

Amanda Bianco Mitre
Telma De Barros
Correia

e

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE MAIRINQUE: O PROJETO E AS INTERVENÇÕES

112

pós-

RESUMO

Na segunda metade do século XIX e início do XX, a arquitetura viveu o desafio de responder às demandas e às inovações técnicas e estéticas associadas à realidade industrial emergente. Esse panorama de transformações e experimentações formais associou-se, entre outras coisas, à difusão do *Art Nouveau*. No Brasil, o estilo teve pouca apropriação por parte dos arquitetos, obtendo notoriedade, contudo, na arquitetura produzida por Victor Dubugras. Grande parte dos projetos concebidos pelo arquiteto incorporava uma linguagem que associava uma expressiva desenvoltura, no que se refere à articulação da formulação estética com o desenvolvimento construtivo, síntese encontrada em um de seus projetos mais simbólicos e representativos: a Estação Ferroviária de Mairinque. O presente artigo faz uma leitura das características plásticas e construtivas dessa edificação. Investiga, também, de que forma um conjunto de intervenções realizadas no prédio comprometeu a concepção original do projeto como um elemento único, sóbrio e coeso. Mostra como, tombado, o arcabouço do prédio está preservado, mas a composição sutil de seus espaços e detalhes – cores, texturas, esquadrias *etc.* – foi perdida e, com ela, talvez, a principal qualidade do projeto.

PALAVRAS-CHAVE

Arquitetura Brasileira. *Art Nouveau*. Victor Dubugras. Estação Ferroviária de Mairinque.

DOI: [HTTP://DX.DOI.ORG/10.11606/ISSN.2317-2762.v24i43p112-125](http://dx.doi.org/10.11606/ISSN.2317-2762.v24i43p112-125)

Pós, Rev. Programa Pós-Grad. Arquit. Urban. FAUUSP. São Paulo, v. 24, n. 43, p. 112-125, 2017

MAIRINQUE RAILROAD STATION: THE DESIGN AND THE INTERVENTIONS

ABSTRACT

The second half of the nineteenth and early twentieth centuries architecture faced the challenge of responding to the demands and the technical and aesthetic innovations associated with the emerging industrial reality. This panorama of transformations and formal experimentation was associated, among other things, with the diffusion of *Art Nouveau*. In Brazil, the style had little appropriation among the architects, gaining distinction, however, through the architecture produced by Victor Dubugras. Numerous projects conceived by the architect incorporated a language that combined an impressive resourcefulness, in what refers to the articulation of the aesthetic formulation with the constructive development, synthesis found in one of its most symbolic and representative designs: the Mairinque Railroad Station. This article makes a reading of the plastic and constructive characteristics of this building. It also investigates how a series of interventions executed in the building compromised the original design as a single, sober and cohesive element. It shows how, a landmarked building, the structure of the construction is preserved, but the subtle composition of its spaces and details – colors, textures, frames, *etc.* – was lost and with it, perhaps, the main quality of the design.

KEYWORDS

Brazilian Architecture. *Art Nouveau*. Victor Dubugras. Mairinque Railroad Station.

¹ BRUAND, Y. *Arquitetura Contemporânea no Brasil*. São Paulo: Editora Perspectiva, 1997. p. 44-45.

I- INTRODUÇÃO

Entre os profundos impactos provocados pela Revolução Industrial, situam-se aqueles que incidiram sobre a arquitetura, afetada por técnicas, linguagens, programas, tipologias e materiais construtivos, como o concreto, o vidro e o ferro. Novos programas e tipologias – como estações ferroviárias e indústrias – abriram um campo de experimentações na arquitetura “*onde a técnica pôde ser aplicada com maior liberdade e ousadia, e sua definição tipológica foi influenciada pelas possibilidades apresentadas pelos novos materiais [...]*” (FINGER, 2013, p.152).

Nunca seremos capazes de perceber a real natureza do período a partir de um estudo de seus edifícios públicos, residências governamentais ou grandes monumentos. Em vez disto, devemos voltar nossa atenção para a análise de obras mais modestas. Foi nas construções de tipo rotineiro, destinadas a fins puramente práticos, e não nos “revivals” góticos ou clássicos do começo do século XIX, que os eventos decisivos ocorreram, eventos estes que levariam ao desenvolvimento de novas potencialidades (GIEDION, 2004, p.192).

Neste contexto, o estilo *Art Nouveau* manifestou-se como uma das possibilidades de expressão das mudanças da forma de pensar e fazer arquitetura. Ocorreu, simultaneamente, em diversos países da Europa Ocidental e da América e recebeu diferentes denominações: na Inglaterra, ficou conhecido como “*Liberty Style*”, “*Jugendstil*” na Alemanha, “*Sezession*” na Áustria, “*Style Nouille*” ou “*Art Nouveau*” na França, “*Arte Nova*” em Portugal e no Brasil, e “*Stile Liberty*” na Itália.

