



Home

Estações - S.Paulo

[A](#) [B](#) [C](#) [D](#) [E](#)
[F](#) [G](#) [H](#) [I](#) [JK](#)
[L](#) [M](#) [N](#) [O](#) [P](#)
[Q](#) [R](#) [S](#) [T](#) [U](#)
[VXY](#) [Mogiana em MG](#)

Siga a linha:

...
[Terceira Parada](#)
 Clemente Falcão
[Engenheiro Gualberto](#)
 ...



ram. S. Paulo EFCB-1950



Mapa de S. Paulo-1978

...
 ESTIVE NO LOCAL: SIM
 ESTIVE NA ESTAÇÃO: SIM
 ÚLTIMA VEZ: 2010
 ...

Em outros estados:

[AL](#) [AP](#) [BA](#) [CE](#) [ES](#)
[GO](#) [MA](#) [MG](#) [MS](#) [MT](#)
[PA](#) [PB](#) [PE](#) [PI](#) [PR](#)
[RJ](#) [RN](#) [RO](#) [RS](#) [SE](#)
[SC](#) [SP](#)

Sobre o autor

Links

E. F. do Norte (1886?-1890

E. F. Central do Brasil (1890-1975)

RFFSA (1975-1981)



CLEMENTE FALCÃO

(antiga QUARTA PARADA)

Município de São Paulo, SP

Ramal de São Paulo - km

494,795**

SP-0004

Altitude: 746,857 m

Inauguração:

29.08.1886?

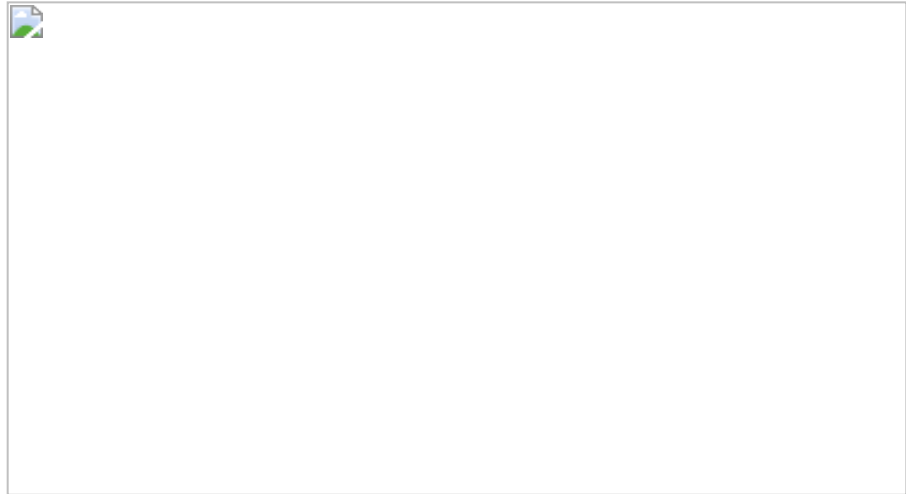
com trilhos

Uso atual: demolida em 1981

Data de construção do prédio atual: n/d (já demolida)

