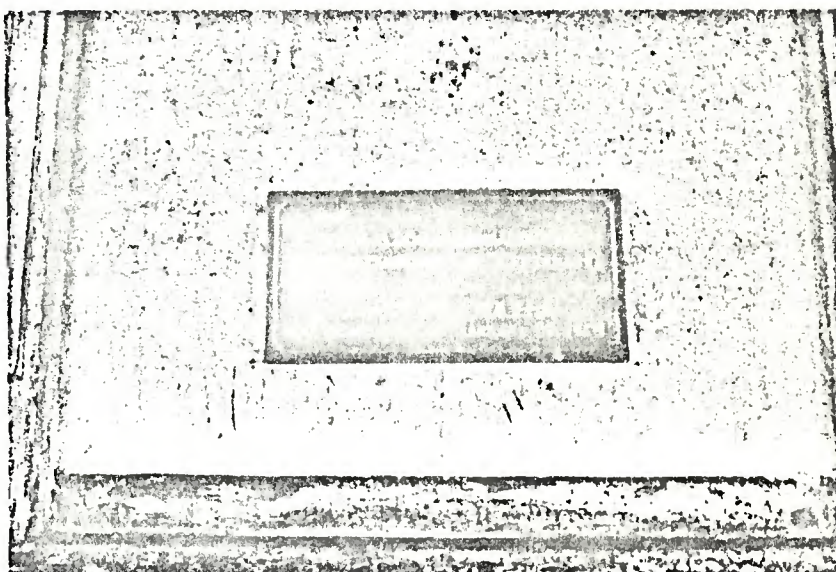
ITEM: PLACAS E QUADROS DE AVISO

FLs. 08

TIPO 2 : Placas de metal

Modelo 2 : Placa comemorativa

A placa de bronze junto à plataforma, receberá aplicação de abrasivo líquido à base de amoníaco.



TIPO 3 : Placas de identificação

Placas antigas de madeira, (27,5 X 100), indicando sala de espera, Bar e Café e sala do chefe.

Serão lixadas e pintadas.

Os suportes metálicos serão lixados, tratados com anti-oxidante e pintados.



ESTAÇÃO : RIO CLARO

SERVIÇOS DE RECUPERAÇÃO

TIPO DE DOCUMENTO: MEMORIAL DESCRITIVO

CÓDIGO
14

ITEM: ESCADAS

Fls. 01

TIPO 1 : Escadas de alvenaria e cimento

As escadas de alvenaria e cimento existentes na entrada da estação e no acesso à plataforma serão reparadas nas partes danificadas, segundo o modelo original. O revestimento dos degraus será feito em nata de cimento, queimada a colher.

Após o reparo, a escada de entrada da estação deverá ser dotada de cantoneiras metálicas, para evitar desgaste das bordas.

TIPO 2 : Escada de madeira

A escada de madeira adaptada, de acesso ao mesanino da despensa, será lixada e tratada com pentaclorofenol antes de receber pintura definitiva.

ESTAÇÃO : RIO CLARO

SERVIÇOS DE RECUPERAÇÃO

TIPO DE DOCUMENTO: MEMORIAL DESCRITIVO

CÓDIGO
15

ITEM: PINTURA

FLs. 01

TIPO 1 : Caiação

Todas as paredes internas e externas da estação,, acima das barras impermeáveis (óleo, azulejos) serão pintadas com cal e fixador. Para tanto serão raspadas, removendo-se a pintura anterior. As cores das camadas mais antigas serão anotadas e documentadas, para referência .

TIPO 2 : Barra a óleo

As barras das paredes do escritório até a altura de 170 cm e as da sala de bagagem até 180 cm serão pintadas a óleo em três demãos, na cor indicada. Os vestígios das demãos mais antigas serão observados e documentados para referência.

Os rodapés de cimento serão igualmente pintados a óleo .

TIPO 3 : Óleo sobre madeira

Todas as peças de madeira (portas , janelas , batentes , forros, bancos, prateleiras, etc.), com exceção dos elementos especificados no Tipo 5, serão pintados a óleo, em três demãos. As cores originais de cada peça serão determinadas pela remoção cuidadosa das camadas de tinta existentes. Os consultores indicarão as cores a serem adotadas na nova pintura.

TIPO 4 : Verniz sobre madeira

A divisória de madeira existente no escritório e as partes de madeira dos quadros de aviso serão lixadas e receberão nova demão de verniz, preservando-se a aparência natural da madeira.

134

ESTAÇÃO : RIO CLARO

SERVIÇOS DE RECUPERAÇÃO

TIPO DE DOCUMENTO: MEMORIAL DESCRITIVO

CÓDIGO
15

ITEM: PINTURA

FLs. 02

TIPO 5 : Grafite sobre ferro

O gradil do acesso será pintado com grafite em duas de mãos, após ter recebido jateamento de areia para remoção da ferrugem e pintura antiga.

TIPO 6 : Óleo sobre ferro

Todas as peças de ferro (ferragens, colunas de ferro da cobertura da plataforma, peças de serralheria, partes metálicas dos bancos, etc.), serão pintadas a óleo fosco em três demãos nas cores a serem indicadas pela consultoria.

ESTAÇÃO : RIO CLARO

SERVIÇOS DE RECUPERAÇÃO

TIPO DE DOCUMENTO: MEMORIAL DESCRITIVO

CÓDIGO
16

ITEM: INSTALAÇÕES ELÉTRICAS

Fls. 01

ORIENTAÇÃO DE ORDEM GERAL PARA OS SERVIÇOS DE INSTALAÇÕES ELÉTRICAS:

Recomenda-se um serviço completo de atualização técnica das instalações elétricas. Ao longo dos anos são feitas várias adaptações, geralmente precárias, que modificam a demanda e prejudicam o bom funcionamento do conjunto, muitas vezes com risco de curto-circuito e incêndios. A fiação antiga, os quadros de força, os fusíveis e os interruptores podem ser substituídos, com vantagem, por equipamentos de fabricação atual.

Quando for feita a modernização da instalação elétrica da estação, os quadros de distribuição serão substituídos mas não serão retirados, ficando limpos e conservados, como testemunhas da tecnologia inicialmente adotada, inclusive com seus fusíveis. Os quadros novos não deverão imitar os antigos. A fiação correrá em conduites, que não serão embutidos, correndo em locais previamente indicados pelos consultores.

Enquanto não se procede a essa modernização, recomendam-se as seguintes providências :

TIPO 1 : Luminárias

Modelo 1: Globo de vidro com corrente metálica :
As luminárias pendentes de correntes metálicas e globos de vidro leitoso terão suas correntes lavadas com soda cáustica e polidas com abrasivo líquido à base de amônia co. Os globos danificados ou em falta serão substituídos, de acordo com o modelo indicado, assim como recolocadas as correntes em falta.

Modelos 2, 3 e 4 - Hastes metálicas e pratos refletores esmaltados
As luminárias com hastes metálicas e pratos refletores esmaltados, terão as partes refletoras dos pratos limpas com esponja fina de aço. A haste de suporte, a canopla e a parte superior do prato refletor terão sua pintura antiga removida com solvente, serão lixadas, tratadas com material anti-oxidante e pintadas a óleo fosco.

Modelo 5 - Luminárias fluorescentes :
As luminárias fluorescentes terão suas hastes e calhas limpas com esponja fina de aço. A juízo da fiscalização, as calhas poderão ser pintadas.

135

136

ESTAÇÃO : RIO CLARO

SERVIÇOS DE RECUPERAÇÃO

TIPO DE DOCUMENTO: MEMORIAL DESCRITIVO

CÓDIGO
16

ITEM: INSTALAÇÕES ELÉTRICAS

Fls. 02

Os suportes de metal serão limpos com removedor, lixados, tratados com material anti-oxidante e pintados a óleo fosco.

Os starts, bem como os soquetes, quando danificados, serão substituídos de modo a que todas as unidades sejam entregues em perfeito funcionamento.

TIPO 2 : Quadro de medição

O quadro de medição, na bilheteria, terá sua base de madeira lixada com esponja fina de aço, para perfeita limpeza. Quando necessário, a juízo da fiscalização, receberá nova demão de verniz. As placas indicativas dos circuitos serão polidas com abrasivo à base de amoníaco.

TIPO 3 : Quadro de distribuição

Os quadros de distribuição da bilheteria e da sala de bagagem receberão o mesmo tratamento indicado para o Tipo 2.

TIPO 4 : Tomadas e interruptores

As tomadas e interruptores poderão ser substituídos, utilizando-se solução técnica mais adequada.

TIPO 5 : Instalações precárias e desativadas

Todas as instalações desativadas ou precárias serão eliminadas, sendo que, entre as últimas, as que forem indispensáveis serão substituídas, utilizando-se solução técnica adequada às necessidades.

TIPO 6 : Fiação

Toda a fiação será examinada em função da solicitação de carga atual da estação, efetuando-se as modificações necessárias, de acordo com as especificações técnicas corretas, em projeto sujeito à aprovação dos consultores.

136

137

ESTAÇÃO : RIO CLARO

SERVIÇOS DE RECUPERAÇÃO

TIPO DE DOCUMENTO: MEMORIAL DESCRITIVO

CÓDIGO
17

ITEM: INSTALAÇÕES HIDRÁULICAS

Fls. 01

OBSERVAÇÃO GERAL:

Recomenda-se uma reforma ampla das instalações sanitárias, visando sua atualização técnica e funcional, evitando-se os pequenos remendos, que se mostram sempre pouco eficazes.

Entretanto, qualquer medida nesse sentido deve ser acompanhada de perto pelos consultores, para evitar qualquer danos às peças antigas abaixo referidas.

TIPO 1 : Lavatórios e louça sanitária

A estação conta com algumas peças antigas, que requerem uma atenção especial. Em caso de reforma geral das instalações hidráulicas, medidas especiais de precaução deverão ser tomadas para sua proteção, com acompanhamento dos consultores. Essas peças são: modelos 1 e 10 abaixo referidos.

Modelo 1 : A permanência ou não do lavatório de louça, existente no escritório e que se encontra trincado, será devidamente apreciada pela consultoria por ocasião de sua visita à obra.

Modelos 2 a 9 : Os lavatórios de ferro fundido existentes no depósito, bar, bagagem, sanitários masculino e feminino, serão limpos com soda cáustica e terão suas torneiras e tubulações vistórias, substituindo-se as peças avariadas. Os lavatórios com esmalte desgastado serão substituídos.

Modelo 10 : O lavatório antigo de ferro trabalhado existente na plataforma, será mantido, sendo tratado com jato de areia para remover toda ferrugem, recebendo aplicação de "Primer" de cromato de estrôncio em duas demãos e pintado com tinta à base de poliuretano, em três demãos.

Modelo 11 : A bica d'água confeccionada em azulejos, existente no muro frontal da estação será mantida; para sua limpeza será aplicado solução de ácido muriático ou soda cáustica.

ESTAÇÃO : RIO CLARO

SERVIÇOS DE RECUPERAÇÃO

TIPO DE DOCUMENTO: MEMORIAL DESCRITIVO

CÓDIGO
18

ITEM: EQUIPAMENTOS

FLs. 01

TIPO 1 : Móveis

Todo o mobiliário de uso da estação será conservado, reparando-se as peças danificadas. Os móveis antigos, quando estiverem desgastados, devem receber tratamento de proteção, com remoção do verniz antigo e aplicação de nova de mão. As peças antigas deverão ser objeto de estudo especial de conjunto, para todas as estações, visando sua destinação e proteção.

Os bancos públicos existentes na estação serão recuperados, permanecendo em uso. Os suportes de ferro serão limpos com removedor e escova de aço, retirando-se toda a ferrugem e restos de pintura, sendo posteriormente tratados contra oxidação e pintados.

Os assentos e encostos de madeira serão lavados com soda cáustica, lixados e tratados contra insetos xilófagos, antes de receber pintura.

TIPO 2 : Relógios

Os relógios deverão ser retirados por ocasião da reforma, lixados para receber nova demão de verniz e se necessário reajustados, sendo recolocados nos seus respectivos lugares após a pintura das paredes.

TIPO 3 : Equipamentos de funcionamento e operação

Todos os equipamentos antigos de operação e funcionamento serão cuidadosamente conservados. Os equipamentos fixos à parede tais como: telefones, seletivos, etc., serão protegidos ou retirados por ocasião da reforma, sendo reinstalados depois da pintura.

As peças antigas que não estiverem em uso serão agrupadas e recolhidas, aguardando estudo especial sobre sua destinação.

ESTAÇÃO : RIO CLARO

SERVIÇOS DE RECUPERAÇÃO

TIPO DE DOCUMENTO: DESENHOS DE TIPOLOGIA

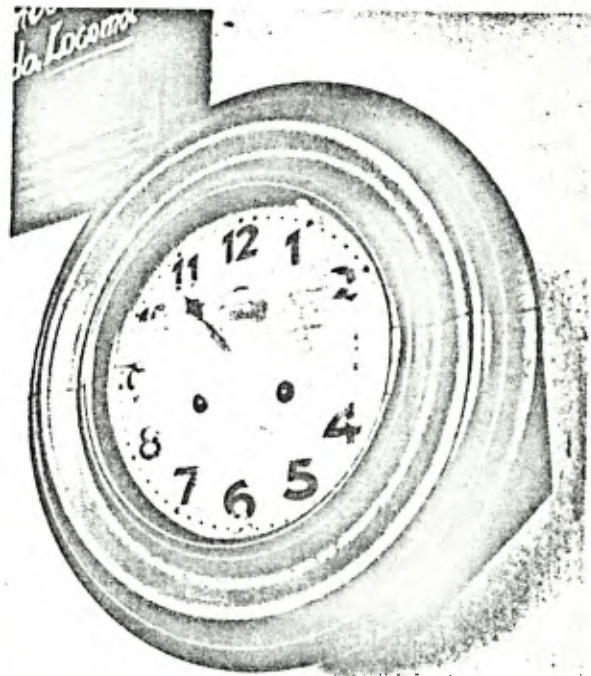
CÓDIGO
18

ITEM: EQUIPAMENTOS

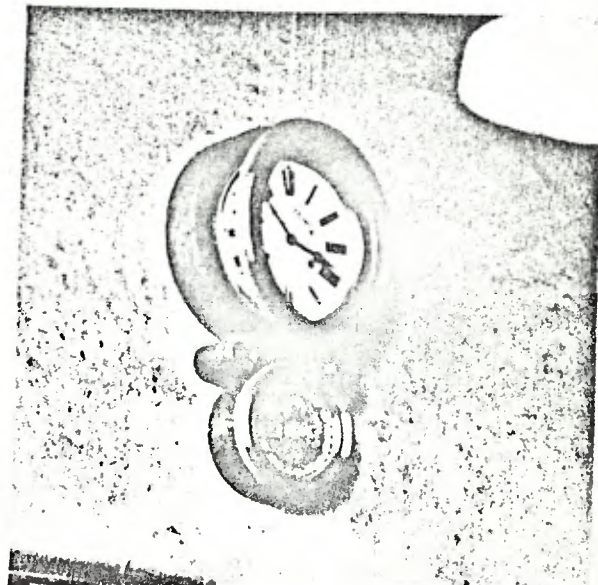
Fls. 09

TIPO 2 : Relógios

Relógio, no depósito



Relógio, no escritório.



140

141

ESTAÇÃO : RIO CLARO

SERVIÇOS DE RECUPERAÇÃO

TIPO DE DOCUMENTO: DESENHOS DE TIPOLOGIA

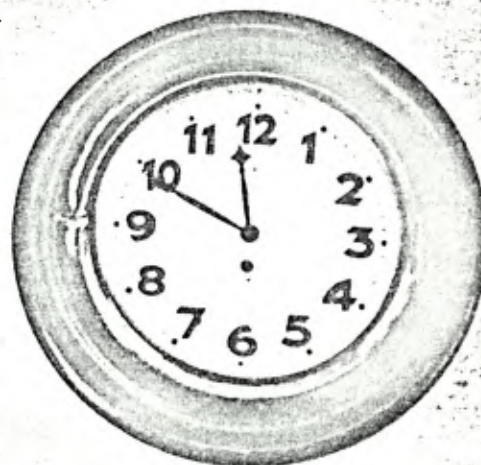
CÓDIGO
18

ITEM: EQUIPAMENTOS

FLs. 10

TIPO 2 : Relógios

Relógio na sala do chefe.



Relógio no centro telefônico



ESTAÇÃO : RIO CLARO

SERVIÇOS DE RECUPERAÇÃO

TIPO DE DOCUMENTO: DESENHOS DE TIPOLOGIA

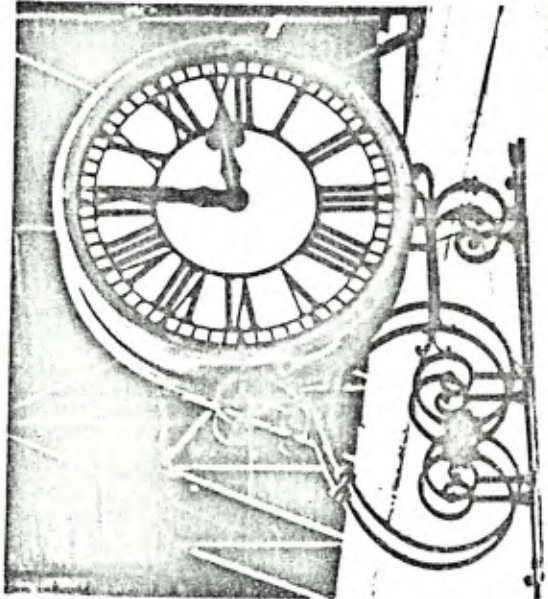
CÓDIGO
18

ITEM: EQUIPAMENTOS

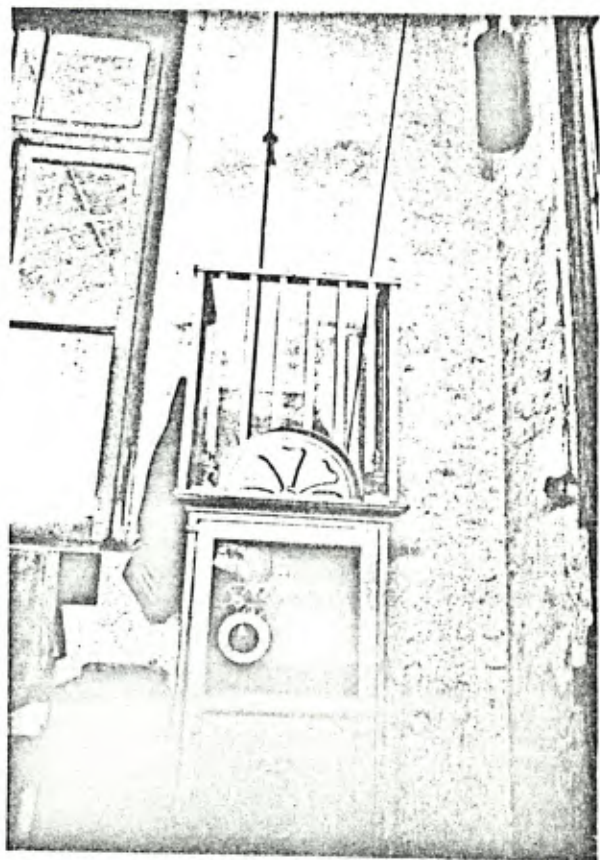
Fls.11

TIPO 2 : Relógios

Relógio na plataforma



Mecanismo do relógio da
plataforma no depósito



ESTAÇÃO : RIO CLARO

SERVIÇOS DE RECUPERAÇÃO

TIPO DE DOCUMENTO: DESENHOS DE TIPOLOGIA

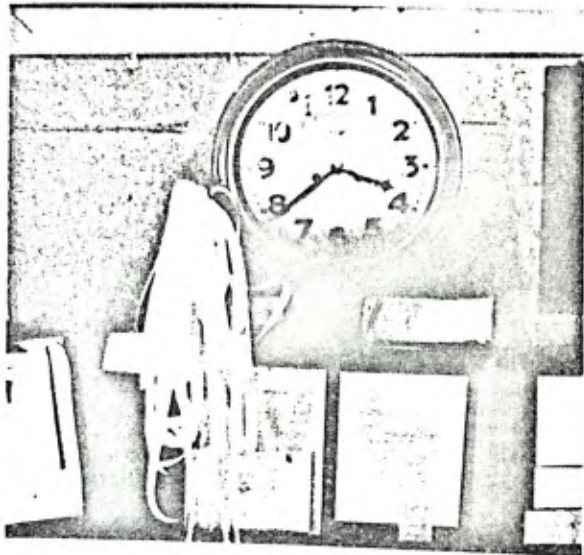
CÓDIGO
18

ITEM: EQUIPAMENTOS

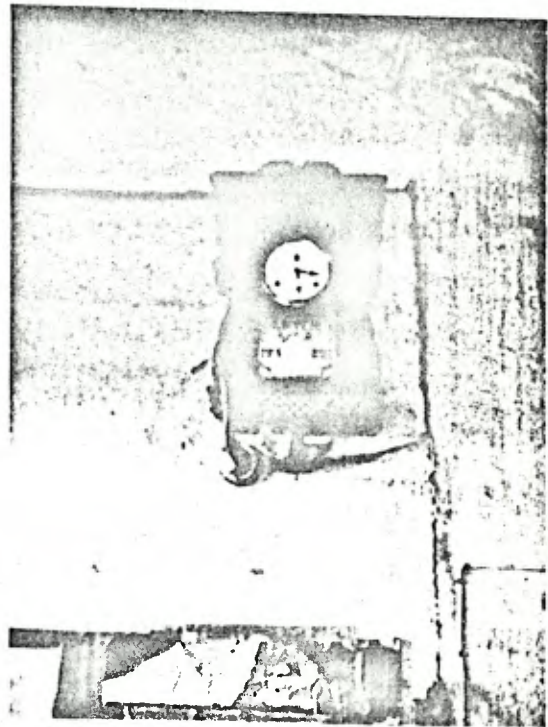
FLs. 12

TIPO 2 : Relógios

Relógio da bilheteria



Relógio, na sala de escala



143

144

ESTAÇÃO : RIO CLARO

SERVIÇOS DE RECUPERAÇÃO

TIPO DE DOCUMENTO: DESENHOS DE TIPOLOGIA

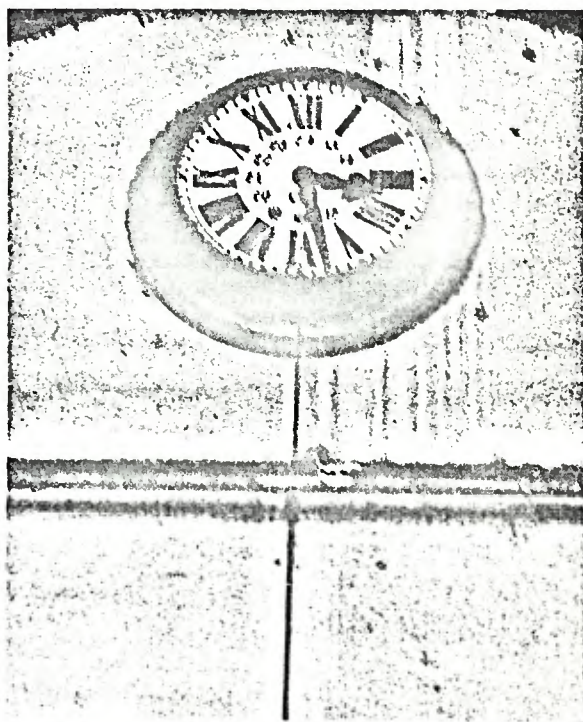
CÓDIGO
18

ITEM: EQUIPAMENTOS

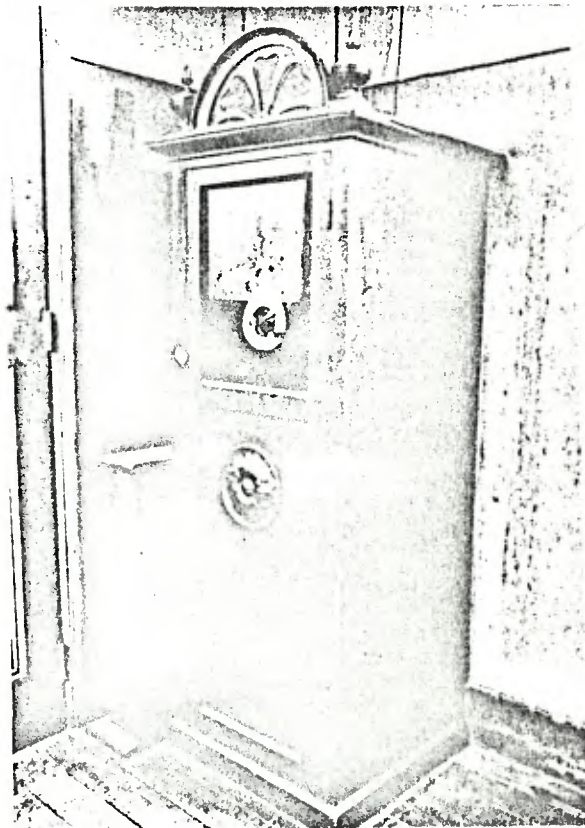
FLs. 13

TIPO 2 : Relógios

Mostrador, no saguão.



Mecanismo do relógio frontal e do saguão, na bilheteria.



144

145

145

ESTAÇÃO : RIO CLARO

SERVIÇOS DE RECUPERAÇÃO

TIPO DE DOCUMENTO: DESENHOS DE TIPOLOGIA

CÓDIGO
18

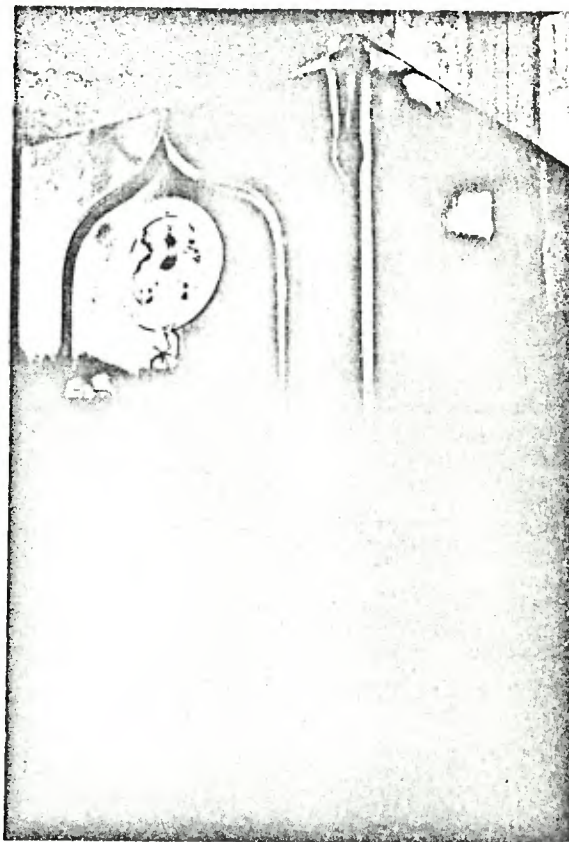
ITEM: EQUIPAMENTOS

FLs.14

TIPO 3 : Equipamentos de funcionamento e operação

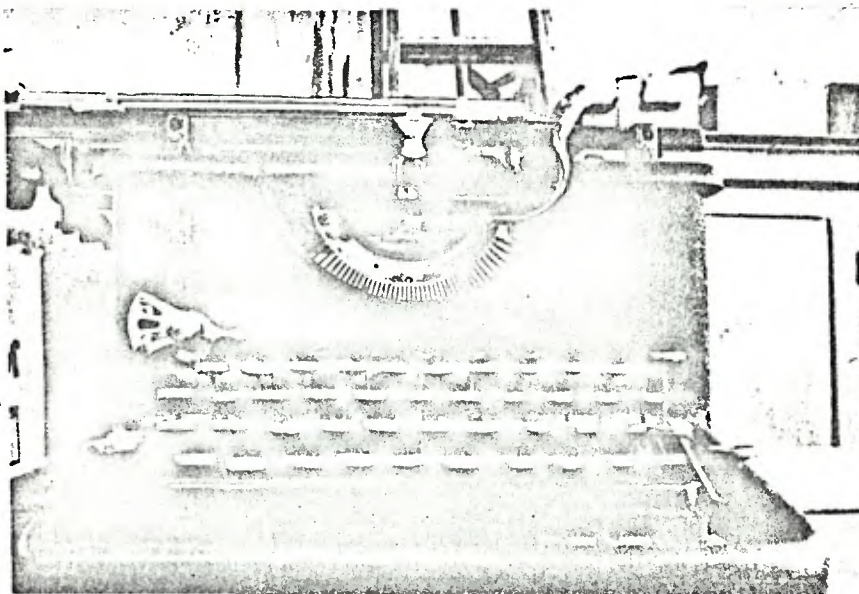
Cofre na sala do chefe.

1 unidade.



Máquina de escrever
na sala de bagagem

1 unidade.



ESTAÇÃO : RIO CLARO

SERVIÇOS DE RECUPERAÇÃO

TIPO DE DOCUMENTO: DESENHOS DE TIPOLOGIA

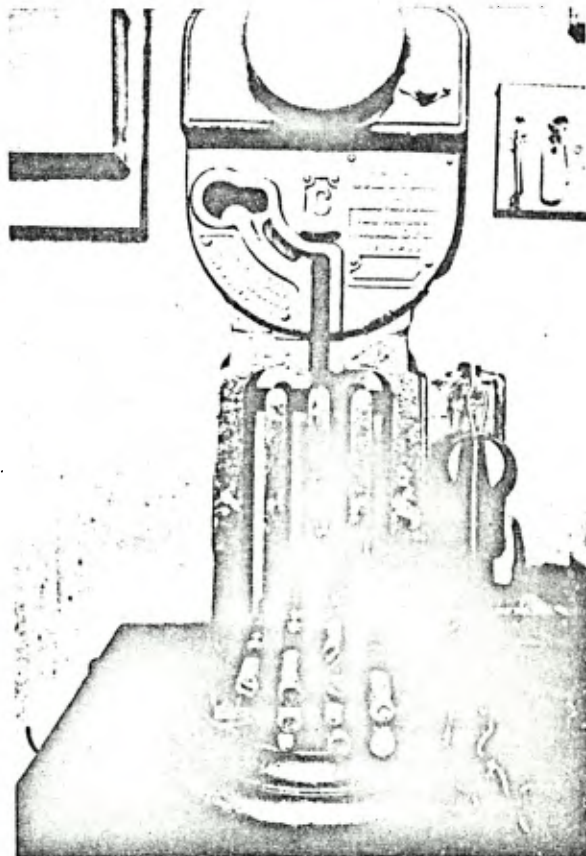
CÓDIGO
18

ITEM: EQUIPAMENTOS

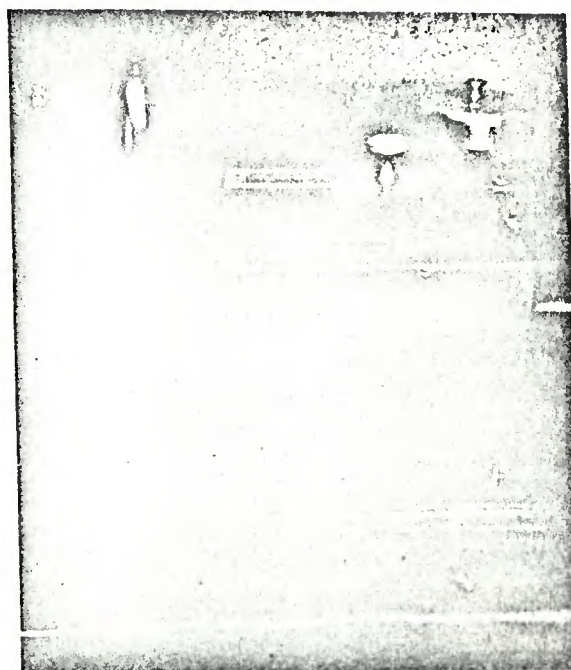
FLs. 15

TIPO 3 : Equipamentos de funcionamento e operação

Staffing no escritório



Campainha do staffing



ESTAÇÃO : RIO CLARO

SERVIÇOS DE RECUPERAÇÃO

TIPO DE DOCUMENTO: DESENHOS DE TIPOLOGIA

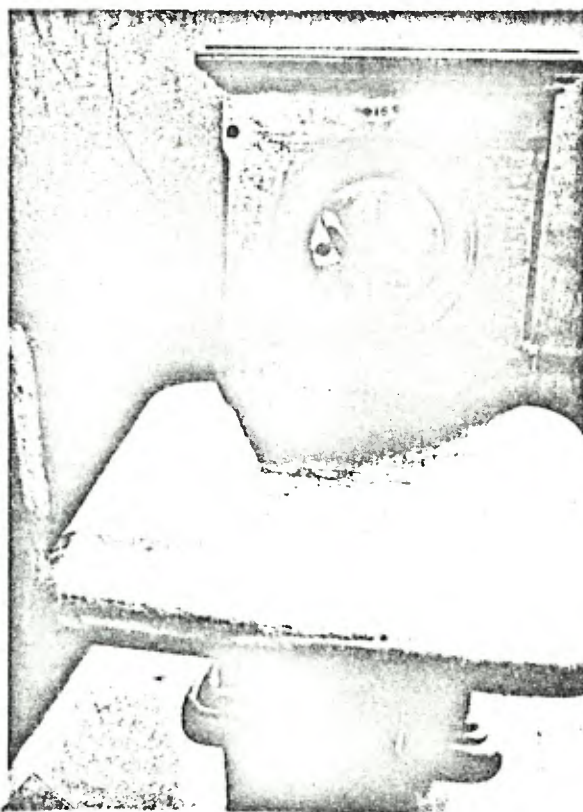
CÓDIGO
18

ITEM: EQUIPAMENTOS

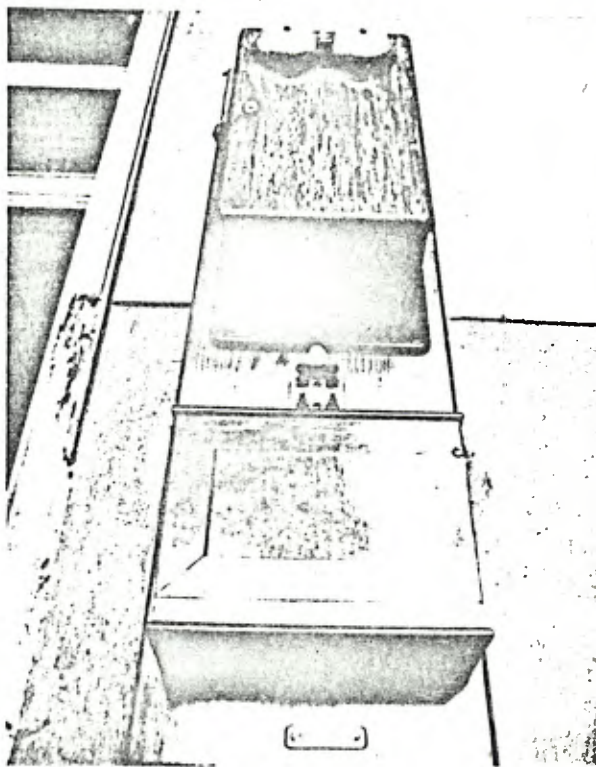
FLS. 16

TIPO 3 : Equipamentos e funcionamento e operação

Telêgrafo no escritório



Seletor no escritório



148

ESTAÇÃO : RIO CLARO

SERVIÇOS DE RECUPERAÇÃO

TIPO DE DOCUMENTO: DESENHOS DE TIPOLOGIA

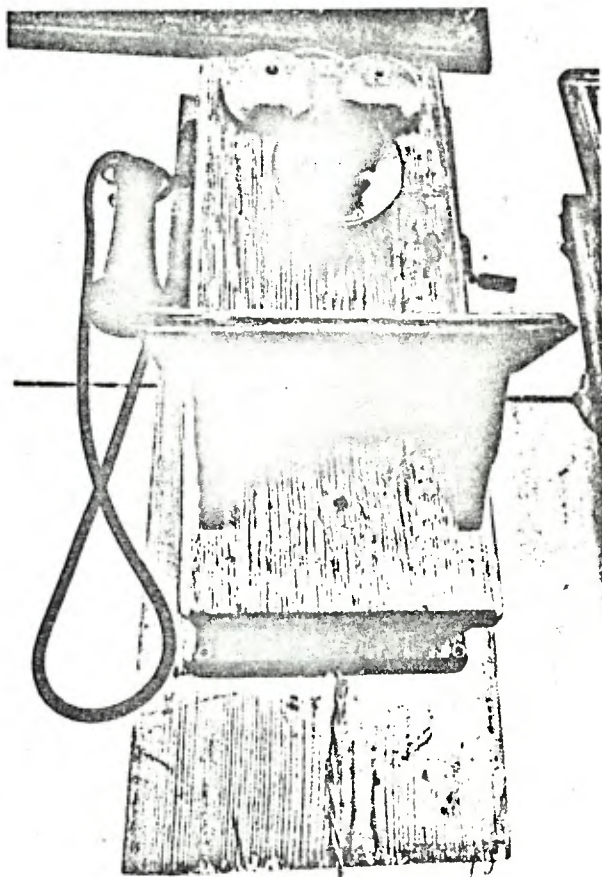
CÓDIGO
18

ITEM: EQUIPAMENTOS

FLs. 17

TIPO 3 : Equipamentos de funcionamento e operação

Telefone no escritório



Lanternas: tricolor e de calda



ESTAÇÃO : RIO CLARO

SERVIÇOS DE RECUPERAÇÃO

TIPO DE DOCUMENTO: MEMORIAL DESCRITIVO

CÓDIGO
19

ITEM: ÁREA ENVOLTÓRIA

FLs. 01

A) Relação com a cidade

A estação está situada no centro da cidade, para o qual é referência fundamental e polo de atração das atividades urbanas. Essa tendência é reforçada pela localização dos terminais de ônibus urbanos e interurbanos em sua parte fronteira, ao longo da Rua 1, que conferem à área um movimento constante de pessoas ; aí se encontram diversos edifícios comerciais, hotéis, bares e restaurantes, além do correio e de pequena área arborizada que abriga pontos de táxi e charretes de aluguel.