O estilo desenvolveu-se como uma proposta de rompimento com as correntes arquitetônicas revivalistas e históricas que o precederam, ao procurar ser uma expressão do presente ou, até mesmo, propor visões futuristas (BARILLI, 1991). O *Art Nouveau* é tratado por Barilli (1991) como um processo de experimentações regionais atreladas à utilização das inovações técnicas disponíveis, envolvendo, assim, características estéticas e formulações teóricas diversas. Ao explorar as possibilidades formais das novas técnicas, o estilo qualificou-se como uma das primeiras tentativas de substituição dos sistemas clássicos, consagrados pela *Beaux Arts*.

Conforme Champigneulle:

[...] As suas formas de expressão refletiam profundamente o individualismo dos autores. Partiam à aventura, cada um segundo as técnicas pessoais, temperamento, sensibilidade, reflexões, tendências espirituais e meios próprios de expressão. Ao criar uma arte moderna aplicada à sua época entregavam-se às proezas sem futuro, crendo-se que faziam de propósito para desconcertar o público (CHAMPIGNEULLE, 1984, p.89).

No Brasil, o *Art Nouveau* encontrou certa expressão em meio ao incremento industrial e ferroviário do início do século XX. O estilo foi empregado no país como uma “arte exótica”¹, importada, com intermediação de projetistas estrangeiros, sob o patrocínio de uma elite encantada pelas grandes metrópoles europeias. Entre os poucos arquitetos vinculados ao estilo estão Karl Ekman e Victor Dubugras.

Nascido na cidade de Sarthe, na França, Victor Dubugras (1868-1933) realizou sua formação profissional em arquitetura em Buenos Aires. Em 1891, instalou-se na cidade de São Paulo e iniciou sua carreira. Colaborou inicialmente com Ramos de Azevedo, na carteira imobiliária do Banco União. Por volta de 1895, começou a trabalhar na Secretaria de Obras Públicas do Estado de São Paulo (SOP), onde elaborou uma série de projetos de escolas primárias, cadeias, fóruns e câmaras municipais. Em 1896, abriu um escritório próprio, desenvolvendo, a partir de então, diversos projetos particulares, dos quais se destacam os de várias residências na Avenida Paulista, Vila Buarque e Higienópolis, na cidade de São Paulo. Em 1902, projetou sua primeira obra considerada de transição entre o ecletismo e o *Art Nouveau*: a Vila Uchôa.

A arquitetura desenvolvida por Dubugras distinguiu-se pelo vínculo com diferentes tendências, trabalhando-as em um sentido experimental na busca por expressar, na forma, os processos construtivos empregados. Ao longo de sua carreira, o arquiteto fez uso do repertório Neogótico, *Art Nouveau* e Neocolonial, em consonância com as várias etapas da arquitetura latino-americana do século XIX e primeira metade do século XX.

Dubugras não optou por um “vocabulário” restrito. Não há fórmulas nem soluções prontas ou repetidas à exaustão; tampouco há uma marca que atravesse a sua carreira. Se alguma constante é verificável, esta é a busca incessante por inovações. Cada projeto consiste numa pesquisa específica que engloba as técnicas, as formas e a sensibilidade do arquiteto no momento da criação (MIYOSHI, 2009, p.91).

Na extensa produção desse profissional inquieto, a historiografia de arquitetura consagrou a Estação Ferroviária de Mairinque como seu projeto mais instigante, apontado, de forma recorrente, como trabalho exemplar e inovador. Nele, o arquiteto articulou a potencialidade de formas inéditas, ao revelar uma grande desenvoltura na utilização do vocabulário *Art Nouveau*.

Dadas as características singulares da Estação de Mairinque no contexto das estações ferroviárias brasileiras, este artigo intenta apresentar, em um primeiro momento, uma leitura acerca da concepção projetual proposta por Dubugras, abordando o partido arquitetônico empregado, a assimilação do *Art Nouveau* e o uso de novas tecnologias. Em um segundo momento, avaliam-se impactos de alterações operadas no prédio sobre a linguagem original nele adotada ².

2. ATITUDE, MÉTODO E PROJETO

A arquitetura ferroviária³ implantada no Brasil foi fortemente influenciada por modelos europeus, ao aplicar novas técnicas construtivas e materiais industrializados e se inspirar em seus programas e formas.

Tanto na Europa quanto no Brasil, grande parte da arquitetura ferroviária produzida adotou uma justaposição de soluções plásticas em um mesmo complexo. Bem (1998) aponta que, enquanto o corpo principal das edificações utilizava alvenaria e estilos arquitetônicos do passado, nas coberturas que abrigavam as plataformas de embarque aplicavam-se os mais avançados recursos tecnológicos e materiais, em decorrência da falta de tradição e das especificidades do programa.

² O artigo traz resultados parciais de pesquisa de mestrado em elaboração.

³ A associação entre a arquitetura ferroviária e a arquitetura do ferro foi tema de destaque em trabalhos desenvolvidos por autores como Costa (1994), Kühl (1998) e Silva (1986).

⁴ Devido ao grande número de divergências encontradas em diversos autores e estudos a respeito da data do projeto e de sua inauguração, neste trabalho utilizaram-se os períodos indicados por Kühl (1998) e Reis Filho (1997) e presentes no Processo de Tombamento nº 24383/86, pelo fato de estarem em concordância com o que foi detectado pelos autores.