HISTORICO DA LINHA: Em 1869, foi constituída por fazendeiros do Vale do Paraíba a E. F. do Norte (ou E. F. São Paulo-Rio), que abriu o primeiro trecho, saindo da linha da SPR no Brás, em São Paulo, e chegando até a Penha. Em 12/05/1877, chegou a Cachoeira (Paulista), onde, com bitola métrica, encontrou-se com a E. F. Dom Pedro II, que vinha do Rio de Janeiro e pertencia ao Governo Imperial, constituída em 1855 e com o ramal, que saía do tronco em Barra do Piraí, Província do Rio, atingindo Cachoeira no terminal navegável dois anos antes e com bitola larga (1,60m). A inauguração oficial do encontro entre as duas ferrovias se deu em 8/7/1877, com festas. As cidades da linha se desenvolveram, e as que eram prósperas e ficaram fora dela viraram as "Cidades Mortas"... O custo da baldeação em Cachoeira era alto, onerando os fretes e foi uma das causas da decadência da produção de café no Vale do Paraíba. Em 1889, com a queda do Império, a E. F. D. Pedro II passou a se chamar E. F. Central do Brasil, que, em 1892, incorporou a já falida E. F. do Norte, com o propósito de alargar a bitola e unificar as 2 linhas. O primeiro trecho ficou pronto em 1901 (Cachoeira-Taubaté) e o trecho todo em 1908. Em 1957 a Central foi incorporada pela RFFSA. O trecho entre Mogi e São José dos Campos foi abandonado no fim dos anos 1980, pois a construção da variante do Parateí, mais ao norte, foi aos poucos provando ser mais eficiente. Em 31 de outubro de 1998, o transporte de passageiros entre o Rio e São Paulo foi desativado, com o fim do Trem de Prata, mesmo ano em que a MRS passou a ser a concessionária da linha. O transporte de subúrbios, existente desde 1914 no ramal, continua hoje entre o Brás e Estudantes, em Mogi e no trecho D. Pedro II-Japeri, no RJ.

A ESTAÇÃO:



ACIMA: Em mapa de **1916**, que, aliás, não mostra nenhuma das paradas, a linha da E. F. do Norte saindo da estação do Norte, sentido sudeste, depois fazendo uma curva de quase noventa graus para o leste, numa longa reta no sentido de Mogi das Cruzes (que não aparece neste mapa). Na altura do bairro da Penha, nota-se uma bifurcação no sentido norte onde sai uma linha em forma de arco, na extrema direita do mapa aqui mostrado, dali até a rua Coronel Rodovalho, onde termina, na estação da Penha-ramal. O ramal, que é o trecho em arco seguido da reta que levava até a rua Coronel Rodovalho, desapareceu já nos anos 1950, depois de transportar trens de passageiros por ele, de 1886 até o final dos anos 1920. As paradas - da Segunda à Sexta - ficavam não no ramal, mas justamente na grande reta até hoje onde circulam os trens da CPTM para Mogi das Cruzes. No ramal, por sua vez, a única estação era a terminal da Penha, na rua Coronel Rodovalho - **CLIQUE SOBRE O MAPA PARA VÊ-LO EM MAIOR TAMANHO).**

Não se conhece a data de abertura das paradas da E. F. do Norte, que depois passaram para a Central do Brasil. Porém, isto parece ter-se dado com a entrada da operação, em 1886, dos trens de subúrbio no então recém-construído *ramal da Penha*, que ligava a estação do Norte à rua Coronel Rodovalho, junto ao casarão dos Rodovalho e a igreja da Penha, esta foco de festas muito frequentadas algumas vezes por ano.

Os trens da E. F. do Norte - também chamada de E. F. São Paulo-Rio -, desde 1875 a 1886, quando foi aberta pela mesma ferrovia a linha Norte-Mogi das Cruzes, que passava pela Penha, mas a uma distância de cerca de um quilômetro da igreja, caminho que, sem ligação por trilhos à linha Norte-Mogi, tinha de ser percorrida a pé ou com o uso de trollys.

A supressão dos trens do *ramal da Penha* em outubro de 1915 não eliminou o uso das paradas na linha do *ramal de S. Paulo*. Pelo menos, não durante algum tempo. *Max Vasconcellos*, em seu livro "*Vias Brasileiras de Comunicação*" (1928) cita as paradas, mas sem citar nenhuma data para suas aberturas. Também o *Guia Levi* de janeiro de 1930 não mostrava estas paradas. Para completar, o mapa paulistano da Sara Brasil (1930) não mostrava mais as paradas.

Porém, o jornal *O Estado de S. Paulo*, de 21 de março de 1931 (ver caixa abaixo), afirmava que o prefeito (*Luiz Ignacio de Anhaia Mello*) pedia que a *Quarta (e a Quinta) Parada* fosse reativada, o que mostra que a parada já estava desativada havia algum tempo - na "administração passada", segundo ainda o prefeito*). Realmente, ela foi reativada em novembro de 1931 (veja outro caixa abaixo de 15/11/1931), sete meses depois da reclamação do prefeito. Os *Guias Levi* de 1933 realmente a mostram já em funcionamento.