Essa posição privilegiada da estação, junto ao centro de uma cidade de quase 100.000 habitantes é um estímulo à ocupação mais intensa dos espaços ao seu redor. Justifica-se, portanto, uma ação imediata e conjunta com as autoridades locais, para a adoção de medidas urbanísticas que assegurem o correto enquadramento da área envoltória, preservando, porém, as relações espaciais que presidiram a construção da estação.

B) Habitações para funcionários e outros edifícios de interesse.

Ao redor do pátio ferroviário alinham-se diversas moradias destinadas a funcionários. As que ficam ao lado da estação, de melhor padrão, merecem ser preservadas. Do mesmo modo o velho armazém, do lado oposto à estação, as çabinas, nas duas extremidades do pátio e a caixa d'água, devem receber a atenção especial e tratamento de conservação.

151

182



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º

P. CONDEPHAAT n.º 22295 / 82 do..... (a).....

Interessado: DEPUTADO JOSÉ FELICIO CASTELLANO

Assunto: Estudo de tombamento da Estação da FEPASA em Rio Claro.

Para avaliar corretamente a importância, local e regional, da Estação da FEPASA em Rio Claro como documento arquitetônico, é necessário proceder a uma análise em 3 (três) níveis: o primeiro seria o seu papel como fator de expansão da lavoura cafeeira no Estado de São Paulo; o segundo seria o seu papel como fator de expansão urbana de Rio Claro, propriamente dita; o terceiro nível corresponde ao valor intrínseco do edifício, em termos históricos e arquitetônicos.

Em relação ao primeiro nível, sabe-se, desde logo, que Rio Claro se manteve por muito tempo como ponto-limite da cultura cafeeira em sua marcha para o "Oeste Paulista", uma vez que o custo do transporte da produção por mar, onerava demais o produtor, chegando a inviabilizar o produto. Essa posição de "boca de sertão" começou a se modificar a partir da instalação da ferrovia em Jundiaí (1867); desde então, foi possível o deslocamento da zona de plantio do café mais para o oeste, avançando até Itaqueri e São Carlos do Pinhal.

Com a chegada da ferrovia a Rio Claro, em 1876, esta estação assumiu grande relevância, dentro do contexto da rede ferroviária estadual, como terminal ferroviário; e, mais tarde, como ponto de baldeação entre a Estrada de Ferro Paulista e a linha que partia de Rio Claro para São Carlos, de bitola estreita. Assim, a importância regional da estação de Rio Claro é bastante patente, na medida em que possibilitou a conquista de novas terras

153

154



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º

de P. CONDEPHAAT n.º 22295 / 82 (a)

Interessado: JOSÉ FELICIO CASTE LLANO

Assunto: Estudo de tombamento da Estação da FEPASA em Rio Claro.

da ferrovia, os transportes e comunicações eram tão precários que se tornava muito difícil para um mesmo proprietário supervisionar duas ou mais lavouras. As melhorias nas vias de transporte fizeram com que se tornasse prática comum contratar administradores, que se encarregam das lavouras maiores. Os fazendeiros, então, passaram a manter residências urbanas e a ocupar cargos urbanos proeminentes. Em suma, verifica-se uma crescente ambivalência cidade/fazenda da classe dirigente cafezista, e aumento do seu poder político. A esse respeito, no caso específico de Rio Claro, sabe-se que sua elevação a cidade ocorreu em 1857, já na época da penetração da lavoura cafeeira na região. Entretanto, segundo descrições da época, Rio Claro continuava um pequeno aglomerado urbano, uma vez que as condições próprias da economia das fazendas-quase autosuficientes, devido ao seu isolamento - não favoreciam o seu desenvolvimento.

Tal situação só começou a se transformar com o advento da ferrovia, que implicou num reforço da vida e funções urbanas. Acrescente-se a isso o fato de que a introdução de maquinaria para beneficiamento do café - possibilitada, entre outras razões, pela instalação da ferrovia - supriu de certa maneira a grande necessidade de braços que a lavoura cafeeira demandava. Assim, muitos imigrantes abandonaram o trabalho agrícola e se dedicaram a atividades urbanas, comerciais ou industriais. Em Rio Claro, verificou-se então um notável processo de industrialização. Além disso, a sua posição, primeiro como terminal ferroviário, e depois como ponto de baldeação entre a Paulista e a linha construída a partir daquela cidade, de bitola estreita, ocasionou a instalação de

154

150



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º

do P. CONDEPHAAT n.º 22295 / 82 (a)

Interessado: DEPUTADO JOSÉ FELÍCIO CASTELLANO

Assunto: Estudo de tombamento da Estação da FEPASA em Rio Claro

para a cultura cafeeira -o que, de resto, já foi mencionado na resenha histórica.

Cabe considerar, a esse respeito, que para avaliar corretamente a importância, para fins de tombamento, de um bem cultural dentro de um quadro regional - como é o presente caso - seria necessário, a rigor, um levantamento preliminar de todos os bens que constituem esse quadro, para que sejam tombados os exemplares realmente mais significativos dos valores que se pretende exaltar. Reproduzimos aqui um trecho do parecer do arquiteto Carlos Lemos, referente ao tombamento da Estação Ferroviária de Campinas: "Achamos justo um critério de tombamento que venha arrolar também outras estações e outras obras ferroviárias, tanto armazéns como pontes ou viadutos, que em conjunto, representem todo o esforço de escoamento do café até o porto de Santos" (1)

Com relação ao segundo nível de análise proposto, isto é, quanto à importância da Estação Ferroviária de Rio Claro no conjunto urbano no qual se insere e do qual constituiu-se em fator de expansão, os fatos são menos evidentes. Que a instalação da ferrovia representou mudanças radicais no desenvolvimento da cidade, disso não há a menor dúvida. Mudanças de caráter genérico, que se reproduziram em todas as regiões onde fez-se sentir o impacto dos trilhos. Uma delas diz respeito às transformações ocorridas no esquema de operação das fazendas circunvizinhas. Antes

(1) Processo 20.682/78, fls. 56

155

156



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º

do P.CONDEPHAAT n.º 22295 / 82 (a).....

Interessado: DEPUTADO JOSÉ FELICIO CASTELLANO

Assunto: Estudo de tombamento da Estação da FEPASA em Rio Claro.

depósitos de vagões e armazéns de ambas as ferrovias, enfim uma série de atividades terciárias ligadas ao binômio café/ferrovias. Um trecho de Odilon Nogueira de Matos (2) ilustra bem essa afirmação:

"Se a propriedade agrícola-fazendas, sítios, etc. - marca ram a fisionomia rural de nosso estado (...), consideremos que a ferrovia também modelou uma paisagem urbana. A chegada dos trilhos é quase sempre um marco na história de uma cidade. Com a estrada de Ferro, vem todo o aparelhamento que ela exige, especialmente quando a cidade, por alguma razão, é escolhida para qualquer atividade especial da estrada: armazéns, oficinas, escritórios, ponto de cruzamento de trens ou local' de baldeação. Tudo isso reflete sobre a vida da cidade, pois constitui mercado de trabalho de certa atração e estimula numerosas atividades correlatas, dando ao local mais animação do que às demais cidades. Casos existem de cidades que chegaram a depender de sua função ferroviária. Foi o caso, por exemplo, (...) de Rio Claro, que durante muito tempo, praticamente viveu em função das oficinas da Paulista, ali localizadas..."

Seria desnecessário - cremos - lembrar algo sobre a função ferroviária (...) de Rio Claro (oficinas)... os exemplos, tão numerosos, alongariam demais esta exposição para, no fim, tentar demonstrar o óbvio: o quanto a ferrovia marca a fisionomia de uma

(2) MATOS, Odilon Nogueira de - "Café e Ferrovias" - SP, Editora Alfa-Omega/Socieologia e Política, 1974, 2ª edição m pág.117.



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º

do P. CONDEPHAAT n.º 22295 / 82 (a)

Interessado : DEPUTADO JOSÉ FELICIO CASTELLANO

Assunto : Estudo de tombamento da Estação da FEPASA em Rio Claro.

cidade. A estação, situada quase sempre num largo, (chamado mesmo muitas vezes simplesmente de "Largo da Estação") atrai para as suas proximidades numerosos hotéis quase sempre modestos, mas que preenchem a finalidade de atender de maneira prática aos usuários da ferrovia, especialmente viajantes e representantes comerciais, outro tipo curioso ainda à espera de um estudo que o caracterize devidamente na paisagem urbana de nossa terra. Com o tempo, as áreas vizinhas à estação vão perdendo suas características iniciais: tornam-se apenas local de armazéns, bares, hotéis baratos (pois as pessoas de melhor categoria preferem hotéis em áreas mais sossegadas) e muitas vezes passam a ter aspectos nem sempre muito convidativos, seja pelas condições de higiene ou pelos riscos devido a ladrões e vigaristas à espera dos incautos viajantes do interior e muitas vezes até se transformam em pontos de exibição, nem sempre muito discreta, de prostitutas. Enfim, as "zonas deterioradas" tão bem caracterizadas pelos sociólogos. Mas antes que tal acontecesse, a estação chegou a ser ponto de reunião de pessoas que tinham como divertimento predileto "esperar o trem", não só pela curiosidade de ver os que viajavam, mas porque o trem trazia os jornais da Capital. Essa função "social" da estação desapareceu completamente. Perdurou ainda por algum tempo nas estações de água ou de veraneio, mas com o passar dos anos, também desapareceu, porque hoje pouca gente se utiliza das ferrovias".

Essa transcrição é importante, a nosso ver, por caracterizar dois momentos da estação ferroviária na cidade: o primeiro, quando ela polariza, de certa forma, a vida urbana condicionando, inclusive, o traçado das ruas (formação do largo da Estação e alteração do crescimento da cidade que se intensi-

157

158



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º

do P. CONDEPHAAT n.º 22295 / 82 (a)

Interessado: DEPUTADO JOSÉ FELICIO CASTELLANO

Assunto: Estudo de tombamento da Estação da FEPASA em Rio Claro.

fica na direção das instalações ferroviárias); o segundo momento é o de decadência da ferrovia, quando a área envoltória da estação sofre um processo de deterioração, devido ao declínio do transporte ferroviário no Estado. É nesse momento que, devido ao desuso, o bem cultural apresenta a necessidade de medidas para a sua preservação, revitalização, e, eventualmente, tombamento.

Antes de aprofundar esta questão, cabe avaliar o valor histórico-arquitetônico intrínseco ao edifício, conforme proposto no início desse parecer. O prédio atual foi construído em 1910, substituindo a estação ferroviária original, construída em 1876.

Trata-se de um edifício em estilo eclético, apresentando grande número de elementos de origem neo-clássicas (frontão, tímpano, platibanda, cornija), dispostos de uma maneira bastante livre, segundo os cânones do Eclétismo então em vigor. Construída em tijolo, apresenta cobertura em telhas francesas e telhas metálicas. São encontrados muitos elementos em ferro (principalmente as estruturas de sustentação dos telhados), o que é uma consequência da própria instalação da ferrovia, pela qual chegavam os novos materiais. Em suma, trata-se de um edifício representativo da época em que foi construído, embora, a nosso ver, não apresente características excepcionais, do ponto de vista estético ou construtivo.

Quanto à pertinência da aplicação do tombamento ao presente caso, consideramos que, em que pese a importância da estação ferroviária de Rio Claro com símbolo das transformações econômico-sociais ocorridas em função de todo o binômio café-ferrovia, e em que pese também o conjunto arquitetônico/urbanístico

158

159



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º

P.CONDEPHAAT 22295 / 82
do.....n.º...../..... (a).....

Interessado: DEPUTADO JOSÉ FELICIO CASTELIANO

Assunto: Estudo de tombamento da Estação da FEPASA em Rio Claro.

que forma com sua gare, de indiscutível valor ambiental, qualquer medida nesse sentido seria precipitada. Baseamo-nos principalmente em dois argumentos, ao emitir esse parecer:

1. A necessidade de se proceder a um levantamento detalhado do conjunto ferroviário implantado no Estado na segunda metade do século XIX, para que se possa então eleger os elementos mais representativos, os quais seriam, então, tombados;

2. A necessidade de implantar um plano de restauração/revitalização dos edifícios relacionados em tal levantamento, sem o que uma medida como o tombamento resultaria inócua.

A falta dessas duas providências, somos de opinião de que o tombamento não deve ser aplicado, ainda que seja inegável a necessidade da preservação da Estação Ferroviária, considerada do ponto de vista do patrimônio municipal.

Nesse sentido, cabe colocar que é de nosso conhecimento a existência do projeto de lei municipal nº 37/83, que "dispõe sobre a preservação do patrimônio cultural e ambiental urbano do município de Rio Claro, estabelecendo procedimentos da listagem de imóveis, direitos de uso e ocupação do solo no que respeita a esses bens, incentivos à preservação e respectivas sanções," (v. Anexo). Costuramos, assim, de sugerir a inclusão do imóvel na listagem proposta, na categoria P.I., definido no parágrafo I do artigo 4º do referido projeto como "imóvel a ser totalmente conservado, ou restaurado, tanto interna como externamente."

Acreditamos que a Estação Ferroviária de Rio Claro seria assim, preservada de forma amplamente satisfatória e coerente com a sua posição no contexto urbano daquele município.

Gostaríamos, ainda, de ressaltar que, nesse caso, o CONDEPHAAT, coloca desde já, sua equipe técnica à disposição do

159

162



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º

do P. CONDEPHAAT n.º 2295 / 82 (a)

Interessado: DEPUTADO JOSÉ FELICIO CASTELLANO

Assunto: Estudo de tombamento da Estação da FEPASA em Rio Claro.

Prefeito Municipal de Rio Claro, para quaisquer providências que se fizerem necessárias.

STCR, em 30 de março de 1984.

Maria P. Ramalho

MARIA LÚCIA PINHEIRO RAMALHO
Arquiteto

CÂMARA



MUNICIPAL

RIO CLARO - ESTADO DE SÃO PAULO

PROJETO DE LEI Nº 37/83

Dispõe sobre a preservação do patrimônio cultural e ambiental urbano do Município de Rio Claro, estabelecendo procedimentos de listagem de imóveis, direitos de uso e ocupação do solo, no que se refere a esses bens, incentivos à sua preservação e respectivas sanções.

Art. 1º - Os imóveis componentes do patrimônio cultural e ambiental urbano serão declarados através de lei municipal e enquadrados por suas características em níveis de preservação, na forma prevista nesta lei.

Art. 2º - As diretrizes para a caracterização do patrimônio cultural e ambiental urbano levarão em conta os seguintes elementos:

I - Elementos do meio-ambiente:

a) Sítios de excepcional valor paisagístico: pontos significativos - morros, serras, vertentes de colinas, vales, planícies, com suas coberturas vegetais representativas - que tenham condicionado as talações urbanas, tipos de lavoura e lavra, traçados de avenidas, ruas ou estradas que participem da moldura do sítio urbano como espaços de valor paisagístico e filtros climáticos;

b) Cursos de água e sua potencialidade, tais como os mananciais, rios, riachos, córregos e acidentes de talvegues (cachoeiras, quedas, cachoeiras e corredeiras);

c) Bens culturais partícipes do patrimônio ambiental;

d) Jazidas de arqueologia histórica;

e) Eventuais jazidas pré-históricas (nambiquara, camitérios indígenas).

II - Artefatos:

a) Arquitetônicos, isolados ou agrupados, representativos de micro-regiões.



RIO CLARO - ESTADO DE SÃO PAULO

b) Outras construções como pontes, viadutos, usinas e seus equipamentos;

c) Bens materiais incorporados ao quotidiano da cidade, como mobiliário urbano e obras de arte integrantes do contexto urbano.

Art. 39 - Reputam-se suscetíveis de enquadramento como integrantes do Patrimônio Cultural e Ambiental os imóveis de valor intrínseco, individual ou do conjunto, histórico, artístico ou arqueológico, e os representativos das épocas, ciclos econômicos ou estilos culturais.

Parágrafo Único - Consideram-se bens imóveis suscetíveis de possuir valor para o patrimônio cultural e ambiental urbano, consoante o artigo 43 Código Civil:

I - O solo com a sua superfície, os seus acessórios e adjacências naturais compreendendo as árvores e frutos pendentes, o espaço aéreo e o subsolo;

II - Tudo quanto o homem incorporar permanentemente ao solo, como a semente lançada à terra, as edificações e construções, de modo que não se possa retirar sem destruição, modificação, fratura ou dano;

III - Tudo quanto no imóvel o proprietário manter intencionalmente empregado em sua exploração industrial, afazeres, lucro ou comodidade.

Art. 49 - Os imóveis de interesse para o patrimônio cultural e ambiental urbano, conforme referidos nos artigos anteriores, serão enquadrados em uma das três categorias abaixo, sendo a letra P abreviatura da preservação:

I - P-1.- Imóvel a ser totalmente conservado, ou restaurado, tanto interna como externamente;

II - P.2.- Imóvel participe do conjunto arquitetônico, cujo interesse histórico está em ser parte desse conjunto, devendo seu exterior ser totalmente conservado ou restaurado, mas podendo haver remanejamento interno, desde que sua volumetria e acabamento não sejam afetados, de forma a manter-se intacta a possibilidade de aquilatar-se o perfil histórico urbano;

III - P.3 - Imóvel adjacente a edificação ou a conjunto arquitetônico de interesse histórico, podendo ser demolido, mas

162

163



RIO CLARO - ESTADO DE SÃO PAULO

ficando a reedificação ou edificação sujeita a restrições capazes de impedir que a nova construção ou utilização das características as articulações entre as relações espaciais e visuais ali envolvidas.

Parágrafo único - A declaração de enquadramento dos imóveis, na forma desta Lei, será averbada à margem das respectivas matrículas no Registro de Imóveis, pela Prefeitura do Município de Rio Claro.

Art. 5º - A fixação de qualquer aparato publicitário, recobrimento ou revestimento nos imóveis relacionados como P.1, P.2 e P.3 dependerá de prévia aprovação do órgão competente.

Art. 6º - Os imóveis enquadrados como P.1 e P.2 são insuscetíveis de demolição parcial ou total, sendo que o remembramento e desdobra de lotes e as obras de conservação, restauração, reforma ou reconstrução ficam sujeitas à prévia aprovação dos respectivos projetos pelo órgão municipal competente.

Art. 7º - Nos imóveis enquadrados como P.3, as obras de conservação, desdobraimento, remembramento, demolição, reforma, ampliação, reconstrução ou novas edificações dependerão de prévia aprovação dos respectivos projetos pelo órgão municipal competente.

Art. 8º - Os projetos de restauração e preservação dos imóveis P.1, P.2 e P.3 ficam isentos de taxas municipais.

Art. 9º - Os imóveis enquadrados como P.1 e P.2 terão suspensas a exigibilidade dos créditos tributários urbanos existentes, no que respalda ao Imposto Predial e Territorial Urbano, durante todo o período em que o imóvel mantiver as características que justificaram seu enquadramento.

§ 1º - A suspensão do crédito tributário dependerá da solicitação do proprietário a cada exercício, na qual reconhecerá a exigibilidade do crédito, a qualquer tempo, em observância qualquer infração aos artigos desta Lei.

§ 2º - Qualquer ato do proprietário, praticado com inobservância ao disposto nesta lei, torna o crédito tributário imediatamente exigível, a partir do primeiro exercício em que ocorreu a suspensão.

Art. 10 - O estado de conservação dos imóveis da clarados como componentes do patrimônio cultural e ambiental urbano será fiscalizado, periodicamente, pelo órgão competente.

163

164



RIO CLARO - ESTADO DE SÃO PAULO

Parágrafo Único - O órgão competente poderá decidir que se efetuem reparações por conta do Fundo de Preservação Ambiental, ou determinar ao proprietário que as faça, para impedir prejuízo irreparável.

Art. 119 - Qualquer transgressão às proibições contidas nos artigos desta lei, por ação ou omissão de funcionários municipais, sujeitará o servidor à pena de demissão a bem do serviço público, sem prejuízo das demais sanções cabíveis.

Art. 129 - Qualquer ato do proprietário, com ou sem o concurso de funcionário público, que acarretar a descaracterização parcial ou total do imóvel enquadrado nas categorias P.1 e P.2 sujeitará o proprietário ao embargo da obra bem como à sua restauração, consoante projetos aprovados pelo órgão municipal competente.

Art. 13 - Nos terrenos onde ocorrerem demolições com inobservância ao disposto no artigo 69 desta Lei, com ou sem concurso de funcionário público, as novas edificações deverão observar a mesma área do imóvel demolido, bem como os mesmos recuos da edificação preexistente.

Art. 149 - O proprietário do imóvel considerado como integrante, na forma da lei, do patrimônio cultural e ambiental não poderá exercer em outro local, alienar mediante escrituras públicas, direitos de construir não utilizados em padrões equivalentes aos fixados para a área lindeira.

4 29 - O órgão municipal competente fornecerá certidão, na qual constará o montante de áreas construídas que poderão ser transferido a outro imóvel, por inteiro ou fracionadamente.

§ 29 - A certidão referida no parágrafo anterior deverá ser averbada no Registro de imóveis, na matrícula correspondente.

Art. 159 - Os direitos de construir referidos no artigo anterior são transferíveis para outros imóveis situados na área lindeira.

Parágrafo único - A legislação urbanística poderá definir outras áreas para a transferência do direito de construir.

Artigo 169 - Os direitos de construir a que se refere o artigo 14 são incorporáveis a outros imóveis, mas, em nenhuma hipótese, a área total construída com o exercício de tais direitos poderá ultrapassar o dobro da área permitida para o local, conforme legislação de zoneamento.

Artigo 17 - A incorporação dos direitos de cons-

164

165



RIO CLARO - ESTADO DE SÃO PAULO

truir de um imóvel para outro será efetuada através da avoação no Registro de Imóveis do documento da transferência dos direitos.

Artigo 18 - O proprietário que transferiu direitos de construir fica obrigado a manter, conservar e restaurar o imóvel do qual destacou os referidos direitos.

Artigo 19 - Fica instituído o Fundo de Preservação Ambiental com o objetivo de preservar, conservar, restaurar e adquirir os imóveis integrantes do patrimônio cultural e ambiental urbano.

§ 1º - O Fundo de Preservação Ambiental será constituído:

- I - por doações e legados de terceiros;
- II - por auxílios, subvenções ou contribuições de órgãos públicos;
- III - pelas importâncias que lhes foram destinadas pela União, Estados e Municípios;
- IV - pelos recursos provenientes de sua aplicação.

§ 2º - O Prefeito Municipal regulamentará dentro de 90 (noventa) dias o Fundo ora instituído, sua administração e a sistemática do recolhimento de recursos, aplicação e funcionamento e demais medidas relacionadas com a sua implantação.

Art. 20 - Estão sujeitos às disposições desta Lei, na categoria de P.1, os imóveis cujo enquadramento esteja sendo objeto de projeto apresentado ao Poder Legislativo Municipal e, ainda, os tombados pelo SPHAN OU CONDEPHAAT.

Art. 21 - Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, independentemente de regulamentação, revogadas as disposições em contrário.

Rio Claro,

judite/.

165

166



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

166

Folha de informação rubricada sob n.º
do Proc. SC/Cond. n.º 22295/82 (a).....

Interessado: DEPUTADO JOSÉ FELICIO CASTELLANO

Assunto: Estudo de tombamento da Estação da Fepasa em Rio Claro

À Presidência

A lei referida na presente informação foi recusada recentemente pelo legislativo municipal de Rio Claro. Desse modo as pretendidas medidas de proteção no plano municipal não se viabilizarão, pelo menos de imediato. Tal circunstância todavia, não invalida, no nosso entender, as considerações expressas no parecer técnico. A melhor avaliação da oportunidade da medida de tombamento dependerá, neste caso, de um levantamento detalhado do conjunto do sistema ferroviário implantado no Estado de São Paulo.

Este levantamento está por ser feito e certamente se constituiria num estimulante projeto para o CONDEPHAAT, embora não possa de imediato ser levado a prática.

Assim sendo, encaminho o presente processo à apreciação do E. Colegiado.

STCR/., em 15 de maio de 1984.

MARCOS JOSÉ CARRILHO

Diretor Técnico

X

167

Ao Snr. Conselheiro

Mario Savelli

para relatar

S. Paulo 30 / 7 / 84

Atmris A. ...

Segue , juntad..... nesta data, documento rubricad..... sob n.º.....
folha... de informação

..... em..... de..... de 19.....

(a).....



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º
do.....P. SC/COND.....n.º 22295 / 82..... (a).....

Interessado : DEPUTADO JOSÉ FELICIO CASTELLANO

Assunto: Estudo de Tombamento da Estação da FEPASA - RIO CLARO

P A R E C E R

Concordamos plenamente com as considerações do Sr. Deputado José Felício Castellano ao justificar a adoção de medidas preservadoras do edifício da Estação da Fepasa em Rio Claro, sobretudo no atinente à projeção da cidade de Siqueira / Campos na empolgante história do ferroviarismo paulista (Fl. nº 02). Por esse motivo, consideramos oportuna a iniciativa tomada pelo CONDEPHAAT de abertura do Processo nº22295/82 -- medida comunicada, por ofício de 2 de setembro de 1982, ao Sr. Presidente da Fepasa e ao Sr. Prefeito de Rio Claro, protegendo o imóvel durante o período requerido para os estudos conducentes à tomada de resolução no atinente ao tombamento proposto.

Quanto à significação histórica e arquitetônica do edifício no conjunto dos de mesma finalidade no Estado, se nos afigura, também, procedente a afirmativa do ilustre proponente da medida preservadora, embora devamos mencionar - discordando com o citado no documento suscitador do Processo - do ter sido a " gare " inaugurada pelo Imperador Pedro II, que esteve em Rio Claro quando existia o edifício primitivo, inaugurado em 1876 --mostrado na fotografia de Fl. 79 do Processo. Aliás o douto Imperador sempre procurou prestigiar os empreendimentos integrantes do surto ferroviário que comprovou a capacidade realizadora da Nação, favorecida pelo meio século / de tranquilidade para o trabalho profícuo que o 2º Reinado / propiciou ao Brasil, como exceção num Continente talado pelo caudilhismo. Labor dimensionado pelos 8.000 quilômetros de / linhas legados pelo Império e construídos em 35 anos, desde a inauguração, em abril de 1854, dos 16 km. de Estrada de Ferro Príncipe Grão Pará, realização do infatigável e, de certa forma, incompreendido Barão de Mauá.

167

168



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

168

Folha de informação rubricada sob n.º
P.SC/COND. n.º 22295, 82
do.....n.º...../..... (a).....

Interessado : DEPUTADO JOSÉ FELICIO CASTELLANO
Assunto : Estudo de Tombamento da Estação da FEPASA - RIO CLARO.

. 2 .

Ao estudar o Processo, impressionou-nos particularmente o trabalho " Informe Histórico referente ao Tombamento da Estação da Cia. Paulista na cidade de Rio Claro ", da historiôgrafa Ema Maria Garcia Saeg. Ante a louvável orientação que é propósito adotar de divulgação de contribuições de alto valor cultural insertas nos Processos relativos a propostas de Tombamento, ousamos sugerir seja considerado a possibilidade de, após ligeira revisão, ser esse estudo divulgado. Na verdade, o Processo se nos afigura modelarmente informado.

Entrando no estrito mérito do Tombamento do imóvel, concordamos com a conclusão da Arq. Maria Regina P. de Matos em seu "Relatório de viagem" "fls. 4 e 5; isto é: reconhecemos o valor cultural, do bem em questão, mas consideramos que deva ser mantido no nível de proteção municipal - embora o CONDEPHAAT ofereça sua colaboração no sentido consultivo, caso o Município deseje valer-se desse apoio. Essa recomendação é favorecida pelo propósito que se afigura evidente em Rio Claro de preservar o patrimônio cultural e ambiental urbano do Município " objetivado pelo projeto de Lei 37/83, que, embora não aprovado pelo nobre Legislativo Municipal, é indicativo de uma tendência que, por certo, não demorará a ser transmutada em determinações legal.

Acrescentamos, que, para julgamento de propostas análogas a esta - e mesmo para sua reconsideração, caso se retorne, em nível estadual, reexamina-la - é imprescindível efetuar o levantamento conjunto do sistema ferroviário paulista em sua expressão histórico-social, como recomendado pelo Sr.

169



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

169

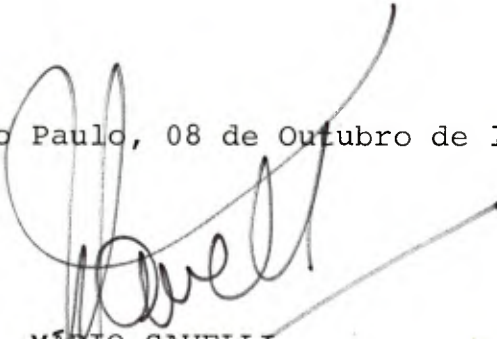
Folha de informação rubricada sob n.º _____
do P.SC/COND. n.º 22295 82 (a) _____

Interessado : DEPUTADO JOSÉ FELICIO CASTELLANO
Assunto : Estudo de Tombamento da Estação da FEPASA - RIO CLARO.

. 3 .

Diretor Técnico, Eng. Marcos José Carrilho, e pela Arquite-
ta Maria Lucia Pinheiro Ramalho em seu valioso " Estudo de
Tombamento da Estação da FEPASA em Rio Claoro, inserto no
Processo.

São Paulo, 08 de Outubro de 1984.


MÁRIO SAVELLI
Conselheiro

MS/fac.

170



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º
P. CONDEPHAAT n.º 22295/82
do.....n.º...../..... (a).....

Interessado: Deputado José Felício Castellano

Assunto: Estudo de tombamento da Estação da FEPASA, Rio Claro

SÍNTESE DE DECISÃO DO EGRÉGIO COLEGIADO EM
SESSÃO ORDINÁRIA DE 15 DE OUTUBRO DE 1984
ATA Nº 623

O Egrégio Colegiado aprovou parecer do Conselheiro Mário Savelli que reconhece o valor cultural do bem em questão considerando, entretanto, que sua proteção deva ser mantida em nível municipal, mantendo em aberto o presente processo até o momento em que o município esteja aparelhado para efetivação de tal medida.

1. À DT para:
 - a. oficiar ao interessado
 - b. oficiar à Prefeitura Municipal de Rio Claro

GP, 15 de Outubro de 1984

Antonio A. Arantes Neto
ANTÔNIO AUGUSTO ARANTES NETO
Presidente

[A large, handwritten blue scribble or signature is present in the upper and middle sections of the page.]

Segue , juntad.6..... nesta data, os documentos rubricad. os sob n.º 171/112
folha... de informação

S.P. em 29 de Outubro de 1952

(a) [Signature]



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA
RUA LÍBERO BADARÓ, 39 - SÃO PAULO - CEP 01009 - PABX - 257-1311

CONDEPHAAT

São Paulo, 29 de outubro de 1984.

Ofício GP-888/84
P.Condephaat 22295/82

Senhor Prefeito,

Vimos pelo presente comunicar a Vossa Excelência, que o Egrégio Colegiado do CONDEPHAAT, em sua sessão do dia 15 do corrente, aprovou parecer do Conselheiro Relator favorável à preservação da Estação da FEPASA, nessa Cidade, a nível Municipal, pois estamos informados de que brevemente será baixada por essa Municipalidade legislação que regulamente a proteção de bens culturais de interesse local.

Como medida de precaução, este Conselho optou pela manutenção em aberto do processo de tombamento a fim de possibilitar uma preservação provisória mais efetiva do bem em causa.

Desde já, colocamo-nos ao inteiro dispor de Vossa Excelência e dos demais interessados na preservação da Estação da FEPASA, na oportunidade em que se fizer necessária - nossa colaboração, tendo em vista as informações que já possuímos sobre o bem em causa, em virtude da abertura de processo de tombamento neste órgão.

Antonio A. Arantes Neto
ANTONIO AUGUSTO ARANTES NETO
Presidente

Senhor
JOSÉ LINCOLN DE MAGALHÃES
MD. Prefeito Municipal de
RIO CLARO
CEP-13500



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA
RUA LÍBERO BADARÓ, 39 - SÃO PAULO - CEP 01009 - PABX - 257-1311

CONDEPHAAT

São Paulo, 29 de outubro de 1984

Ofício GP-889/84

P.Condephaat nº 22295/82

Prezado Senhor

Estamos encaminhando a Vossa Senhoria, em anexo, cópia do ofício GP-888/84, dirigido à Prefeitura Municipal de Rio Claro, onde comunicamos que o Egrégio Colegia do do CONDEPHAAT decidiu que a preservação da ESTAÇÃO DA FEPASA deve ser mantida a nível Municipal.

Ao ensejo, apresentamos a Vossa Senhoria protestos de estima e apreço.

Antonio Augusto Arantes Neto

ANTONIO AUGUSTO ARANTES NETO

Presidente

Senhor

DR. JOSÉ FELÍCIO CASTELLANO

Rua Manoel da Nóbrega, 261

Capital

CEP - 04001

JM/sma

172

173

De ordem do Sr. Presidente do
Conselho, aguarda-se o processo
na até nova orientação.

Complement. 9/16/84


JOSÉ MONTARI
Diretor Substituto

Associação de Reservas da Memória Ferroviária

1723

26/85
3

5 Paulo, 27 de junho de 1985

Solicito de VS, vintar aos Autos
n. 22295 de 82, relativos ao ~~tombo~~
processo de tombamento da Estação de P. das da
antiga C.P.
Certo de seu apoio

Atenciosamente
Sergio Tajiri T. da
Diretor Presidente

N3- sera' tocado pelo oficio def.

direcionista
presente processo
em 27/06/85
[Signature]

Ao STER ~~Orde~~ STER.

Em visita a Rio Claro, tomamos conhecimento do risco eminente de demolição do imóvel - a estação, com anuência da municipalidade. Diante desse fato novo, encaminhamos ao STER para que declare da pertinência ou não de reabertura do processo. Com efeito, a Prefeitura Municipal tem um plano de demolição parcial para a construção de um Terminal rodoviário urbano.

A Comunidade Preservacionista do Município solicita o tombamento do referido imóvel, face a ameaça de sua destruição. Do outro lado é intenção também da Prefeitura de retirar os tens de passageiros da referida estação, o que, a médio prazo, se configuraria como destruição do próprio bem. Diante de tal circunstância, entendemos a urgência de proteção por parte do Condephaat, de um bem de valor inquestionável para a cidade de Rio Claro. Solicitamos urgente manifestação.

25/7/85



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

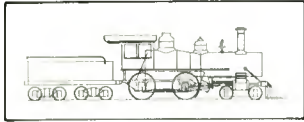
Folha de informação rubricada sob n.º 174

do.....n.º...../..... (a).....

Interessado:

Assunto:

A Presidência
Encaminhamos a considera-
ção do E. Colegiado, o processo de
tombamento da Estação Ferroviária
de Rio Claro. Salientamos que,
face as constatações da Presidência,
por ocasião da recente visita a aquele
município, a orientação dada ao pre-
sente caso deve ser revista. O edifício
objeto do pedido de tombamento, encon-
tra-se sob a ameaça de descaracteri-
zação uma vez que a prefeitura tem
um plano de demolição parcial pa-
ra a construção de terminal pod-
oário. Além disso, a comunidade de
preservacionista local reivindica ações
efetivas na preservação do referido bem.
Somos portanto de parecer que o presen-
te processo bem como a decisão auten-
mente tomadas pelo E. Colegiado sejam
revistas face aos novos fatos. Reiteramos
ainda a importância deste Serviço Técnico no
sentido da importância da preservação
do bem. STR, 26/07/85 me



APMF

ASSOCIAÇÃO DE PRESERVAÇÃO DA MEMÓRIA FERROVIÁRIA

175

São Paulo, 27 de julho de 1985

Ofício

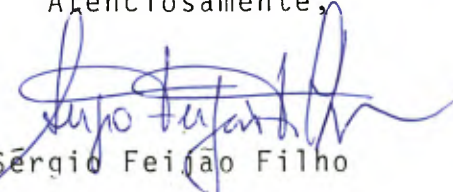
Nº de ordem 26/85/50

D.D. Presidente do CONDEPHAAT

Solicito de Vossa Senhoria, vistas ao Processo nº 22295/82, sobre proposta de tombamento da Estação de Rio Claro, da antiga Companhia Paulista de Estradas de Ferro - 1ª Divisão.

Renovamos desde já nossos protestos de estima e consideração.

Atenciosamente,



Sérgio Feijão Filho
Diretor Presidente da APMF

A Vossa Senhoria
Dr. Modesto Carvalhosa
D.D. Presidente do CONDEPHAAT
Nesta

Em sua resposta, favor mencionar a nossa referência.

Rua Ciro da Costa, 43 c.7 Fone (011) 62-3071 Cx. Postal 61018 CEP 05007 S. Paulo SP Brasil

176

A B A I X O

A S S I N A D O

EXMO. Sr. PROF. MODESTO CARVALHOSA

DD. Presidente do Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo - SP.

Nós, cidadãos do Município de Rio Claro, abaixo assinados, conscientes da importância da FERROVIA na economia do nosso Estado, vimos com o presente solicitar a V. Excia. o TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO E DAS OFICINAS DA FEPASA em nossa cidade, como medida de preservação e continuidade da nossa história.

Rio Claro, 02 de agosto de 1.985.

Mirine de Oliveira Romo	RI	162788
Antonio José Mauriz	R.I.	177035
Rubem Fernandes	R-I	113577-5
João Carneiro Sr	RI	148637-9
Cláudia da Paz Pinto		101-420-0
Guilherme Hartung	RI	112.693-8
Antonio Sarte Jr	RI	134241/0
Luiz Conego	RI	117750
João Pedro Lima	RI	124442-6
Fortunato Velli	RI	133.937.F
João de	RI	112582
Silvestre da Amaral	RI	111115
Rubem Romero	RI	146163-0
Virgílio Pires do Prado	RI	109.101-8
Cyrillo Pereira	RI	106.754
Antônio Correa	RI	134.077

16

177

Nós, cidadãos do Município de Rio Claro, abaixo assinados, conscientes da importância da FERROVIA na economia do nosso Estado, vimos com o presente solicitar a V. Excia. o TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO E DAS OFICINAS DA FEPA-SA em nossa cidade, como medida de preservação e continuidade da nossa história.