⁵ REIS FILHO, N. G. *Racionalismo e Proto-Modernismo na obra de Victor Dubugras*. São Paulo: Fundação Bienal de São Paulo, 1997. p.64.

A concepção espacial e plástica frequentemente adotada pelos edifícios ferroviários brasileiros foi influenciada, principalmente, por referenciais ingleses, ao perfilhar uma volumetria primordialmente retangular, de um ou dois pavimentos, com a fachada principal, simétrica e valorizada na composição, e o embarque de passageiros, realizado junto a um dos lados do edifício. Um exemplo, neste sentido, é a Estação da Luz (CONDEPHAAT, 1986).

A Estação Ferroviária de Mairinque, projetada em 1906 e inaugurada em 1908⁴ no interior do estado de São Paulo, difere de tal padrão. Contudo, quando inserida na produção de seu projetista, sua excepcionalidade é melhor qualificada. É possível avaliar que a atitude projetual assumida por Dubugras nesse projeto não foi uma exceção em sua produção. A postura arquitetônica adotada na Estação de Mairinque é coerente com a praticada por ele durante o século XX, quando desenvolveu uma arquitetura de viés claramente funcionalista, com ênfase em aspectos construtivos, que sugeriam uma ornamentação isenta de concessões a apelos meramente decorativos. O arquiteto utilizava-se de ornamentos, sem deixar de integrá-los à composição da volumetria, em uma linguagem simplificada e despojada.

A simplificação da linguagem não significava o enquadramento dos projetos em formas geométricas simples, como ocorreria mais tarde. Uma das características de suas obras é exatamente a intensa exploração das possibilidades de volumetria, abertas pelas novas formas de implantação dos edifícios no terreno e pelas novas técnicas construtivas (REIS FILHO, 1997, p.62).

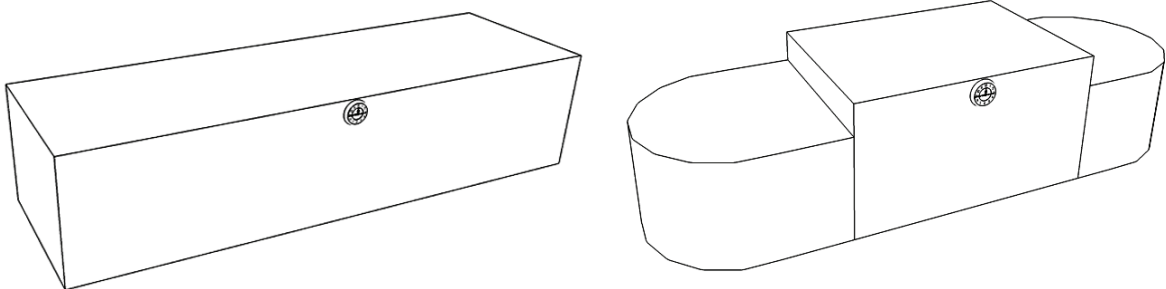
No projeto da Estação, Dubugras faz uso de uma volumetria tripartida (Figura 1), através de um corpo retangular central flanqueado por dois volumes laterais curvos e simétricos, cujas partes se unem em uma composição por justaposição, que resulta na leitura da edificação como um objeto único.

Uma vez que a edificação foi posicionada entre as vias férreas, o acesso à Estação foi resolvido por uma passagem subterrânea, fator que colaborou para que a estação-ilha não possuísse fachada frontal, lateral e posterior. Este volume simétrico, sem quinas, nega a hierarquia de fachadas e borra a própria noção de fachada.

Sua arquitetura prenuncia a adoção de um partido funcional, mas se atrela a motivos formais com jogos de curvas e linhas retas e simples. O corpo retangular principal, com cobertura em abóboda, é iluminado por grandes painéis envidraçados, com posição central na volumetria, nos quais foram

Figura 1: Distinção entre a volumetria retangular tradicional das estações ferroviárias e as formas que compõem a Estação de Mairinque.

Fonte: Desenho elaborado pelas autoras (2017).



incorporados relógios, um símbolo do mundo industrial e da organização do transporte ferroviário, que se impôs em fachadas e em espaços internos de estações ferroviárias, assim como em fábricas e escolas.

Quatro torreões apoiados em pilones⁵ e arrematados por lajes planas foram acrescentados ao conjunto. Apesar de, em um primeiro momento, aparentarem papel puramente ornamental, os torreões abrigam as caixas d'água e, em princípio, também desempenhariam a função de apoio para a passagem das linhas do telégrafo. Portanto, constituem um exemplo de tratamento formal de uma demanda funcional, de modo, inclusive, a mascarar seu uso. Conforme observou Toledo (1985), estes torreões, embora secundários, assumem ênfase na composição da volumetria do prédio.