**Nota para o parágrafo imediatamente acima: "administração passada" pode tanto ser a do prefeito anterior a Anhaia Mello (muito curta, entre 1930 e o início de 1931, após a revolução de 1930) quanto à administração de prefeitos ou governadores*

Dowr

imediatamente anteriores à mesma revolução. Não consegui encontrar nada nas notícias da época.

Notar também que as referências a todas essas paradas encontradas na época falavam em geral dos pequenos bairros que se montavam ao redor delas. Porém, de todas as seis paradas originais, apenas a *4ª parada* tornou-se nome de bairro e até de cemitério.

Esta página não conseguiu informações exatas sobre em que data a estação passou a se chamar *Clemente Falcão*. Anos mais tarde, ela ficaria situada defronte à estação *Belém* do metrô e a menos de 900 m da nova estação *Tatuapé*. É sabido que os locais com os dois nomes tornaram uma sucessora da outra. A se confiar nestes números, existiriam 1.300 metros de distância entre a *4ª Parada* original e a de *Clemente Falcão*, *algo considerável*** (*Nota para a quilometragem: conforme *Max Vasconcellos*, em 1928, era **494,795**. Segundo o artigo em que a Central reativava a parada em 1931 (ver caixas abaixo, de 1931), a quilometragem era 496. Conforme o Guia Geral das Estradas de Ferro do Brasil em 1960, era 496,212. Depois, chegou a ter a quilometragem assinalada como 496,089 (anos 1970-80).

Em julho de 1937, morreu *Clemente Falcão* (ver caixa abaixo). Quase que certamente por este motivo, a *Quarta Parada* passou a ser chamada com o nome do finado. Difícil de se saber a data exata que inauguraria o novo nome, mas a mudança de nomes não foi imediata.

Em 1940, a estação ainda se chamava *Quarta Parada* (ver caixa abaixo, de 28/8/1940) Em 1947, já tinha o nome de *Clemente Falcão* (de acordo com uma reportagem de 30/10 deste ano de O Estado de S. Paulo, que citava a estação como ainda sendo o ponto terminal da eletrificação dos subúrbios em São Paulo).

Em 1948, a estação teve o prédio depredado e incendiado por uma multidão enraivecida depois de um acidente na estação, que mandou diversos feridos para o hospital (ver caixa abaixo).

"Fui morador do Belém entre 1975 a 1982 e freqüentei bastante a antiga Clemente Falcão. Naquela época, eu me lembro que a Av. Álvaro Ramos tinha uma passagem de nível e uma passarela de madeira dando acesso à estação, e recordo-me quando descia as escadas da passarela com meu pai e ouvia o chefe da estação anunciando o trem: 'tronco a Mogi das Cruzes!'" ou "variante a Calmon Viana!" anunciava ele. Inclusive ainda existe aquele prédio ao lado direito da plataforma, de onde os moradores do prédio acenavam pra gente quando embarcávamos no trem. Naquela época, os trens da RFFSA para Mogi eram os Budd-Mafersa, e para Calmon Viana eram aqueles trens azuis, cariocas, muito velhos" (Paulo Duarte, 05/2005).

A estação foi fechada quando se inaugurou a estação *Tatuapé*, "às 24 hs do dia 5/11/1981" (*Revista Ferrovia* no. 81, de 1981).

O fechamento da estação levou a muitas reclamações dos moradores e usuários que ali embarcavam, obrigados então a caminhar por mais de um quilômetro até a nova estação de *Tatuapé*.

Em 2002, ainda existia a plataforma da antiga estação, como que congelada sob o muro colocado ao lado da linha (ver foto de 2002 ao pé da página).