108987 Rosalina Rio Claro, 02 de agosto de 1985
 Adelina Piola Darvalle
 João Cherito Loto 131 110941
 João Alves da Cunha 133409-3
 Paulo Cristiano de Godoy Lima - 132,813-1
 Alvaro Saudo 134149-9
 SUMM 113859
 Guacupe Borim 104627
 Benjamim Adalberto Socorro 113845
 Alfredo Dietrich 103643 - 2
 Cosme de Sousa 155163
 Antonio B. Borvoz 109970-1
 Benedito de Oliveira Jr 113779-4
 Raymundo modular 102216-4
 Benedito de Almeida 173288
 Elvete Sampião Silva 137.007 - 3
 Maria 138994.2
 Maria 119473-9
 Antonio Carlos Souza Filho 100897-8
 Herculio Rossi 159212-9
 Maria Leão 146466
 J. J. J. 163941
 Emilio Randa 144587
 Augusto F. Pesta 144761
 Olga Hartung das Savares 110.701-1
 José Lirant 415647
 Antônio Campos Lucena Filho 414.042-7
 Luiz Miquel 433.327 25
 Cândida Góes Assis.

Nós, cidadãos do Município de Rio Claro, abaixo assinados, conscientes da importância da FERROVIA na economia do nosso Estado, vimos com o presente solicitar a V. Excia. o TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO E DAS OFICINAS DA FEPA-SA em nossa cidade, como medida de preservação e continuidade da nossa história.

Rio Claro, 02 de agosto de 1985

Gulherme Pellegratto	147618-1
Benedicto P. Rezende	135894
Almeida, Luiz	106708
Marçal J. Rosay	309124
Alfredo Minetti	154608
Aguiar Stutzinger Aguiar	1,33413,1
Alceu Roberto	139611
José Francisco de	146013
Graciana Oliveira Luanari	112138-3
Pascual Rubini	155453-1
Plínio de Mello Saad de	184420
Wilson de Moraes	138277-2
Benedicto F. Silva	1081888
Luiz Lepzi	45144
Daque Cardoso	30392
Stella dos Santos Lino	109469-6
Rubens Binatto	100288-1
Domingos Brancos	132985
Manoel Lourenço	7448-3
Gaspar Bazato	112645-8
Jd Oliveira	125626-2
Roberto Silveira	129348-8
Guarques	148807-4
Juvolino Pereira	101702-1
João de	933249
José Carlos Rosalim	109941-8 26

Nós, cidadãos do Município de Rio Claro, abaixo assinados, conscientes da importância da FERROVIA na economia do nosso Estado, vimos com o presente solicitar a V. Excia. o TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO E DAS OFICINAS DA FEPA-SA em nossa cidade, como medida de preservação e continuidade da nossa história.

Rio Claro, 02 de agosto de 1985

- ~~Alcides~~ Espigão Soares de Carvalho
- ~~Alcides~~ Marcio Takeshi Kunigami.
- Rosely Gregina Barenz
- ~~Clara~~ - Oren Denise Parandina.
- ~~Adriana~~ - Márcia Aparecida Seregato.
- Elaine Valéria Brito
- Rita Supinai
- ~~Supinai~~ Silmara Zumpano.
- ~~Alcides~~ Silmara Cristina Sellen Pinto.
- ~~Alcides~~ Regina Aparecida Ferrera
- ~~Alcides~~ Walderez Maria Jandolf.
- ~~Alcides~~ Elvânia Regina Pasotto
- Leiza Cristina Pertuliano
- Marilza Ap. Pinheiro
- Lucimara Ferguson
- ~~Alcides~~ Alfredo de Oliveira Neto
- Maia Fabul de Silva
- Elene Keyla Santinella
- Cassia Cristina Conduta
- Dalva Ap. Fassa
- Regiane M. Alves
- Alcides Benedetti
- Juliana Raquel Zadra
- Viviane Cristina Pasotto
- Isabel Cristina Valente
- Jânia Regina Custofolletti
- Rita Helena Moraes

Nós, cidadãos do Município de Rio Claro, abaixo assinados, conscientes da importância da FERROVIA na economia do nosso Estado, viemos com o presente solicitar a V. Excia. o TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO E DAS OFICINAS DA FEPA-SA em nossa cidade, como medida de preservação e continuidade da nossa história.

Rio Claro, 02 de agosto de 1985

- Christina Ap. Martins Rua 4 nº 2574
- Ana Lucia Zanos AV. 30 nº 553
- ~~Paulo Roberto~~ Rua 1 nº 2357.
- ~~Paulo Roberto~~ Rua 11B nº 1316
- ~~Paulo Roberto~~ Rua 4 - 1115
- ~~Paulo Roberto~~ Rua 7 - 585
- Guilherme Chaves Rua 1 nº 1878
- Miguel Simões Chaves Rua 2, 8 - J. Barbeiro te.
- João José S. Corroij Rua 1, 765 -
- Juliano Thomaz Av. 16m nº 1049
- Lucas Israel dos. RUA 16 nº 238 B.F.
- Roberto Carlos Campos Pires Rua 17 nº 3595.
- Julio Roberto Paccos Cortes rua 3 nº 2595
- Ned Serejez Martins av. 13. 261
- José Cesar Pedro R. 10 nº 1945
- Honorio Martin de Oliveira Avda m 5 - 33 v m
- Yoa Yel de Sousa AV 4 A 135 Cidade Nova.
- Paulo Roberto da Silva AV 56 - M 162
- José Almeida - Av 7. 2105
- José Nogueira Od. 7ª. nº 2846 V. 16.
- Cláudia Miranda av. 14 nº 82
- Celis de Santos Rua 4 nº 2222
- Osvaldo Sant'Anna Rua 8 nº 959
- Jorge Augusto Barbosa Carvalho, Av. 8 nº 76.
- Marina Franco de Camargo - Chicara Rua 34-711
- Abigail Albino Carvalho Avº 8 nº 76 - 26

Nós, cidadãos do Município de Rio Claro, abaixo assinados, conscientes da importância da FERROVIA na economia do nosso Estado, vimos com o presente solicitar a V. Excia. o TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO E DAS OFICINAS DA FEPA-SA em nossa cidade, como medida de preservação e continuidade da nossa história.

Rio Claro, 02 de agosto de 1985

Luiz de Oliveira rua 4 n. 1709.

Walter da Costa Rodejor av. p. 21 e 23 n. 749

Jaime Rodrigues Rua 6 n. 1768

~~Tyfon Jordane Junior~~ Rua 2 n. 1140

Carlos Zamboni

Rua 2 m. 2343 Ceccap. R. Claro

~~Julio Zamboni~~ Rua 3 n. 1645

Reginaldo Zamboni Rua 1 n. 1129

Carlos Novais Lourenço Av. 1 n. 1.

Fernando José Alves. AV 26 n. 796.

R 3 - 1549

~~OMBRÃO~~

Rua M-2 n. 809

José Genaro

Rua M-2 n. 789

~~Dirce Augusto~~

Av. Cidade Claret 137

~~Flávia Juvon~~

Rua 9 255

~~7107~~

Av. 12A. n. 165

Rua 7B n. 557.

Ana Karla Souza Guari.

Marly Cristina Magri

av. 8A n. 611.

~~Juliana~~

R 5, n. 812

~~Luiz Fernando~~

Rua P-4, 864

~~At. Estrela~~

av. 16 A 232

M. A. Sérgio Osalotto

Av. 1-A n. 971

Mário Costa Pinheiro

R 4, 663 RC.

Antonio Alves da Silva

Bela vista 299

Caetano José de Souza

Bela Vista 1225

Roberto Carlos de Lucca

Rua 1-A n. 845

Anilson A. de Almeida

Rua 11 n. 1145

Nós, cidadãos do Município de Rio Claro, abaixo assinados, conscientes da importância da FERROVIA na economia do nosso Estado, viemos com o presente solicitar a V. Excia. o TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO E DAS OFICINAS DA FEPA-SA em nossa cidade, como medida de preservação e continuidade da nossa história.

Rio Claro, 02 de agosto de 1985

NOME

ENDEREÇO

Juanique Garcia
~~Prof. Inês~~
~~Quem~~

Rua Samambaia n.º 336
N.º 111 C.N. Curitiba
AV. 50 n.º 268

Cesar Ricardo

Rua M3 N.º 672 Curitiba

Eliana M. Buschi Augusto

Rua 6 n.º 1464 Centro

Marcia Maia

AV. 54 A n.º 364 Curitiba

Angelo do Amaral Jr.

Rua 6 n.º 2424 Curitiba

Ana Maria Martins

Fazenda São José Rio Claro.

Rosana Ap. M. Koputz

Rua 12 n.º 1990

José Roberto Marchioni

Rua 11 N.º 452 S. Benedito.

Aparecida B. Paellar

Rua 7 n.º 318 f. Inocorp.

Elisses Crepaldi

AVA - 8 A n.º 1101 Vila Nova.

Leandro Antonio Lívio

Fazenda São José

José Roberto Silveira

AV 9 N.º 113 C.N. (RO. R.C.)

Valdeci Bass

R. 9. n.º 3696 (Fundos).

Sebastião Soares de Oliveira

Cer. 13 n.º 1.291 - B. S. Benedito^{RC}

Luís Carlos S. Rezilli

R. 5 N.º 353 Inocorp

Lafima Maria Silveira Grosse

Rua M 2 n.º 401 Vila Martins

Eltonor Fernando Gregorioli

AV 10A n.º 85 Vila Indaio

José Cruz Silva Santos

A.V. 20 n.º 628 Santa Cruz

Alexandre José Refuzza

Rua 11 N.º 1323 (Cem. 110)

Cátia Angelina Jauffo

Rua Bar 29 n.º 305 Cidade Jardim

Egídio

AV 5 n.º 332 Curitiba

Quilates

Rua 3 A n.º 143 Santa Gertrudes

Luís Carlos de Oliveira Mariminguier de O. Prado

Rua 5 B 1009 U. Indaio

José

AV 4 N.º 246 Santa Gertrudes

Nós, cidadãos do Município de Rio Claro, abaixo assinados, conscientes da importância da FERROVIA na economia do nosso Estado, vimos com o presente solicitar a V. Excia. o TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO E DAS OFICINAS DA FEPA-SA em nossa cidade, como medida de preservação e continuidade da nossa história.

Rio Claro, 02 de agosto de 1985

Ami Aparecida Gislaire Rossi.

Cássia Regina Gasparini

Paulo Eduardo Lima

Mauo Cesar Pereira de Silva

Charles Araujo

Jose Carlos Rodrigues Filho

Maurício José de Ligeo

Isabela Mastromeo

Margarete de Fatima Fleisi

Lygia Bilota

Fatima Bete Fatima

Irani Ap. Zanibão Miller

Sylvia Stein

Rosângela Ap. de Godoy

Danielle Suzano Donato

Francisco Carlos Basso

Luciana Algarves de Camargo

Ademari Pittademi

Rosani Cristina Dias de Arruda

Elvane Reis de Mello

Isabel Soares de Oliveira

Joana Cristina Rodrigues

JCRodrigues

Dilceia Regina Fuschchi

Rueli Diniz Rodrigues da Silva

Elen Cristina Borgi

Gracilene Aparecida Godoy

~~Francisco Basso~~

Nós, cidadãos do Município de Rio Claro, abaixo assinados, conscientes da importância da FERROVIA na economia do nosso Estado, vimos com o presente solicitar a V. Excia. o TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO E DAS OFICINAS DA FEPA-SA em nossa cidade, como medida de preservação e continuidade da nossa história.

Rio Claro, 02 de agosto de 1985

- Cristina P. Serrano
- Siomar de O. Camargo
- ~~Walter~~ Virgínia Dehlmeier Alves.
- Ana Paula de Blingher Feira
- Belena Miranda
- Cassiana Cipolla
- Paulo Roberto Machado Muniz Junior
- Ano Paula Simonetti
- Magda Cristina Sartori
- Fernanda Peppi Brunelli.
- Catalina G. Zupprano
- Ana Paula Manschio
- Maria Teresa Arthur
- Jandréia Salde Bordignon
- Rosane Fier
- Nádia Rosângela Gonçalves
- Reana de Látima Moura
- Márcia Dias
- Márcia Casagrande
- Elva Regina Costa Luilla
- Márcia Regina Ladeira
- ~~Walter~~ (Adriana Luilla)
- Sibeli Regina Baumgartner
- Cecília Juseli Zucan
- Ely Custina Haupt
- Janusa Ribeiro de Sousa.

Nós, cidadãos do Município de Rio Claro, abaixo assinados, conscientes da importância da FERROVIA na economia do nosso Estado, vimos com o presente solicitar a V. Excia. o TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO E DAS OFICINAS DA FEPA-SA em nossa cidade, como medida de preservação e continuidade da nossa história.

Rio Claro, 02 de agosto de 1985

Angela Alves Lourenço
André S. de Angelis
Cesar Piccoli

Magali Aparecida de Almeida

Marcia Aparecida Condemia

Jancha Antonia Levi

Conalda Brambilla Junior

Margaret C. Pinhati

~~André Piccoli~~

Valdeir Souza de Aguiar

Valdirene Vieira Wenzel

Walcine Wenzel Bulik

Elmora Regina Suenelli

Regina Celis Sardi

Luis Fernando Ribeiro

Silvânia da Silva Roberto

~~André Piccoli~~ Ana Paula Bury Brumini

José Otávio Botson Vacella

Fábio Luis Amarello

~~Judite Botson~~

Ana Paula Aazonato

Lyne Cristina Roma

Adriana Cristina Jacobucci

Maxuel Fontes Ruge

Valdirene Aparecida da Silva

Marcia Maria Gonçalves

José Rodrigues

Luciane Passarelli

Nós, cidadãos do Município de Rio Claro, abaixo assinados, conscientes da importância da FERROVIA na economia do nosso Estado, vimos com o presente solicitar a V. Excia. o TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO E DAS OFICINAS DA FEPA-SA em nossa cidade, como medida de preservação e continuidade da nossa história.

Rio Claro, 02 de agosto de 1985

NOME

ENDEREÇO

- M^{rs} Fernanda Quibici Av. 27 nº 539 C.J
- Miguel Lorenzon Rua 15 nº 5
- Patrícia Faustino Lopes Av. 27 nº 1600 Bairro do Estádio
- Yakima de Maiseis. Rua 2 nº 1552. centro
- Clair/maueberg Av. 25 nº 2024 B. Estádio
- Eros Eugenio Frigerio Rua 12 nº 255.
- Alexis S. de S. Silva Av. 11 nº 1298
- Guilherme B. da S. Junior Av. 1 nº 154
- Augusto Cesar Mattos Av. 42 nº 419 B.S.J.T.
- Cláudio Hellmeister Maciel Av. 20 nº 729 S. Cruz
- Evanero Cesar Carolido Carne Rua 14 nº 2933 SANTANA
- Eduardo Moura de Costa Av. 4 nº 1119 Jardim Claret
- Sirlei Januária Oliveira Rua 1 nº 847 Av. 517 Centro
- Regina Célia Cartano Rua 10 B nº 1063 Bela Vista
- Carlos Eduardo de Barros Mendes Av. 6 nº 274 centro
- Daniel Mont. Moraes Av. 05 nº 355 Centro
- Regina de Azevedo Av. 4 nº 1346 Sta. Genuídes
- Genésio André Perintungues de O. Prado. Rua 5 B 1004 V. Andorinhas
- Ronald Tadeu Tábua Av. 36 A 202.
- Rua 1 nº 226
- Paulo de M. Av. 24 A. N 960 Bela Vista
- Rua 10 nº 1430 Santa Cruz.
- Av. 9. nº 489 - Centro
- Rua 5 A nº 580 V. Aliança

Nós, cidadãos do Município de Rio Claro, abaixo assinados, conscientes da importância da FERROVIA na economia do nosso Estado, vimos com o presente solicitar a V. Excia. o TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO E DAS OFICINAS DA FEPA-SA em nossa cidade, como medida de preservação e continuidade da nossa história.

Rio Claro, 02 de agosto de 1985

- Maria do Carmo C. Abdalla: AV. 19. 636 - Copacabana.
- Maria José Viegas AV. 30 A. 555 U. Alemã
- Marcelo Augusto X. Lima R. 1 | 1127 Centro
- Marfina C. de Oliveira RUA no 223
- Rozalina de Souza Rua 3 - 1407
- Walter B. Trau R. 48 A 129.
- Baldina Maria G. Antunes Antena Jsi Ave
- MARCO CESAR DE ALMEIDA Av - 11 n° 723 -
- João Carlos de Jesus RUA 12 n° 3.315
- Gláucio Roberto Raza Rua 15 m: 2827
- Alvaro F. de Souza Rua m 9 n. 680
- Tullio Di Piero AV 1 n° 449
- Dorci de Macedo - Rua 4 n° 422
- Wagner Ap. Alves Av. 15 n° 501.
- Imara Galli Rua 12 B n° 1100 Bela Vista
- Carlos R. Santos Rua 8 N° 3119 Santana
- Eduardo Corbelli AV. BRASIL 1593. J. FLORIDIANA
- Paulo Sérgio de Souza AV. 12 - 725 5º Cruz.
- Paulo Sérgio de Souza - Grupo BANZO - Rua 7 - 602
- PRIMO MATEUS ROOVS Rua 08 n° 3106
- Sérgio Desiderá Rua 12-B, 783
- Maria de Lourdes Giacomini Rua 2, n° 1.140 - Centro
- Maria Luiza de Paula M. Rua 11B n° 878 - Bela Vista
- Marcelo de Carvalho Borba Rua 12, 3551 - BNH. 2

Nós, cidadãos do Município de Rio Claro, abaixo assinados, conscientes da importância da FERROVIA na economia do nosso Estado, vimos com o presente solicitar a V. Excia. o TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO E DAS OFICINAS DA FEPA-SA em nossa cidade, como medida de preservação e continuidade da nossa história.

Rio Claro, 02 de agosto de 1985

- Henrique Geri
- Mário S. Guerra
- Georginho Rossi
- Antonio Zaia de Moraes
- Emilio Lanni
- Sebastião Andrade
- Sebastião Garcia da Cunha
- Wiliam Hon do
- Francisco Boninatti X 111.300
- João Pedro Filho 124.790
- Sebastião Piologo 103736-6
- ~~Sebastião~~ 176028
- ~~Sebastião~~ 146657-7
- Altamir V. Barboza
- Eugenio Gair 1133244
- Jose do Prado 125-305-1
- Jair Barria de Mello 122-076
- Redeouro Enigle 111.8.93-5
- Agostinho Rigatto 134.145
- Fuante Estrela 106075
- Emilio Gorgariga 108566
- Albino 147337
- Roberto Luviano 174101
- Adelmar Rigatto 190811-1
- João Baptista Schio 107713-9
- Fernando Cordeiro 143848
- José Luparelli 160830-4

Nós, cidadãos do Município de Rio Claro, abaixo assinados, conscientes da importância da FERROVIA na economia do nosso Estado, vimos com o presente solicitar a V. Excia. o TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO E DAS OFICINAS DA FEPA-SA em nossa cidade, como medida de preservação e continuidade da nossa história.

Rio Claro, 02 de agosto de 1985

- Aymoré Jr. L. Am 1094 29 -3
- João Botelho 146 87 8
- José Luis Pinho 113.418-3.
- Ruy Messetti R.545,681
- Plácido Militão, Puga 138527-5
- Antônio Lyra 4 106730.3
- Antônio Stabelini 106961-6
- Meluso Yungar 103735-8
- José de Tempo 3: 113545
- Ybrahim Ferraz 113527
- Bernique Rossi 107481-4
- João Spazzante 48536
- Roberto Xavier 104684
- Antônio B. das. Pinjas 172729
- Caruanda Rigatto 400.158-2
- Sofia Rodrigues Stets 111,361
- Oliver 3: 133892-
- João Zavad 10609
- Ysão Baptista Botto 110949
- Sidney de Palma 113.614-3
- Calisto de Sauter 125793-5
- Barral 148382 R.B.
- Juninho 103506
- Homem do mundo 13.9.13-
- João F. Zanetti 105.486
- Manoel Martins Jr 134.142
- Jose Martins 18. 129568-3.

Nós, cidadãos do Município de Rio Claro, abaixo assinados, conscientes da importância da FERROVIA na economia do nosso Estado, vimos com o presente solicitar a V. Excia. o TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO E DAS OFICINAS DA FEPA-SA em nossa cidade, como medida de preservação e continuidade da nossa história.

Rio Claro, 02 de agosto de 1985

Francisco Mazza	148800.7
Jose Cresta	148400-
Atilio de Souza	142582-4
José Antonio Melato	102257/1
Lyrio José Boebel	102237-
Roberto Rosa	113388-7
João José	173466-
Apparicio Longhi	106788
Miguel	114411-7
Rosa Duppre Fonseca	106.368-5
Quanta Z. Auto Care	101.668-
Lauro de Souza	137842-2
Atilio Romarinho	103469
Wilson Barreto	133690
Ornel Pereira	101676
Alfredo de Jesus	2839
Teo Simonetti	144.892
Bartolomeu C. Bueno Primo	113-846
José Benedito de Freitas	128-129-1
Vito Fronha	149102-4
José Vasconcelos	162744
João	164486-6
Elpidio Alves de Silva	134018.
Eduardo Cereghatto	148-892-9.
Eugenio T. Fonseca	125-638/1
José Galli 2.º	106-978
Wanda	156223-1.

Nós, cidadãos do Município de Rio Claro, abaixo assinados, conscientes da importância da FERROVIA na economia do nosso Estado, vimos com o presente solicitar a V. Excia. o TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO E DAS OFICINAS DA FEPA-SA em nossa cidade, como medida de preservação e continuidade da nossa história.

Rio Claro, 02 de agosto de 1985

- Raymundo Barreto Jr 113283-1
- Emerson Ribeiro 138530
- Willy 130841-6
- Luiz Augusto 119.444.7
- Fernanda Almeida 112770-5
- Flaviana Basso 111-1124
- Uera Lucia Magalhães 1892614
- Josef de Camargo Jr. 142493
- Roberto 147452
- Miriam 156218.5
- Oscar de Lima 110747
- Manoel Rodrigues Mendes 113739-5
- Antonio L. B. B. 130990
- Valdomira Pulcinha Pereira 110815-8
- Leucáirio Pedro 139.385-5
- Elisio V. L. 157079
- João Batista de Andradinha 147.619
- Jandira Gonçalves Martins 101,71817
- Artonio Bastianelli 108.695
- Deusdede Soggin 112.178-2
- Wilson Prado 137849-0
- Luiz 139.010-4.
- Maya 119478-0
- Aurecilio Azevedo 135.881--2
- Maria de Arneida 105.133-4
- Luiz 112.212-1
- Luiz Augusto 111.094-2

Nós, cidadãos do Município de Rio Claro, abaixo assinados, conscientes da importância da FERROVIA na economia do nosso Estado, vimos com o presente solicitar a V. Excia. o TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO E DAS OFICINAS DA FEPA-SA em nossa cidade, como medida de preservação e continuidade da nossa história.

Rio Claro, 02 de agosto de 1985

- ~~Monteiro~~ - Maria Beatriz B. Bilac socióloga
- ~~Maria~~ - Maria Sp. O. Bilac Jorge educadora
- Juliana Bilac Professora
- Marta C. Bertolo Professora
- ~~Paulo~~ - Paulo Roberto Toniz Professor
- Jeni da Paula M. Silva Professor
- Alcides José Martins Professor
- Bueno - Nancy A. Oehlmeier Cunha Bueno Professora
- Yharaiz - Carmem Guimarães Leite Araujo Professora
- Opaf - José Cleandro da Paço Professor
- Maria Sílvia Duarte Moiera Professora
- Enio Estan Professor
- Walter Murocedo ADM. EMPRESAS
- Mariana Antu' Paula Advogada
- Arlyrio José Bilac Adv. Emp. e Ind.
- ~~Arlyrio~~ Adv. Emp. e Ind.
- Elza Teresa Carlini Russo Enc. Custos
- ~~Elza~~ Contadora
- Elza Ramos Adv. Emp. e Ind.
- Elza Duarte PROFESSOR
- Luíza de Camargo Analista Secretaria
- Ophelia Leonardo Auxiliar Secretaria
- Conceição J. M. P. Contadora
- Rafael R. M. P. Contador
- Mayerly R. R. R. JUNIOR

27

Nós, cidadãos do Município de Rio Claro, abaixo assinados, conscientes da importância da FERROVIA na economia do nosso Estado, vimos com o presente solicitar a V. Excia. o TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO E DAS OFICINAS DA FEPA-SA em nossa cidade, como medida de preservação e continuidade da nossa história.

Rio Claro, 02 de agosto de 1985

- Índia Elisabete Cezato
- ~~Justina Cezato~~ Berta Cristina C. P. Camargo
- ~~Jederson~~ Inajara Jederson
- Ana Lúcia Lotério
- Rosmaro do Carmo Thomazella
- VÍRGIO BARBOSA
- ~~Alfonso~~ Alberto S. P. Guimarães
- ~~José~~ Pedro Roberto Gomes
- Alessandro Sadem Galli
- ~~Alvaro~~ Sandro Alencar de Oliveira
- Maria Angela Viscardi
- Margeli Aparecida Viscardi
- Isabeli Maria Beccato
- Jironeu Jr do Rê
- Patrícia Seixeira
- Regina Helene Moreira
- Rosângela de Campos
- Báttia Regina Silveira
- ~~Alfonso~~ Cláudia Apetilia dos Santos
- Idiule
- Daniela Dionio
- ~~Luiz~~ Rosana Maria Silveira de Camargo
- ~~Alfonso~~ Ana Angela Pedross
- Christiane Tomazari
- Deridera - Regina Célia Deridera
- Alfonso - Marli Augusto de Campos
- ~~Alfonso~~ - Carlos Anísio Burdinhão
- ~~Alfonso~~ - Eduardo Valle

Nós, cidadãos do Município de Rio Claro, abaixo assinados, conscientes da importância da FERROVIA na economia do nosso Estado, vimos com o presente solicitar a V. Excia. o TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO E DAS OFICINAS DA FEPA-SA em nossa cidade, como medida de preservação e continuidade da nossa história.

Rio Claro, 02 de agosto de 1985

Osvaldo de Lilla Rua 2-B. 457. C. Nova

José Gilio Rua 1 n. 2194
De. an. 786

Augusto Knudsen Filho Av. 1 N. 522

Roberto Lourenço Av. 9 N. 489

~~100350~~ AG 10858582 Rua N. 2 809

Getulio Pereira (R. V) RG. 1.062.752 - R. 3 469

Rogério N. L. da Silva Rua SOMAMBIA N. 260

~~Roberto~~ Rua 2-1475
Dinelli Giovanni Av. 20 n. 896

José Milc Av. 18 N. 380 -

João Bortolozzi Rua - 6. 534

~~João Bortolozzi~~

Antonieta Laia Pizzani - Av. 7 n. 202.

Arlayde Laia Av. 7 - 202

Antônio João Av. 18 A - 393

Silvia Giovanni Av. 10 Claret.

Marcelo César Lopes de Paula Av. 16 n. 522

José Custódio Avenida U. U. - 17 1006

José Amador R. 4 N. 1319

Pidwei Antônio Bellan Rua N. 10 n. 721

Luis Fernando Buzatto Rua 6A N. 1240

Francisco Maurício Rua 4 n. 2.507

Os. Trincis Veldan Av. 7 n. 1502

~~Os. Trincis Veldan~~ Rua 8-7 n. 560 U Pauliste

Rt. Mariano Rua 4 n. 131

Nós, cidadãos do Município de Rio Claro, abaixo assinados, conscientes da importância da FERROVIA na economia do nosso Estado, vimos com o presente solicitar a V. Excia. o TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO E DAS OFICINAS DA FEPA-SA em nossa cidade, como medida de preservação e continuidade da nossa história.

Rio Claro, 02 de agosto de 1985

Marco Aurélio Jenge	Rua 2, nº 1.140
Francisco G de Aguiar	134 423 - 4
Francisco G de Aguiar	106 904 - 7
Guilherme Zanfelice	148 637
Benedito Guarnieri	109 292 - 1
Amor Soares Pereira	
João Abreu	102.237
Prof. Dr. F. de S. S.	124 533 - 8
L. A. S. S.	156 221.5
	AV. 101-193
Luiz Augusto Costa	135 592 - 9
Antonio Geraldo	134 787 - 0
Alfredo Agatti	110.510
Margarida D. S. S.	
Manoel	148.810 - 4
Porchoal de Conti	128081.3
Luiz de M. S. S.	108707.0
Pedro Kehlun Jr	113 569
Waldemar Cândido	119 513
Almeida	135 860
Luiz Pereira	101.479
Luiz André Duarte	112.868
Septimiano Elias	118371-1
Almeida	155 926
João Costa Jr.	106 153
Alcides Bongi Filho	155459.
Alfredo Gerardi	133.322, 4
Constantino Duarte	147 960.01.

Nós, cidadãos do Município de Rio Claro, abaixo assinados, conscientes da importância da FERROVIA na economia do nosso Estado, vimos com o presente solicitar a V. Excia. o TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO E DAS OFICINAS DA FEPA-SA em nossa cidade, como medida de preservação e continuidade da nossa história.

Rio Claro, 02 de agosto de 1985

Elvira Pagliuso

R. 11 n.º 1.113

Elza Mary Louzada

Av. 18 A 963

Renildo da Silva

R. 6 1556

Blauzeus Cyprucido Mendes da Silva av. 52 n.º 1412

Bronce Hebling Oliveira Av. 11 - 723

Osvaldo Antonio Mariano Luta - Av. 19 n.º 1116

Zelton do Santos av. 32 n.º 1947

Geosmar
Silva

Av. 18 n.º 951

R. 10 n.º 1343

R. 24 n.º 1138

Antonio
Augusto

R. 01 n.º 2504

R. 01 n.º 313

João Francisco de Jesus

R. 02 n.º 450

Donato
Lima

Rua 11 n.º 2098

Av. 8 n.º 829

Antonio
Clemente

R. 8 n.º 440 JI

Av. 17, 1313

Rosmário

Rua 6 n.º 1547

Av. 29 - 624

Engenheiro

Av. Holanda 1856

Antonio
Lima

Av. 20-A n.º 62

Rua 4 769

Antonio
Lima

Rua 1-A n.º 135

Rua 9-A n.º 83

Rua 4, 2067

Antonio
Lima

Av. 52, 47

Antonio
Lima

Av. 29 n.º 571

Nós, cidadãos do Município de Rio Claro, abaixo assinados, conscientes da importância da FERROVIA na economia do nosso Estado, vimos com o presente solicitar a V. Excia. o TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO E DAS OFICINAS DA FEPA-SA em nossa cidade, como medida de preservação e continuidade da nossa história.

Rio Claro, 02 de agosto de 1985

- Luiz Rosário Rua 1-A-857
- Emília Regina Moura de Almeida Rua 2 B nº 549
- Antonio G. Peruzzi - Av. 9, 391
- Humberto P. P. Phavio - 10. 523
- Apollon Nunes Leite
- Genildo de Silva AV 1 1209
- Benedito Baldemir Freza Av. 9 nº 1680
- Estreizzi av. 5 nº 267
- Nancy Aparecida Anabradav. 1. nº 7
- Jocelinda Avenida 46A Nº 154 jardim 1/pe
- Antonio Carlos Pastelari Av. 2 nº 346
- MARIO HENRIQUE SAMPARINI M. is H. L. nº 24428
- Aparecida Costa Rua 6 nº 2675
- João Luiz dos Santos n= 16 nº 331
- Roberto
- José Caetano de Sousa Rua 13 nº 120
- MARCO A. MUNIZ - AV. 144 - Nº 755 - B. VISTA
- Emerson Dias dos Reis Joaquim av: 36 nº 1694
- João Marcos F. Garcia Rua 78 nº 930
- Valdomiro Sp. Paulino Rua 54 Nº 15
- Clvio Antônio Bonaldo Rua 10 # 1035
- Danielle C. Bonaldo Rua 10 # 1035
- José Vernier Rua 13 - nº 1354
- Luiz Antônio Paulino Rua 19 nº 383
- Vagner do Carmo jardim Santa Maria av 1.º 2.º nº 136
- Alouso Braz Garcia - Av. 1 nº 454
- Carlo sócio S. M. Avenida 35, nº 577 - Rio Claro

Nós, cidadãos do Município de Rio Claro, abaixo assinados, conscientes da importância da FERROVIA na economia do nosso Estado, vimos com o presente solicitar a V. Excia. o TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO E DAS OFICINAS DA FEPA-SA em nossa cidade, como medida de preservação e continuidade da nossa história.

Rio Claro, 02 de agosto de 1985

~~Adelino Amunício~~ Rua 2 1242

~~My Nijustawine~~ Rua 2, nº 1569

~~Opimio Augusto~~ Rua 5, nº 943

~~Silvina Cabo Mariano/Aldeia~~ Rua 5 nº 943

~~José Carlos de Oliveira~~ Av. 3-A nº 41

~~Adriano~~ Rua 4, 281 Inocorp

● ~~Adriano~~ Av. 14 nº 900

Elisa Bostolin Rossini Av. 14 - nº 900

Leucice de Barros Rua 5 - nº 1923

Miguel Boduque Rua 06, nº 1360

José Francisco da Silva: Rua - 3 - 727-

Carmen Soares de Godoi Avenida 3 nº 1057 fundos

Renato M. Barros Av 26 - Nº 441

Dorina de Mequillão Av 15 - nº 350

Wilson Roberto de Oliveira Rua 3B nº 548

Yvonne de Mattos Knutson Av 1 nº 502

● Antônio Garbi Rua 1 1772

Mauro Belém de Castro Av 40 nº 109

Noemia Paschoalino de Carvalho avenida 40 nº 103

Leugig Goldschetto Av 34-A nº 640

Alfredo Fernandes Rua 167 nº 655

Manoel Mendes Pendo Ote A Presidente Vargas 859 Londrinas

Araci Rezende Rua 15 nº 420-

JOSE EDUARDO MARTINS Rua 3 nº 728

Edo Luiz Ceci Av 14 nº 30

Manoel José Silva Rua 4A nº 1661

Paulo Roberto Sousa Po. 6. Po. 1.350

Nós, cidadãos do Município de Rio Claro, abaixo assinados, conscientes da importância da FERROVIA na economia do nosso Estado, vimos com o presente solicitar a V. Excia. o TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO E DAS OFICINAS DA FEPA-SA em nossa cidade, como medida de preservação e continuidade da nossa história.

Rio Claro, 02 de agosto de 1985

Guinch Carlos Travençolo

Rua 2 nº 2129

Julius Magrotti

Av 3-356

Antonio Ferraz

N. 1 nº 1077

Renata Hussni

av. 6 n. 242

João Eli

Av. 11 nº 1.131

Márcia Saia

Rua 13 nº 148

Silvia H. Rubesa

Rua 16 nº 167

Miguel Ribeiro

Rua 16 nº 167

Juzarte

AV. 28A Nº 507

Mário B. B. Monteiro

" 28A Nº 507

Roberto Damasceno e Souza

Rua 7A nº 82 Vila Alemã

José Roberto

Rua 8A nº 240

Alcides Sardo

Rua 6-676 (centro)

Luiz dos Santos Juno

av. 4, 1132

Adinei Braz da Silva

av. 19 nº 2002

Jairo de Paula Silva

av. 17 Rua 30

Horacio K. Matos

Rua 12 nº 323

Wilson Ribeiro

Rua 8B - Nº 1302

Leitão

Rua Saldaña - Mund. 41 Bordini

Manoel

Rua 11-B, 677.

Adriano

Av. 1-313

Conceição

Av. 22 nº 630.

Blair

Rua 14 nº 3630.

Ricardo Blümel

Rua 2 nº 487

Gláuber Brasil Mello

Avenida 18 - nº 34

Osvaldo Stanoski

av. Rua 2 nº 239.

OSVALDO STANOSKI

Nós, cidadãos do Município de Rio Claro, abaixo assinados, conscientes da importância da FERROVIA na economia do nosso Estado, vimos com o presente solicitar a V. Excia. o TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO E DAS OFICINAS DA FEPA-SA em nossa cidade, como medida de preservação e continuidade da nossa história.

Rio Claro, 02 de agosto de 1985

- Suzi da Silva 105504
- Marcos da Silva 102728-0
- Sandra Maria Camargo 103118-C
- Vigortia Cresti 112655-5
- Edson de Jesus 104811
- Durval Brito 106959
- Jerônimo Bruno da Silva 106888
- Mário Benatti 113388-8
- José Amador 112579-6
- Geraldo Lopes 137902
- João Baptista Vaddio 700-668-7
- Gentil Pereira Reis 138529
- Maria de Lourdes Dona 100704
- Valdomiro Dona 100704
- Antonio Podenciano 101-414
- Zeis Eugênio de Silva 194.929/3
- Maria dos Anjos 104.134/7
- Odalgin Buchem 113.993-2
- José Buchem
- Stacilio Soares 137974
- Atílio Souza Monteiro 112.690
- Benedita F. Betto 110.785.
- Primo Ribeiro 107285
- Matheus Colabone 112255
- Severino da Silva 106838-5.
- Assis de Jesus 134598
- Jonny Fono 108.449.6

27

Nós, cidadãos do Município de Rio Claro, abaixo assinados, conscientes da importância da FERROVIA na economia do nosso Estado, vimos com o presente solicitar a V. Excia. o TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO E DAS OFICINAS DA FEPA-SA em nossa cidade, como medida de preservação e continuidade da nossa história.