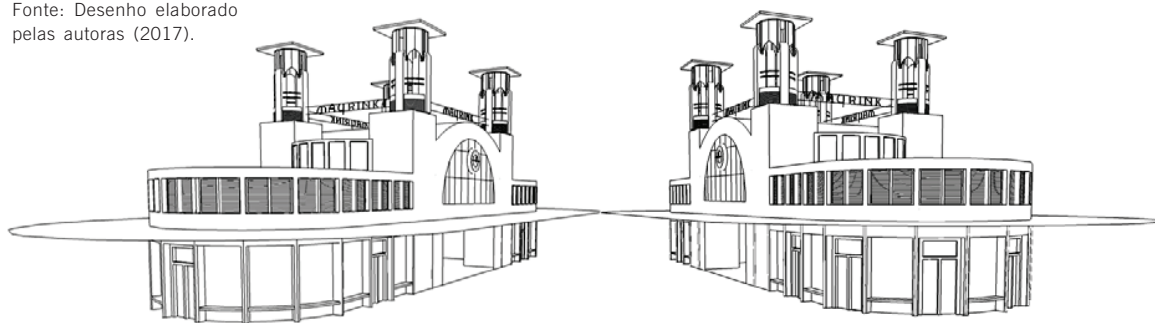
Embora muitas obras *Art Nouveau* apresentassem elementos aplicados como ornamento, na Estação de Mairinque há uma clara intenção de conciliar demandas estéticas e funcionais. Segundo Nestor Goulart os “*únicos elementos realmente decorativos na estação, além dos grandes panos de vidro, eram os frisos na argamassa da torre, que se repetiam no interior, marcando os fustes das pilastras e colunas e os cantos das paredes*” (REIS FILHO, 1997, p.65). Considerando que – embora tenham recebido um tratamento expressivo – os painéis prestavam-se à iluminação do interior, é possível limitar aos frisos à função meramente ornamental.

Os dois volumes laterais, menores em altura e maiores longitudinalmente, completam a composição. Construídos como elementos modulares e ritmados, têm uma força plástica que já foi assinalada:

[...] Estes, na sua parte superior, apresentam uma série de pilastras arrematadas por vigas retas, que sustentam uma cobertura praticamente plana [...]. Os elementos estruturais eram suficientemente profundos para garantir, na parte externa, a instalação de um banco entre cada uma das janelas [...]. Esses corpos revelam a presença de um domínio completo da linguagem plástica [...] (REIS FILHO, 1997, p. 65-66).

Apesar de se constituírem como volumes simétricos, o rebatimento da forma dos corpos laterais é rompido (Figura 2), na parte inferior da composição, pelo ritmo variável de aberturas, em virtude das necessidades do programa que abrigavam: em um deles, o armazém de mercadorias não exigia muitas aberturas; no outro, o *buffet* foi dotado de portas largas e de bancos junto às paredes cegas. A série de bancos confinados entre a parede e os pilares constitui mais um exemplo de junção entre elementos construtivos, necessidade funcional e tratamento plástico.

Figura 2: Volumes Laterais.
Fonte: Desenho elaborado pelas autoras (2017).



Um dos componentes a reforçar a peculiaridade da volumetria proposta por Dubugras foi a grande cobertura de proteção às plataformas, que apresenta, de forma ampliada, o mesmo esboço do limite da volumetria. Executada em ferro fundido e atirantada com cabos de aço ao corpo da edificação, a cobertura circunda toda a Estação de Mairinque. Para Bruand “*lembra a afeição que Dubugras tinha pelo Art Nouveau*” (BRUAND, 1997, p.49). Na realidade, todo o projeto está comprometido com esta linguagem, com a qual a cobertura se solidariza. Sueli Ferreira do Bem assinala a importância de tal cobertura na qualificação das plataformas, que deixa de ser tratada como “*[...] um elemento apostado ao prédio, agora é envolvente e flui por toda a volta elíptica do corpo central [...]*” (1998, p.385). De fato, com esta delicada cobertura, Dubugras integrou a plataforma à construção sem comprometer sua unidade.

Em sua precisa descrição do prédio (Figura 3), Nestor Goulart Reis Filho observa que, na parte superior da edificação, acima da cobertura das plataformas, “*[...] os vãos da estrutura eram divididos ao meio e protegidos com pequenas lâminas, à semelhança de ‘brises-soleil’*” (REIS FILHO, 2005, p.32). Estes brises não apenas desempenham o papel de prover uma iluminação e ventilação controlada do interior como também garantem leveza aos dois volumes laterais.

O ritmo dos pilares prenuncia uma estrutura modular, reforçada pela inserção de condutores pluviais aparentes, regularmente locados rente à face de cada um deles. Os bancos de concreto, restritos a uma laje, engastados entre os pilares, ao lado de pequenos frisos desenhados nas colunas, compõem uma sucessão de linhas horizontais, que dialogam com as fortes linhas verticais representadas pelos pilares e condutores pluviais, integrados à estrutura de sustentação da coberta da plataforma. O conjunto desenha um harmonioso sistema de linhas paralelas e perpendiculares, de diferentes materiais e espessuras, integrado pelas nervuras das telhas de alumínio.

Tais decisões projetuais proporcionam ao edifício um delicado equilíbrio entre retas e curvas, cheios e vazios, formas e linhas horizontais e verticais.