De todas as seis paradas originais, a *Quarta* foi a única que

sobreviveu após as suas desativações e, ainda, a única que manteve um bairro com seu nome até hoje (o bairro da Quarta Parada). O cemitério ali existente também mantém seu nome até hoje.

DÚVIDAS QUE PAIRAM NA HISTÓRIA DA QUARTA PARADA, DEPOIS RENOMEADA COMO CLEMENTE FALCÃO:

- **As paradas** da linha-tronco da E. F. do Norte foram criadas em que época? O fato de elas serem uma sequência de paradas que devem ter sido ihauguradas ao mesmo tempo não significa que isso tenha sido verdade. Quando, afinal, foi isto? Parece ter sido junto com a criação dos subúrbios da Penha, mas ainda não consegui uma confirmação disto.

- **O fato** é que os nomes da Primeira à Sexta Parada somente começaram a aparecer na imprensa em geral depois de 1886, ano em que o ramal da Penha foi inaugurado. Isto leva-nos a crer que existe uma grande possibilidade que elas tenham surgido em 1886, com o ramal (embora nenhuma delas ficasse no ramal).

- **Existe uma** diferença entre a parada aparecer como parada mesmo e o bairro que ela nomeava. A maioria das notícias em que são citadas essas paradas referem-se aos bairros em si que elas foram gerando depois de instaladas, e não a uma ocorrência no local da parada em si. Nas poucas notícias das "caixas" abaixo, parece que o fato ocorreu na parada mesmo.

- **As paradas da Central** em São Paulo apareciam nos Guias Levi enquanto estavam em funcionamento? Dos guias que consegui consultar no período em que elas supostamente estavam em atividade - e foram apenas dois, o de 1917 (que foi anual) e de janeiro de 1930, nenhuma dessas duas houve qualquer menção a estas paradas. Nestes dois guias, estariam elas em atividade e não foram mencionadas por estes guias por algum motivo? O fato é que muitas dessas paradas simples, que nunca tiveram o status de estações, poucas eram mencionadas. As duas únicas que foram mencionadas foram-no quando foram elevadas as estações, o que ocorreu após os anos 1930: a *Quarta Parada (Clemente Falcão)* e a *Quinta Parada (Engenheiro Sebastião Gualberto)*. Nos horários divulgados pela imprensa, no entanto, as seis paradas apareciam sim.

- **Confuso? Bastante.** Se tiver algo para cooperar, contate-me por e-mail ou whats-up por favor.

A's 8 1/2 da manhan de hontem um trém da Estrada Central que vinha de Mogy das Cruzes, apanhou uma carroça que atravessava a linha, na 4ª parada, matando um dos animæes que a tiravam e ferindo gravemente o carroceiro, o qual tem o braço quebrado e um furo nas costas.

1894

AO LADO: Choque de trem e carroça na Quarta Parada (O Estado de S. Paulo, 5/1/1894).

Hontem, ás 2 horas da tarde, na ocasião em que passava o trem S U 14, da Estrada de Ferro Central do Brasil, pela Quarta Parada, atirou-se á linha um preto, que foi apanhado pelo comboio, morrendo instantaneamente.

O cadaver do suicida, cuja identidade não foi reconhecida, foi removido para o necrotério do Araçá, á ordem do sub-delegado do districto.

1900

AO LADO: Atropelamento e morte na Quarta Parada (O Estado de S. Paulo, 3/4/1900)

Estrada de Ferro Central do Brasil				
Alteração no HORARIO				
dos trens de subúrbios de S. Paulo				
Para conhecimento do publico se declara que, a comecar de 28 do corrente, fica alterado o horario dos trens de subúrbios S U 3, S U 15 e S U 4, entre Penha e Norte e vice-versa, de accordo com a tabella abaixo, e supprimidos os trens S U 3 e S U 6.				
ESTAÇÕES	De manhã S U 3	De tarde S U 15	ESTAÇÕES	De manhã S U 4
Penha.....	8.13	5.33	Norte.....	6.59
Guayubana.....	8.19	5.39	Parada n. 4.....	6.53
Parada n. 6.....	8.22	5.42	" " 2.....	6.56
" " 5.....	8.25	5.45	" " 3.....	6.59
" " 4.....	8.28	5.48	" " 4.....	7.02
" " 3.....	8.31	5.51	" " 5.....	7.05
" " 2.....	8.34	5.54	" " 6.....	7.08
" " 1.....	8.37	5.57	Guayubana.....	7.11
Norte.....	8.40	6.00	Penha.....	7.15

Estipendio do trafego, 22 de Junho de 1902.