Rio Claro, 02 de agosto de 1985

NOME	ENDEREÇO
EDWIGES KÁTIA MOGA	RUA 9 Nº 609 - AVS: 9 e 111
David Ribeiro da Silva	Rua 1 nº 2410 - avs. 26 e 28
JOSE CARLOS DE FRANCO	R. 23 n 557
Ricardo Luiz Gomes Martins	R. 2 Nº 1938
Jose Carlos de Brito	Sua 13 n 303
Pauline Bassou da Silva	Avenida 48 nº 998 "Santana"
Jose Carlos Eduardo	Rua 1 nº 270
Alexandre Lyra da Silva Pato	Av 15 nº 334 (centro)
LUIS CARLOS Das SANTOS OLIVEIRA	Av 3 nº 142
Ederilson Buoro	Rua E nº 63
Alexandre Henrique de Cós	Av Visconde do R.C. , 2020
Fernando Luis F. de Almeida	AV. 30 nº 552 - RUAS 4 e 5
ENRICO ALBERTO FRIBERIO	RUA 12 nº 255 - AVS 17 e 19
Marcela Cristina Galma	Rua 6 nº 1354 (centro)
Deiá Pereira	AV: 40A n: 863 (V.N).
Claudio Morimoto	R. 11A Nº 372
Edilaine Moraes Kissel	AV-76º nº 844
Celso C. Costa Filho	Rua M+H nº 138 J Floridiana
Gláucio Balardo Jamico	Rua 4 nº 103 CJ
Divan de Souza Schneider	Rua 2 nº 243 CJ
Renate Quisotto	AV. 31 nº 403 Rio Claro SP
Saira el Kadre	Av. 48 nº 1128.
Luiz Witz FURTADO	Av. 2 nº 1787
Cassiano Ricardo Calligaris	Av. 15 nº 447 entre rua 3 e 4
Adriano Henrique Calligaris	Av. 15 nº 447 Ruas 3 e 4 (centro)
Ricardo José Piccin Bertelli	Rua 17 nº 1027 (Jardim Claret)
Luiz Carlos Gallo Junior	Rua 15 nº 500 (BE)
Galvina Dário Zitti	Rua 6 nº 281

22

Nós, cidadãos do Município de Rio Claro, abaixo assinados, conscientes da importância da FERROVIA na economia do nosso Estado, vimos com o presente solicitar a V. Excia. o TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO E DAS OFICINAS DA FEPA-SA em nossa cidade, como medida de preservação e continuidade da nossa história.

Rio Claro, 02 de agosto de 1985

NOME	ENDEREÇO
Jose DIRCEU Nardone	AV. 15 nº 537
✓ Maria Aparecida Gonçalves Rosa	Rua 1. nº 1708
Denise Aparecida Schwartz	Rua 9 n: 144Y
Francisco Javierio Baptista Junior	Av: 9 nº 1311
Julice Pontes Martins Vardole	Av. 15 n: 537
• Santa do V. Baiado	Rua 2-421
• Maria Aparecida de Almeida	Rua 13 Nº 131B
Maria Luígia B. Oliveira	Rua 5A nº 807
Jose Fernando Gerleoni	Av: 27 nº 473
Mailda Cp. Vassoler	Av. 26 nº 1.138.
Maria Nírci de Sousa	av 30 Rua 5 nº 2555
• Lucimar Paula Rocha Paquilloon Pamm	Av. 32A nº 73
Mailda Cp. Damm G. da Silva	Rua 4B nº 998
• Ruyza Ap. Bider	Av. 33 nº 908
Nelso José Doid	AV. 33 nº 2156
• João Boer Junior	AV. 08 nº 1.291
Gilberto Beptolini	RUA 2 Nº 59C.1
Roberto Guilherme Schiavon	Rua 11 nº 1158
Loures Ap. Pedrosa	AV. 9 nº 1511
Nelson Knorke Junior	Av. 34A nº 377
Maricangela L. Souza	Rua 9. nº 2376
• Juliana Maria Lalloni	Av. 18 nº 151f.
Valter Mendes dos Reis	AV 2 nº 501
• Pro. Benedito	Trav. 3 nº 101
• Maria Luiza dos Santos Silva	Rua 3 nº 554
Adriana Rueda	Rua 17 nº 1990
João Batista Pedrosa	AV-P. 33 nº 160 27

Nós, cidadãos do Município de Rio Claro, abaixo assinados, conscientes da importância da FERROVIA na economia do nosso Estado, vimos com o presente solicitar a V. Excia. o TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO E DAS OFICINAS DA FEPA-SA em nossa cidade, como medida de preservação e continuidade da nossa história.

Rio Claro, 02 de agosto de 1985

NOME	ENDEREÇO
Wagner A. Gonzo	AV 10 nº 1765
Paulo de Jesus Silveira	AV: 17, 643
Yaira Madalena Pinheiro	AV: 175 nº 175
JUAKEZ Ant. de BARROS	RUA 1A, 513
JORGE Luis Pompeu Gomes	Rua 8, 630
Antonio Teixeira de Carvalho	Du. 200 nº 175
Jerônimo de La Cruz Moreno	Rua 9 nº 1315
Gerson Walter	Du. 48 nº 854
Jannardo P.	av: 30 nº 102
Maria Adelaide Soares	av: 33 nº 1025
Maria Alexandra da Costa Ferreira	AV 16A nº 743
Ana Maria Spuanza	AV: 25 nº 1905
Gilvan Roberto de Abreu	Av: 16.A nº 559
Fabio Miguel Ferraz	AV 6 557 Casa 6
Ismael Tagano Filho	AV. 31 Nº 423
Reginaldo P. de Silva	Rua 6.1548
Josue Azeiteiro Honorio	Av 29. 803
Gisela Ap. Bellan	AV 8A Nº 1120
Gislaine Cristine Luque	Rua 8A nº 1107
Jorge Ricardo Lara	Rua 13 nº 360
Alcides	AV 17 nº 678
João Luis Elias	Rua 06 nº 1114
Jose Geraldo Segatti	AV. 32A nº 148
Marcos Roberto Kaulius	Rua 4B nº 866
Claudemir Andrade	RUA 15B nº 838
Sebastião Lima de Moura	Rua 14 av: 40 e 42
Guilherme Amorim Agostini	Rua 5 nº 89

Nós, cidadãos do Município de Rio Claro, abaixo assinados, conscientes da importância da FERROVIA na economia do nosso Estado, vimos com o presente solicitar a V. Excia. o TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO E DAS OFICINAS DA FEPA-SA em nossa cidade, como medida de preservação e continuidade da nossa história.

Rio Claro, 02 de agosto de 1985

Rosana Cristina Jacarra.

Jacqueline A.A. Campagner.

Simone Beatriz Baccan

~~Seujo Luiz Lencina~~

~~Osvaldo ap. Bordin~~

Claudia M. Jimenez

~~Luiz~~ Jorge Luis Linatti

Nébere Cristina Bertão

Cristina Espassindo Rodrigues

Marcos Antonio Escher

João Batista Léo

~~J. B. P.~~ - Fábio Leon Pavao

Claudia Regina Milom

Nadia Regina Mejer

Arlene ap. Bordin

Ricardo J. Ferreira

Marcia K Landatto

~~Rodger~~ - Rodger Carroll Willis

Rosemeire ap. Toledo.

Liliana Regina de Oliveira Camargo

Lobiana Ruiz Garcia

Claudia Regina Sciamana

Valdinéia Ap. Ruiz

Ilma R. Damasio

Marcos José da Cruz

~~Paulo Romão~~

Jana Maria Diniz Hopmann.

Nós, cidadãos do Município de Rio Claro, abaixo assinados, conscientes da importância da FERROVIA na economia do nosso Estado, vimos com o presente solicitar a V. Excia. o TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO E DAS OFICINAS DA FEPA-SA em nossa cidade, como medida de preservação e continuidade da nossa história.

Rio Claro, 02 de agosto de 1985

- Emerson José Salgado - Rua 11 nº 763 - Bairro Boa Morte
- Nádia Regina Tiodari - Rua 11, 12 nº 495 - Bairro São-Benedito
- Justiane de S. Ramos Rua 19 Av: 33-35 nº 549 Rio Claro B.E.
- Claride B Brasil av P-15 nº 163 Rio Claro T. 2 Paulista
- Josiane Cristina Parson Av: 23 rua 7 e 8 nº 830 Rio Claro Cidade Jardim
- Adriana Cristina da Silva Av: 5 e 3 rua 13 nº 948 Rio Claro Centro
- Alexandra Spaziani - Avs 7 nº 1063 Rio Claro - Boa Morte.
- Cristiane Scaramia Graciosi - Avenida 7 nº 1051 - Rio Claro - Boa Morte
- Simone Cristina Alves de Oliveira - av: 5 nº 1045 - Rio Claro - Boa Morte
- Adriana Bai - av. 9 e 11 Rua 13 nº 631 - Rio Claro - Boa Morte
- Simone Mallin Souza av 9 e 11 Rua 13 nº 644 - Rio Claro - Boa Morte
- Juliana Rosa Rua 8 nº 25 Rio Claro - Saudade
- Maraisa Cristina Duha Rua 12 av: 7 e 9 nº 750 Boa Morte
- Sueli de Oliveira rua 5 nº 79, av: 21 nº 79 - Bairro - Copacabana
- Marcelo Archodoro Maia Av. 11 com rua 14 nº 1418. Centro
- Mônica Cristina Rezeli Reis. Rua 6 av d e 4 nº 1210 - Centro
- Erwin Opinto - Rua 6, nº 1365 - Centro
- Myrte Agonha - Rua 15 - nº 830 - Jd. Clarit
- Leandro - Av 12 - nº 1023 2ª Cruz
- Yedo S. Godoy av 5 nº 805 (centro)
- Marcelo Lacerda Av 16 Rua Part. 2m 33
- Silvia T. Stoc
- Cristina Ap. Contin Rua 5 nº 2200 (centro)
- Rosane Sp. Russa Av: 25 nº 1864 (Bairro de Estação)
- Marcelo Renato Ferro nº 538 rua 13 (Bairro Boa Morte)
- Alexandra Ch.
- Ida nº 107 - rua 1 - (INCOOP).

Paulo Antonio Sergio de Moraes Av: 9 nº 1180.
Rosane C. Vitti Av: 15 nº 1590
André Cristofletti Rua 9 nº 627

Paulo Sergio de Moraes Rua 16 nº 684

Sergio Beatriz Bolsoni Rua 1 nº 114

André Luis Baumgartner Rua 15 nº 786

Maria Sílvia Wolf J. 11. nº 1271-34-48-58.

Paulo Simionato Av. 76-A nº 32

Região Coronado Rua 17 nº 654

Alessandra Gomes, av: 25, nº 2157.

Denise Francisco Rua 16 av. 729 nº 798

Andréa Maria Minhoto av. 15 nº 2151.

Alessandra Lautenschlaeger av: 11 nº 1400

Denise de Cássia Luchetta, - Usina Santana,

Edione Cristofletti - Rua 3. nº 1631 - Centro - Rio Claro

Sandra Regina Jacácio Ferreira - Rua 10 nº 339 - Bairro: São Benedito.

Jáira Cristina dos Santos - Rua 12 nº 333 - Bairro - Bom Jesus.

Alexandra Marselha Siqueira P. Elli - Rua 9 nº 279 - Bairro. São

Luis Fernando Barbosa da Cunha - Av: 03 nº 1015 - Centro. ^{Benedito}

Luciana Degli Esposti Rua 2 nº 2153 - Centro

Nós, cidadãos do Município de Rio Claro, abaixo assinados, conscientes da importância da FERROVIA na economia do nosso Estado, vimos com o presente solicitar a V. Excia. o TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO E DAS OFICINAS DA FEPA-SA em nossa cidade, como medida de preservação e continuidade da nossa história.

Rio Claro, 02 de agosto de 1985

Atílio - av: 8 nº 1548 - Cidade Claret

Simone Palo Amanal Av: 15 nº 2163

Paulo H. de Oliveira Av. 23 nº 2221.

M. Elizabeth S. Carneiro @ Rua 12 av 39 nº 36 CJ

Buciano Ap. B. Camargo. Av: 42 Nº 1150. Albo do Santana

Antonio Inaues Cecotto Rua 18 Av 719

Daniel H. Leite Av: 6 nº 467 centro.

Patrícia Duz dos Santa: av nº 1704.

Julmo X. da Silva - AV 39 Nº 2014

Antonio Carlos Serafim Rua 9 nº 324

Paulo César Montino Rua 15 nº 627

Julamita do Carmo J. Pitólli Rua 9 nº 279

Alessandra Casella Catanzaro Rua 7 nº 1109

José Luis Gracioli Av: 07 nº 1084.

Reginaldo Abdalla de Souza Rodovia Rio Claro a Piracicaba km 1

Pierre Lucena Raloni Av 56-A nº 361 Jd. América

Patrícia Saraiva Cardoso - Avenida 9 nº 397

Bethsís Regina Moraes - Rua 9, nº 609 - Centro

Cláudia Aparecida da Silva - Av: 5 nº 1215 - centro.

Maria Silveira S. Botelho Rua 2 nº 337 CJ

Auelisa Casanova Rua 11 nº 535 - Bairro São Ben.

Patrícia CRB. Natiró - Rua 14 nº 147 - Bairro Bom Jesus.

Francieli Rigatto - Rua 15 nº 312 - Bairro do Estádio

Luís Angelo Gracioli - Av: 07 nº 1084 - Centro

Jays de Andrade Pimentel Neto Av. 19 nº 1018 - Bom Jesus!

João Mauro Morandin Júnior. Rua 8 nº 515. Bairro Centro

Alexandra Eliza Sermedo av: 3 nº 821. Bairro - Centro

Nós, cidadãos do Município de Rio Claro, abaixo assinados, conscientes da importância da FERROVIA na economia do nosso Estado, vimos com o presente solicitar a V. Excia. o TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO E DAS OFICINAS DA FEPA-SA em nossa cidade, como medida de preservação e continuidade da nossa história.

Rio Claro, 02 de agosto de 1985

Ceyro Geraldo Ribicelli

~~João de Mattos~~

~~João de Mattos~~

Marcelino Ferreira

João Ingherano Rua 1 n: 1504
Eugênio Loterio

~~João de Mattos~~

Amanda Vidal

Jose Constante Garret

Edgard Alcides Ongarelli

Afrázio Goncalves Baptista
Geraldo Pereira dos Santos

Renato Antonio de Sales

Jacqueline B. Mattos

~~João de Mattos~~

Walter Klerner

João Jorge do Tomé

Antonio Ruy

Osvaldo Aureli Avenida 22 n: 987

Jose Chydyfuz - Avenida 24 n: 224

Luiz G. P. Santos

Osvaldo Jaime Ferrazinho

Larcy Pereira Avenida 20 - n: 139

Bernardo dos Santos Filho Rua Subreiro 2 - n: 252 - Jaraguá

~~João de Mattos~~

Orlando Vianet Aperto R 3 n 2702

Armando P. Tambosi R P 111-188-7

Resums: 24 de 27 assinatures
 10 26
 3 28
 1 29
 1 30
 1 31
 1 28

 1080 annales

Nós, cidadãos do Município de Rio Claro, abaixo assinados, conscientes da importância da FERROVIA na economia do nosso Estado, vimos com o presente solicitar a V. Excia. o TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO E DAS OFICINAS DA FEPA-SA em nossa cidade, como medida de preservação e continuidade da nossa história.

Rio Claro, 02 de agosto de 1985

- Milton Silbert
- Mário Corrêa
- Mário Leonardi
- Abelino Sargace Av. 20A n. 370
- Adelino Sargace - Rua - 5 - B - 861
- Apregado. Rua 11 n. 3276
- Narciso A. A. S. Rua 3 n. 1962
- Yosé Secco 2. Rua 5 n. 2213
- Eugênio Faria R. 5 261 C. J.
- Yosé Demerisse n. 6 923 n
- Antônio Dias de Almeida - Av - 10 - m - 119.
- José Paulo 2.º Rua 9 n. 2371
- Arthur Rodrigues, Av. 50. n. 3019, J.P.
- Maria Jesus J. de Moura - Rua 7 - n. 605
- José Ferreira 2.º 4. Rua 22. n. 3301.
- Atal Thomas Ferigallo Rua 5 n. 1893
- Otto de Deus Av 14 n. 1376
- Osvaldo Kuntz R. 5 - 1630
- Sebastião Silveira R. 13. N.º 60 BNH
- Cláudio Savalli Avenida 12 N.º 876
- Emilia Mariotti H. Aires Av 11 n.º 1183
- José Delmeida Av 11 n.º 1298
- Reino Carneiro Av. 18-17 N.º 275
- Yan de Jongh Rua 11 - 258
- Leontino Brigatto Av. 15 n.º 29
- Maria Aparecida Santos Rua 1 - 1643

Nós, cidadãos do Município de Rio Claro, abaixo assinados, conscientes da importância da FERROVIA na economia do nosso Estado, vimos com o presente solicitar a V. Excia. o TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO E DAS OFICINAS DA FEPA-SA em nossa cidade, como medida de preservação e continuidade da nossa história.

Rio Claro, 02 de agosto de 1985

- Luis Lotens 112.300
- Osvaldo Gus 14658
- Benedito Soares 112029
- Maria do Perpallu Falcao
- Eliza Bucioli Picavelli
- Jose B. ... 146178
- João ... 149, 149, 6
- J. T. David ... 113.088
- Ames ... 155167-1
- Albino ... 119201-5
- ... 113815
- ... 133778
- Joana ... 103976
- Valter Natal ... 111920
- Alzaida ... 113190
- ... 112877
- ... 101459-5
- Angelo ... 109.154 -
- Francisco de Paula Filho 148751-0
- Patrício ... 111945
- Christide ... 706304-9
- Antonio André
- Dulce Holland 100-562
- Luiza Baroto 104-534-3
- Olivia Grande 110-211-7
- Rosalina Vidal Martins 105-573-5
- Francisco ... 105-534
- João N. Moura 10-96-26

Nós, cidadãos do Município de Rio Claro, abaixo assinados, conscientes da importância da FERROVIA na economia do nosso Estado, vimos com o presente solicitar a V. Excia. o TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO E DAS OFICINAS DA FEPA-SA em nossa cidade, como medida de preservação e continuidade da nossa história.

Rio Claro, 02 de agosto de 1985

- Eleni Cristina Silva Petrucci 199 106
- Antonio Claudio Melo 125 493-6
- João de Souza 108 209-4
- Adriano do Fimto 146-361
- José Teixeira da Silva 129 539
- Alexander Rossi 116 715-4
- Paula 132 884
- Antonio Sacconho 2º 106.723-1
- Paulo Vadal do Lio Filho 102 728/0
- Allystobarotimo 179.985-6
- Egídio Franco 111 187
- João Queiroz 1º 112.070-1
- Armando Pereira 2º 112.783-7
- Valdemar Senavine 133.969
- Benedita Borges 11 596
- Emédina Carneiro Leon 110.573-6
- João Lepusius Filho 137 892-9
- Carlos Loureiro 106915-3
- Renaldo de Azevedo 1-12805
- Guaraciara de Oliveira 106 945-4
- João Porti 133-522-7
- Paulo de Azevedo 187 505-9
- Luiz de Barros 19 90 18-7
- Odete de Barros 199 019-5
- Stouzes M. Barros 101 347-5
- Fernando Souza 108.108-0
- Emília S. Martins 107 541-
- Antonio de Lima 113 484
- Matheus 242 403-2
- Denise Winkler (alberta winkle) 111.537-5
- Tilda dos Santos Cesar 111 928
- José dos Santos 190 84-9

Nós, cidadãos do Município de Rio Claro, abaixo assinados, conscientes da importância da FERROVIA na economia do nosso Estado, vimos com o presente solicitar a V. Excia. o TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO E DAS OFICINAS DA FEPA-SA em nossa cidade, como medida de preservação e continuidade da nossa história.

Rio Claro, 02 de agosto de 1985

- Emílio Roberto Campos 145 506-1
- Trocy Mário Soares 114-403-1
- José Francisco Sartori 106.760-5
- Leônidas Andreoli 134.049-2
- Valmir de Aguiar 108 957-9
- Antônio de S. 186 495-5
- Antônio de S. 147 331
- Olimpia J. de Schuller 178 631
- Neacio Garcia 23048-4
- Josephina Cardoso Urbano 100.445
- Tibério Fernandes 774 754
- Osvaldo de S. Francisco 119 488
- Antonio de S. 109.941
- Leung S. 111.497
- Augusto Benfamin Damm 109.215
- Joaquim Kinton 32760
- Antônio de S. 155457.4
- Antônio de S. 102225.3
- Antonio App. 145297
- Maria Curcio 106224
- Orlando Rossini 129.255
- Orlando de S. Tallongo 195.720
- Yerê Cruz 134,067-1
- Osvaldo da Silva 104468
- Antônia B. Martins 111485
- Gentely Garcia 113.280
- 128 519
- Roberto de S. B. P. 112 268
- José de Souza 129.423
- Alcides Nina 175.571

Nós, cidadãos do Município de Rio Claro, abaixo assinados, conscientes da importância da FERROVIA na economia do nosso Estado, vimos com o presente solicitar a V. Excia. o TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO E DAS OFICINAS DA FEPA-SA em nossa cidade, como medida de preservação e continuidade da nossa história.

Rio Claro, 02 de agosto de 1985

Douglas Alberto Domingos

Rodrigo Schneider Pulcini

André Luiz Grederico

Julius Mendes

Alexandre Machado Serra

Renato Binoletto Piccoli

Fabio Thomaz Tebaldi

Fabio Luis Diuri

Marcelo Thomaz Tebaldi

Fabio Roberto O Chavarette

Antônio Bruno de Moraes

Paulo José Celil Carrab.

Charles Amalho

Alessandra Buchini Perez

Abel Franceschi de Angelis

Ricardo Rocha Rolho

Évelin Cristina Meri

HERBERT GALHEIROS

Adriana Spá Francisco

Andréia Secco

Adriana Cecilia Oliveira de Lima

Mauro Lanzoni Pinetti

Ana Lúcia Mello

Adriano Gomes

Nós, cidadãos do Município de Rio Claro, abaixo assinados, conscientes da importância da FERROVIA na economia do nosso Estado, vimos com o presente solicitar a V. Excia. o TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO E DAS OFICINAS DA FEPA-SA em nossa cidade, como medida de preservação e continuidade da nossa história.

Rio Claro, 02 de agosto de 1985

- Amir Kalil Cassel Av. 5 nº 639
- Marcos Rego Lima Av. 11 nº 3630
- Josefina de Fayer Rua 1 nº 615.
- Andréia Medeiros de Souza Rua 9 nº 1109
- Andréia Medeiros de Souza Rua 16 nº 3646
- Andréia Ap de Souza Av 48 nº 1281.
- Elia Regina de G. Cardoso Rua 16. N° 3772. Av 52 e 54
- Paula Cristina de Souza Av: 20 N° 350
- Marcos da Silva Av: 15 Rua Port: 2 N° 33
- João Cristofolletti Rua 9 nº 2180
- Pietro Sanderi Filho Av. Populário (IPEUNA)
- Silvia Wichmann
- Silvia Cristina Regonha
- Cláudia Schumann Rua 7-609
- Marcos Antônio Lopes Rua 9 nº 3123
- Joel da Silva Vieira Jr. Rua 4 nº 2452
- Sergio Carnevale novo teto nº 225
- Luiz Roberto Av. 31 nº 2084
- ~~Luiz Roberto~~ Av. 21 nº 208.
- ~~Luiz Roberto~~ R. 05 3.69
- Marcos Torquato Av. 17 nº 141 CJ
- Alexandre Bandini Rua 7 nº 220 CJ
- Luiz F. Martinez Rua 8 nº 42-14
- Miriam Cristina Costa Av 33 nº 500 CJ
- Elizabete Azevedo Rua 8 nº 254
- Andréia Gomes Av. 19 nº 1408

ABAIXO A DITADURA Rua 9 nº 1779
ABAIXO A MORDOMIA Maurício Andrade

Ana Elisabetha Burmann Rua 119 nº 398
Famais Famais Rua 9 nº 3838

Ana Maria Lopes dos Santos Av. 10 N: 639

Moncio Botelho Av. 8 nº 1235

~~Botelho~~ Rua 3 790000

~~X~~
Jolanda Parente Seraphim Rua 8 nº 2106

Rua 6 nº 2213

Sylos Laurentis

Av. 22 D nº 438.

Rua 7, 732/R.C.

Rosmeo Reis

~~Reis~~

~~Reis~~

Rua 4 nº 1115

Juarez Vicente de Carvalho (Ferroviário) Rua 7 nº 10 J. Band.

Mariliana Penteado Rua 4 - 323

Ana Elisa de A. Penteado

Rua 4 - 323

Nos, cidadãos do Município de Rio Claro, abaixo assinados, conscientes da importância da FERROVIA na economia do nosso Estado, vimos com o presente solicitar a V. Excia. o TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO E DAS OFICINAS DA FEPA-SA em nossa cidade, como medida de preservação e continuidade da nossa história.

Rio Claro, 02 de agosto de 1985

NOME	ENDEREÇO
Juciana de Fátima Faria	AV: 46 nº 369.
George Bredito de Oliveira	AV 89 Nº 1162
Maria Elizabeth Beço	AV 20A nº 1057
Ronato Rossi	Rua 8B, nº 1226
Dionísio de Oliveira Bittermann	Rua 04, nº 2282.
James Francisco Silva	AV 18-A, nº 245.
Gláucia Rodrigues Pereira	AV 4-A, Nº 442.
Georgato Aparecido Miranda	Av 38+A nº 366
Katia Lúcia Marquie	Av. 41 nº 437.
Jurema Aparecida Escobari	Rua 2A, 278.
Guámaria D'Arc de Oliveira	Avenida 07 nº 607 Centro
Rosa Ribeiro	Rua 1A nº 43 - Centro.
Maria Helena Barreto Ciullari	Rua 5 nº 415 Centro.
Supremo Roberto Cardoso	Ci. U. 26 no Rua 5 nº 453
Mirlande Ambrósio	Rua 8 nº 353 C.J.
Daltov Pereira	Av. 11. Nº 1884 J.C.
Cláudio Florindo	R 11A nº 372
Ana Paula Escobari	Rua 16 nº 1340
Gleison A. Casimiro	Rua 4 nº 260
Ana Célia de Oliveira	Rua: 12 nº 374
Paulo Eduardo Dejusti	Av. 41 nº 1032
Marcelo Santana Tomassini	Av. 14 nº 1743
Marcelo P. P. Infasati	Av: 2 nº 41
Roberto H. Piccoli	Av 1 nº 860
Paulo Cesar Amaral Sampaio	av. 4 nº 1120
Nilo B. Vargas	av. 8, nº 1200
Alexandre Ramalho Ferreira	Rua 71 Nº 091 C.J
Gregório Blasco	R. Ângelo Trindade nº 261 - Centro

Nós, cidadãos do Município de Rio Claro, abaixo assinados, conscientes da importância da FERROVIA na economia do nosso Estado, vimos com o presente solicitar a V. Excia. o TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO E DAS OFICINAS DA FEPA-SA em nossa cidade, como medida de preservação e continuidade da nossa história.

Rio Claro, 02 de agosto de 1985

Olando A. de Oliveira AV 48 nº 87

João Thomazini

Adolfo Sanjay Oliveira Rua 11 nº 3623

Luizquin Oliveira Sr. Av. SA. 136.

Olando Pinhati Rua 5 nº 2152

Osmar A. de Campos Ribeiro Rua T-B, 342

Olando Vanzeller Avenida 36 nº. 959

Luiz Rodelli Avenida 10 A 289

João Beccaro av 124 nº 185

Almeida de Brito Rua 4 A nº 86.

Alfredo Timião Rua 3 nº. 2349

Osvaldo Travenca - R. 4 nº 216

Antônio Beltrame Rua 9 A 236 Tel. 24.284

Edmundo S. Lima Rua 6 A nº 334 - Tel 34-67.05

Indimedes S. Guimarães AV 8 - 1740 -

Fernando Spalador AV. 8 A 1174

Pemualdo Bonafé AV. 26 A nº 340

Francisco Belmonte Av. 2 nº. 506

Alcides Marcantúlio Av. 22 - A 332

Albino Brustati Rua 4 - nº 254

Julio Grieto Osterly Rua - nº 1820

Julio Rosa 3ª Rua 12 - B - 1337

Virgílio Fontana Av. 16 - 836

Antonio R. de Silva R. 9 - 9775

Sybio Eugênio Moura - 132.755-1

Julio S. Pires 110.945-6

Ricardo Araújo Rua 5 - 1614 119.948-7



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º

do P. Condessaat 22.225 82 (a)

Interessado: Deputado José Felício Castellano

Assunto: Estudo Tomb. Estação Fepasa - Rio Claro

Ao Snr. Conselheiro

Mário Sawelli
para relatar

S. Paulo 20/08/85

Modesto Souza Barros Carvalho
MODESTO SOUZA BARROS CARVALHOSA
Presidente



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

217

Folha de informação rubricada sob n.º

do P. CONDEPHAAT n.º 22295/82 (a)

Interessado: DEP. JOSÉ FELICIO CASTELLANO

Assunto: ESTUDO DE TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO DA FEPASA EM RIO CLARO.

P A R E C E R

O Processo nº 22295/82 remonta ao ofício datado de 22 de março de 1982 do nobre Deputado José Felício Castellano, que, nas motivações da solicitação, afirma ter Rio Claro: "... uma vasta história ferroviária . Ainda hoje, sedia e mantém / importante oficina da FEPASA, e grande parte da população rio-clarense está, direta ou indiretamente, ligada à ferrovia" (fls 2).

O conciso documento, firmado pelo ilustre membro do Legislativo Estadual mereceu o pronto atendimento do órgão preservador, como comprova o fato de, já a 19 de junho de 1982, / ter sido apresentado, ao Sr. Diretor Técnico, pela arq. Maria Regina P. de Mattos, " Relatório de Viagem " (fl. 4 e 5) que in forma - referindo-se não só à Estação da FEPASA, mas, também , aos edifícios da Escola Industrial e do Gabinete de Leitura - terem os imóveis " características histórico-arquitetônicas impares na cidade ". Mas, no parágrafo conclusivo de seu escrito "reconhece o valor dos imóveis em questão, a nível municipal e não estadual".

Esse Relatório, levado à consideração do Colegiado, motivou, na sessão de 25 de agosto de 1982, a abertura do Processo " para estudo do Tombamento da Estação FEPASA, localizada à Avenida " 1 ", na cidade de Rio Claro "...

Foram prontamente informadas as autoridades responsáveis pelo acatamento da decisão - por ofícios datados de 2 de setembro de 1982: SE-913/82 dirigido ao Sr. Presidente da / FEPASA; SE-915/82 ao Sr. Prefeito Municipal de Rio Claro e SE-959/82 ao Sr. Delegado Regional de Rio Claro. O sr. Deputado José Felício Castellano foi informado através do ofício SE-nº 934/82, de 3 de setembro de 1982 (fl. 6 a 9).

Dá-se início a um Processo que tornou modelarmente instruído, inserindo documentos de excepcional valor, como:

218



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

218

Folha de informação rubricada sob n.º

do P. CONDEPHAAT n.º 22295/82 (a)

Interessado: DEP. JOSÉ FELÍCIO CASTELLANO

Assunto: ESTUDO DE TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO DA FEPASA EM RIO CLARO.

. 2 .

a " Escritura Geral de aquisição da " TheRio Claro S. Paulo Rail-
way Company Limited " - "empresa com sede e domicílio em Londres,
constituída sob regime das leis inglesas" pela " Cia Paulista
de Vias Ferreas e Fluviais" (fls. 11 a 22) e o " Informe Históri-
co referente ao Tombamento da Estação da Cia Paulista na cidade
de Rio Claro", de autoria da historiôgrafa Ema Marina Garcia
Saez, que, no capítulo " A cidade de Rio Claro e a Zona da Pau-
lista " (fl. 25 a 70), apresenta magnífica sinopse histórica do
dinâmico centro econômico e social da região do Morro Azul desde
quando " antes de 1827, Rio Claro não era senão um pouso de vian-
dantes que se dirigiam aos sertões de Araraquara e além" para, /
em 1876, tornar-se a "ponta de trilho" onde a audácia e a capa-
cidade realizadora paulista se sobrestariam por oito anos antes
da ferrovia (numa nova etapa, áspera e corajosa, que teria como
artífice maior ao infatigável tenente-Coronel Antonio Carlos Ar-
ruda Botelho - Barão, Visconde e Conde de Pinhal - , com o pode-
roso apoio de seu sogro, o empreendedor Visconde de Rio Claro)
atingir S. Carlos do Pinhal e prosseguir celere rumo a todos os
quadrantes da generosa ^{glória} bandeirante, em busca da rubiácea o-
pulentadora que deu aroma à civilização paulista, possibilitando
à primitiva São João Batista do Ribeirão Claro transmutar-se na
estuante urbe hodierna.

As atividades relacionadas com a ferrovia (tráfego,
transbordo, manutenção e substituição do material rodante pelas
oficinas e, até mesmo, as agitações reivindicatórias proletárias
que, no País, avultaram a partir de 1904, com a presença de ati-
vas lideranças, provindas, sobretudo, da região atlanto-mediter-
râneo, como Aristides Ristori, Neno Vasco e Piccarolo, e, ao in-
verso, as conquistas providenciárias pacíficas, como as decorren-
tes da lei Eloy Chaves - O vanguardeiro e lúcido procer político
- que conferiu aos ferroviários a primazia na obtenção dos bene-
fícios assistenciais, hoje generalizados, influíram de forma de-
cisiva na vida da comunidade Rioclarense, dando-lhe característi

219



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

219

Folha de informação rubricada sob n.º

do P. CONDEPHAAT n.º 22295 82 (a)

Interessado: DEP. JOSÉ FELÍCIO CASTELLANO

Assunto: Estudo de Tombamento da Estação da FEPASA em Rio Claro

. 3 .

cas próprias - e almejamos indelévels - no complexo urbano nacional.

Neste ponto, cremos oportuno inserir excerto ^{da} magistral obra "café e ferrovia" de Odilon Nogueira de Mattos: "Casos existem de cidades que chegaram a depender de sua função ferroviária. Foi o caso, por exemplo, de Rio Claro, que, durante muito tempo, viveu em função das oficinas da Paulista, ali localizadas".

E ousaríamos afirmar que o edifício motivador deste processo - a Estação da FEPASA, inaugurada em 1910 - é venerável símbolo arquitetônico de toda a imensa gesta de trabalho, coragem e clarividência que foi a construção da Rede ferroviária nacional - a iniciativa mais útil de uma monarquia proba que legou, como incentivador exemplo de real desenvolvimentismo, 9583 quilômetros de linhas férreas.

E nessa obra de gigantes da perseverança no trabalho, Rio Claro figura como uma das referências capitais.

Em Parecer, datado de 8 de outubro de 1984 e submetido ao julgamento do douto Colegiado, recomendamos, atendendo à conclusão da arq. Maria Regina P. de Mattos (fls. 4 e 5), que a preservação do bem fosse confiada a Orgão Municipal cuja criação era anunciada como iminente. Solicitamos permissão para transcrever excerto de nosso trabalho atinente a esse aspecto do tema: "....reconhecemos o valor cultural do bem em questão, mas consideramos que sua preservação deva ser mantida no nível municipal - embora o CONDEPHAAT ofereça sua colaboração no sentido consultivo, caso o Município deseje valer-se desse apoio técnico. Essa recomendação é favorecida pelo propósito objetivado no projeto, de Lei 17/83, em exame pelo nobre Legislativo Municipal, indicativo de um louvável almejo de preservação da memória local, que, por certo, não tardará em ser transmudado numa determinação legal".

Motivo superveniente - isto é : a ameaça de desca-



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

220

Folha de informação rubricada sob n.º
do P. CONDEPHAAT n.º 22295/82 (a)

Interessado: DEP. JOSÉ FELICIO CASTELLANO

Assunto: ESTUDO DE TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO DA FEPASA EM RIO CLARO.

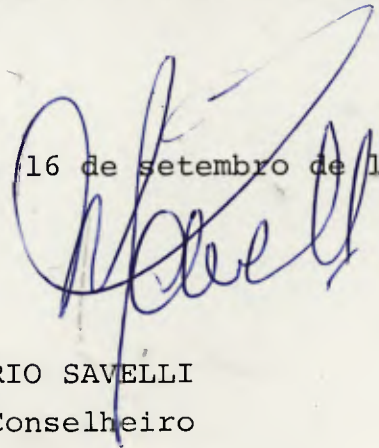
. 34 .

racterização do imóvel, ante o fato " da Prefeitura ter um plano de demolição parcial, para a construção de Terminal Rodoviário", mencionado em comunicação, datada de 26 de junho do corrente ano, do Sr. ^{Director} Técnico à Presidência - leva-nos agora, porém, a alterar nosso ponto de vista e propor ao Egrégio Colegiado o Tombamento imediato do bem.

Robustecendo esta nossa recomendação, mencionamos o documento assinado por 1086 representantes da Comunidade Rioclarense, dirigido ao Sr. Presidente do CONDEPHAAT, solicitando pronta adoção da medida preservadora.

E o que temos a relatar aos Senhores Conselheiros.

São Paulo, 16 de setembro de 1985.


MÁRIO SAVELLI
Conselheiro

MS/fac.

221



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

221

Folha de informação rubricada sob n.º

do P. CONDEPHAAT n.º 22295/85 (a)

Interessado: DEPUTADO JOSÉ FELICIO CASTELLANO.


Assunto: Estudo de tombamento da Estação da Fepasa em Rio Claro.

SÍNTESE DE DECISÃO DO EGRÉGIO COLEGIADO
SESSÃO ORDINÁRIA DE 16 DE SETEMBRO, 1985
ATA Nº 655

O Egrégio Colegiado por deliberação unânime, aprovou o parecer do Conselheiro Mário Savelli, favorável ao tombamento da Estação da Fepasa, em Rio Claro.

1- À DT para providências cabíveis.

GP; 23 de setembro de 1985


MODESTO SOUZA BARROS CARVALHOSA
Presidente

SR/apsm

222



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA
RUA LIBERO BADARÓ, 39 - SÃO PAULO - CEP 01009 - PABX - 257-1311

CONDEPHAAT

São Paulo, 26 de setembro de 1985

Ofício GP- 963/85

P.Cond. 22.295/82

Senhor Diretor,

Vimos comunicar a Vossa Senhoria que o Egrégio Colegiado do Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado-CONDEPHAAT em sua sessão do dia 16 do corrente, Ata nº 655, decidiu aprovar o tombamento do edifício da Estação FEPASA, no Município de Rio Claro.