Como já assinalado por Reis Filho (1997), a modulação também se faz presente na organização do interior do prédio, onde o autor destaca o ineditismo do esquema das divisórias dos guichês de atendimento no saguão

Figura 3: Volumetria completa da estação ferroviária de Mairinque. Fonte: desenho elaborado pelas autoras (2017).



central pela utilização de uma estrutura modulada de peças metálicas verticais, integradas com placas lisas de concreto e placas de vidro. De acordo com o autor, tais modelos seriam semelhantes aos usados posteriormente em escritórios em São Paulo, nas décadas de 1940 e 1950.

Toledo (1985) observa que o projeto de Dubugras para a Estação de Mairinque exprime congruência com obras desenvolvidas no mesmo período, na Europa, que seguiam uma vertente do *Art Nouveau* mais comprometida com o racionalismo e a geometria. O autor aponta um vínculo da estação com obras da *Secession Haus* (1897), de Joseph Maria Olbrich, e do palacete Stoclet (1905), de Josef Hoffman. Sobre estas, pode-se acrescentar que, enquanto no palacete Stoclet faz-se uso de uma ornamentação relativamente simplificada – com aberturas ritmadas, linhas geométricas verticais e horizontais bem definidas em uma composição parcialmente simétrica –, a *Secession Haus* incorpora, na parte superior da volumetria simétrica, quatro torres que envolvem uma grande cúpula e acomodam uma estrutura em abóboda.

Entre os projetos próximos ao da Estação de Mairinque, pode-se acrescentar o de um teatro não construído, concebido por Charles Rennie Mackintosh para a Exposição Internacional de Glasgow de 1901. Nele, o arquiteto faz uso de poucos ornatos e insere quatro torres, com duas tipologias diferentes, nas extremidades da edificação. Todas as torres fazem uso de linhas geometrizadas e são arrematadas por lajes levemente encurvadas. Contudo, enquanto as duas torres frontais apresentam uma volumetria circular, as duas posteriores fazem uso de uma volumetria mais ortogonal. Outro atributo do projeto, que demonstra proximidade com a Estação de Mairinque, é o grande pano de vidro arrematado em arco, presente no corpo central e na marquise de cobertura.

Nesse sentido, é indiscutível que Dubugras acompanhava com muita atenção a produção internacional e tinha compromisso com os propósitos de articulação estreita entre forma e técnica, como já observado por Bruand:

É evidente que ele mantinha um contínuo contato com a Europa, através de revistas especializadas de arte ou de caráter científico, conservando sempre um equilíbrio entre o aspecto formal e o construtivo propriamente dito (BRUAND, 1997, p.50).

Dependendo da perspectiva, a Estação de Mairinque pode ser assimilada ao estilo *Art Nouveau* ou identificada – como faz Reis Filho (2005) – como uma obra protomoderna, enquanto edifício construído, em sua totalidade, em concreto armado, utilizando conceitos como modulação e racionalização dos componentes.

3. INTERVENÇÃO X PROJETO

A Estação Ferroviária de Mairinque tem sido avaliada pela historiografia como uma das principais obras *Art Nouveau* do arquiteto Victor Dubugras e como projeto de arquitetura mais inovador desenvolvido por empresa ferroviária no Brasil. Nas narrativas historiográficas acerca da arquitetura brasileira, as características construtivas e plásticas da Estação são, em sua grande parte, valorizadas pela precocidade de soluções e pela expressiva qualidade plástica da edificação. Seguindo tal leitura, Benedito Toledo considera tratar-se de

“uma das manifestações arquitetônicas mais evoluídas de seu tempo”
(TOLEDO, 1985, p.6).

Esta representação da estação firmou-se desde sua construção. Reis Filho (1997) assinala ter sido a obra recebida com entusiasmo à época de sua inauguração, demonstrando que seus contemporâneos tinham consciência dos aspectos inovadores de tal trabalho. No mesmo sentido, Segawa (2014, p.33) assinala que *“os mais surpreendentes escritos impregnados de uma precoce modernidade foram feitos a respeito da obra do arquiteto Victor Dubugras”*.

Em artigo publicado em 1908, na Revista Polytechnica, a respeito da recém-inaugurada estação, Pujol Junior faz uma descrição criteriosa e elogiosa da obra, que atesta a atenção despertada pelo prédio:

A composição geral externa do edifício é, sobretudo, extremamente original e feliz. O corpo central que se eleva em hall largamente iluminado pelos grandes panos envidraçados em arco pleno; os dois corpos secundários semicirculares vasados, por grandes portas e pela serie de pequenas frestas em venezianas; os ante-corpos superiores em bow-windows, adossados ao hall; o alpendrado elegante e leve que circunda todo o edifício, estendendo o seu abrigo acolhedor sobre a gare e, mais curiosos que nenhum outro elemento, os interessantes torreões que se elevam aos cantos do corpo principal, tudo se ajunta e se completa naturalmente, sem esforço, compondo um conjunto cheio de originalidade, elegância e de vivacidade, conjunto que relewa toda a simplicidade da disposição interna, que traz a primeira vista visto a distribuição, cheia de critério; do interior confortável, arejado e claro; conjunto que [...] na simplicidade da sua ordenação quase geométrica lembra logo o material novo de que é feita a obra - o cimento armado [...] simples em suas linhas de composição (JUNIOR, 1908, p.188).