LUIZ DA NOBREGA,
SUB-DIRECTOR DO TRAFEGO.

ACIMA: Tabela das paradas da Central em 1902 (O Estado de S. Paulo).



ACIMA: A posição exata da Quarta Parada no cruzamento da avenida Alvaro Ramos com os trilhos da Central em mapa de 1913. (Mapa de São Paulo, 1913).

O sr. prefeito da capital offi-
ciou ao sr. director da Es-
trada de Ferro Central do Bra-
sil, sobre a conveniencia de
serem restabelecidas as para-
das de trens na "Quarta Para-
da", que foi supprimida por de-
liberação da administração pas-
sada.

1931
AO LADO: Desativação e
reativação da Quarta Parada. Pelo
visto, esta ordem havia fechado
todas as seis paradinhas (O Estado
de S. Paulo, 21/3/1931).

Inauguração de duas pa- radas no ramal de S. Paulo

RIO, 14 ("Estado") — Serão inauguradas amanhã duas novas paradas no ramal de São Paulo, da Estrada de Ferro Central do Brasil, que se denominarão 4.a e 5.a. A primeira fica no kilometro 496, entre as estações Carlos de Campos e Norte, e a segunda no kilometro 493 construída um pouco antes de "Carlos de Campos". Essas paradas, abertas ao tráfego para passageiros e encomendas, ficarão sujeitas ao regimen comum. Os quadros das duas novas paradas têm apenas os empregados indispensáveis ao desempenho daquelles serviços.

1931

AO LADO: Depois de ter sido fechada, voltavam a funcionar a 4a e a 5a parada. Fica aqui a dúvida. Estaria ela no mesmo local da anterior, dos "suburbinhos da Penha"? Afinal, o texto falava em "novas paradas". Pelo texto, não há como saber, pois as quilometragens no artigo são um pouco diferentes das oficiais (O Estado de S. Paulo, 15/11/1931).

CAIU DO TREM

Hontem, ás 11 horas, o menor Marcelo de Oliveira, de 10 annos de idade, cuja familia reside em Villa Esperança, ao saltar do trem do suburbio S. U. P. 11, em movimento, na estação da Quarta Parada, foi victima de uma queda, ficando sob as rodas de um dos carros.

O menor, que soffreu esmagamento da perna esquerda foi removido para o hospital da Santa Casa, onde deu entrada em estado desesperador.

Ha inquerito a respeito.

1933

AO LADO: Acidente grave na 4a parada (O Estado de S. Paulo, 15/11/1933).

APANHADO POR UM TREM

Hontem, ás 21 horas, deu entrada no hospital Allemão, o operario Francisco Boccia, de 67 annos de idade, casado, de residencia ignorada, o qual apresentava a perna esquerda esmagada.

Esse homem fôra victima de um desastre na estação da 4.a parada da Estrada de Ferro Central do Brasil. O trem em que viajava, ia parar. Boccia foi para a plataforma e, junto á estação, a um solavanco da composição, elle cahiu com a perna esquerda sobre o trilho, sendo apanhado pela primeira roda.

No referido hospital foi amputada a perna de Boccia, cujo estado inspira cuidados, segundo verificou o medico legista de serviço na Policia Central.

A respeito do desastre o dr. Gonçalves Dente, delegado de plantão, mandou abrir inquerito.

1934

AO LADO: Atropelamento na 4a parada (O Estado de S. Paulo, 8/7/1934).