Em conformidade com a legislação aplicável à espécie, mais precisamente, às disposições contidas nos artigos 142, parágrafo único, e 146 do Decreto 13.426 de 16/3/79, a deliberação do Conselho aprovando o tombamento, assegura, definitivamente, a preservação do bem.

Como consequência, qualquer intervenção no imóvel em termos de modificação ou reforma deverá ser precedida de autorização do CONDEPHAAT.

Nos termos do artigo 143 do supracitado Decreto nº 13.426, de 16/3/79, terá Vossa Senhoria a partir do recebimento deste, o prazo de 15 (quinze) dias para contestar a proposta do Colegiado, antes que a mesma seja ratificada pelo Secretário de Estado da Cultura, por intermédio da publicação da Resolução de Tombamento na Imprensa Oficial.

Ao ensejo, apresentamos a Vossa Senhoria protestos de estima e consideração.


MODESTO SOUZA BARROS CARVALHOSA

Presidente

Senhor

Dr. JAIME ALÍPIO DE BARROS

DD. Diretor Jurídico e de Patrimônio da FEPASA

Ferrovia Paulista S/A

Praça Júlio Prestes, 148 - 1º andar

01218 - CAPITAL

fls 222

223

FEPASA
SECRETARIA GERAL

27 SET 16 4 1 000000

CODIGO:

Clous
Clous F. C. Buscalino
Secretaria



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA
RUA LIBERO BADARÓ, 39 - SÃO PAULO - CEP 01009 - PABX - 257-1311

CONDEPHAAT

São Paulo, 26 de setembro de 1985

Ofício GP- 962/85

P.Cond. 22.295/82

Senhor Presidente,

Vimos comunicar a Vossa Senhoria que o Egrégio Colegiado do Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado-CONDEPHAAT em sua sessão do dia 16 do corrente, Ata nº 655, decidiu aprovar o tombamento do edifício da Estação FEPASA, no Município de Rio Claro.

Em conformidade com a legislação aplicável à espécie, mais precisamente, às disposições contidas nos artigos 142, parágrafo único, e 146 do Decreto 13.426 de 16/3/79, a deliberação do Conselho aprovando o tombamento, assegura, definitivamente, a preservação do bem.

Como consequência, qualquer intervenção no imóvel em termos de modificação ou reforma deverá ser precedida de autorização do CONDEPHAAT.

Nos termos do artigo 143 do supracitado Decreto nº 13.426, de 16/3/79, terá Vossa Senhoria a partir do recebimento deste, o prazo de 15 (quinze) dias para contestar a proposta do Colegiado, antes que a mesma seja ratificada pelo Secretário de Estado da Cultura, por intermédio da publicação da Resolução de Tombamento na Imprensa Oficial.

Ao ensejo, apresentamos a Vossa Senhoria protestos de estima e consideração.


MODESTO SOUZA BARROS CARVALHOSA

Presidente

Senhor

Dr.Eng.SEBASTIÃO HERMANO LEITE CINTRA

DD. Presidente da FEPASA-Ferrovias Paulista S/A

Praça Julio Prestes, 148, 1º andar

01218 - São Paulo - (SP)

JM/sr

FEPASA
SECRETARIA GERAL

27 SET 16 4 1 48 000000

CODIGO:

DENAS PEREIRA

Denas Pereira
Escriturário



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA
RUA LIBERO BADARÓ, 39 - SÃO PAULO - CEP 01009 - PABX - 257-1311

CONDEPHAAT

224

São Paulo, 26 de setembro de 1985

Ofício GP-959/85

P.Condephaat 22295/82

Senhor Prefeito,

Vimos comunicar a Vossa Excelência que o Egrégio Colegiado do Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado- CONDEPHAAT- em sua sessão do dia 16 do corrente, Ata nº 655 decidiu aprovar o tombamento do edifício da Estação FEPASA, nesse Município.

Em conformidade com a legislação aplicável à espécie, mais precisamente, às disposições contidas nos artigos 142, parágrafo único, e 146 do Decreto nº 13.426, de 16/3/79, a deliberação do Conselho aprovando o tombamento assegura, definitivamente, a preservação do bem.

Aproveitamos o ensejo para apresentar a Vossa Excelência protestos de estima e consideração.


MODESTO SOUZA BARROS CARVALHOSA

Presidente

Senhor

JOSÉ LINCOLN DE MAGALHÃES

DD. Prefeito Municipal de

RIO CLARO

CEP-13500

225



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA
RUA LIBERO BADARÓ, 39 - SÃO PAULO - CEP 01009 - PABX - 257-1311

225

CONDEPHAAT

São Paulo, 26 de setembro de 1985

Ofício GP- 961/85
P. Condephaat 22295/82

Senhor Delegado,

Vimos comunicar a Vossa Excelência que o Egrégio Colegiado do Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado- CONDEPHAAT- em sua sessão do dia 16 do corrente, Ata nº 655 decidiu aprovar o tombamento do edifício da Estação FEPASA, nesse Município.

Em conformidade com a legislação aplicável à espécie, mais precisamente, às disposições contidas nos artigos 142, parágrafo único, e 146 do Decreto nº 13.426, de 16/3/79, a deliberação do Conselho aprovando o tombamento assegura, definitivamente, a preservação do bem.

Aproveitamos o ensejo para apresentar a Vossa Excelência protestos de estima e consideração.

MODESTO SOUZA BARROS CARVALHOSA

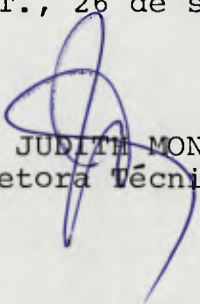
Presidente

Senhor
DR. JOSÉ TEGERO
DD. Delegado Titular da Polícia Civil
Rua "5" nº 272
RIO CLARO
CEP-13500

226

Ao Arq. Raphael Gendler para elaborar a
resolução de tombamento do bem cultural
em questão.

CONDEPHAAT., 26 de setembro de 1985

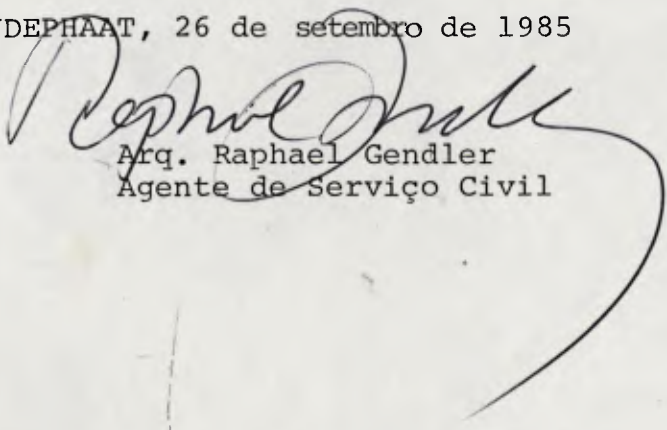


JUDITH MONARI
Diretora Técnica Substa.

Sra. Diretora,

Em cumprimento ao despacho supra,
elaboramos a Resolução de Tombamento do bem
objeto dos presentes autos, que segue apensa
à contracapa.

CONDEPHAAT, 26 de setembro de 1985



Arq. Raphael Gendler
Agente de Serviço Civil



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º

do P. Condephaat n.º 22.295/82 (a) mab

Interessado: DEP. JOSÉ FELICIO CASTELLANO

Assunto: Estudo de Tombamento da Estação da Fepasa-Rio Claro

Senhor Secretário,

Tendo o Egrégio Colegiado em sua Sessão do dia 16 de Setembro de 1985, Ata 655, decidido aprovar o TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO DA FEPASA, em Rio Claro, objeto destes autos, tenho a honra de encaminhar a Vossa Excelência, apensa à contracapa, a respectiva Resolução de Tombamento para assinatura, se assim o entender.

CONDEPHAAT, 13 de outubro de 1985

MODESTO SOUZA BARROS CARVALHOSA
Presidente

Segue M, juntada A nesta data, documento rubricado 0 sob n.º 272.228
folha... de informação

SA-PROTOCOLO em 06 de NOVEMBRO de 1985

(a) Alana



FEPASA FERROVIA
PAULISTA S.A.

0600/DRJ/026 /5

São Paulo, 08 de outubro de 1985.

75A (Protocolo) ²²⁷
junto a ao governo
22.295/82, onde
& acenar.
Cond. 4/11/85

JUDITH MORARI
Diretora Substituta

*Despacho
Secretaria*
Senhor Presidente,

Fazemos referência ao V. prezado ofício GP-962/85, datado de 26 de setembro transato, referente ao P. Cond. 22.295/82.

Em resposta, gostaríamos de solicitar de V.Sa., vistas ao processo respectivo, que cuida do tombamento do edifício de nossa Estação no Município de Rio Claro, com a correspondente devolução do prazo para, se for o caso, contestação.

Informamos-lhe dos motivos a que se prende tal solicitação, qual seja, de desconhecemos os antecedentes do caso e, até, mais precisamente, o imóvel mesmo a que se refira; no Município de Rio Claro existem três estações ferroviárias.

Sem outro particular para o presente, no aguardo de seu pronunciamento deferindo a nossa pretensão, aproveitamos o ensejo para renovar-lhe nossos protestos de apreço e distinta consideração.

JAYME ALÍPIO DE BARROS
Diretor Jurídico e Patrimonial

Ilmo. Sr.

Dr. MODESTO SOUZA BARROS CARVALHOSA

D.D. Presidente do Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arquitetônico, Artístico e Turístico.

r. Líbero Badaró, 39 - 11º andar

01.009 - CAPITAL - SP

2992 A.D.T.
1) Oficiar colocando a disposição do órgão o processo, mas alertando que o mesmo não poderá sair do Cond. 4/11/85.
EPC 005
228



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA
RUA LIBERO BADARÓ, 39 - SÃO PAULO - CEP 01009 - PABX - 257-1311

CONDEPHAAT

São Paulo, 04 de novembro de 1985

Ofício GP-1157/85

Senhor Diretor,

Em atenção a seu ofício 0600/DRJ/026/5, através do qual Vossa Senhoria solicita vista do processo número 22.295/82, que cuida do tombamento da Estação FEPASA, no Município de Rio Claro, vimos comunicar-lhe que não há qualquer óbice ao pe dido, desde que procedida a vista neste órgão.

Quanto ao prazo de devolução, infelizmente não temos amparo legal para concedê-lo; não obstante estamos à inteira disposição de Vossa Senhoria para definir claramente a área tombada.

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


MODESTO SOUZA BARROS CARVALHOSA

Presidente

Senhor

JAYME ALÍPIO DE BARROS

DD. Diretor Jurídico e Patrimonial
da Ferrovia Paulista S/A-FEPASA

Praça Julio Prestes, 148

CAPITAL - SP

CEP - 01218

JM/lca



ESTADO DE SÃO PAULO

RESOLUÇÃO Nº 64 DE 14 DE NOVEMBRO DE 1985

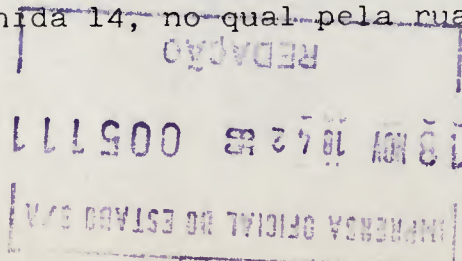
JORGE DA CUNHA LIMA, SECRETÁRIO DA CULTURA, no uso de suas atribuições legais e nos termos do artigo 1º do Decreto-Lei nº 149, de 15 de agosto de 1969 e do Decreto 13.426, de 16 de março de 1979,

R E S O L V E

Artigo 1º - Fica tombado como bem cultural de interesse histórico-arquitetônico a ESTAÇÃO DA FEPASA em Rio Claro (construída em 1910, dentro dos princípios da arquitetura eclética vigentes na época), símbolo das transformações econômico-sociais decorrentes do bi-nômio café-ferrovia em nosso Estado, edifício relevante na identificação do núcleo central urbano do qual é marco tradicional.

Artigo 2º - Fica determinado como área de proteção ambiental a Estação Ferroviária de Rio Claro, os seguintes perímetros que abrangem quadras e ruas, nas quais estarão sujeitas as novas construções a limitação de gabarito máximo compreendendo altura máxima de 7.50m (sete metros e cinquenta centímetros) e controle no tratamento plástico dos projetos arquitetônicos.

1- Começa na rua 3 com Avenida 8 e segue até a Avenida 2. Nessa Avenida até a rua 5, ficam protegidos os lotes com testadas voltadas para sí, de ambos os lados. Continua pela rua 3 até a Avenida 5, segue por essa até rua 2 e segue até o limite do terreno de propriedade da FEPASA. Por esse limite segue até encontrar a rua 1. Segue por essa rua até Avenida 8, que deve encontrar novamente o limite de propriedade da FEPASA, no qual segue até rua 1A com Avenida 14. Desse ponto segue até rua 2 com Avenida 14, no qual pela rua 2 segue até encontrar





ESTADO DE SÃO PAULO

a Avenida 8 e segue fechando o perímetro no cruzamento da rua 3 com Avenida 8.

2- Começa na rua 1B com Avenida 8A e segue por essa até a Avenida 7A, que segue até rua 4B, que segue até encontrar a Avenida 6A. Nesse ponto segue até rua 3B, que segue até Avenida 8A. Daí fecha o perímetro até encontrar a rua 1B.

Parágrafo 1º - Fica caracterizado como eixos principais da presente área de proteção, as seguintes ruas e Avenidas:

- 1.Av.2- Com o objetivo de unir a ambientação da Estação Ferroviária com o Sobrado da Baronesa de Dourado, bem cultural tombado a níveis federal e estadual.
- 2.Av.1- Com o objetivo de unir a ambientação da Estação Ferroviária com a Praça defronte a Prefeitura.
- 3.Rua 1B- Por ser a rua contígua ao pátio da Estação Ferroviária.
- 4.Rua 1- Por ser a rua que abriga a movimentação de embarque e desembarque de usuários da Estação Ferroviária.

Artigo 3º - Ficam protegidas as árvores existentes situadas na rua 1, defronte a Estação Ferroviária.

Artigo 4º - Nenhuma instalação de propaganda-painéis, dísticos-cartazes, ou semelhantes, poderá ser autorizada ou aprovada pelo Poder Público local, no interior desse perímetro acima descrito, sem a autorização prévia do CONDEPHAAT. Para isso deverá o CONDEPHAAT receber as propostas desses tipos de intervenções para apreciação.

Artigo 5º - Fica o Conselho de Defesa do Patrimônio Histó-

231



ESTADO DE SÃO PAULO

rico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado autorizado a inscrever no Livro do Tombo competente o bem em referência, para os devidos e legais efeitos.

Artigo 6º - Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação.

SECRETARIA DA CULTURA, aos 14 de novembro de 1985.

JORGE DA CUNHA LIMA

SECRETÁRIO DA CULTURA

232



ÁREAS ABRANGIDAS PELOS PERIMETROS DE PROTEÇÃO, HACHURADAS NO DESENHO ABAIXO:



b

ESTAD
★
18 NOV 1985
★
SEÇÃO EXPEDIÇÃO

Secretário
Jorge Cunha Lima

RESOLUÇÃO Nº 64 DE 14 DE NOVEMBRO DE 1985

II - SECRETÁRIQ-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,

R E S O L V E

Artigo 1º - Fica tombado como bem cultural de interesse histórico-arquitetônico a ESTAÇÃO DA FEPASA em Rio Claro (construída em 1910, dentro dos princípios da arquitetura eclética vigentes na época), símbolo das transformações econômico-sociais decorrentes do bônomo café-ferrovia em nosso Estado, edifício relevante na identificação do núcleo central urbano do qual é marco tradicional.

Artigo 2º - Fica determinado como área de proteção ambiental a Estação Ferroviária de Rio Claro, os seguintes perímetros que abrangem quadras e ruas, nas quais estarão sujeitas as novas construções a limitação de gabarito máximo compreendendo altura máxima de 7.50m (sete metros e cinquenta centímetros) e controle no tratamento plástico dos projetos arquitetônicos.

1- Começa na rua 3 com Avenida 8 e segue até a Avenida 2. Nessa Avenida até a rua 5, ficam protegidos os lotes com testadas voltadas para si, de ambos os lados. Continua pela rua 3 até a Avenida 5, segue por essa até rua 2 e segue até o limite do terreno de propriedade da FEPASA. Por esse limite segue até encontrar a rua 1. Segue por essa rua até Avenida 8, que deve encontrar novamente o limite de propriedade da FEPASA, no qual segue até rua 1A com Avenida 14. Desse ponto segue até rua 2 com Avenida 14, no qual pela rua 2 segue até encontrar a Avenida 8 e segue fechando o perímetro no cruzamento da rua 3 com Avenida 8.

2- Começa na rua 1B com Avenida 8A e segue por essa até a Avenida 7A, que segue até rua 4B, que segue até encontrar a Avenida 6A. Nesse ponto segue até rua 3B, que segue até Avenida 8A. Daí fecha o perímetro até encontrar a rua 1B.

Parágrafo 1º - Fica caracterizado como eixos principais da presente área de proteção, as seguintes ruas e Avenidas:

- 1.Av.2- Com o objetivo de unir a ambientação da Estação Ferroviária com o Sobrado da Baronesa de Dourado, bem cultural tombado a níveis federal e estadual.
- 2.Av.1- Com o objetivo de unir a ambientação da Estação Ferroviária com a Praça defronte a Prefeitura.

3.Rua 1B- Por ser a rua contígua ao pátio da Estação Ferroviária.

4.Rua 1- Por ser a rua que abriga a movimentação de embarque e desembarque de usuários da Estação Ferroviária.

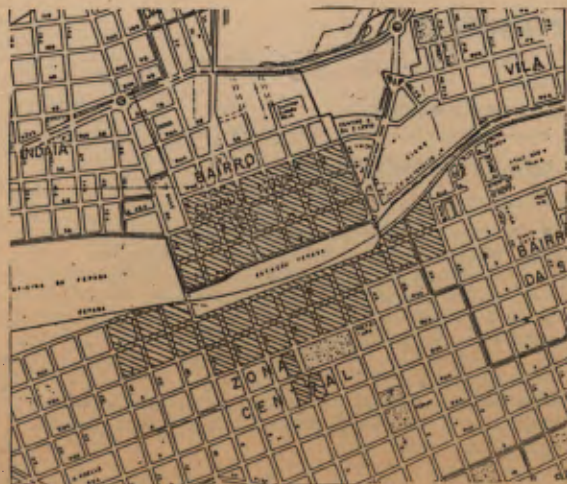
Artigo 3º - Ficam protegidas as árvores existentes situadas na rua 1, defronte a Estação Ferroviária.

Artigo 4º - Nenhuma instalação de propaganda-painéis, dísticos-cartazes, ou semelhantes, poderá ser autorizada ou aprovada pelo Poder Público local, no interior desse perímetro acima descrito, sem a autorização prévia do CONDEPHAAT. Para isso deverá o CONDEPHAAT receber as propostas desses tipos de intervenções para apreciação.

Artigo 5º - Fica o Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado autorizado a inscrever no Livro do Tombo competente o bem em referência, para os devidos e legais efeitos.

Artigo 6º - Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação.

ÁREAS ABRANGIDAS PELOS PERÍMETROS DE PROTEÇÃO, MACHURADAS NO DESENHO ABAIXO:



Publicado no Diário Oficial
de 19/11/85 - Pg. 19



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

RUA LIBERO BADARÓ, 39 - SÃO PAULO - CEP 01009 - PABX - 257-1311
CONDEPHAAT

São Paulo, 20 de novembro de 1985

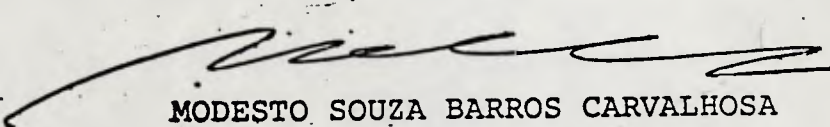
Ofício GP- 1237/85

P.Cond.22.295/82

Senhor Delegado,

Temos a honra de encaminhar-lhe junto a este, xerocópia de Resolução de Tombamento da Estação FEPASA, nesse Município publicada no Diário Oficial do Estado de 19 do corrente,

Na oportunidade apresentamos-lhe protestos de estima e consideração.


MODESTO SOUZA BARROS CARVALHOSA
Presidente

Senhor

Dr. JOSÉ TEGERO

DD, Delegado Titular da Polícia Civil

Rua "5" nº 272

RIO CLARO-SR

CEP-13.500

JM/mab



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

RUA LIBERO BADARÓ, 39 - SÃO PAULO - CEP 01009 - PABX - 257-1311

CONDEPHAAT

São Paulo, 20 de novembro de 1985

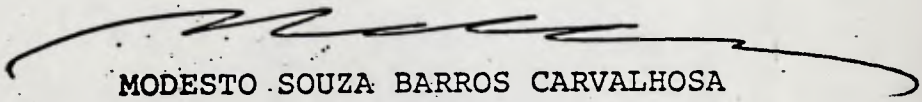
Ofício GP-1234 /85

P.Cond.22.295/85

Senhor Presidente,

Temos a honra de encaminhar-lhe junto a este, xerocópia de Resolução de Tombamento da Estação "FEPASA, no Município de Rio Claro, publicada no Diário Oficial do Estado de 19 do corrente.

Na oportunidade apresentamos-lhe protestos de estima e consideração.


MODESTO SOUZA BARROS CARVALHOSA
Presidente

Senhor

Dr. Eng. SEBASTIÃO HERMANO LEITE CINTRA

DD. Presidente da FEPASA-Ferrovias Paulista S/A

Praça Julio Prestes, 148-19 and

CAPITAL

CEP. 01218

JM/mab



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA
RUA LIBERO BADARÓ, 39 - SÃO PAULO - CEP 01009 - PABX - 257-1311
CONDEPHAAT

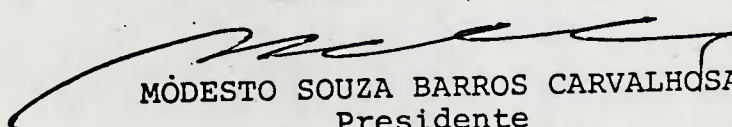
São Paulo, 20 de novembro de 1985

Ofício GP-1235 /85
P.Cond.22.295/85

Senhor Diretor,

Temos a honra de encaminhar-lhe
junto a este, xerocópia de Resolução de Tombamento da
Estação "FEPASA, no Município de Rio Claro, publicada no
Diário Oficial do Estado de 19 do corrente.

Na oportunidade apresentamos-lhe
protestos de estima e consideração.


MÔDESTO SOUZA BARROS CARVALHOSA
Presidente

Senhor

Dr. JAIME ALÍPIO DE BARROS

DD. Diretor Jurídico e de Patrimônio da FEPASA

Ferrovias Paulista S/A

Praça Julio Prestes, 148-19 and

CAPITAL

CEP-01218

JM/mab



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

RUA LIBERO BADARÓ, 39 - SÃO PAULO - CEP 01009 - PABX - 257-1311
CONDEPHAAT

São Paulo, 20 de novembro de 1985

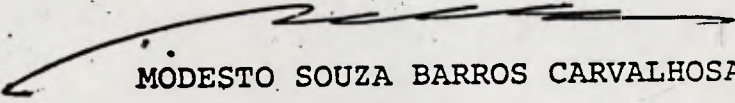
Ofício GP- 1236/85

P.Cond.22.295/82

Senhor Prefeito,

Temos a honra de encaminhar-lhe
junto a este, xerocópia de Resolução de Tombamento da Esta-
ção FEPASA, nesse Município publicada no Diário Oficial do
Estado de 19 do corrente.

Na oportunidade apresentamos-lhe
protestos de estima e consideração.


MODESTO SOUZA BARROS CARVALHOSA
Presidente

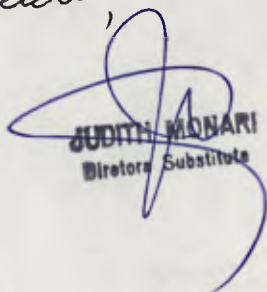
Senhor
JOSÉ LINCOLN DE MAGALHÃES
DD. Prefeito Municipal de
RIO CLARO-SP
CEP-13,500

JM/mab

à STA (arg. Walter Bues).

Para unsewial do sem em qustar
no lupo do lombo competente.

Condphaat, 25 de novembro, 1985


JUDITH MONARI
Diretora Substituta



FEPASA

FERROVIA
PAULISTA S.A.

5800 UR5 0741 6

Campinas, 31 de outubro de 1986

238
1) Am...
A. P...
22.295/82

MODESTO SOUZA BARROS CARVALHOSA
DD. Presidente do Conselho de Defesa do
Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico
e Turístico do Estado - CONDEPHAAT
SÃO PAULO - SP

REF.: TOMBAMENTO DO EDIFÍCIO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA
DE RIO CLARO

Reportando-nos à nossa carta 5800 UR5 0586 6, de 21.08.86, solici-
tamos-lhe a fineza de nos informar a respeito de nosso pedido da
cessão de xerox do processo completo do tombamento da estação fer-
roviária de Rio Claro, de nº 22295 82, a fim de fazer parte inte-
grante do processo interno desta Regional.

Certos de contarmos com a sua atenção e atendimento à nossa soli-
citação, apresentamos a V.Sa. os protestos da mais elevada consi-
deração.

Atenciosamente

WALTER NAPOLEÃO MATTAR
Superintendente Regional

DGT ev

A DT
Para atender na
medida do possível
11/III/86

Precambrie a STA.
para atender.

Cordelant, 14/11/86


JURTA ROMANA
Cluj-Napoca



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA
RUA LÍBERO BADARÓ, 39 - SÃO PAULO - CEP 01009 - PABX - 257-1311

CONDEPHAAT

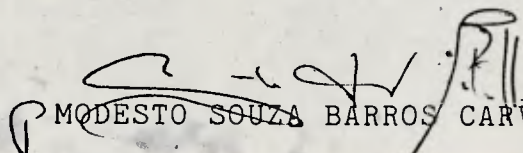
São Paulo, 25. de novembro de 1986

Ofício GP-1521/86

Senhor Superintendente,

Em atenção ao ofício de Vossa Senhoria nº5800-URS-0741-6, de 31 de outubro último, estamos encaminhando, em anexo, cópia xerográfica do processo 22295/82, referente ao tombamento da Estação Fepasa de Rio Claro.

Continuando ao inteiro dispor de Vossa Senhoria, aproveitamos o ensejo para apresentar-lhe protestos de estima e consideração.


MODESTO SOUZA BARROS CARVALHOSA
Presidente

Senhor
Walter Napoleão Mattar
DD. Superintendente Regional da
FEPASA - Ferrovia Paulista S/A Regional Campinas
Praça Júlio Prestes, 148
Capital
CEP:01218

JM/sp



FEPASA

FERROVIA
PAULISTA S.A.

5800 UR5 0741 6

rua Car... fls. 238



MODESTO SOUZA BARROS CARVALHOSA
DD. Presidente do Conselho de Defesa do Patrimônio
Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico
do Estado - CONDEPHAAT

Rua Líbero Badaró, 39

SAO PAULO - SP

CEP. 01009

241

(USO INTERNO)



CPC - 1210



FEPASA

FERROVIA
PAULISTA S.A.

240

5800 UR5 0034 7

Campinas, 21 de janeiro de 1987

MODESTO SOUZA BARROS CARVALHOSA
DD. Presidente do Conselho de Defesa do
Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico
e Turístico do Estado - CONDEPHAAT
SÃO PAULO - SP

REF.: TOMBAMENTO DO EDIFÍCIO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA
DE RIO CLARO

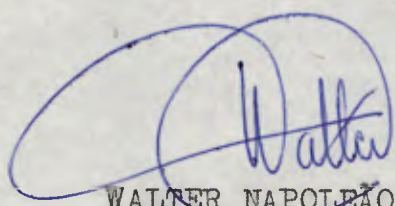
*Presidência - 1.87
S.P. 22-1-87*

Na suposição de possível extravio, permitimo-nos transcrever a seguir teor de nosso expediente 5800 UR5 0741 6, de 31.10.86, sobre o assunto em referência:

"Reportando-nos à nossa carta 5800 UR5 0586 6, de 21.08.86, solicitamos-lhe a fineza de nos informar a respeito de nosso pedido da cessão de xerox do processo completo do tombamento da estação ferroviária de Rio Claro, de nº 22295/82, a fim de fazer parte integrante do processo interno desta Regional."

Certos de contarmos com a sua atenção e atendimento à nossa solicitação, apresentamos a V.Sa. os protestos da nossa mais elevada consideração.

Atenciosamente


WALTER NAPOLEÃO MATTAR
Superintendente Regional

A-4 DGT mrs

PRAÇA JÚLIO PRESTES, 148 CEP 01218 SÃO PAULO
TELEFONE (011) 223-7211 (PABX) TELEEX (011) 22724

*Respondido Ms
Ofício G.P. 1521/86
/ XEROX em
ANEXO*

CPC-1008

242

28

Prov. dnciada(s) juntada dos documento(s)
constante(s) de Fls. nos 243 e encaminhada(s)
a(o) STA
em 22/1/87
STA/ Barbosa
SEÇÃO DE)



Do	Número	Ano	Rubrica
P. CONDEPHAAT	22295	82	RM.

Inscrito no Livro do Tombo
Histórico, sob o nº 246, p.66,
em 22/01/87.


MARIA RITA MANCINI
Bibliotecária Chefe de Seção
Técnica - Substituta

Transcrito no Livro de Actas
da Junta, sob n.º 242, a 267.
em 05 de Junho de 1987

SECRETARIA DA JUNTA
Rua da ...
1200-000 ...

Juntada

Segue 7 juntada 5 nesta data. Documento Folha de Informação rubricada

sob n.º 242 a 267.

SA, PROTOCOLO

Em 05 de JUNHO de 19 87

Assinatura

Ilves



GABINETE DO PREFEITO Of.G.P.0921/87

Prefeitura

E:

Ao Condephaat,
para informar:
9.5.01.06.87

URGENTE

Excelentíssima Senhora

vimos à presença de Vossa Excelência com a finalidade de levar ao seu conhecimento, fatos ocorridos em nossa cidade no ano de 1985.

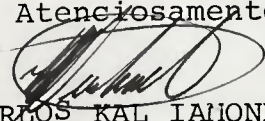
Naquele ano, o Senhor Modesto Carvalhosa, Presidente do Condephaat, mais o senhor Jorge Cunha Lima, então Secretário de Estado da Cultura, alegando o tombamento da Estação a FEPASA local, exarando na fixação da chamada área de proteção ambiental, e a título de tombamento foram atingidos barracões situados no bairro da Cidade Nova, construções essas simples, sem nenhum valor histórico ou arquitetônico, e ainda constou do tombamento parte construída por trilhos da ferrovia, sendo que nessa área foi atingida uma grande parte da população rio-clarense.

Desde o primeiro instante, estive à frente do movimento visando a anulação do ato de tombamento, o Vereador Dr. Antonio Vicente Quilici Tedesco, cuja farta documentação encaminhamos em anexo, para um melhor estudo do assunto por parte de Vossa Excelência.

Nesta oportunidade, acreditando no alto espírito de discernimento de Vossa Excelência, solicitamos - seja revisado aquele processo de tombamento, no sentido de que o mesmo possa ser anulado.

Certos que poderemos contar com o apoio de Vossa Excelência, antecipamos nossos agradecimentos e enviamos cordiais saudações.

Atenciosamente.


LUIZ CARLOS KAL IAMONDI MACHADO
Prefeito Municipal em exercício

Excelentíssima Senhora

BETE MENDES

DD.Secretária de Estado da Cultura

SÃO PAULO-SP

tm/mcn/.



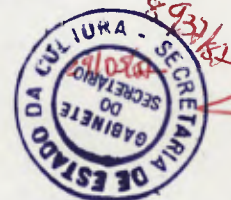
Prefeitura Municipal de Rio Claro

ESTADO DE SÃO PAULO

242/87

GABINETE DO PREFEITO Of.G.P.0921/87

Rio Claro, 26 de maio de 1987



Excelentíssima Senhora

Com nossos respeitosos cumprimentos, vimos à presença de Vossa Excelência com a finalidade de levar ao seu conhecimento, fatos ocorridos em nossa cidade no ano de 1985.

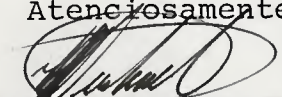
Naquele ano, o Senhor Modesto Carvalhosa, Presidente do Condephaat, mais o senhor Jorge Cunha Lima, então Secretário de Estado da Cultura, alegando o tombamento da Estação a FEPASA local, exarando na fixação da chamada área de proteção ambiental, e a título de tombamento foram atingidos barracões situados no bairro da Cidade Nova, construções essas simples, sem nenhum valor histórico ou arquitetônico, e ainda constou do tombamento parte construída por trilhos da ferrovia, sendo que nessa área foi atingida uma grande parte da população rio-clarense.

Desde o primeiro instante, estive à frente do movimento visando a anulação do ato de tombamento, o Vereador Dr. Antonio Vicente Quilici Tedesco, cuja farta documentação encaminhamos em anexo, para um melhor estudo do assunto por parte de Vossa Excelência.

Nesta oportunidade, acreditando no alto espírito de discernimento de Vossa Excelência, solicitamos - seja revisado aquele processo de tombamento, no sentido de que o mesmo possa ser anulado.

Certos que poderemos contar com o apoio de Vossa Excelência, antecipamos nossos agradecimentos e enviamos cordiais saudações.

Atenciosamente.


LUIZ CARLOS KAL IAMONDI MACHADO
Prefeito Municipal em exercício

Excelentíssima Senhora

BETE MENDES

DD.Secretária de Estado da Cultura

SÃO PAULO-SP

tm/mcn/.

244

CÂMARA



MUNICIPAL

RIO CLARO — ESTADO DE SÃO PAULO

EXPEËIENTE

N. 1022 SESSÃO DE 03 DEZ 1985

REQUERIMENTO Nº 1022/85

REQUEIRO,

ouvido o Plenário seja oficiado ao -
Senhor Dr. André Franco Montoro, Ilustre Governador do Estado de São Paulo,
protestando contra a intromissão indevida do Senhor Modesto Carvalhosa, -
Presidente do Condephaat e do Senhor Jorge da Cunha Lima, Secretário da -
Cultura do Estado de São Paulo, que, orientados por um grupo de alegres e
desocupados agrediram atrevidamente a propriedade de grande parte da popu-
lação rioclarense alegando o tombamento da estação da FEPASA local exage-
rando na fixação da chamada área de proteção ambiental.

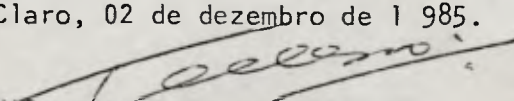
É de se ressaltar que a título de tombamento foram -
atingidos barracões situados no bairro da Cidade Nova, construídos a re-
talhos, sem qualquer valor histórico ou arquitetônico e ainda mais, cons-
tou do tombamento exagerado parte constituída por trilhos da ferrovia.

É de pasmar tamanha incapacidade o que vem comprovar
a falta de habilitação e inexistência curricular do Senhor Jorge da Cunha-
Lima para ocupar o importante cargo de Secretário da Cultura do Estado de
São Paulo.

Requeiro mais, seja oficiado ao Senhor Prefeito Muni-
cipal para que Sua Excelência, como representante de todos os rioclarenses,
assuma a tarefa de restabelecer a independência administrativa e a dignida-
de do município de Rio Claro.

Requeiro, ainda, seja oficiado à Mesa da Assembléia-
Legislativa do Estado, aos Líderes de todos os partidos nela representados,
ao Senhor Modesto Carvalhosa - Presidente do Condephaat e Jorge da Cunha -
Lima - Secretário da Cultura do Estado de São Paulo, às principais Câmaras
do nosso Estado bem como a Associação de Engenharia, Arquitetura, Agrono-
mia e Geologia de Rio Claro, à Secção local da Ordem dos Advogados do Bra-
sil, à Associação dos Construtores Civis de Rio Claro, à Associação Comer-
cial e Industrial de Rio Claro, ao Clube dos Diretores Lojistas, à Asso-
ciação dos Corretores de Imóveis de Rio Claro, dando ciência deste nosso -
protesto diante da agressão ao patrimônio individual que vem sendo perpe-
trado pela Secretaria da Cultura do Estado de São Paulo, a pretexto de tom-
bamento de patrimônio histórico.

Rio Claro, 02 de dezembro de 1985.


ANTONIO VICENTE QUILECI TEDESCO

245



RIO CLARO — ESTADO DE SÃO PAULO

Fls. - 02 -

J U S T I F I C A T I V A

A presente manifestação se faz necessária diante da absurda e atrevida investida na propriedade particular dos rioclarenses - por parte desse inoperante CONDEPHAAT cuja existência só é percebida - quando tomamos conhecimento do estado lamentável em que se encontram os - imóveis tombados.

Em Rio Claro, orientados por uma chusma de alegres "bom-vivante" os titulares do CONDEPHAAT e da Secretaria da Cultura do Estado de São Paulo, vem de perpetrar uma injustificável agressão ao patrimônio e aos próprios rioclarenses, tombando juntamente com a estação da FEPASA, medida que somos favoráveis, meros barracões sem nenhum valor - histórico e numa atitude rizível, os próprios trilhos da ferrovia.

Justificando o chamado entorno, ou seja o perímetro necessário para a preservação do imóvel tombado, acobertados pelo grupo - de alegres e desocupados acrescido de pretensos jornalistas irresponsáveis e completamente jejunos no que diz respeito às aspirações dos proprietários e da população em geral, preocupada com o progresso e o desenvolvimento da cidade e que quer se igualar ao progresso dos demais municípios - da região cometeram, além de ferir a autonomia municipal garantida pela - Constituição, o crime de abuso de poder e que no devido tempo serão chamados à responsabilidade.