Foi, portanto, uma obra recebida por seus contemporâneos e reafirmada por pesquisadores, que se dedicaram a estudá-la em análises mais apuradas, como excepcional pelas suas características e pelo contraste com a produção arquitetônica nacional da época em que surgiu.

Para Lynch (1999), um “marco” tem como atributo fundamental a condição de singularidade, isto é, aspectos que expressem qualidades únicas no contexto em que se insere, tornando a obra passível de ser reconhecida e identificada. Sob esta perspectiva, o projeto elaborado por Dubugras representa, sem dúvida, um marco, ao prever características específicas e originais, quando comparada às construções do período em que surgiu.

O reconhecimento de seu significado como obra de arquitetura excepcional conduziu à sua preservação pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico Arqueológico, Artístico e Turístico (CONDEPHAAT) em 1986, e pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) em 2002. O prédio, embora em mau estado, mantém-se preservado em suas características gerais. Contudo, tem sofrido alterações que, embora possam ser consideradas reversíveis e inexpressivas, afetam-no profundamente. São pequenas modificações, realizadas de modo difuso, e algumas vezes de forma tênue, mas que, agrupadas, intensificam e potencializam o comprometimento do *sui generis* da obra.

Um conjunto de intervenções pontuais, que comprometem profundamente a integridade do prédio tombado, pode ser indicado: a substituição dos dois relógios por vitrais; a pintura de paredes e frisos; a ocultação ou acentuação dos condutores de águas pluviais; a substituição dos vidros dos vitrais e torreões e a alteração do saguão pela introdução de paredes e retirada de guichês.

Um item simbólico e fundamental na composição das estações ferroviárias foi o relógio. Símbolo do tempo linear que rege o mundo industrial e o sistema ferroviário, foi sistematicamente introduzido em torres ou fachadas de estações ferroviárias. Em Mairinque, a edificação ostentava dois relógios, um de cada lado da volumetria, em posição central na composição.

Ambos foram suprimidos e substituídos por vitrais coloridos. Com tal ação, introduziu-se um novo detalhe na composição, que, embora não desfigure a forma inicial, trocou por um detalhe decorativo um símbolo do mundo ferroviário e um marco de suas estações.

Os grandes panos envidraçados que compõem as entradas do saguão também foram alterados (Figura 4). Os originais foram descritos como “[...] de vidro cathedral verde claro dando uma luz interna agradável e ao exterior um tom harmônico com a cor geral das paredes” (JUNIOR, 1908, p.191).

Estes vidros foram substituídos por material translúcido e sem a disposição “em escamas” da forma original. Com isso, além da supressão da curiosa forma do painel, alteraram-se profundamente as condições de iluminação do interior do saguão.

Com relação ao tratamento das superfícies externas, Pujol Junior observava em 1908: “O reboco exterior é de cimento branco Lafarge e areia grossa, obtida depois de duas peneirações, oferecendo assim um grão homogêneo” (JUNIOR, 1908, p. 192). Deste trecho e por meio da análise de fotografias da época, é possível constatar que as superfícies e a pintura da edificação foram concebidas como uma forma de evidenciar e apurar uma noção de equilíbrio e unidade do conjunto. Os materiais utilizados e a maneira como foram empregados não apenas são entendidos como determinação da especificidade formal da obra, mas também se organizam como parte do processo de desenvolvimento das técnicas construtivas do período.

Figura 4: Relógio substituído por vitrais.

Fonte: A (Acervo da Biblioteca da FAUUSP), B (CONDEPHAAT, 1986), C (acervo das autoras, 2016).



Este aspecto da construção original não foi preservado. Através da análise de diversas pinturas executadas na porção inferior do corpo da Estação (Figura 5), é possível verificar que a cor foi alterada e a volumetria, seccionada, o que passou a transmitir uma horizontalidade não prevista no projeto. Os bancos encravados entre as colunas, por sua vez, perderam a visibilidade que a parede clara lhes propiciava. Criou-se uma configuração formal distinta, que desvaloriza elementos e formas enfatizados na pintura original.

No projeto original, a porção inferior dos torreões apresentava uma série de frisos ornamentais sutis (Figura 6), que criavam uma textura, mas não fortes contrastes.

Através de pinturas nos componentes dos torreões, as linhas simples dos frisos na argamassa foram enfatizadas através da coloração do relevo interno aos ornatos, produzindo uma série de planos demarcados que ganharam maior visibilidade na construção e produziram uma clara dissociação com os elementos adjacentes.

Os torreões tiveram o vidro verde-claro substituído por outro com coloração mais acentuada. Esta constituiu mais uma tentativa de “melhorar” o prédio, embora não condizente com a sobriedade original que o caracterizava. Criou-se também uma dissociação com o pano de vidro do volume central. Originalmente, os torreões e os panos de vidro eram dotados de vidros verde-claros; agora este elemento apresenta vidro transparente e aqueles vidros de coloração esverdeada intensa.