APANHADO POR UM TREM

No pateo da estação da Quarta Parada, na Estrada de Ferro Central do Brasil, hontem, às 18 horas e meia, um desconhecido de cor branca, de 40 annos presumível, foi colhido pela locomotiva n. 400, conduzida por Anacleto Gonçalves Oliveira.

A vítima, que soffreu multiphas fracturas pelo corpo e esmagamento do thorax, teve morte instantanea, sendo removida para o necroterio do Gabinete Medico Legal, afim de ser autopsiada.

Ha inquerito a respeito.

1935

AO LADO: Atropelamento na 4a parada (O Estado de S. Paulo, 5/7/1935).

Apanhado pela locomotiva!

Ao atravessar a linha ferrea da Central, um homem é colhido e atirado á distancia pelo trem —

A victima, que foi internada na Santa Casa, soffreu fractura do craneo e varios ferimentos

ACIMA: Atropelado por um trem na passagem de nível da ferrovia na avenida Alvaro Ramos, ao lado da Quarta Parada, em **1936** - **CLIQUE SOBRE A IMAGEM PARA VER TODA A REPORTAGEM** (Correio de S. Paulo, 21/5/1936).



1937

AO LADO: Morte de Clemente Falcão em julho (O Estado de S. Paulo, 14/08/1937).

GRAVE DESASTRE

DUAS MOÇAS APANHADAS POR UMA AUTO-MOTRIZ DA CENTRAL DO BRASIL

Na passagem de nível da Estrada de Ferro Central do Brasil existente à rua Silva Jardim, no bairro da 4.^a Parada, registrou-se, hontem, às 12 horas e meia, grave desastre. Duas operarias que por ali transitavam despreocupadamente, visto como não ha no local uma porteira ou mesmo um guarda-cancellas que dê signal de perigo, foram apanhadas por uma auto-motriz, em grande velocidade, fallecendo uma delles e sendo a outra internada em estado de choque, no hospital da Santa Casa.

A'quella hora, Deolinda Affonso, de 10 annos, colheira, moradora á rua Natal, 4 e sua companheira, Maria Esilio, de 16 annos, cujos paes residem á rua Tamarataca, 374, dirigiam-se para o serviço e, ao atravessar a passagem de nível citada, foram colhidas pela auto-motriz 13-L, procedente de Mogy das Cruzes e dirigida por Antonio Faustino.

O conductor da composição, nada pôde fazer para evitar o desastre, pela recelora communicação de linha livre e estava certo de que o guarda-cancellas se achava em seu posto. Entretanto, isso não aconteceu e as duas operarias foram arrastadas á distancia, morrendo no proprio local do desastre, Maria Esilio, que soffrera fractura do craneo, além de outros ferimentos.

1938

AO LADO: Atropelamento na passagem de nível próxima à estação da Quarta Parada (O Estado de S. Paulo, 1/11/1938).

MORTO POR UMA LOCOMOTIVA

Na estação da Quarta Parada, hontem, às 22 horas e meia, a locomotiva n. 261, dirigida pelo machinista Leopoldo de Oliveira Campos, apanhou e matou o guarda-cancellas Hamado Moreira dos Santos, de 60 annos de idade presumivel, residente em Guayauna, á avenida Conde Frontin, perto do ponto.

Os despojos do desventurado empregado foram removidos para o necroterio do Gabinete Medico Legal, no Araçá.

Abriu niquerito a respeito o dr. Moraes Novaes delegado de serviço na Policia Central.

1940

AO LADO: Morte na estação da Quarta Parada (O Estado de S. Paulo, 28/8/1940).

MORTO POR UMA LOCOMOTIVA

Na estação da Quarta Parada, ontem, às 22 horas, de meia, a locomotiva n. 261, dirigida pelo maquinista Leopoldo de Oliveira Campos, apanhou e matou o guardacancella Samado Moreira dos Santos, de 60 annos de idade presumível, residente em Guayauna, à avenida Conde Frontin, perto do ponto.