Assim, não poderia o Legislativo rioclarense, manter-se calado ou se omitir diante da gravidade da agressão sofrida pela nossa cidade, ora transformada numa segunda São João Del Rei, sem possuir - os notáveis requisitos históricos daquela cidade mineira mas que está servindo à sanha preservacionista (para mostrar trabalho) dos senhores Modesto Carolhosa e Jorge da Cunha Lima, incentivados por esse bando de irresponsáveis, alegres e desocupados que nada têm a perder, como se Rio Claro fosse "Terra de Ninguém".

Juntamos os documentos relativos às agressões referidas para conhecimento dos destinatários.

mrj.:

CÂMARA



MUNICIPAL

RIO CLARO — ESTADO DE SÃO PAULO

 EXPEDIENTE
 N.º 232 SESSÃO DE 25 MAR
 Contextada pela Vereadora

REQUERIMENTO Nº 232/86

CÂMARA MUNICIPAL
RIO CLARO - SP
Processo n.º 8902
Fol. n.º 01
VISTO

 Ivan Bianchini Soffing

REQUEIRO,

ouvido o Plenário seja oficiado ao Senhor Dr. André Franco Montoro, Ilustre Governador do Estado de São Paulo, protestando contra os atos do Senhor Modesto Carvalhosa, Presidente do Condephaat e do Senhor Jorge da Cunha Lima, Secretário da Cultura do Estado de São Paulo, que, orientados por um grupo de alegres e desocupados agrediram a propriedade de grande parte da população rioclarense - alegando o tombamento da estação da FEPASA local exagerando na fixação da chamada área de proteção ambiental - entorno.

É de se ressaltar que a título de tombamento foram atingidos barracões situados no bairro da Cidade Nova; construídos a retalhos, sem qualquer valor histórico ou arquitetônico e ainda mais, contou do tombamento exagerado parte constituída por trilhos da ferrovia.

Requeiro mais, seja oficiado ao Senhor Prefeito Municipal para que Sua Excelência, como representante de todos os rioclarenses, assuma a tarefa de restabelecer a independência administrativa e a dignidade do município de Rio Claro.

Requeiro, ainda, seja oficiado à Mesa da Assembleia Legislativa do Estado, aos Líderes de todos os partidos nela representados, ao Senhor Modesto Carvalhosa - Presidente do Condephaat e Jorge da Cunha Lima - Secretário da Cultura do Estado de São Paulo, às principais Câmaras do nosso Estado bem como a Associação de Engenharia, Arquitetura, Agronomia e Geologia de Rio Claro, à Secção local da Ordem dos Advogados do Brasil, à Associação dos Construtores Civis de Rio Claro, à Associação Comercial e Industrial de Rio Claro, ao Clube dos Diretores Lojistas, à Associação dos Corretores de Imóveis de Rio Claro, dando ciência - deste nosso protesto diante da agressão ao patrimônio individual que vem sendo perpetrado pela Secretaria da Cultura do Estado de São Paulo a pretexto de tombamento de patrimônio histórico.

Rio Claro, 10 de março de 1986.

ANTONIO VICENTE QUILICI TEDESCO

mrj.:

CÂMARA



MUNICIPAL

CÂMARA MUNICIPAL
RIO CLARO - SP

PROCESSO N. 8902

Fls. N. 02

VISTO

RIO CLARO — ESTADO DE SÃO PAULO

Fls. - 02 -

JUSTIFICATIVA

A presente manifestação se faz necessária diante da absurda e indevida investida na propriedade particular dos rioclarense por parte da CONDEPHAAT cuja existência só é percebida quando tomamos conhecimento do estado lamentável em que se encontram os imóveis tombados.

Em Rio Claro, orientados por uma chusma de alegres "bom-vivante" os titulares do CONDEPHAATE da Secretaria da Cultura do Estado de São Paulo, vem de perpetrar uma injustificável agressão ao patrimônio e aos próprios rioclarense, tombando juntamente com a estação da FEPASA, medida que somos favoráveis, meros barracões sem nenhum valor histórico e numa atitude rizível, os próprios trilhos da ferrovia.

Justificando o chamado entorno, ou seja o perimetro necessário para a preservação do imóvel tombado, acobertados pelo grupo de alegres e desocupados acrescido de pretensos jornalistas irresponsáveis e completamente jejunos no que diz respeito às aspirações dos proprietários e da população em geral, preocupada com o progresso e o desenvolvimento da cidade e que quer se igualar ao progresso dos demais municípios da região cometeram, além de ferir a autonomia municipal garantida pela Constituição, o crime de abuso de poder e que no devido tempo serão chamados à responsabilidade.

Assim, não poderia o Legislativo rioclarense, manter-se calado ou se omitir diante da gravidade da agressão sofrida pela nossa cidade, ora transformada numa segunda Parati, sem possuir os notáveis requisitos históricos daquela cidade fluminense mas que está servindo à sanha preservacionista (para mostrar trabalho) dos senhores Modesto Carvalhosa e Jorge da Cunha Lima, incentivados por esse bando de irresponsáveis, alegres e desocupados que nada têm a perder, como se Rio Claro fosse "Terra de Ninguém".

Juntamos os documentos relativos às agressões referidas para conhecimento dos destinatários.

mrj.:

248

CÂMARA



MUNICIPAL

RIO CLARO - ESTADO DE SÃO PAULO

CÂMARA MUNICIPAL
RIO CLARO - SP
Processo n. 8907
Fls. n. 05
VISTO

Declaração de voto
Req. 232/86

Voto contrário ao Requerimento 232
por entender que este:

a) é ofensivo ao decoro parlar
suntar que o vereador tem obrigação
de preservar no cumprimento de seu
mandato; há palavras ofensivas e
inadequadas para tratar de auten-
dades ^{estabelecidas} piscícolas que ocupam setores
da comunidade;

b) se a área de entorno é
necessária, devemos isso ao próprio
vereador Tedesco que urdiu plano para
repetir o projeto de lei preservação
lústa que adentrou nesta casa e
foi, por isto repetido. (Rele) Cabe a
a nós, comunidade rio-clarense
decidir sobre nosso peculiar interesse.
Quando repetimos aquele projeto, fizemos
a mercê de uma atitude que veio
de cima para baixo. Com isso até o
CONDEPHART ocorreu. Todos gostariam
que aquele projeto fosse aprovado. É
em breve estaremos debatendo para
reincumbido - to a esta Casa,

c) há interesses pessoais muito

Materia, isto como consta esta
Verdade de fundendo interesses ^{próprios}
coisas que devem ser apuradas, quando a
~~se~~ succumbam auto dos proprietários
solicitada pelo próprio verdadeiro (req.
210/86

Luiz B. Hoffmann

01/09/86

248
R

CÂMARA



MUNICIPAL

RIO CLARO — ESTADO DE SÃO PAULO

CÂMARA MUNICIPAL
RIO CLARO - SP
Processo n. 8.902
Fls. n. 06
VISTO

CÂMARA



MUNICIPAL

RIO CLARO — ESTADO DE SÃO PAULO

Declaração de Voto

Voto favorável ao presente requer. de n.º 232/86, salientando que sou ~~far~~ preservacionista e luto pela preservação de nossas belas histórias e também por uma justa legislação de preservação.

Porém observamos que no presente caso o exagero na fixação da área de entorno ao Sem Humberto é notória, o que nos faz ~~preferir~~ votar em favor ao requerimento em pauta.

Rio Claro, 07 de Abril de 1986
 Samuel C. de Castro

(Circular stamp)
 [Handwritten signatures and names: Arden, Marchionni Jr., Alfonsi, Amalberto]

CÂMARA



MUNICIPAL

CÂMARA MUNICIPAL
RIO CLARO - SP

PROCESSO n. 8902

Fls. n. 07

VISTO _____

RIO CLARO — ESTADO DE SÃO PAULO

GABINETE DA PRESIDÊNCIA

02 de abril de 1986

Rio Claro,

Excelentíssimo Senhor Prefeito

P. 181/86

Requerimento n.º 232/86 - Processo nº8902

Aprovado na Sessão Ordinária de: 19 de abril de 1986

Autor: Vereador ANTONIO VICENTE QUILICI TEDESCO

ASSUNTO:

- solicitando assumir como representante de todos os rioclarenses a tarefa de restabelecer a independência administrativa e a dignidade do Município de Rio Claro, quanto ao tombamento da Estação da FEPASA local.

Apraz-me encaminhar a Vossa Excelência para as providências que se fizerem necessárias, cópia do Requerimento acima epigrafado.

Apresento a Vossa Excelência os protestos de elevada consideração e apreço.

Atenciosamente,


CÉLIO RODRIGUES

- Presidente -

Excelentíssimo Senhor
ENGP. JOSÉ LINCOLN DE MAGALHÃES

DD. Prefeito Municipal

RIO CLARO - SP
julite/

249/10

251

CÂMARA



MUNICIPAL

250/86

CÂMARA MUNICIPAL
RIO CLARO - SP
Processo n. 8902
Fis. n. 08
VISTO _____

RIO CLARO — ESTADO DE SÃO PAULO

GABINETE DA PRESIDÊNCIA

Rio Claro, 2 de abril de 1986

Excelentíssimo Senhor

Ofício n.º: 275/86

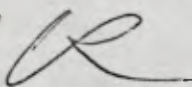
Autor: Vereador Antonio Vicente Quilici Tedesco-Requerimento 232

ASSUNTO: *protestado contra os atos do Presidente do CONDEPHAAT e do Secretário da Cultura do Estado, quanto ao tombamento da Estação da FEPASA local, exagerando na fixação da chamada área de proteção ambiental.*

Tenho a honra de, atendendo deliberação unânime do Plenário, encaminhar a Vossa Excelência para a providências necessárias cópia da proposição acima epigrafada.

Aproveito o ensejo para apresentar a Vossa Excelência os protestos de elevada consideração e apreço.

Atenciosamente,


Cêlio Rodrigues
Presidente

Excelentíssimo Senhor
DR. ANDRÉ FRANCO MONTORO
Digníssimo Governador do Estado
SÃO PAULO

CÂMARA



MUNICIPAL

RIO CLARO — ESTADO DE SÃO PAULO

GABINETE DA PRESIDÊNCIA

Rio Claro, 2 de abril de 1986

CÂMARA MUNICIPAL
RIO CLARO - SP

Processo n. 8902

Fls. n. 09

VISTO

Excelentíssimo Senhor

Ofício n.º: 276/86

Autor: Vereador Antonio Vicente Quilici Tedesco -Requerimento 232

ASSUNTO: protestando contra os atos do Presidente do CONDEPHAAT e do Secretário da Cultura do Estado, quanto ao tombamento da Estação da FEPASA local, exagerando na fixação da chamada área de proteção ambiental.

Tenho a honra de, atendendo deliberação unânime do Plenário, encaminhar a Vossa Excelência para a providências necessárias cópia da proposição acima epigrafada.

Aproveito o ensejo para apresentar a Vossa Excelência os protestos de elevada consideração e apreço.

Atenciosamente,

CÉLIO RODRIGUES

Presidente

Excelentíssimo Senhor
PRESIDENTE
ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA
DO ESTADO
SÃO PAULO

CÂMARA



MUNICIPAL

RIO CLARO — ESTADO DE SÃO PAULO

GABINETE DA PRESIDÊNCIA

CÂMARA MUNICIPAL
RIO CLARO - SP

Processo n. 8902

Fls. n. 10

VISTO

Rio Claro, 2 de abril de 1986

Excelentíssimo Senhor

Ofício n.º: 277/86

Autor: Vereador Antonio Vicente Quilici Tedesco-Requerimento 232

ASSUNTO: protestando contra os atos referentes ao tombamento da Estação da FEPASA local, exagerando na fixação de chamada área de proteção ambiental.

Tenho a honra de, atendendo deliberação unânime do Plenário, encaminhar a Vossa Excelência para a providências necessárias cópia da proposição acima epigrafada.

Aproveito o ensejo para apresentar a Vossa Excelência os protestos de elevada consideração e apreço.

Atenciosamente,

Cêlio Rodrigues
Presidente

Excelentíssimo Senhor

MODESTO CARVALHOSA

DD. Presidente do

CONDEPHAAT

CÂMARA



MUNICIPAL

RIO CLARO — ESTADO DE SÃO PAULO

GABINETE DA PRESIDÊNCIA

Rio Claro, 2 de abril de 1986

253

CÂMARA MUNICIPAL
RIO CLARO - SP
Processo n. 8902
Fls. n. 11
VISTO _____

Excelentíssimo Senhor

Ofício n.º: 278/86

Autor: Vereador ANTONIO VICENTE QUILICI TEDESCO-Requerimento nº 232
ASSUNTO: protestando contra os atos referentes ao tombamento da Estação da FEPASA local, exagerando na fixação de chamada área de proteção ambiental.

Tenho a honra de, atendendo deliberação unânime do Plenário, encaminhar a Vossa Excelência para a providências necessárias cópia da proposição acima epigrafada.

Aproveito o ensejo para apresentar a Vossa Excelência os protestos de elevada consideração e apreço.

Atenciosamente,

Cêlio Rodrigues
Presidente

Excelentíssimo Senhor

DR. JORGE CUNHA LIMA
DD. Secretário da Cultura
SÃO PAULO

CÂMARA



MUNICIPAL

RIO CLARO — ESTADO DE SÃO PAULO

CÂMARA MUNICIPAL
RIO CLARO - SP

Processo n. 8902

Fls. n. 12

VISTO

Rio Claro, 03 de abril de 1986.

CIRCULAR Nº04/86

Ilustríssimo Senhor

Pelo presente encaminho para conhecimento de Vossa Senhoria o REQUERIMENTO Nº 232/86, de autoria do Vereador ANTONIO VICENTE QUILICI TEDESCO, cujo teor é o seguinte:

REQUERIMENTO Nº 232/86

REQUEIRO,

Ouvido o Plenário seja oficiado ao Senhor Dr. André Franco Montoro, ilustre Governador do Estado de São Paulo, protestando contra os atos do Senhor Modesto Carvalhosa, Presidente do Condephaat e do Senhor Jorge da Cunha Lima, Secretário da Cultura do Estado de São Paulo, que, orientados por um grupo de alegres e desocupados agrediram a propriedade de grande parte da população rioclarense alegando o tombamento da estação da FEPASA local exagerando na fixação da chamada área de proteção ambiental - entorno.

É de se ressaltar que a título de tombamento foram atingidos barracões situados no bairro da Cidade Nova, construído a retalhos, sem qualquer valor histórico ou arquitetônico e ainda mais constou do tombamento exagerado parte constituída por trilhos da ferrovia.

Requeiro, mais seja oficiado ao Senhor Prefeito Municipal para que Sua Excelência, como representante de todos os rioclarense, assumam a tarefa de restabelecer a independência administrativa e a dignidade do município de Rio Claro.

Requeiro, ainda, seja oficiado à Mesa da Assembléia Legislativa do Estado, aos Líderes de todos os partidos nela representados, ao senhor Modesto Carvalhosa - Presidente do Condephaat e Jorge da Cunha Lima - Secretário da Cultura do Estado de São Paulo, às principais Câmaras do nosso Estado bem como a Associação de Engenharia, Arquitetura, Agronomia e Geologia de RIO CLARO, à Seção local da Ordem dos Advogados do Brasil, à Associação dos Construtores Civis de Rio Claro, à Associação Comercial e Industrial de Rio Claro, ao Clube dos Diretores Lojistas, à Associação dos Corretores de Imóveis de Rio Claro, dando ciência deste nosso protesto diante da agressão ao patrimônio individual que vem sendo perpetrado pela Secretaria da Cultura do Estado de São Paulo a pretexto de tombamento de patrimônio histórico.

Rio Claro, 10 de março de 1986.

ANTONIO VICENTE QUILICI TEDESCO

Aproveito o ensejo para apresentar a Vossa Senhoria os protestos de elevada consideração e distinto apreço.

Atenciosamente

CÉLIO ROBRIGUES
Presidente

CÂMARA



MUNICIPAL

RIO CLARO — ESTADO DE SÃO PAULO

255
R

CÂMARA MUNICIPAL	
RIO CLARO - SP	
Processo n.	8902
Fls. n.	13
VISTO	

JUSTIFICATIVA

A presente manifestação se faz necessária diante da absurda e indevida investida na propriedade particular dos rioclarenses por parte da CONDEPHAAT cuja existência só é percebida quando tomamos conhecimento do estado lamentável em que se encontra os imóveis tombados.

Em Rio Claro, orientados por uma chusma de alegres "bom-vivante" os titulares do CONDEPHAAT da Secretaria da Cultura do Estado de São Paulo, vem de perpetrar uma injustificável agressão ao patrimônio e aos próprios rioclarenses, tombando juntamente com a estação da FEPASA, medida que somos favoráveis, ~~mas~~ barracões sem nenhum valor histórico e numa atitude fútil, os próprios trilhos da ferrovia.

Justificando o chamado entorno, ou seja o perímetro necessário para a preservação do imóvel tombado, acobertados pelo grupo de alegres e desocupados = acrescido de pretensos jornalistas irresponsáveis e completamente jejunos no que diz respeito às aspirações dos proprietários e da população em geral, preocupada com o progresso e o desenvolvimento da cidade e que quer se igualar ao progresso dos demais municípios da região cometeram, além de ferir a autonomia municipal garantida pela Constituição, o crime de abuso de poder e que no devido tempo serão chamados à responsabilidade.

Assim, não poderia o Legislativo rioclarense manter-se calado ou se omitir diante da gravidade da agressão sofrida pela nossa cidade, ora transformada numa segunda Parati, sem possuir os notáveis requisitos históricos daquela cidade fluminense mas que está servindo à sanha preservacionista (para mostrar trabalho) dos senhores Modesto Carvalhosa e Jorge da Cunha Lima, incentivados por esse bando de irresponsáveis, alegres desocupados que nada têm a perder, como se Rio Claro fosse "Terra de Ninguém".

Juntamos os documentos relativos às agressões referida para conhecimento dos destinatários.

ANTONIO VICENTE QUILICI TEDESCO

R*

257



Câmara Municipal de Jundiaí

São Paulo

GABINETE DO PRESIDENTE

PROCOLE. SE

Em 14/4/86

EXPEDIENTE

Of. N. 136 SESSÃO D. 15 ABR 1986

Junte-se ao Requerimento

Of. DRP 04/86/20

Em 10 de abril de 1986.

CÂMARA MUNICIPAL
RIO CLARO - SP
Processo n. 8902
Fls. n. 14
VISTO _____

PROTOCOLO

N. 336 PASTA C.13
PROC. DATA 14.04.86

Exmo. Sr.

CÉLIO RODRIGUES

DD. Presidente à Câmara Municipal de
RIO CLARO - SP

Agradeço a remessa do ofício circular nº 4/86, encaminhando cópia do Requerimento nº 232/86, de autoria do Vereador Antonio Vicente Quilici Tedesco, de protesto diante da agressão ao patrimônio individual que vem sendo efetuado pela Secretaria da Cultura do Estado de São Paulo a pretexto de tombamento de patrimônio histórico.

Informo-lhe que a matéria foi encaminhada ao setor competente da Edilidade, para as providências necessárias.

Aproveito a oportunidade para saudá-lo com consideração e apreço.

Tarcísio Germano de Lemos,
Presidente.



Câmara Municipal de São Paulo

257/86

Presidência

Ofício nº 125/86

São Paulo, 11 de abril de 1986.

PROTÓCOLO SE

Em 17/4/86
[Signature]

EXPEDIENTE

Op. N. 144 SESSÃO DE 22-04-86
Junte-se ao Requerimento

[Handwritten initials]

Senhor Presidente,

PROTOCOLO

N. 321 PASTA C. 3
PROC. DATA 11-04-86

CÂMARA MUNICIPAL
RIO CLARO - SP
Processo n. 2302
Fls. n. 15
VISTO _____

Agradeço a atenção de seu Ofício Circular nº 04/86, datado de 03 de abril do corrente ano, encaminhando cópia do Requerimento nº 232/86, de autoria do nobre Vereador Antonio Vicente Quilici Tedesco.

Na oportunidade, renovo a Vossa Excelência os protestos do meu alto apreço.

MARCOS MENDONÇA
Presidente

A Sua Excelência o Senhor
Vereador Célio Rodrigues,
Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de Rio Claro.

/imp

Req 232/86 - Adens - referente a tombamento da Estação da Represa

257



Câmara Municipal de São Carlos

258
12

Ref./mcrnk/

São Carlos, 15 de abril de 1986

Ofício nº 721

PROTOCOLE-SE

Em 25/4/86
[Signature]

EXPEDIENTE

Op. N. 163 Sessão de 2º ABR 1986

Junte-se ao Requerimento

Senhor Presidente:

PROTOCOLO
N. 401 PASTA C-3
PROC. DATA 16.04.86

CÂMARA MUNICIPAL
RIO CLARO - SP
Processo n. 8902
Fls. n. 16
VISTO

Acuso o recebimento da circular nº 04/86, datada do dia 03 do corrente, transmitindo o inteiro teor do Requerimento nº 232/86, de iniciativa do Vereador Antonio Vicente Quilici Tedesco, cujo conteúdo foi levado ao conhecimento dos demais integrantes deste Órgão Legislativo.

Com os meus cumprimentos, aproveito o ensejo para renovar a Vossa Excelência meus protestos de apreço e alta consideração.

Atenciosas Saudações.

[Signature]

Samuel Tadeu Amaral

PRESIDENTE

Exmo. Senhor

Célio Rodrigues

DD. Presidente da Câmara Municipal de

RIO CLARO-SP.

260



Câmara Municipal de Campinas

PROTOCOLE-SE

Estado de São Paulo

Em 24/4/86

EXPEDIENTE

CIRC. N. 91 SESSÃO DE 29 ABR 1986

Of. 234/86

Acuse o recebimento

Campinas, 16 de abril de 1986. Junte-se ao Requerimento

Exmo. Sr.

Célio Rodrigues

DD. Presidente da Câmara Municipal

RIO CLARO - SP

CÂMARA MUNICIPAL
RIO CLARO - SP
Processo n. 8902
Fls. L. 17
VISTO

PROTOCOLO

N. 393 PASTA C-1
PROC. DATA 24.04.86

REF: Circular nº 04/86 - Requerimento nº 232/86 de autoria do Sr. Vereador Antônio Vicente Quilici Tedesco.

Cumpre-nos informar a V. Exa. que, demos conhecimento ao Plenário desta Edilidade, do inteiro teor da proposição enviada por esta Presidência.

Aproveitamos o ensejo para reiterar os protestos de estima e consideração.

Atenciosamente,

CARLOS ALBERTO CRUZ FILHO

= Presidente =

PROCCOLE-SE

Em 22.4.86

[Handwritten signature]



EXPEDIENTE

CIRC N 84

SESSÃO DE 29 ABR 1986

Junta-se ao Requerimento

CÂMARA MUNICIPAL DE ARARAQUARA
GABINETE DO PRESIDENTE

or. 615 /86.-

Em 15 de abril de 1.986.-

Senhor Presidente:

PROTOCOLO

N. 341 PASTA C-1
PROC. DATA 04/86

REFERÊNCIA:

Ofício Circ. nº 04/86

Proposição: Requerimento nº 232/86

Autor: Vereador Antonio Vicente Q. Tedesco

CÂMARA MUNICIPAL
RIO CLARO - SP
Processo n. 2902
Fls. n. 18
VISTO

Acusamos o recebimento do expediente de Vossa Excelência, encaminhando cópia da proposição acima referida que foi levada ao conhecimento do plenário desta Casa, em sua sessão ontem realizada.

No ensejo, apresentamos-lhe os protestos de nossa estima e real apreço.

Atenciosamente,

[Handwritten signature]
TADEU JOSÉ ALVES DOS SANTOS
Presidente

Ao
Excelentíssimo Senhor
Vereador CÉLIO RODRIGUES
DD. Presidente da Câmara Municipal de Rio Claro

RIO CLARO
13.500

260
R

262



Câmara Municipal de Garça

Estado de São Paulo

Of. nº 179/86
PROCOLE-SE

Em 22/4/86
[Signature]

Senhor Presidente:

EXPEDIENTE

OP. N. 164 SESSÃO ORDINÁRIA ABR 1986

Acuse o recebimento,

Junte-se ao Requerimento

Garça, 17 de abril de 1986.

[Signature]

CÂMARA MUNICIPAL
RIO CLARO - SP
Processo n. 8902
Fls. n. 19
VISTO _____

PROCOLE

N. 346 PASTA
PROC. DATA

Servimo-nos deste para agradecer a deferên-
cia do encaminhamento da CIRCULAR Nº 04/86, de 03.04.86, con-
tendo os termos do Requerimento nº 232/86, de autoria do no-
bre Vereador Antonio Vicente Quilici Tedesco dessa E. Câmara
Municipal, que foram dados ao conhecimento dos membros des-
te Legislativo na 11ª Sessão Ordinária, realizada em 14 de
abril último.

É o que nos ocorre, de momento.

Valemo-nos, do ensejo, para apresentar a
Vossa Excelência as manifestações de elevada consideração e
distinto apreço.

Atenciosamente,

[Signature]
João Alexandre Colombani
PRESIDENTE

Ao Excelentíssimo Senhor
Vereador CÉLIO RODRIGUES
DD. Presidente da Câmara Municipal de Rio Claro
RIO CLARO - SP.

261

263



Câmara Municipal de Ribeirão Preto

PROCOLE. SE:
Em 22/4/86

Estado de São Paulo

Ribeirão Preto, 16 de abril de 1986

Nº 39.405/86-D.-

EXPEDIENTE

Op. N. 196 SESSÃO DE 29 ABR 1986
Junte-se ao Requerimento

SENHOR PRESIDENTE

CÂMARA MUNICIPAL
RIO CLARO - SP
Processo n. 8902
Fls. n. 20
VISTO _____

PROTOCOLO

N. 346 PARTA C-1
PRCC. DATA 22.04.86

Com o presente acusamos o recebimento do expediente de Vossa Excelência, encaminhando cópia do Requerimento nº 232/86, de autoria do nobre Vereador ANTONIO VICENTE QUILICI TEDESCO, de protesto pela agressão ao patrimônio individual que vem sendo perpetrado pela Secretaria da Cultura do Estado de São Paulo a pretexto de tombamento de patrimônio histórico.-

Ao cumprimentar o ilustre Edil pela feliz e oportuna iniciativa, aproveitamos a oportunidade para comunicar a Vossa Excelência que referida matéria foi levada ao conhecimento do plenário para as providências cabíveis.-

Sem outro particular, subscrevemo-nos com protestos de elevada estima e distinta consideração.-

ATENCIOSAMENTE

BARQUET MIGUEL
Presidente

EXCELENTÍSSIMO SENHOR CELIO RODRIGUES
DIGNÍSSIMO PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE
RIO CLARO/SP.-

jsa.

263

264



Câmara Municipal de Cubatão

263/10

PROTOCOLE-SE

Em 5/5/86

Estado de São Paulo

Cubatão, 29 de abril de 1986.

CM/491/86-mmz.
Proc. nº 315/86.

EXPEDIENTE

13 MAI 1986

Of. N. 183 SESSÃO DE:
Junte-se ao Requerimento

PROTOCOLO

N.º 451 Pasta C-1

Data 09-05-86

CÂMARA MUNICIPAL
RIO CLARO - SP

Processo n.º 8902

Fls. n.º 21

VISTO

Excelentíssimo Senhor:

Valho-me do presente para acusar recebimento da Circular nº 04/86, através da qual V.Exa. comunica o teor do Requerimento nº 232/86, de autoria do ilustre Vereador Antonio Vicente Quilici Tedesco, que manifesta ao Exmo. Sr. Governador do Estado de São Paulo, a insatisfação dessa Edilidade, contra os atos do Presidente do Condephaat e do Secretário da Cultura do Estado, face a agressão ao patrimônio individual, decorrente do tombamento da estação da FEPASA, desse município.

Nesta oportunidade, apresento a V.Exa. os protestos de elevada consideração e distinto apreço, subcrevendo-me,

Atenciosamente,

Gigino Aldo Trombino
GIGINO ALDO TROMBINO
Presidente

Excelentíssimo Senhor
Vereador Cêlio Rodrigues
DD. Presidente da Câmara Municipal de Rio Claro
RIO CLARO

264



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

RUA LIBERO BADARÓ, 39 - SÃO PAULO - CEP 01009 - PABX - 257-1311

PROTÓCOLE-SE

CONDEPHAAT

Em 6.8.86

EXPEDIENTE

12 AGO 1986

Op. 341 SESSÃO DE Junte-se ao Requerimento

Ofício GP 927/86

São Paulo, 29 de julho de 1986.

CÂMARA MUNICIPAL
RIO CLARO - SP
Processo n. 8902
Fls. n. 22
VISTO

Senhor Presidente,

Acusando o recebimento do seu ofício nº 278/86, através do qual Vossa Senhoria encaminha cópia do requerimento nº 232/86, do nobre Vereador Antonio Vicente Quilici Tedesco, cumpre-nos informar que o CONDEPHAAT se encontra à disposição dessa Egrégia casa a fim de esclarecer os aspectos técnicos das posições adotadas no sentido de proteger e valorizar o rico patrimônio ambiental urbano remanescente de Rio Claro.

Ao ensejo, renovamos-lhe protestos de estima e consideração.

Atenciosamente,

MODESTO SOUZA BARROS CARVALHOSA
Presidente

PROTOCOLO

N. 822 Pasta 5.1
Proc. Data 06.09.86

Senhor
Célio Rodrigues
DD. Presidente da Câmara Municipal de
RIO CLARO.

JE/dg

264

266



Prefeitura Municipal de Rio Claro

ESTADO DE SÃO PAULO

265/

CABINETE DO PREFEITO

Of.G.P.1789/86

Rio Claro, 16 de setembro de 1986

CÂMARA MUNICIPAL
RIO CLARO - SP
Processo n. 8902
Fls. n. 23
VISTO _____

EXPEDIENTE

N. 5-12 SESLAJ DE 23 SET 1986

Junta-se ao Requerimento

Senhor Presidente

Em atenção ao Requerimento nº 232/86 de autoria do Vereador Antonio Vicente Quilici Tedesco, referente ao tombamento da Estação da Fepasa local, informamos que o Executivo não tem sido alheio ao problema e tem encarecido junto aos membros do CONDEPHAAT os prejuízos e dificuldades para a comunidade e a administração municipal, decorrentes do entorno estabelecido com o tombamento da Estação.

Outrossim, este Executivo louva o posicionamento do nobre Vereador e manifesta seu apoio às manifestações por ele encaminhadas às autoridades e órgãos mencionados em seu requerimento.

Com estima e consideração, renovamos as expressões de apreço.

PROTOCOLO

N. 842 PASTA 15
 P. 02. DATA 18/09/86

Atenciosamente.

LINCOLN MAGALHÃES
 Prefeito Municipal

Excelentíssimo Senhor
 CÉLIO RODRIGUES
 DD. Presidente da Câmara Municipal de
 RIO CLARO
 mcn/.

267

CÂMARA



MUNICIPAL

RIO CLARO — ESTADO DE SÃO PAULO

REQUERIMENTO Nº 431/86

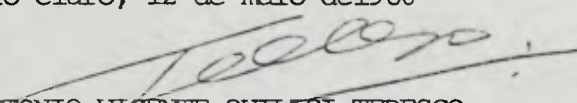
266
R

EXPEDIENTE
N. 431 13 MAI 1986
SESSÃO DE 12/06/86
Aprovação por Unanimidade
R

REQUEIRO,

na forma regimental que se
oficie ao CONDEPHAAT, solicitando providências com relação a redu
ção do entorno do tombamento da Estação da FEPASA em nossa cidade.

Rio Claro, 12 de maio de 1986


ANTONIO VICENTE QUILICI TEDESCO

judite/.



267/8

Do	Número	Ano	Rubrica
OFÍCIO GP	0921	87	

INT.: PREF. MUNIC. DE RIO CLARO

ASS.: Ref. ao tombamento da Estação a FEPASA local.

- 1 - Ao SA para juntar ao respectivo processo
- 2 - Ao STCR para estudar com urgência.

GP/CONDEPHAAT, 02 de junho de 1987,

PAULO DE MELLO BASTOS

Presidente

LCA/ahm.

267



Do	Número	Ano	Rubrica
P. CONDEPHAAT	22295	82	268 05.06.87 al

Interessado: DEPUTADO JOSE FELICIO CASTELLANO

Assunto: Estudo de tombamento da Estação da FEPASA em Rio Claro.

Ao arquiteto
para manifestação
S.T.C.R.,

Maria Lucia P. Ramalho

5, 6, 8A

Rep. Int. Dir.
p/ Dir. Ser. Tec.

À Diretoria Técnica:

Solicito redistribuição do presente processo por não ter participado dos estudos que subsidiaram a delimitação da área de proteção ambiental do bem tombado.

STCR, em 29/06/87.

Mucia P. Ramalho

ARQ. MARIA LUCIA PINHEIRO RAMALHO.

Do arquiteto Roberto Leão Gervás,
para informar -

SFCR, 30/6/87

Raphael Gendler

RAPHAEL GENDLER

Dir. Técnico Subst.

Juntada

Assinatura

Segue _____ juntada _____ nesta data, Documento _____ / Folha _____ de Informação rubricada

sob n.º _____

Em _____ de _____ de 19 _____

269
R

TELEX

TELEX

TELEX

X

TELEX

TELEX

TELEX

GA
91239+
0415.1203

91239PMRC BR
125043SECT BR

TLX NRO. 204/88 - SEC - 15/04/88

ILMO SR
DR LUIZ CARLOS IAMONDI MACHADO
D PREFEITO DE RIO CLARO

TENDO SIDO INFORMADO COLOCAÇÃO UMA PLACA EM FRENTE PREDIO
FEPASA, DESSA CIDADE, VIMOS ALERTAR VOSSA EXCELENCIA IRRE-
GULARIEDADE SITUAÇÃO, VISTO SER PATRIMONIO TOMBADO ESTANDO
SUJEITO APRECIACAO PREVIA QUALQUER INTERFERENCIA NA AREA.

ATENCIOSAMENTE,

PAULO DE MELLO BASTOS
PRESIDENTE DO CONDEPHAAT

OP/MARCUS VINICIUS

91239PMRC BR
125043SECT BR

REC? HHHHHHHH



270

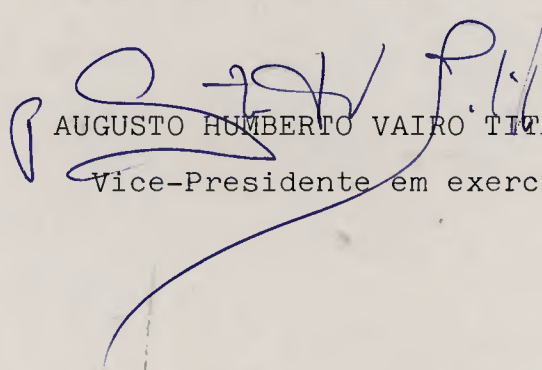
Do	Número	Ano	Rubrica
TELEX	Inoc. 22.295 / 82		

INT.: PREFEITURA MUNICIPAL DE RIO CLARO

AASS.: Ref. a uma placa em homenagem ao Rio-Clarense.

1. À SA para anexar ao respectivo processo;
2. Ao STCR para instruir.

GP/CONDEPHAAT, 21 de abril de 1988.


AUGUSTO HUMBERTO VAIRO TITARELLI
Vice-Presidente em exercício

DS/ahm.

TELEX

TELEX

TELEX

TELEX

EX

TELEX

TELEX

TELEX

TELEX

271

222

0415.1647

*
1125043SECT BR
191239PMRC RR

1. Anexar a presença
2. Da Ciência ao Conselho

EXMO. SR.
DR. PAULOS RASTOS
D.D. PRESIDENTE DO
CONDEPHAAT
SAO PAULO - SP

S.P. 19-09-88

[Handwritten signature]

PREZADO SENHOR

VIMOS COMUNICAR QUE IMPLANTAMOS NA AVENIDA 1 COM RUA 1, DEFRENTE A ESTACAO RODOVIARIA (EM OBRA QUE SERA INAUGURADA HOJE, DIA 15, AAS 20 HORAS) UM PEDESTAL DE ALVENARIA NAS DIMENSÕES DE 1,75M X 1,26M X 0,15M, NO QUAL SERA AFIXADO PLACA COM OS DIZERES:

PRACA STRETRA CAMPOS
(18.05.1898 +18.05.1930)
INAUGURADA EM 25/10/1930, EM HOMENAGEM AO RIO-CLARENSE
QUE SE TORNOU HEROI NACIONAL,
REHABILITADA EM 15.04.88

"O HOMEM QUE ARRACOU UMA DENTA DEVE SERVI-LA ININTERRUPTAMENTE,
PREGANDO-A, DIFUNDINDO-A, LUTANDO, MORRENDO..." (S.C.)

COMUNICAMOS ATNDA QUE O PEDESTAL EH DE CARATER PROVISORIO PARA A INAUGURACAO DA OBRA. ESTA PREFEITURA IRAH AGUARDAR O PARECER DESSE EGREGIO CONSELHO SOBRE A POSSIBILIDADE DE EFETIVACAO DO PEDESTAL OU OUTRA ALTERNATIVA.
OFICIO REFERENTE AO ASSUNTO SEGUE VIA CORREIO

ATENCIOSAMENTE

ANTONIO CARLOS GREGATTO
CHEFE DE GABINETE
PREFEITURA MUNICIPAL
RIO CLARO (SP)

191239PMRC BR+
1125043SECT BR
CRV?RUK RVOKITORTRGADO T

273

272

0414.1827

S.C.

11300253ECT BR
191239PMRC BR

EXMO.SR.
DR. PAULO BASTOS
D.D. PRESIDENTE DO
CONDEPHAAT
SAO PAULO - SP

PREZADO SENHOR

VIMOS COMUNICAR QUE IMPLANTAMOS NA AVENIDA 1 COM RUA 1, DEFRENTE A ESTACAO RODOVIARIA (EM OBRA QUE SERA INAUGURADA AMANHA, DIA 15 AAS 20 HORAS) UM PEDESTAL DE ALVENARIA NAS DIMENSOES DE 1,75M X 1,26M X 0,15M, NO QUAL SERA AFIXADO PLACA COM OS DIZERES:

PRAÇA SIQUEIRA CAMPOS
(18.05.1898 +10.05.1930)
INAUGURADA EM 25/10/1930, EM HOMENAGEM AO RIO-CLARENSE
QUE SE TORNOU HEROI NACIONAL.
REURBANIZADA EM 15.04.88

"O HOMEM QUE ABRAÇOU UMA IDEIA DEVE SERVI-LA ININTERRUPTAMENTE,
PREGANDO-A, DIFUNDINDO-A, LUTANDO, MORRENDO..." (S.C.)