Da mesma forma como algumas características plásticas exteriores da Estação foram distorcidas pela pintura, a ação por intervenções construtivas também se

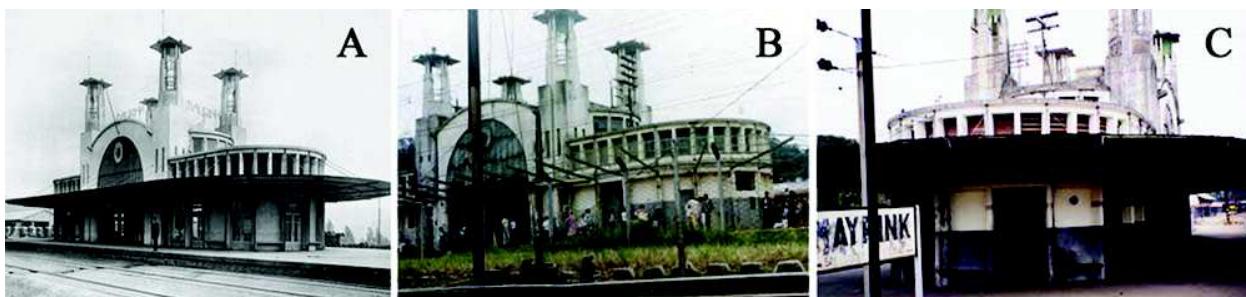
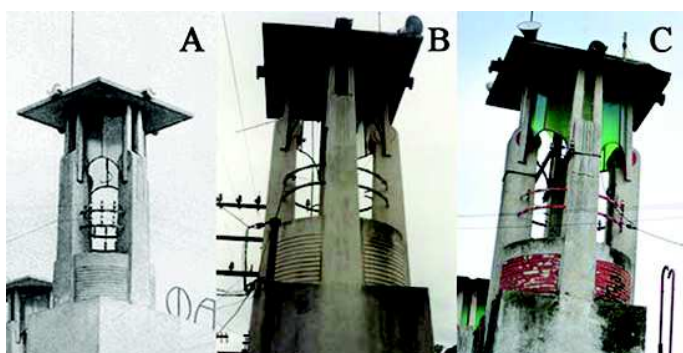


Figura 5: A volumetria proposta e os diferentes resultados obtidos com a implementação de pinturas no corpo da estação. Fonte: A (Acervo da Biblioteca da FAUUSP, 2015), B e C (CONDEPHAAT, 1986).

Figura 6: Os torreões originais tinham detalhes sutis que não se contrapunham à sobriedade original da construção.

Fonte: A (Acervo da Biblioteca da FAUUSP, 2015), B (CONDEPHAAT, 1986), C (acervo das autoras, 2015).



verifica. Este foi o caso da intervenção nos condutores de águas pluviais (Figura 7). Dubugras propôs que condutores circulares fossem fixados rente às faces dos pilares, acentuando a linguagem modular e rítmica da estrutura. Porém, em uma ação de exclusão, este recurso plástico de caráter construtivo foi retirado da volumetria. Em substituição aos originais, introduziram-se condutores retangulares nas laterais dos pilares, semi-embutidos em uma saliência de alvenaria, que rompem com o partido inicial.

Nos pilares, operou-se o mesmo tipo de inversão de leitura encontrada nos torreões, uma vez que os relevos delimitados pelos delicados frisos tiveram sua pintura invertida. Receberam, assim, um destaque que não tinham na composição original.

Esta eliminação de linhas verticais, representadas pelos condutores de águas, e o alargamento das faixas horizontais acentuaram a horizontalidade da construção, que pode ser entendida como uma intervenção “modernista”.

Em uma segunda intervenção realizada na Estação, houve a reposição dos condutores em seus lugares originais. Entretanto, pintados de vermelhão, estes elementos verticais se sobrelevam na construção e não recuperam a original relação equilibrada com os pilares.

O espaço do saguão da Estação teve sua forma e sentido atingidos de maneira profunda. As grandes aberturas sequenciais, que conectavam o corpo central aos corpos laterais, foram alteradas construtivamente, ao serem fechadas com alvenaria, extinguindo-se a vinculação interna entre os volumes e criando-se dois nichos – embora expressivos - de difícil leitura em uma estação (Figura 8).



Figura 7: Condutores pluviais originais e a perda do elemento na fachada. Fonte: A (CONDEPHAAT, 1986), B (SECRETARIA DA CULTURA, 2014) e C (Acervo das autoras, 2016).

Figura 8: Perda de características do espaço central. Fonte: A (Acervo da Biblioteca da FAUUSP, 2015), B (SECRETARIA DA CULTURA, 2014) e C (acervo das autoras, 2016).



A retirada dos guichês de atendimento – modulares, austeros e inovadores – criou um grande vazio no interior. Tais ações quebram a permeabilidade dos espaços internos, impedem o reconhecimento da função original do saguão e comprometem sua leitura e qualidades plásticas.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A contribuição da obra de Victor Dubugras à arquitetura brasileira ainda não recebeu uma proteção compatível com a ênfase em sua relevância, atribuída pela historiografia. A Estação Ferroviária de Mairinque - sua obra mais festejada ora como marco do *Art Nouveau*, ora do protomodernismo – exemplifica tanto seus méritos de projetista, quanto a incompreensão destes méritos, exposta em intervenções realizadas.