Os despojos do desventurado empregado foram removidos para o necroterio do Gabinete Medico Legal, no Araçá.

Abriu inquerito a respeito o dr. Moraes Novas delegado de serviço na Polícia Central.

1947

AO LADO: Outra morte na estação da Quarta Parada (O Estado de S. Paulo, 30/10/1947).

APANHADO POR UM TREM

Na estação da Quarta Parada, ontem, às 19 horas, Wilson Salgado, de 30 annos de idade, solteiro, de residência ignorada, foi apanhado por um trem de passageiros que seguia para o Rio de Janeiro ficando gravemente ferido. Após os curativos recebidos no posto medico da Assistência, o ferido foi removido para o Hospital das Clínicas.

Ha inquerito sobre o fato.

1948

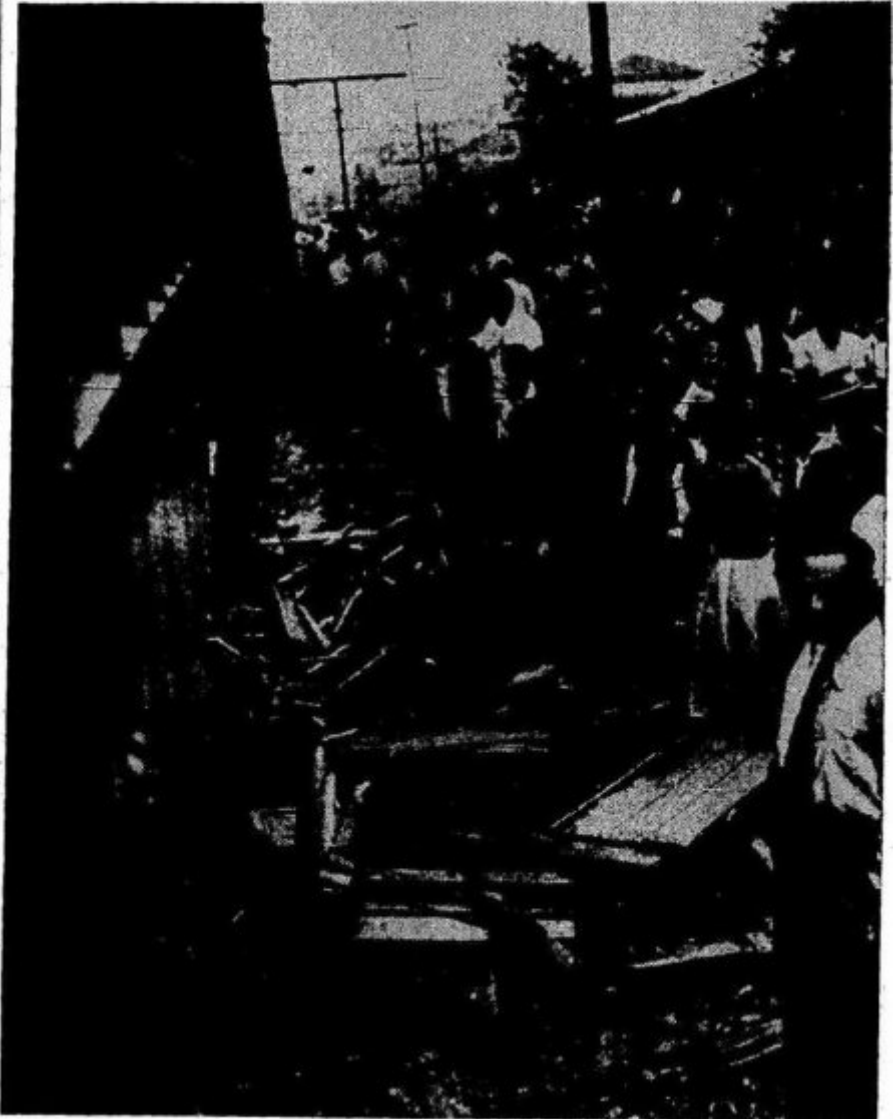
AO LADO: E mais uma morte na estação da Quarta Parada (O Estado de S. Paulo, 23/04/1948).