ATENCIOSAMENTE

ANTONIO CARLOS GREGATTO
CHEFE DE GABINETE
PREFEITURA MUNICIPAL DE
RIO CLARO (SP)

11300253ECT BR
191239PMRC BR
CRV?R5

274

0414.1839

19000258ECT BR
191239PMRC BR

EXMO.SR.
DR. PAULOS BASTOS
D.D. PRESIDENTE DO CONDEPHAAT
SAO PAULO -SP

PREZADO SENHOR

O PEDESTAL AO QUAL NOS REFERIAMOS NO TELEX TRANSMITIDO AAS 18:27RS
DE HOJE(14), EM DE CARATER PROVISORIO PARA A INAUGURACAO DA OBRA.
ESTA PREFEITURA IRAH AGUARDAR O PARECER DESSE EGREGIO CONSELHO SOBRE
A POSSIBILIDADE DE EFETIVACAO DO PEDESTAL OU OUTRA ALTERNATIVA.

ATENCIOSAMENTE

ANTONIO CARLOS GREGATTO
CHEFE DE GABINETE
PREFEITURA MUNICIPAL
RIO CLARO (SP)

11300258ECT BR
191239PMRC BR

273

271



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO

PROCURADORIA GERAL DE JUSTIÇA

São Paulo, 02 de maio de 1988.

Of. nº 406/88 - PGJ/CMA

Ref. Encaminha ofício do CMA de Rio Claro, solicitando laudo.

SENHOR PRESIDENTE:

Tenho a honra de encaminhar a Vossa Excelência a inclusa - correspondência, oriunda de Rio Claro, em que o 3º Promotor de Justiça - daquela comarca noticia o não atendimento de requisição por ele formulada a esse Egrégio Conselho em fevereiro último.

Certo das prontas providências de Vossa Excelência, para - solucionar o impasse, aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Exce^lência os meus protestos de real estima e distinta consideração.

RONALD VISTOR ROMERO MAGRI
PROMOTOR DE JUSTIÇA - COORDENAÇÃO

Exmo. Sr.

Dr. PAULO DE MELLO BASTOS.

D.D. PRESIDENTE DA CONDEPHAAT.

SÃO PAULO - SP.

mas.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO

245

Rio Claro, 12 de abril de 1.986.

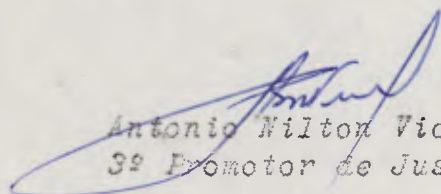
Senhor Coordenador:

Tomo a liberdade de dirigir-me à presença de Vossa Excelência para solicitar-lhe os bons préstimos no sentido de enviar as inclusas xerocópias ao CON-DEPHAAE, pedindo vistoria no prédio da FEPASA desta cidade.

É que, este Curador não foi atendido quando da solicitação.

Sem outro particular, apresento-lhe meus protestos de elevada estima e consideração.

Atenciosamente


Antonio Nilton Victório
3º Promotor de Justiça

Ao
Exmo. Sr.
Dr. Ronald Victor Romero Magri
Coordenadoria das Curadorias do Meio Ambiente
Foram João Mendes Junior
São Paulo - SP

276

Rio Claro, 18 de fevereiro de 1.988.

Ilmo. Dr. Levy:

Conforme entendimento telefônico, venho à presença de V.Sª solicitar-lhe os bons préstimos no sentido de determinar uma vistoria e, depois, expedir um laudo para esta Curadoria do Meio Ambiente sobre danos causados no prédio da Repasa local, patrimônio tombado (cópia anexa);

Sem outro particular, apresento-lhe meus protestos de elevada estima e consideração.

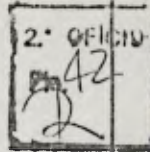
Atenciosamente

Antonio Hilton Victório
3ª Promotor de Justiça

Ao
Ilmo. Sr.
Dr. Levy Araújo
Condephaat
São Paulo - SP



SECRETARIA DA SEGURANÇA PÚBLICA
DEPARTAMENTO ESTADUAL DE POLÍCIA CIENTÍFICA
INSTITUTO DE CRIMINALÍSTICA



Natureza do Exame:

DANOS EM PREDIO TOMBADO

Rua 1-B - barracões da FEPASA

LAUDO

Aos 25 de Julho de 1986, na cidade de Rio Claro-SP.

e no INSTITUTO DE CRIMINALÍSTICA, do Departamento Estadual de Polícia Científica, da Secretaria da Segurança Pública do Estado de São Paulo, de conformidade com o disposto no artigo 178 do Decreto-Lei n.º 3.689, de 3 de outubro de 1941, pelo Delegado de Polícia Titular deste I.C., Bel. Rodrigo Diniz Junqueira, foram designados os Peritos Criminais

Natalino de Castro
para procederem o exame supra-especificado, em atendimento à requisição do Delegado de Polícia de Rio Claro-SP.

LOCAL

O local apontado na requisição corresponde-se a um imóvel pertencente à Fepasa, situado na rua 1-B entre as Avs. 8-A e 7-A.

Possui o imóvel em questão uma área coberta / que avança para a rua 1-B porém essa cobertura fora danificada e posteriormente derrubada.

Segundo consta tal ato fora feito pelo Sr. - Herminio Lourenço Paes que fora indiciado pois o referido imóvel acha-se tombado pelo Condephaat.

Cumpre salientar que em virtude de defeito - em nosso aparelho fotográfico deixamos de juntar neste laudo as fotos por nos tiradas do local.

Era o que tinha a relatar

Rio Claro, 16 de Dezembro de 1987

NATALINO DE CASTRO

PERITO CRIMINAL-RELATOR

SEBASTIÃO A. DA COSTA

PERITO CRIMINAL-2º SIGNAT.



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA
RUA LÍBERO BADARÓ, 39 - SÃO PAULO - CEP 01009 - PABX - 257-1311

CONDEPHAAT

218

Ofício GP-526/88

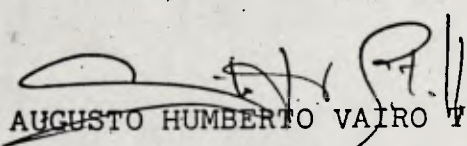
São Paulo, 11 de maio de 1988

Douto Coordenador

Tendo em vista a solicitação dessa Douta Coordenação, referente ao ofício nº 406/88 - PGJ/CMA, que trata dos danos sofridos em 25/7/86, pelo imóvel situado na rua 1-B, junto à Estação da FEPASA em Rio Claro, bem tombado pelo CONDEPHAAT pela Resolução nº 64 de 14/11/85 (cópia anexa), informamos :

- 1 - O referido imóvel não está enquadrado no conjunto tombado, mas na sua área envoltória;
- 2 - As alterações verificadas foram vistoriadas pelo STCR na época, não tendo sido considerados capazes de representar um dano para o bem tombado, conforme cópia anexa da declaração do técnico responsável.

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


AUGUSTO HUMBERTO VAIRO VITARELLI

Vice-Presidente em exercício

Exmo Senhor

Dr. ÉDIS MILARÉ

DD. Coordenador das Curadorias Especializadas
de Proteção ao Meio Ambiente

Fórum João Mendes Junior, s/nº - 15º andar



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA
CONDEPHAAT

279

PARECER

Conforme solicitação da Presidência, informo:

Vistoriei o imóvel na ocasião (julho/1986) e constatei que os barracões da FEPASA cujas marquises foram danificadas e posteriormente derrubadas encontram-se dentro da área envoltória da Estação Ferroviária, e para qual foram estabelecidas restrições de gabarito.

As alterações, embora feitas sem autorização do Condephaat não prejudicaram a ambientação do Bem Tombado.

STCR, 11 de maio de 1988.

ROBERTO LEME FERREIRA

Arquiteto

A STA PARA ARCHIVAR.

GP/COMD. 11/5/88

S. W. F. L.



Do

Número

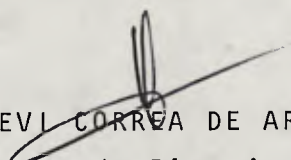
Ano

Rubrica

Senhor Presidente

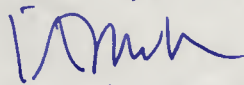
Tendo recebido denúncia telefônica sobre obras irregulares na Estação FEPASA da cidade de Rio Claro, vimos trazer ao conhecimento de Vossa Senhoria a fim de que providências sejam adotadas, mesmo antes da confirmação por escrito, evitando-se que a situação se torne irreversível.

GP/CONDEPHAAT, 20 de julho de 1988.


LEVI CORREA DE ARAÚJO
Assistente de Planej. Controle

ENVIAR PARECER À FEPASA, INDICANDO A EXISTÊNCIA DE OBRAS NO REGIMÃO SEM LICITADA, EM CASO DEFINITIVO, A IMEDIATA JUSTIFICAR E ENVIO DO PROJETO RESPECTIVO À AGÊNCIA DO CONDEPHAAT

/ahm.


20/07/88

281
rel

13 JUL 15 4 18 005263



TELEGRAMA RÁPIDO E
CONFIABILIDADE A SUA DISPOSIÇÃO



TELEGRAMA RÁPIDO E
CONFIABILIDADE A SUA DISPOSIÇÃO



ECT

TELEGRAMA FONADO
É CÔMODO. TELEFONE PARA A
ECT HOJE E PAGUE DEPOIS.



ECT

TELEGRAMA FONADO
É CÔMODO. TELEFONE PARA A
ECT HOJE E PAGUE DEPOIS.

.

11+ WO

11611 W SPEV
11441 SPRO
13/1520
RC063579 13071520
RIOCLARO/SP

TELEGRAMA
CONDEPHAAT
RUA LIBECO BADARO 39 11/OANDAR
SAOPAULO/SP

OBRAS NA ESTACAO FEPASA ETA AUTORIZADA?
PAULO RODRIGUES

11611 W SPEC
11441 A SPRO

212
rbs

GA
191198+
0721.1701

191198FEPA BR
1125043SECT BR

TLX NRO. 425/88 - SEC - 21/07/88

ILMO SR
WALTER NAPOLEAO MATTAR
PRAÇA MARECHAL FLORIANO PEIXOTO S/N.
ESTAÇÃO FERROVIARIA
CAMPINAS

FACE DENUNCIA RECEBIDA, SOLICITAMOS SUSTENTACAO DE OBRAS, CASO CONFIR-
MADO, NO EDIFICIO TOMBADO DA ESTAÇÃO FERROVIARIA DA FEPASA DE RIO
CLARO.

INFORMAMOS AINDA, QUE POR SE TRATA DE BEM TOMBADO, SE FAZ NECESSA-
RI A APRESENTACAO DO RESPECTIVO PROJETO DE REFORMA PARA A ANUENCIA
PREVIA-DESTE ORGAO.

AGUARDAMOS URGENTE MANIFESTACAO.

ATENCIOSAMENTE

PAULO DE MELLO BASTOS
PRESIDENTE DO CONDEPHAAT

OP/MARCUS VINICIUS
+(8?)BR
191198FEPA BR
1125043SECT BR

284

283
all

1125043SECT BRMV
0722.1646

*
1125043SECT BR*
191198FEPA BR

CAMPINAS URG NR-1/101/SR 22/7/88 16:30 H MASIERO

ILMO.SR- PAULO DE MELLO BASTOS
PRESIDENTE DO CONDEPHAAT -
TELEX NR-1125043SECT
SAO PAULO - SP

VOSSO TELEX 425 88-SEC -2107.88.

O ASSUNTO EM TELA SERA TRATADO PELO SUPERINTENDENTE GERAL
DE PASSAGEIROS SR-ALBERTO ATALIBA NOGUEIRA MORAES FILHO. JUNTO
A ESSE ORGAO.

ATENC.

WALTER NAPOLEAO MATTAR
SUPERINTENDENTE REGIONAL
UR-5- CP

++++

*:
1125043SECT BR
191198FEPA BR

Marcus Vinicius Mello P. Silva
Operador de Telex

285

274
/



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO

CURADORIA DO MEIO AMBIENTE DE RIO CLARO = CEP 13.500

Avenida 05, nº 535 - FORUM.

Rio Claro, 08 de setembro de 1.988.

Senhor Presidente

RECEBI
CONDEPHAAT 12 / 09 / 88
SUZANA

Tendo chegado ao conhecimento desta Curadoria que no dia 25 de julho de 1.986, o Engenheiro Hermínio Lourenço Paes, sem autorização, veio a danificar e derrubar uma área coberta existente na Rua 1-B entre as Avenidas 8-A e 7-A, nesta cidade, conforme laudo em anexo (doc.nº 01), bem como ampla publicação na Imprensa (doc. nºs.02,03 e 04) , tendo inclusive chegado ao conhecimento da CONDEPHAAT (doc.nº 05), sendo que o referido bem havia sido tombado através da Resolução nº 64, de 14 de novembro de 1985 (doc. nº 06).

Levando-se em conta que cabe ao Ministério Público a propositura de ação civil pública para a reparação do dano causado, requisito de Vossa Senhoria a elaboração de um laudo, devendo os peritos nos informar o seguinte:

a - Qual a extensão e avaliação dos danos causados?;

b - Qual a possibilidade de reconstrução da área deteriorada?. E qual o seu custo?.

Por outro lado, nos termos da Lei nº 7.347 de 24 de julho de 1.985, artigo 8º, §1º, o laudo deverá

285
R



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO

-02-

ser confeccionado e enviado a esta Curadoria, em quinze (15) dias.

Sem mais, aproveito a oportunidade para apresentar a Vossa Senhoria os meus protestos de estima e distinta consideração.

JOSE NELSON RINALDI

4º Promotor de Justiça.

Ilmo. Sr.

PAULO DE MELO BASTOS

Rua Líbero Badaró, nº 39 - 1º andar

SÃO PAULO - CAPITAL.

287



SECRETARIA DA SEGURANÇA PÚBLICA
DEPARTAMENTO ESTADUAL DE POLÍCIA CIENTÍFICA
INSTITUTO DE CRIMINALÍSTICA

276
2.^o OFICÍO
P. 42
D

DOC. Nº 01.



Natureza do Exame:

DANOS EM PREDIO TOMBADO

Rua 1-B - barracões da FEPASA

LAUDO

Aos 25 de Julho de 1986, na cidade de Rio Claro-SP.

e no INSTITUTO DE CRIMINALÍSTICA, do Departamento Estadual de Polícia Científica, da Secretaria da Segurança Pública do Estado de São Paulo, de conformidade com o disposto no artigo 178 do Decreto-Lei n.º 3.689, de 3 de outubro de 1941, pelo Delegado de Polícia Titular deste I.C., Bel. Rodrigo Diniz Junqueira, foram designados os Peritos Criminais

Natalino de Castro

para procederem o exame supra-especificado, em atendimento à requisição do Delegado de Polícia de Rio Claro-SP.

LOCAL

O local apontado na requisição corresponde-se a um imóvel pertencente à Fepasa, situado na rua 1-B entre as Avs. 8-A e 7-A.

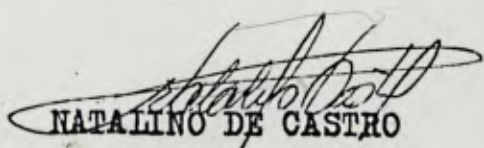
Possui o imóvel em questão uma área coberta / que avança para a rua 1-B porém essa cobertura fora danificada e posteriormente derrubada.

Segundo consta tal ato fora feito pelo Sr. - Herminio Lourenço Paes que fora indiciado pois o referido imóvel acha-se tombado pelo Condephaat.

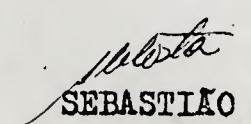
Cumpre salientar que em virtude de defeito - em nosso aparelho fotográfico deixamos de juntar neste laudo as fotos por nos tiradas do local.

Era o que tinha a relatar

Rio Claro, 16 de Dezembro de 1987


NATALINO DE CASTRO

PERITO CRIMINAL-RELATOR


SEBASTIÃO A. DA COSTA

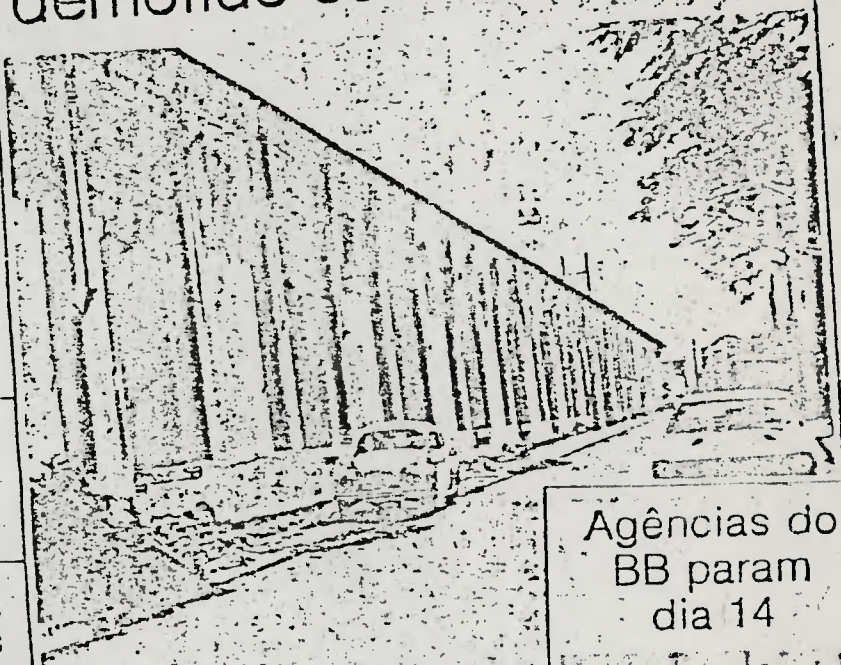
PERITO CRIMINAL-2º SIGNAT.

Pouca coisa mudou com o movimento reivindicatório feminista. É o que concluiu um jornal de São Paulo. Pág. 7

Uma falha ao slipstream da vereadora Ivan Blanco mantém o processo de discussão na sessão de ontem, que não serviu de limpeza da praça e ainda não foi criada

Barracão da Fepasa é demolido sem autorização

Doze dias após ser conflagrada, a greve dos engarrafadores de gás de Paulínea, foi declarada ilegal, no dia de ontem, pelo Tribunal Regional do Trabalho. Pág. 9



Médicos vinculados às diversas secretarias do Governo do Estado podem entrar em greve a partir da meia noite de quinta-feira. Eles reivindicam melhoria salarial. Pág. 5

Na sexta-feira passada o engenheiro responsável pela inspeção via permanente de obras da Fepasa Ermínio Lourenço Paes, ordenou a demolição da cobertura que ainda restava do barracão da Fepasa, localizado na rua 1-B, tendo em vista o perigo que estava oferecendo aos pedestres e veículos que transitavam por aquela via, entretanto, o Condephaat não foi comunicado. Página 9.

Agências do BB param dia 14



No próximo dia 14, os funcionários das agências do Banco do Brasil, de todo o país, deverão paralisar por um dia suas atividades, em protesto às determinações do presidente do BB, que determinou a supressão das horas extras. Pág. 3

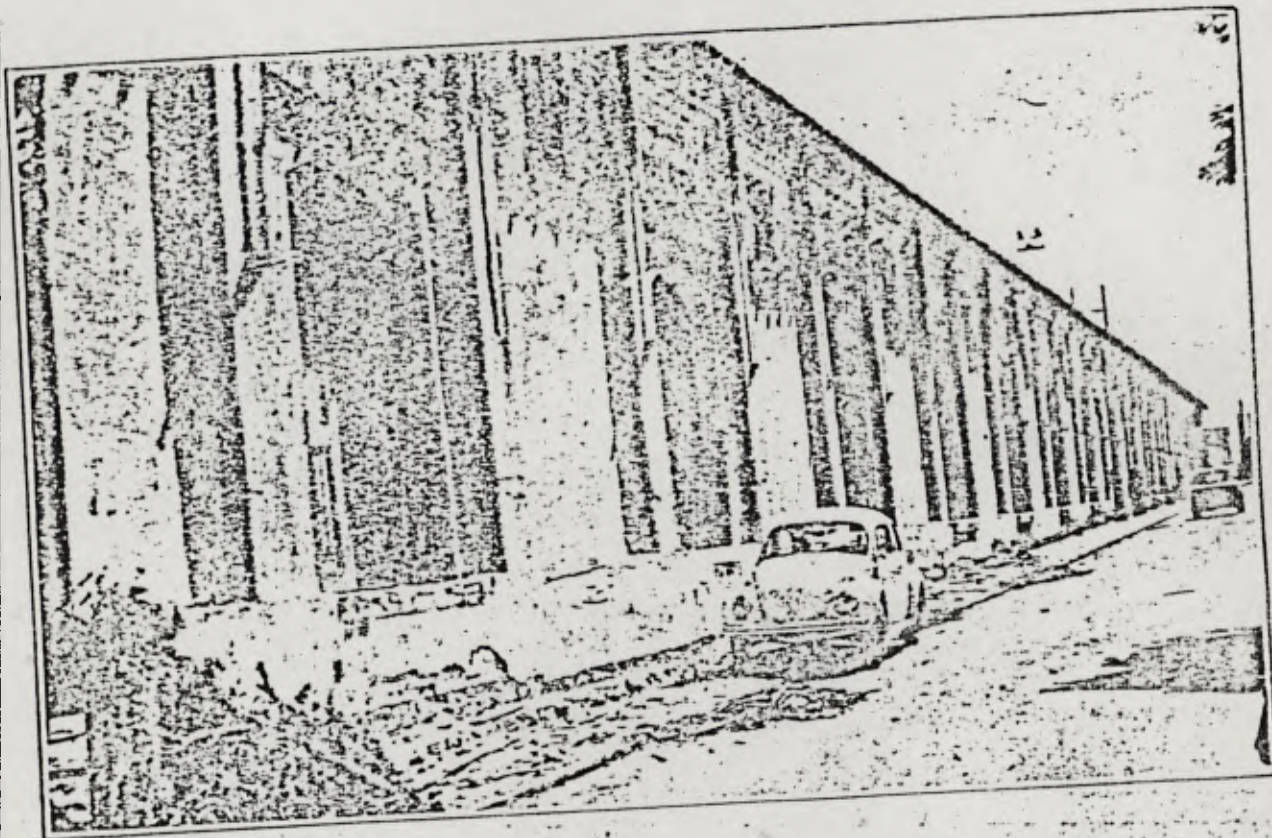
ÚLTIMOS DIAS

RENOVE A E GANHE NO

ATÉ O FINAL DO MÊS, A RENOVAÇÃO DE A COMO DESCONTO PARA OS ASSINANTES O AGOSTO CONTINUARÁ VIGORANDO O PREC

237
F

Alegando insegurança, Fepasa demole cobertura do barracão sem autorização do Condephaat



Na sexta-feira passada o engenheiro responsável pela inspeção via permanente de obras da Fepasa Ermínio Lourenço Paes ordenou a demolição da cobertura que ainda restava do barracão da Fepasa, localizado na rua 1-B, tendo em vista o perigo que estava oferecendo aos pedestres e veículos que transitavam por aquela via.

Entretanto, o barracão é um bem tombado, conservado como patrimônio histórico da cidade juntamente com Estrada da Fepasa e comunicada ao órgão, para que esse providencie a execução ou a autorização.

Porém, o engenheiro disse ontem a reportagem do "Diário" que não pediu autorização nenhuma, e acrescentou ainda que não tinha certeza se o barracão foi tombado, pois para ele o único patrimônio tombado é a estação da Fepasa, e

portanto iria entrar em contato com Condephaat para averiguar a situação.

O engenheiro ressaltou ainda que mesmo que soubesse que a área em questão pertenceria a mesma medida, isto por que se encontrava a "corda no pescoço" uma vez que se mantivesse a cobertura por mais alguns dias, poderia ser acusado de ter provocado um acidente, já que a cobertura estava prestes a cair.

Outro ponto apontado por Ermirio é a morosidade no tramite comum nestes casos, o que, segundo o engenheiro, seria espaço suficiente para acontecer um "mal maior" (o acidente).

REQUERIMENTO

O vereador Edgar Sidney Prochnow elaborou um requerimento que foi aprovado pela Câmara Municipal, na última sessão realizada, antes de recesso. Em seu requerimento

o vereador pedia ao executivo que enviasse ao Condephaat um ofício pedindo a autorização para a restauração da cobertura do barracão da rua 1-B, em virtude de que a cobertura estava propiciando risco para os que transitavam por ali.

O Condephaat em resposta a Prefeitura autorizou a restauração chegando até a oferecer técnicos para execução da obra. Tanto a resposta do órgão, quanto o requerimento do vereador foram enviados a Fepasa, entretanto, o engenheiro disse, que a responsabilidade da retirada da cobertura é sua de da Fepasa.

PUNIÇÃO

Nestes casos se o Condephaat for comunicado, o que pode acontecer é o órgão instaurar um processo crime contra o engenheiro pelo fato de ter agredido um bem tombado.

O Trib
lho declar
carratadore
Paulinea,
greve, defl
limo dia
quência a
distribuido
filas. Tamb
minhões t
dois a três
botijões de

INSTITU
A Com
baixou a In
sobre or pro
e publicação
ceiras Extru
abertas que
das a funcio
Brasil, por
DOU de 7/77
LIVR
Pela In
publicada na
e Secretari
de Normas
Registro de
ção do licid
anualmente.
ALIEP
"A opo
bers proce
tabelada n
não constitu
ção pro
ção; sendo
exaure, por
tação juridi
consolidação
dade definit
Apel. 28.04

População agora denuncia produtos maquiados

270

MORADORES GOSTARAM DA DEMOLIÇÃO DO BEIRAL NA 1-B

A maioria dos moradores que residem próximo ao barracão da Fepasa, localizado na rua 1-B, no bairro da Cidade Nova, consideram que a demolição da cobertura do barracão foi uma medida acertada, uma vez que trouxe benefício para rua.

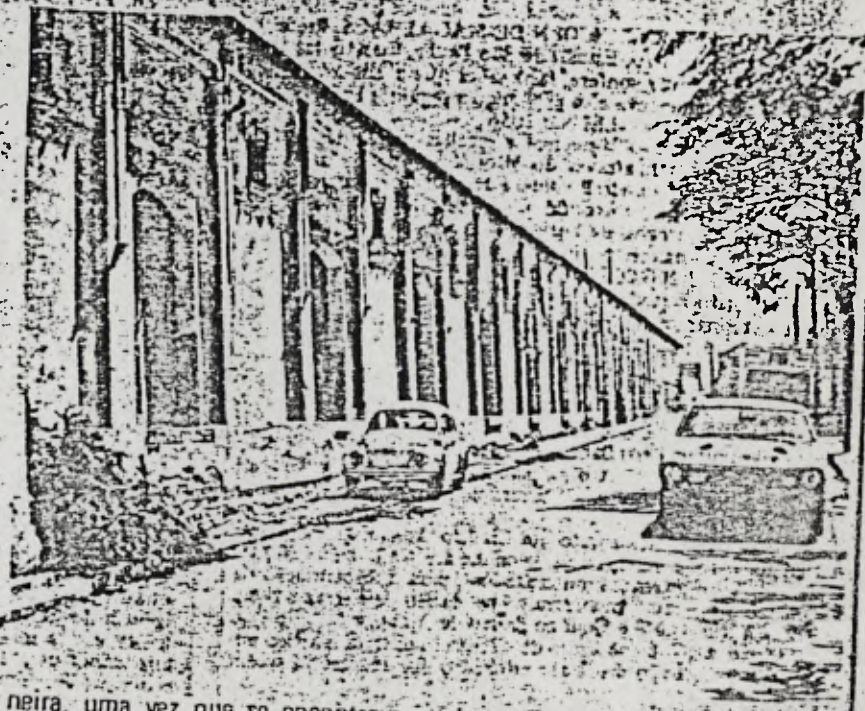
Segundo alguns moradores com a retirada da cobertura, a rua ficou mais clara, durante a noite, minimizando assim, os problemas de roubos de automóveis e residência. Outro ponto positivo apontado por eles, é que sem a cobertura, o barracão deixou de ser o abrigo das andorinhas e mendigos que diariamente pernoitavam no barracão.

Entretanto, os moradores desconhecem os fatores históricos e arquitetônicos, que motivaram o processo de tombamento da área, um fato porém, é certo, a demolição da cobertura terminou com uma série de procurações que incomodava os moradores como por exemplo, o medo de que restante do telhado caísse a qualquer hora, e provocasse um acidente.

DEMOLIÇÃO

A demolição da cobertura foi feita na sexta-feira da semana passada, porque segundo, o engenheiro responsável pela inspeção via permanente, Ermínio Lourenço Paes que ordenou a execução da obra, a cobertura estava oferecendo riscos para os pedestres e veículos que transitavam pela via.

Acontece porém, que o engenheiro não pediu autorização ao Condephaat, órgão responsável pelo tombamento e ainda desconhecia que o barracão pertence a área de entorno de 300 metros demarcado a partir do tombamento da Estação Ferroviária, que portanto não sofre qualquer modificação sem autorização do Conselho o engenheiro ainda, ressaltou na entrevista que concedeu ao "Diário" no início da semana, que mesmo que soubesse que o barracão se enquadrava na área de proteção, agiria da mesma ma-



neira, uma vez que se encontrava com uma "faca de dois gumes", pois se não retirasse a cobertura logo poderia mais tarde ser acusado de ter provocado um acidente.

Outro ponto apontado por Ermínio, é a microcidade no trânsito, entre pedir autorização e receber a resposta, o que segundo ele seria espaço suficiente para que um "mal maior" acontecesse.

CONDEPHAAT

O Condephaat no início do mês de julho autorizou a restauração do barracão, atendendo a um pedido feito pelo vereador Edgar Sidney Prochonow no requerimento n.º 530/86 aprovado pela Câmara Municipal onde cita as péssimas condições que se encontrava o barracão, que estavam em risco os que transitavam por ali.

Na resposta que enviou a Câmara Municipal, o Condephaat coloca em disponibilidade técnicos para ajudar na execução da obra. Tanto o requerimento, quanto a resposta do Conselho, foram envia-

das a Fepasa, entretanto, o promotor disse, que a responsabilidade da retirada da cobertura é sua.

O vereador Edgar disse ao Diário que fez apenas um pedido de restauração, uma vez que conhece as cláusulas do processo de tombamento da Estação da Fepasa, portanto elaborou seu requerimento dentro dos parâmetros legais.

A reportagem procurou o presidente do Condephaat, Modesto Carvalho, para saber que medidas vão ser tomadas uma vez que, a Fepasa tinha autorização apenas para restaurar a cobertura, e não para demolir. Entretanto, o presidente se encontrava viajando.

A punição provável nestes casos, segundo informações de membros de Rio Claro ligados ao Condephaat, o presidente pode instaurar um processo crime, contra o engenheiro pelo fato de ter agredido patrimônio, obrigando assim, a Fepasa a ressarcir o prejuízo, construindo novamente a cobertura além do pagamento de uma multa.

Falecimentos

Faleceu ontem em nossa cidade às 10.00 horas a sra. THEREZA CATHARINA POMPEU DE CANDIDO aos 60 anos de idade. A extinta era viúva de Arnaldo de Candido e deixou o filho: Domingos de Candido Neto solteiro. Deixou ainda os irmãos: Maria de Lourdes viúva de Florindo Franzini, Conceição Aparecida c/c Antonio S. Peruzza, Angelina c/c Roberto Moncaio, Olimpia Francisca c/c Rodolpho Z. Coan, José Emiliano Pompeu, solt. Armando Messias Pompen, solt. Maria Aparecida c/c Jorge Gomes. O seu sepultamento deu-

de idade. O extinto deixou viúva a sra. Maria Aparecida Gandolfi e os filhos: Rodrigo Cesar Gandolfi e Angelo Gandolfi, menores. Deixou sua mãe Orizia Sartori. O seu sepultamento deu-se dia 30 último às 13.00 horas tendo saído o féretro do Velório Municipal para o Cemitério Municipal.

Faleceu dia 29 último em nossa cidade às 20.00 horas o sr. JOSÉ PENTEADO aos 72 anos de idade. O extinto deixou viúva a sra. Mariña Chaves Penteado e

290
72

Ad. Conselho de Defesa do Patrimônio
Histórico, Arqueológico, Artísti
co e Turístico do Estado -
CONDEPHAAT

RECEBI
CONDEPHAAT 26 / 08 / 86
<i>[Handwritten Signature]</i>

DOC. Nº 05.

243316

PAULO SÉRGIO MOURA RODRIGUES, RG 5.380.893; CIC 002 179 764-40, resi
dente à Rua 7, nº 602 apto A e ANDRÉ DE CAMPOS RIBEIRO, RG
11.976.071; CIC nº 027.897.148-27 residente a Rua 1B nº 342 (em fren
te ao Bem depredado), vêm denunciar a esse egrégio Conselho de Defe
sa do Patrimônio - CONDEPHAAT a descaracterização criminosa de Patri
mônio Tombado em área da Estação Ferroviária de Rio Claro, situada
na Rua 1B, com a derrubada total de sua cobertura original remanes
cente.

No dia 25 de julho, logo pela manhã, funcionários das oficinas da FE
PASA autorizados pelo engenheiro HERMÍNIO LOURENÇO PAES, sem autori
zação do CONDEPHAAT arrebutaram de maneira violenta toda a cobertu
ra que durante quase 100 anos serviu de proteção aos trabalhadores
da Companhia Paulista de Estrada de Ferro.

Cenário da exploração do trabalho e do florescimento das primeiras
esperanças anarquistas e socialistas foi também escoamento de nossa
produção agrícola. Da exploração republicana de forte raiz escravo
crata é que nasceu nesses trabalhadores sua primeira consciência de
classe.

Assumida a duras penas com o cruzar dos braços. As greves de 1901,
(Jornal anexo) 1902 e 1906 tiveram sua ação sob estes telhados.

A marca da repressão sofrida por todas elas, as prisões violentas
aos anarquistas "agitadores" insatisfeitos com as 16 horas de traba
lho de domingo a domingo não foi o suficiente para derrubar uma uni
ca telha.

Foi preciso um engenheirinho de nada para jogar todo beiral ao solo
em algumas horas, de maneira estúpida, sem nenhum respeito à memória
de todos essês emigrantes, descendentes de escravos e brasileiros
que deixaram ali debaixo daqueles telhados o melhor de suas vidas.

É vergonhoso, que uma empresa como a FEPASA deixe que seus funcioná
rios tratem assim um Patrimônio tão importante, reconhecido até mes
mo pelo Tombamento.

As argumentações que o eng. HERMÍNIO LOURENÇO PAES, dá ao Jornal Diá
rio do Rio Claro de 29 de julho (anexo) mais o aplauso de alguns mo
radores da região, (Diário Rio Claro 1 agosto, anexo) tenta dar legi
timidade a esse crime. Para safar-se desta situação, o engenheiro

Coord. das Comissões ... P. 115 ... 292

221

não hesita no velho truque em jogar a culpa no órgão que promoveu o Tombamento alegando morosidade. Argumento totalmente inverídico pois somos testemunhas da eficiência e rapidez do Condephaat em situações de urgência. Uma pequena consulta por telefone ao CONDEPHAAT e toda essa depredação teria sido evitada e haveríamos encontrado uma solução coletiva. Seria uma atitude das mais louváveis nesse retorno à vida democrática. A FEPASA não cuida adequadamente de seu Patrimônio, se justifica com a falta de verbas e não deixa a sociedade cuidar. Prefere destruir por suas próprias mãos a permitir que todos nós o restauremos.

O telhado da Rua 1B não estava oferecendo perigo de vida para ninguém a ponto de deixar o engenheiro "com a corda no pescoço" isso podemos testemunhar em juízo. Estaria menos deteriorado se a ordem fosse tê-lo restaurado há mais tempo. Quanto aos moradores que gostaram da derrubada do beiral da rua 1B (jornal anexo) são eles uma pequena minoria classe média baixa em ascensão encantada com o canto da especulação imobiliária e de alguns políticos inextruculosos que os fazem sonhar ^{com} duas grandes avenidas barulhentas e perigosas sobre os trilhos da Estação, valorizando em alguns cruzados a mais, pequenas propriedades de construção medíocre. Esses estarão sempre ao lado dos depredadores da história e da cultura justificando-os, até que não reste um único tijolo que possa testemunhar ter sido ali uma ferrovia. Não representam felizmente o pensamento da maioria e não podem de maneira alguma pesar politicamente sobre a decisão desse caso. Agem por interesses mesquinhos e particulares sobre um Bem de interesse coletivo Estadual.

São na sua maioria os que diariamente despejam seus lixos nas portas dos barracões. Casos como esse de agressão aos bens culturais e históricos vem se tornando regra em nossa cidade, graças a impunidade de seus autores. Acreditamos ser de imperiosa necessidade o uso integral da Lei que protege os Patrimônios Tombados, com a punição ... EXEMPLAR de seus responsáveis.

Certos da ação firme por parte desse honrado Conselho é que nos animamos em denunciar e assumir responsabilidades perante a defesa intransigente de TODOS OS BENS TOMBADOS.

Rio Claro, 25 de agosto de 1.986.

Paulo Sérgio Moura Rodrigues
PAULO SÉRGIO MOURA RODRIGUES

André de Campos Ribeiro
ANDRÉ DE CAMPOS RIBEIRO

202
/



ESTADO DE SÃO PAULO

RESOLUÇÃO Nº 64 DE 14 DE NOVEMBRO DE 1985

JORGE DA CUNHA LIMA, 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,

R E S O L V E

Artigo 1º - Fica tombado como bem cultural de interesse histórico-arquitetônico a ESTAÇÃO DA FEPASA em Rio Claro (construída em 1910, dentro dos princípios da arquitetura eclética vigentes na época), símbolo das transformações econômico-sociais decorrentes do bônio café-ferrovia em nosso Estado, edifício relevante na identificação do núcleo central urbano do qual é marco tradicional.