Enquanto grande parte das estações ferroviárias fazia uso de elementos derivados do ecletismo histórico no corpo do edifício e das novas materialidades nas coberturas das plataformas, a Estação de Mairinque foge dessa dicotomia, e faz uso – firme e competente – das novas tecnologias e materiais, tanto no corpo da edificação, quanto na cobertura. A volumetria proposta por Dubugras escapa aos padrões estabelecidos na época, ao romper com a hierarquia das fachadas. A edificação qualifica-se plasticamente por exprimir grande potencialidade formal, integrando demandas funcionais e estéticas, com uma utilização criteriosa de recursos técnicos e construtivos e do vocabulário do estilo *Art Nouveau*.

A delicadeza e equilíbrio da obra, contudo, exigem cuidados que foram negligenciados. Alterações, mesmo pontuais, comprometeram a concepção original do projeto como um elemento único, sóbrio e coeso. As modificações na linguagem dos componentes constitutivos – ressaltando-os ou encobrendo-os – a perda da fluidez espacial e do diálogo entre partes delineia uma orientação não prevista, conduzindo a um distanciamento arbitrário do prédio tal como foi criteriosamente concebido. O arcabouço da estação está preservado, mas a fluidez de seus espaços e a composição sutil de seus detalhes – cores, texturas, esquadrias etc. – foram perdidas e, com elas, talvez, a principal qualidade do projeto.

REFERÊNCIAS

- BARILLI, Renato. *Art Nouveau*. São Paulo: Martins Fontes, 1991.
- BEM, Sueli Ferreira de. *Contribuição para Estudos das Estações Ferroviárias Paulistas*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, USP, São Paulo, 1998.
- BRUAND, Yves. *Arquitetura Contemporânea no Brasil*. São Paulo: Perspectiva, 1997.
- CHAMPIGNEULLE, Bernard. *A Arte Nova*. São Paulo: Verbo/Edusp, 1984.
- CONDEPHAAT. *Processo de Tombamento da Estação de Mairinque nº 24383/86*. São Paulo: Governo do Estado de São Paulo, 1986.
- COSTA, Cacilda Teixeira da. *Sonho e a técnica: a arquitetura de ferro no Brasil*. São Paulo: Edusp, 1994.
- FINGER, Anna Eliza. *Um século de estradas de ferro: arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957*. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de Brasília, Brasília, 2013.

- GIEDION, Sigfried. *Espaço, Tempo e Arquitetura – O desenvolvimento de uma nova tradição*. São Paulo: Martins Fontes, 2004.
- JUNIOR, Gustavo Hipólito Pujol. *Uma estação modelo*. Revista Polytechnica. São Paulo: Grêmio da Escola Politécnica de São Paulo v. 4, n. 22, p. 187-192, 1908.
- KÜHL, Beatriz Muyagar. *Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo – Reflexões sobre sua preservação*. São Paulo. Ateliê Editorial: Fapesp: Secretaria da Cultura, 1998.
- LYNCH, Kevin. *A Imagem da Cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1999.
- MIYOSHI, Alex. *Victor Dubugras, arquiteto dos caminhos*. 2009. Disponível em < <http://www.unicamp.br/chaa/rhaa/downloads/Revista%2012%20-%20artigo%204.pdf>. > Acesso em: 15 de dez. 2015
- REIS FILHO, Nestor Goulart. *Racionalismo e Proto-Modernismo na obra de Victor Dubugras*. São Paulo: Fundação Bienal de São Paulo, 1997.
- REIS FILHO, Nestor Goulart. *Victor Dubugras: Precursor da arquitetura moderna na América Latina*. São Paulo: Edusp, 2005.
- SECRETARIA DA CULTURA. 2014. *Edital Proac nº 13/2014 - RESTAURAÇÃO DE IMÓVEIS TOMBADOS PELO CONDEPHAAT*. Disponível em: < <http://www.cultura.sp.gov.br/portal/site/SEC/menuitem.743e24c3aed90ec40fc55410e2308ca0/?vgnextoid=05b01bf6f29f7410VgnVCM1000008936c80aRCRD#.VsyEysfJ-CQ> > Acesso em 20 de jan. 2016.
- SEGAWA, Hugo. *Arquiteturas no Brasil 1900-1990*. São Paulo: Edusp, 2014.
- SILVA, Geraldo Gomes da. *A Arquitetura de Ferro no Brasil*. São Paulo: Nobel, 1986.
- TOLEDO, Benedito Lima de. *Victor Dubugras e as atitudes de renovação em seu tempo*. Tese (Tese de Livre-Docência) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1985.

Nota das Autoras

Projeto financiado pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP) – Processo número: 2015/02470-0.

Nota do Editor

Data de submissão: 25/02/2016

Aprovação: 29/05/2017

Revisão: Vera Lucia Fernandes Paiva e Maria José Zanoni Alberici

Amanda Bianco Mitre

Instituto de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de São Paulo (IAU-USP). São Carlos, SP.

CV: <http://lattes.cnpq.br/9299879262629565>

mitre.amanda@gmail.com

Telma De Barros Correia

Instituto de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de São Paulo (IAU-USP). São Carlos, SP.

CV: <http://lattes.cnpq.br/9710818435783855>

tcorreia@sc.usp.br