ACIMA: Multidão ataca, depreda e incendeia a estação após um desastre no ano de 1948 (VEJA A REPORTAGEM TODA CLICANDO SOBRE A FOTO). O prédio seria aquele ao fundo e, em primeiro plano, um muro que possivelmente separava a linha da rua. A foto é muito ruim e jamais consegui uma foto decente do prédio que supostamente havia ali. Terá esse prédio sido restaurado depois e voltado a funcionar? (Folha da Manhã, 02/09/1948).

IMPRESSIONANTE DESASTRE ONTEM NA ESTAÇÃO DE ENG.º CLEMENTE FALCÃO

Chocou-se com um cargueiro o suburbio UP-21 — Nove mortos e cento e dez feridos
— Causou o desastre a imprudência do maquinista do trem cargueiro



ACIMA: Infelizmente com uma péssima reprodução das fotos, mais um desastre, desta vez\ em **1959**, com mortos em Clemente Falcão. Qual seria o problema de haver tantos desastres nesta estação em vinte anos? - **CLIQUE SOBRE A FOTO PARA LER A REPORTAGEM INTEIRA** (O Estado de S. Paulo, 10/09/1959).



ACIMA: Passagem de nível em Clemente Falcão. "Olhando a foto, esta me deixou com uma dúvida. A plataforma que aparece na foto é no sentido Roosevelt-Mogi. Observe o muro após a plataforma, ele é de placas de concreto e o de Clemente Falcão era e ainda é de pedras e após a construção do metrô boa parte dele foi preenchido com concreto para ficar mais alto. A foto foi tirada provavelmente nos **anos 1960** e trata-se de um usuário equilibrando-se sobre o trilho para não pagar passagem e sendo observado pelo segurança da ferrovia. Todas as estações tinham nos dois sentidos fossos com um recipiente no meio dos trilhos contendo água e óleo para dificultar a evasão de renda. A passagem de nível em questão ficava na outra extremidade da plataforma, ou seja após a rampa de acesso que está até hoje lá como recordação. Era a passagem de nível interna e a externa era a da Av. Álvaro Ramos. Trabalhei na Fábrica de Aparelhos Elétricos Fame situada à Rua Cajuru de 1961 a 1965 e era usuário da estação de Clemente Falcão diariamente. Fica a dúvida, a foto foi revelada invertida ou trata-se de outra estação? (Sérgio Moura, 3/2/2013) (autor e data desconhecidos).



ACIMA: Estação provisória de Clemente Falcão que funcionou durante muito pouco tempo no início dos anos **1980**. Teria sido construída em 7 dias (Cessão Thomas Correa, foto de 1981).

Metrô inaugura terminal e encarece transportes

ACIMA: A estação de Clemente Falcão será fechada no dia **5 de novembro de 1981** e provoca reclamações dos usuários - **CLIQUE SOBRE O ARTIGO PARA VER A REPORTAGEM INTEIRA** (O Estado de S. Paulo, 3/11/1981).

(Fontes: Ralph M. Giesbrecht, pesquisa local; Alberto del Bianco; Coaraci Camargo; Paulo Duarte; Revista da Semana, 1924; O Estado de S. Paulo, 1902 e 1938; Folha de

S. Paulo, 7/11/1981; Revista Ferrovia, 1981; Max Vasconcellos: Vias Brasileiras de Comunicação, 1928; Guias Levi, 1932-79; Mapa - acervo R. M. Giesbrecht)



Na plataforma da estação de Clemente Falcão, em 1977, o cruzamento dos trens DP1 com DP4. Foto Alberto del Bianco



No início de 2002, a antiga plataforma da estação ainda está ali, cimentada sob o muro... Foto Coaraci Camargo



No início de 2002, a antiga plataforma da estação ainda está ali, cimentada sob o muro... Foto Coaraci Camargo

Atualização: 16.04.2022

Página elaborada por **Ralph Mennucci Giesbrecht**.