Artigo 2º - Fica determinado como área de proteção ambiental a Estação Ferroviária de Rio Claro, os seguintes perímetros que abrangem quadras e ruas, nas quais estarão sujeitas as novas construções a limitação de gabarito máximo compreendendo altura máxima de 7.50m (sete metros e cinquenta centímetros) e controle no tratamento plástico dos projetos arquitetônicos.

1- Começa na rua 3 com Avenida 8 e segue até a Avenida 2. Nessa Avenida até a rua 5, ficam protegidos os lotes com testadas voltadas para si, de ambos os lados. Continua pela rua 3 até a Avenida 5, segue por essa até rua 2 e segue até o limite do terreno de propriedade da FEPASA. Por esse limite segue até encontrar a rua 1. Segue por essa rua até Avenida 8, que deve encontrar novamente o limite de propriedade da FEPASA, no qual segue até rua 1A com Avenida 14. Desse ponto segue até rua 2 com Avenida 14, no qual pela rua 2 segue até encontrar

DO 19.11.85 pg. 19/20

S. Cunha

294



293
/

ESTADO DE SÃO PAULO

a Avenida 8 e segue fechando o perímetro no cruzamento da rua 3 com Avenida 8.

2- Começa na rua 1B com Avenida 8A e segue por essa até a Avenida 7A, que segue até rua 4B, que segue até encontrar a Avenida 6A. Nesse ponto segue até rua 3B, que segue até Avenida 8A. Daí fecha o perímetro até encontrar a rua 1B.

Parágrafo 1º - Fica caracterizado como eixos principais da presente área de proteção, as seguintes ruas e Avenidas:

- 1.Av.2- Com o objetivo de unir a ambientação da Estação Ferroviária com o Sobrado da Baronesa de Dourado, bem cultural tombado a níveis federal e estadual.
- 2.Av.1- Com o objetivo de unir a ambientação da Estação Ferroviária com a Praça defronte a Prefeitura.
- 3.Rua 1B- Por ser a rua contígua ao pátio da Estação Ferroviária.
- 4.Rua 1- Por ser a rua que abriga a movimentação de embarque e desembarque de usuários da Estação Ferroviária.

Artigo 3º - Ficam protegidas as árvores existentes situadas na rua 1, defronte a Estação Ferroviária.

Artigo 4º - Nenhuma instalação de propaganda-painéis, dísticos-cartazes, ou semelhantes, poderá ser autorizada ou aprovada pelo Poder Público local, no interior desse perímetro acima descrito, sem a autorização prévia do CONDEPHAAT. Para isso deverá o CONDEPHAAT receber as propostas desses tipos de intervenções para apreciação.

Artigo 5º - Fica o Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico

293

294
/



ESTADO DE SÃO PAULO

rico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado autorizado a inscrever no Livro do Tombo competente o bem em referência, para os devidos e legais efeitos.

Artigo 6º - Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação.

SECRETARIA DA CULTURA, aos 14 de novembro de 1985.

JORGE DA CUNHA LIMA

SECRETÁRIO DA CULTURA

Moisés Cardalino
Pres. Conselho

SEQUE JUNTA DO DOC.

SOB N^o 285 A 289.

5714-070606, 04/08/28.



APMF

ASSOCIAÇÃO DE PRESERVAÇÃO DA MEMÓRIA FERROVIÁRIA

RUA OSCAR CARAVELAS, 334 APTO 61 - ALTO DE PINHEIROS

CEP: 05441-000 - SÃO PAULO - SP - BRASIL

TELEFAX: (011) 623874 38623071

São Paulo, 17 de julho de 1998

CONDEPHAAT

Em 17 / 07 / 98

Rec. Lido por: *[assinatura]*

Horas: 11:15 h

OP 013/98

Prezados Senhores:

A Associação de Preservação da Memória Ferroviária, na honrosa condição de Acionista da FEPASA/RFFSA, vem encaminhar a Vossa análise e conhecimento, recorte do Jornal "DIÁRIO DE RIO CLARO", de 20 de maio de 1997, acerca de uma manifestação da edilidade, visando a remoção das linhas da Estação de Rio Claro, devidamente tombada por este colendo Conselho.

Ocorre que, apesar da Estação ser futuramente transferida para a periferia de Rio Claro, a Estação, no entender da APMF, deve conservar as linhas em sua esplanada, eis que servirão para o acesso às atuais Oficinas, lindeiras a este complexo, e, inclusive, pensar que tal Estação, em futuro não distante, poderá ser convertida em um interessante Museu Ferroviário, e ponto turístico, razão pela qual a remoção dos trilhos, se efetivamente pesar a costumeira insensibilidade e falta de patriotismo, de quem de direito, acarretará a efetiva descaracterização do conjunto em apreço, motivo de preocupação que leva esta Associação a provocar a opinião deste respeitável Organismo de Defesa, visando a não se repetir fatos desagradáveis, como os que se processaram em Pirassununga, desfigurando aquela bela e acolhedora Estação, que é objeto de pedido de tombamento, inclusive (segue matéria referente à linha de Pirassununga).

Aguardando uma breve manifestação, a APMF serve-se do ensejo para firmar votos de estima e subida consideração.

Atenciosamente,

[assinatura]
SERGIO FEIJÃO FILHO
Diretor Presidente

A
PRESIDÊNCIA DO CONDEPHAAT
NESTA

MEMÓRIA TAMBÉM É CULTURA

296

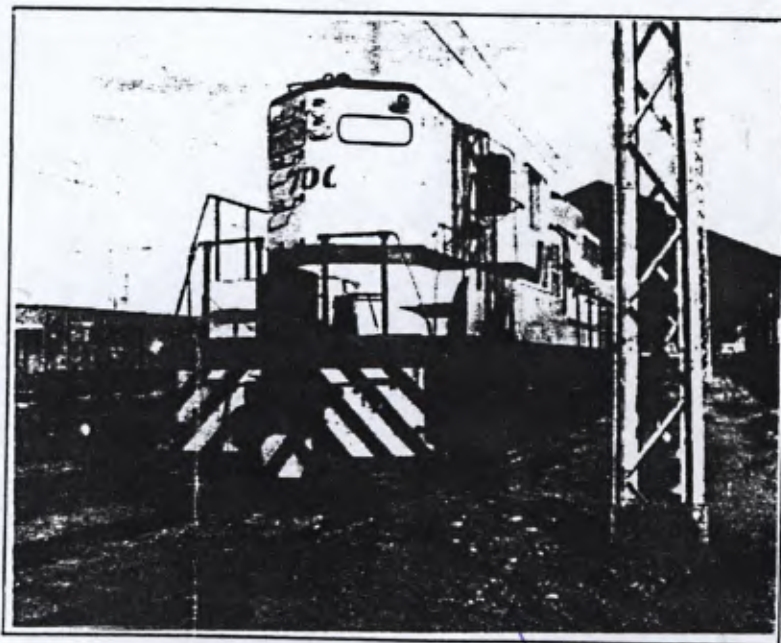
FEPASA

Requerimento pede urgência na retirada dos trilhos do centro

O vereador João Alem protocolou requerimento solicitando na forma regimental, que se oficie ao presidente da Ferrovia Paulista Sociedade Anônima - Fepasa, engenheiro Renato Casale Pavan, as possibilidades de autorizar a urgente retirada dos trilhos da ferrovia, que passam pelo centro de Rio Claro, usando o desvio existente, e que já é parcialmente usado pelos trens da Fepasa. No requerimento, o vereador considera que os trilhos da Fepasa que atravessam a parte central da cidade, impedem o crescimento harmônico e o desenvolvimento paisagístico de Rio Claro. E que as partes da cidade, separadas pela via férrea tem movimento intenso entre a área central e os bairros, obrigando veículos e pedestres a atravessarem os trilhos, colocando em risco a vida das pessoas que diariamente são obrigadas a atravessar a linha férrea, em consequência

inúmeros acidentes já foram registrados, a maioria fatal. lembra o vereador. O requerimento considera ainda que as porteiras ou cancelas existentes nas passagens, além de obsoletas, estão quase sempre quebradas, o

que já causou dezenas de graves acidentes. O vereador registra ainda que a Fepasa já construiu um desvio, que está em pleno funcionamento, faltando, apenas, a ordem para retirada dos trilhos da parte central de Rio Claro.



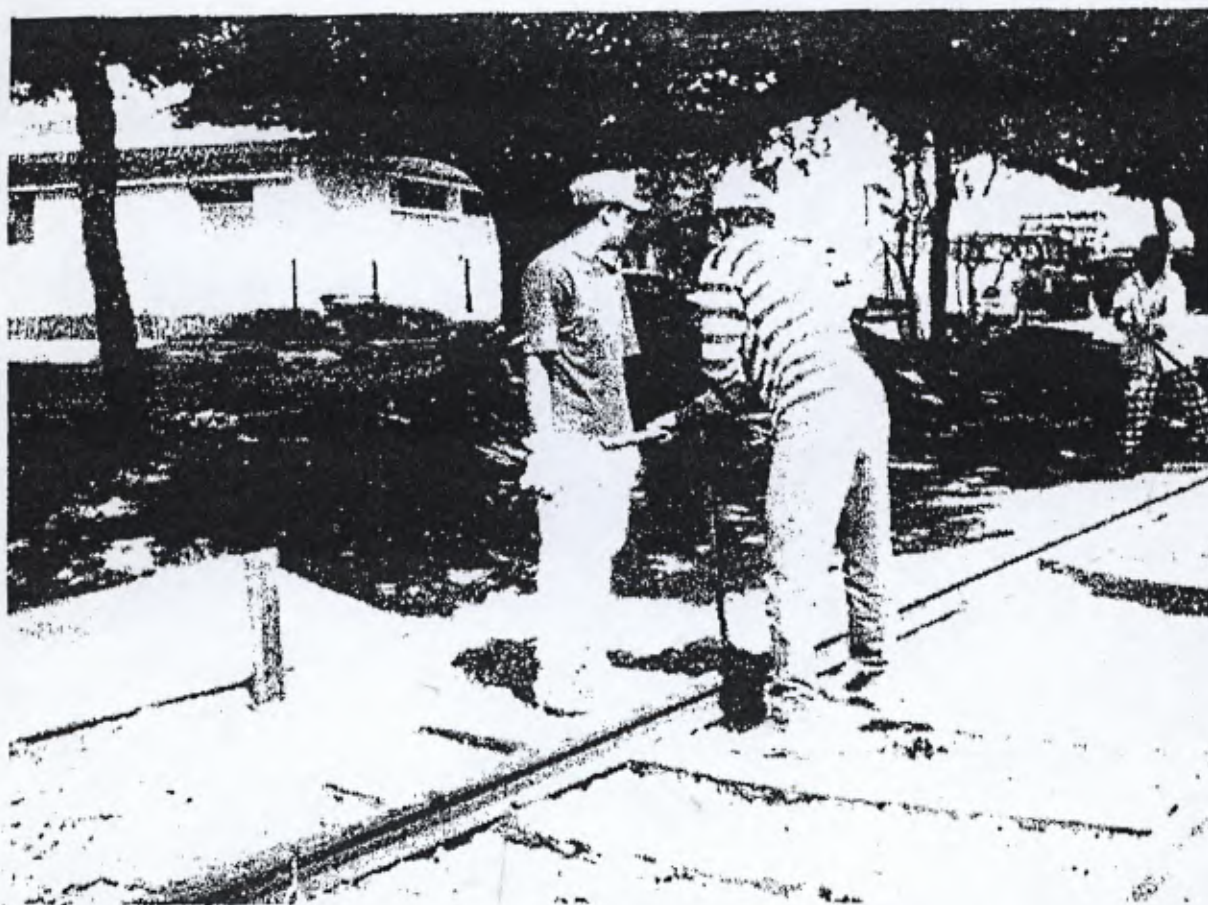
Vereador quer retirar trilhos do centro

Associação de Preservação da Memória Ferroviária
 SERGIO FEIJÃO FILHO
 Diretor Presidente
 1/3

298

298

E LÁ SE VÃO OS TRILHOS...

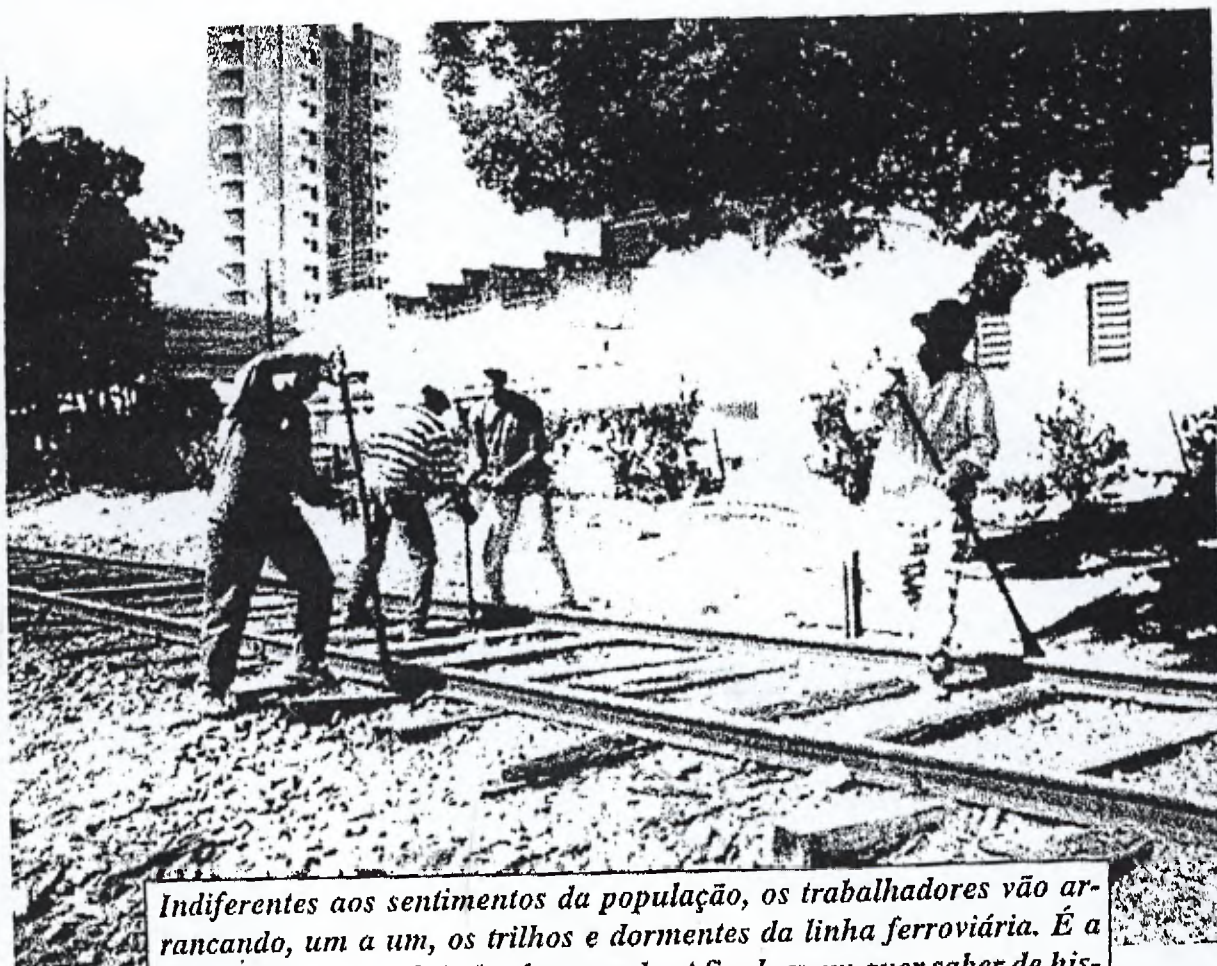


Os trilhos e dormentes da linha da FEPASA começaram a ser retirados esta semana. Página 02

Associação de Preservação da Memória Ferroviária
SERGIO FEIJÃO FILHO
Diretor Presidente 2/3

298

E LÁ SE VÃO OS TRILHOS...



Indiferentes aos sentimentos da população, os trabalhadores vão arrancando, um a um, os trilhos e dormentes da linha ferroviária. É a nossa história se diluindo, desprezada. Afinal, quem quer saber de história, memória...

Apesar de todas as tentativas efetuadas por representantes dos poderes Executivo, Legislativo e setores da população, não foi possível impedir a retirada dos trilhos e dormentes da linha férrea da FEPASA, que atravessa nosso município. Como é sabido, a FEPASA, em processo de federalização, vendeu os trilhos e dormentes de sua malha ferroviária. Em Pirassununga, a retirada iniciou-se essa semana e, em dois meses, deverá estar totalmente con-

cluída. O assunto chocou a população, que viu esvaírem-se as esperanças de reativação deste ramal, com finalidade turística.

Na terça-feira, na sessão da Câmara, vereadores se manifestaram sobre o tema. O vereador Valdir Rosa lamentou: "É uma pena. É uma parte de nossa história que está indo embora. Além disso, no Brasil, investiu-se em rodovias e, hoje, estamos nas mãos dos lobbies da indústria automobilística, das trans-

portadoras, das grandes empresas de ônibus. É lamentável."

O vereador Roberto Bruno lembrou as últimas medidas que a comunidade tomou, na tentativa de salvar esse trecho ferroviário. Afirmou que o "deputado estadual Vanderlei Macris está agendando uma reunião entre o presidente da FEPASA e autoridades locais para discussão do assunto".

Associação de Proprietários do Mercado
 BERGIO EELIÃO FILH
 Diretor Presidente
 3/3
 Euza

300



2299

Do Ofício 013/98

Número

Ano

Rubrica

22.295 82

INT.: ASSOCIAÇÃO DE PRESERVAÇÃO DA MEMÓRIA FERROVIÁRIA

ASS.: Referente Estação Ferroviária de Rio Claro

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

GP/Condephaat, 21 de Julho de 1998.

Valquíria
VALQUÍRIA ABDO GANEU
 Diretora Técnica

cc para ROBERTO L. FERREIRO
 P/ Informação
 02/08/98

[Signature]

Sous Guilherme Savoy de Castro
 Diretor Técnico do STCR
 CREA nº 1751MD-SP

/emws.-

CONDEPHAAT

Em 22/07/98
 Recebido por: *[Signature]*
 Horas: 13:00

301

300
u

Do

Número

Ano

Rubrica

A' HISTÓRIA TÉCNICA:

A "ASSOCIAÇÃO DE PRESERVAÇÃO DA MEMÓRIA FERROVIÁRIA" SOLICITA AO CONDEPHAAT QUE SE POSICIONE COM RELAÇÃO A REMOÇÃO DOS TRILHOS DA ESTRADA DE FERRO EM RIO CLARO.

POR SER A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA TOMBADA, PODEMOS OU DEVEMOS EXIGIR QUE OS TRILHOS PERMANEÇAM DELO MENOS NO TRECHO EM QUE PASSA PELO TOMBAMENTO E EM SUA ÁREA ENVOLTÓRIA, OU SEJA 600 METROS DE ~~TRILHO~~ LINHA.

POREM, O QUE SIGNIFICA ISSO?

JÁ PODEMOS PREVER O ASPECTO MELANCÓLICO QUE ESTE EDIFÍCIO TERÁ QUANDO FOR DESATIVADO E DESVINCULADO DE SUA FUNÇÃO ORIGINAL. SENDO ISTO APENAS UM DETALHE DO GRANDE ROMBO QUE GRATIFICATIVAMENTE VEM AVANÇANDO EM NOSSO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO.

ASSIM JÁ PODEMOS IMAGINAR UM NOVO USO PARA O PRÉDIO TOMBADO COMO A PRÓPRIA "APMF" SUGERE, UM MUSEU FERROVIÁRIO (MAIS UM?) E DISFARÇAR O INEVITÁVEL CARÇAÇA ARQUITETÔNICA.

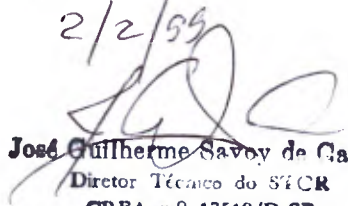
SENDO A "APMF" AZIONISTA DA FEPASA/RFFSA O CONDEPHAAT DEVERÁ SOLICITAR A ESTA ENTIDADE ESCLARECIMENTOS QUANTO AO DESTINO DA FERROVIA NA REGIÃO, SE TRATA DE DESLOCAMENTO OU DESATIVACÃO TOTAL

STGR

22/01/99

RO 60
P. TÉCNICA C/ SOLICITAÇÃO DE
PEDIDO DE INFORMAÇÃO P RECURSOS
(fls. 295)

2/2/99


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

Juntada

Segue _____ juntada _____ nesta data, Documento _____ /Folha _____ de Informação rubricada

sob n.º _____

Em _____ de _____ de 19 _____

Assinatura

Ao

CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO, ARQUEOLÓGICO, ARTÍSTICO E TURÍSTICO DO ESTADO -CONDEPHAAT-

Senhor Presidente:

EU, Julio Cesar de Paiva

R.G. 8.178.820 residente à RUA GUILHERMINA, 272

Bairro MARQUÊS Cidade SÃO PAULO Estado SP
Telefone 6950.7829 CEP 02469-040, vem requerer a
Vossa Senhoria, COPIA DAS seguintes PAGINAS do proces-
SO número 22295/82:

De 102 à 151 e planta 80.

ESTAÇÃO FEPASA - RIO CLARO

PROC. 22.295/82

no imóvel que se localiza à _____

_____ Bairro _____ Cidade _____

_____ Estado _____

nº do contribuinte _____.

Seguem em anexo, os documentos.

Nesses termos

P.Deferimento

São Paulo, 15 de JULHO de 1999

Recebi OS
documentos ACIMA.
21/9/99

CONDEPHAAT

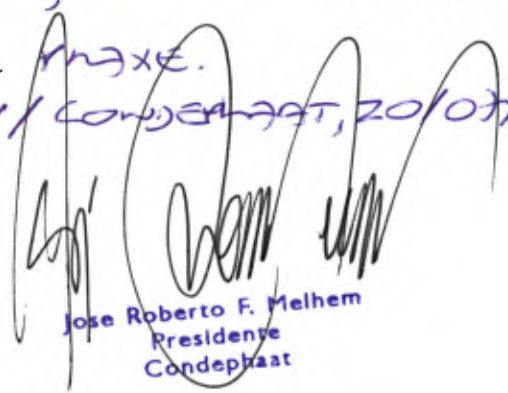
Em 15 / 07 / 99

Recebido por: _____

Horas: 15:35h

Assinatura

À S.T.A PARA ATEN
DER, COM AS CAUTELAS
DE MAXE.
G/ CONDENAAT, 20/07/99



Jose Roberto F. Melhem
Presidente
Condephaat

Recebi em 04/08/99



3102

NOSSA CAIXA - NOSSO BANCO S/A
RECIBO DE DEPOSITO 21Set1999

AGENCIA: 0847-9 CONTA: 13-100007-6
NOME: FUNDO GABINETE

DINHEIRO : 12,00

NUM. ORDEM BANCARIA: 19990899999

REMETENTE: JULIO CEZAR DE PAIVA

CGC/CPF: 996656200/0000-78

DESCR.: REF. XEROX

~~INCM~~0847 165 001343 12,00RD 016
0847 13-100007-6 0 00000-0 0023 000024 001343

304

204

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA
CONDEPHAAT - Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico,
Artístico e Turístico do Estado de São Paulo.

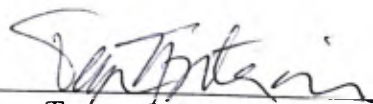
À Diretoria Técnica,

Estamos encaminhando fotografia(s) tirada(s) para a publicação
PATRIMÔNIO CULTURAL PAULISTA - Bens Tombados 1968 - 1998, para serem
anexada(s) aos respectivos processos de tombamento.

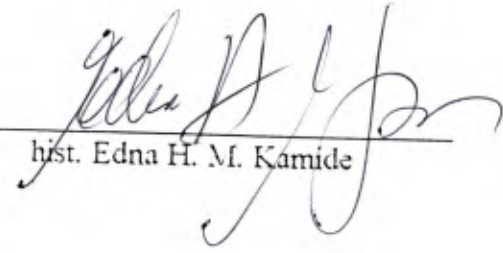
Bem tombado: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA -

Processo de Tombamento n°: 22295/82 - RIBEIRÃO PRETO

STCR, 22 de junho de 1999.



arq. Tereza C. R. E. Pereira



hist. Edna H. M. Kamide

Colaboração: arq. Caio Manoel de Oliveira Fabiano

305

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA
CONDEPHAAT - Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo.

Bem Tombado: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA Proc. de Tomb.: 22285/82 Res.: 64 14/11/85



Foto: GERMANO MEYER Data: 9/11/97

Obs.: Fotos a serem anexadas ao processo de tombamento.

307



Milton José Hussni Machado Luz
Diretor de Habitação

Avenida 03, 638 - Centro
Rio Claro, SP. - CEP: 13.500-020

Tel. - Fax: (019) 526-7221
523-4414 \ 524-3821

TURA
cortes

11º andar

data

8 SET 1985



CULTURA

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Estação de Rio Claro será preservada

AGENCIA ESTADO

Em sua reunião de segunda-feira, os conselheiros de Condephaat (Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arquitetônico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo) aprovaram por unanimidade o tombamento da estação da Fepasa de Rio Claro. O pedido de tombamento da estação — a segunda da cidade, inaugurada em 1910 pela extinta Companhia Paulista de Estradas de Ferro — havia sido apresentado há

alguns anos pelo então deputado José Felício Castellano. A iniciativa foi impulsionada, no entanto, a partir de agosto deste ano, com um movimento realizado pelo "Grupo Banzo", Sindicato dos Ferroviários e União dos Ferroviários aposentados. Essas entidades organizaram um abaixo-assinado, no qual milhares de pessoas manifestaram-se favoráveis à preservação da estação, um dos marcos da história da ferrovia em São Paulo. Segundo Marilda Martins Monteiro, assessora técnica da presiden-

cia do Condephaat, a estação ficará sob a custódia do órgão, sendo preservada também uma área situada num raio de 300 metros. Portanto, qualquer alteração no aspecto físico da estação só poderá ser executada com a aprovação do Condephaat.

A assessora técnica adverte que pessoas ou empresas que desrespeitarem essa determinação estarão sujeitas às penas previstas nos artigos 165 e 166 do Código Penal, bem como a uma ação civil baseada na Lei nº 7.347, de 24 de julho deste ano.

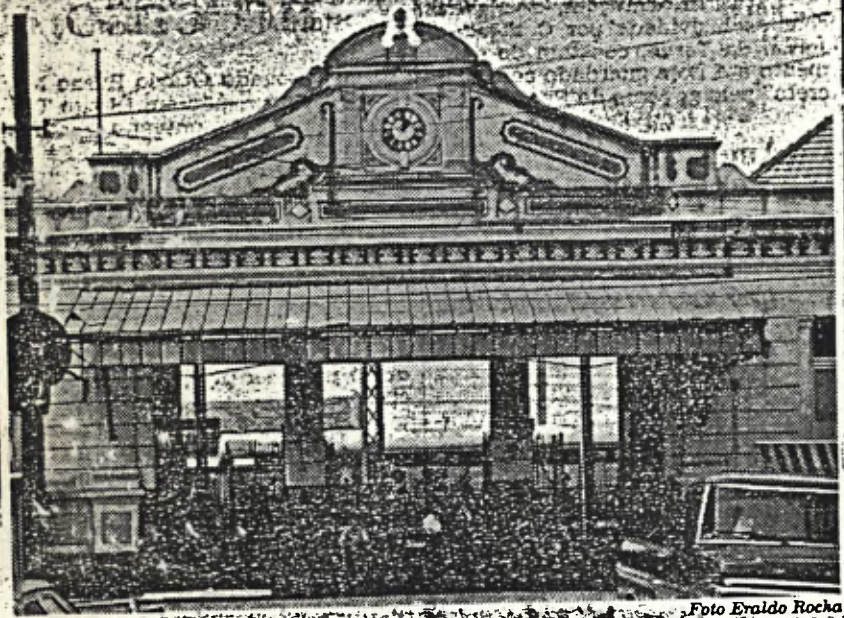


Foto Eraldo Rocha



O ESTADO DE SÃO PAULO	data
	1 8 SET 1985

Estação de Rio Claro será preservada

AGENCIA ESTADO

Em sua reunião de segunda-feira, os conselheiros de Condephaat (Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arquitetônico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo) aprovaram por unanimidade o tombamento da estação da Fepasa de Rio Claro. O pedido de tombamento da estação — a segunda da cidade, inaugurada em 1910 pela extinta Companhia Paulista de Estradas de Ferro — havia sido apresentado há

alguns anos pelo então deputado José Felício Castellano.

A iniciativa foi impulsionada, no entanto, a partir de agosto deste ano, com um movimento realizado pelo "Grupo Banzo", Sindicato dos Ferroviários e União dos Ferroviários aposentados. Essas entidades organizaram um abaixo-assinado, no qual milhares de pessoas manifestaram-se favoráveis à preservação da estação, um dos marcos da história da ferrovia em São Paulo.

Segundo Marilda Martins Monteiro, assessora técnica da presidên-

cia do Condephaat, a estação ficará sob a custódia do órgão, sendo preservada também uma área situada num raio de 300 metros. Portanto, qualquer alteração no aspecto físico da estação só poderá ser executada com a aprovação do Condephaat.

A assessora técnica adverte que pessoas ou empresas que desrespeitarem essa determinação estarão sujeitas às penas previstas nos artigos 165 e 166 do Código Penal, bem como a uma ação civil baseada na Lei nº 7.347, de 24 de julho deste ano.

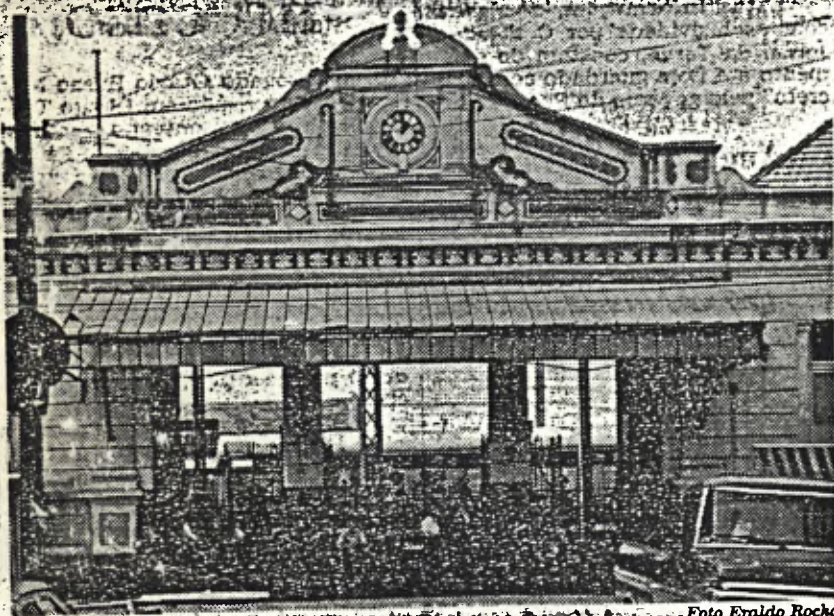


Foto Eraldo Rocha



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

assessoria de imprensa - pasta de recortes

A TRIBUNA	data
	18 SET 1985

Teatro Guarany

O pronunciamento que o provedor da Santa Casa, Antônio Manoel de Carvalho, faria ontem com relação ao Teatro Guarany e à posição do Condéputado sobre o assunto, foi transferido para amanhã.

O adiamento se deve ao fato de Carvalho não ter podido ir a São Paulo para se encontrar com o advogado Manoel Gonçalves Ferreira Filho. Todos os documentos relativos àquele imóvel se encontram com o advogado para estudos, visando a propor medida judicial que suste o processo de tombamento.

1. Processo 2225/82 - Tombamento do Est. de Feposo - Plano do Dep. Jui Filipe Carbone
2. Ofício do Dep. Costelano de 22/3/82 solicitando ao Condophact o tombamento do edifício. Inaugurado por D. Pedro II
3. No 4. no época pedida o tombamento do Est. Industrial e Gabinete de leitura
4. No 4. manifestação no sentido de proteção que municipal
5. No 5. Ofício de 15.08.82 - O Conselho aprova a abertura do processo.
6. No 14. Copie de escritura de compra e venda do Rio Claro San Paulo Railway Co. de 22/3/1892 - Preço de venda de \$ 775.000 (setecentos e setenta e cinco mil)
7. No 45. Ofício de 1876 e que o governo deoney Pedro II. Não houve a inauguração do edifício. Rio Claro promoveu uma Feira de Fielhos etc. 1884
8. O atual edifício data de 1910
9. No 70. Relato de Frederico - Euno Mano Jacco Jacy - relatando sobre a organização e a obra arquitetônica e as características de modo a ser de acordo com o padrão europeu. Referências históricas e culturais sobre o edifício em relação a região
10. No 124. Referências e fotos das janelas originais de madeira
11. No 151. Indicações de necessidade de ações - estudos de medidas arquitetônicas para melhorar o ambiente e a área envolvente
12. No 153. Referências - continuação do projeto de lei municipal de 37/83 que dispõe sobre a proteção do patrimônio cultural e ambiental urbanos (na ocasião sugeriu a redução de área com o de proteção total e permanente - o que foi recusado pelo Conselho
13. No 171. Ofício do Condophact (29/10/84) ao Juy Carlos Magalhães informando que o Conselho deliberou que a proteção do bem deva ser o nível municipal
14. No 174. manifestação do STCR de 26/7/85 denunciando o aumento das distâncias de estradas
15. No 176. de 15. folhas de observações assinadas de população pedindo a preservação do tombamento
16. No 220. manifestação do Relato Mano Sobella de 14/8/85 informando sobre o pedido de abertura de imãtil pela demissão de parte do edifício para o construído do Terminal Rodoviário
17. No 224. de 24. de 14/8/85 - ATA 613 pelo Tombamento do Est. de Feposo

Decreto 13426 artigo 142, parágrafo único e
artigo 146

18-11-85 229 - Resolução de Tomarambô 64 de 14/11/85
que dá proteção ambiental Causa no 3/008, de d. 2
me 5, no 3 de d. 51
Res 102 - com de 14-

15-11-85 242 - Ofício do prefeito Kal Machis dirigido a Secretário
Ribeiro Mendes para fazer para o projeto de Tomarambô
de 15/11/87 - Atendendo o pedido de
autuação de Centro de Educação Técnica

2-11-85 266 - Aut. de Educação Técnica pedindo o redireção de
educação de Tomarambô

Cultura

Secretário
Jorge Cunha Lima

RESOLUÇÃO Nº 64 DE 14 DE NOVEMBRO DE 1985

O 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,

RESOLVE

Artigo 1º - Fica tombado como bem cultural de interesse histórico-arquitetônico a **ESTAÇÃO DA FEPASA em Rio Claro** (construída em 1910, dentro dos princípios da arquitetura eclética vigente na época), símbolo das transformações econômico-sociais decorrentes do bônus café-ferrovia em nosso Estado, edifício relevante na identificação do núcleo central urbano do qual é marco tradicional.

Artigo 2º - Fica determinado como área de proteção ambiental a Estação Ferroviária de Rio Claro, os seguintes perímetros que abrangem quadras e ruas, nas quais estarão sujeitas as novas construções a limitação de gabarito máximo compreendendo altura máxima de 7.50m (sete metros e cinquenta centímetros) e controle no tratamento plástico dos projetos arquitetônicos.

1- Começa na rua 3 com Avenida 8 e segue até a Avenida 2. Nessa Avenida até a rua 5, ficam protegidos os lotes com testadas voltadas para si, de ambos os lados. Continua pela rua 3 até a Avenida 5, segue por essa até rua 2 e segue até o limite do terreno de propriedade da FEPASA. Por esse limite segue até encontrar a rua 1. Segue por essa rua até Avenida 8, que deve encontrar novamente o limite de propriedade da FEPASA, no qual segue até rua 1A com Avenida 14. Desse ponto segue até rua 2 com Avenida 14, no qual pela rua 2 segue até encontrar a Avenida 8 e segue fechando o perímetro no cruzamento da rua 3 com Avenida 8.

2- Começa na rua 1B com Avenida 8A e segue por essa até a Avenida 7A, que segue até rua 4B, que segue até encontrar a Avenida 6A. Nesse ponto segue até rua 3B, que segue até Avenida 8A. Daí fecha o perímetro até encontrar a rua 1B.

Parágrafo 1º - Fica caracterizado como eixos principais da presente área de proteção, as seguintes ruas e Avenidas:

- 1.AV.2- Com o objetivo de unir a ambientação da Estação Ferroviária com o Sobrado da Baronesa de Dourado, bem cultural tombado a níveis federal e estadual.
- 2.AV.1- Com o objetivo de unir a ambientação da Estação Ferroviária com a Praça defronte a Prefeitura.

3.Rua 1B- Por ser a rua contígua ao pátio da Estação Ferroviária.

4.Rua 1- Por ser a rua que abriga a movimentação de embarque e desembarque de usuários da Estação Ferroviária.

Artigo 3º - Ficam protegidas as árvores existentes situadas na rua 1, defronte a Estação Ferroviária.

Artigo 4º - Nenhuma instalação de propaganda-painéis, digitais-cartazes, ou semelhantes, poderá ser autorizada ou aprovada pelo Poder Público local, no interior desse perímetro acima descrito, sem a autorização prévia do CONDEPHAAT. Para isso deverá o CONDEPHAAT receber as propostas desses tipos de intervenções para apreciação.

Artigo 5º - Fica o Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado autorizado a inscrever no Livro do Tombo competente o bem em referência, para os devidos e legais efeitos.

Artigo 6º - Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação.

ÁREAS ABRANGIDAS PELOS PERÍMETROS DE PROTEÇÃO, HACHURADAS NO DESENHO ABAIXO:



Publicado no Diário Oficial
de 19/11/85 - Pg. 19

Proc. 22.295/82

4

