

Imaginário moderno de Ribeirão Preto narrado pelas representações de estações da Cia. Mogyana de Ramos de Azevedo e Oswaldo Bratke

Ana Teresa Cirigliano Villela

Professora de Arquitetura e Urbanismo na Universidade Estácio de Sá-Ribeirão Preto.
Contato: anacirigliano.arquitetura@gmail.com

Rodrigo Luiz Minot Gutierrez

Professor de Arquitetura e Urbanismo na Universidade Estácio de Sá-Ribeirão Preto, UNIUBE-Uberaba, SENAC-Ribeirão Preto.
Contato: rodrigoimgutierrez@outlook.com

RESUMO

Este artigo trata das representações arquitetônicas de duas estações ferroviárias da Cia. Mogyana em Ribeirão Preto, uma projetada por Ramos de Azevedo em 1917 e publicada no almanaque de 1927, e outra por Oswaldo Bratke em 1961, publicada na Revista Acrópole em 1966. Embora a primeira não tenha sido construída e da segunda tenha sido concluída apenas a primeira das três fases previstas, ambas participam da constituição do imaginário da cidade.

Palavras-chave: Desenho arquitetônico; Estações ferroviárias; Companhia Mogyana; Imaginário popular

ABSTRACT

This article addresses the architectural representations of two railway stations of the Cia. Mogyana in Ribeirão Preto, one designed by Ramos de Azevedo in 1917 and published in the almanac of 1927, and another by Oswaldo Bratke made in 1961 and published in Revista Acrópole in 1966. Although the first one was never built and from the second one only the first of its three phases planned was completed, both participate in the constitution of the imaginary of the city.

Key-words: Architectural drawing; Railway stations; Company Mogyana; Popular imaginary

Introdução

Este artigo trata de algumas representações¹ de duas estações ferroviárias de Ribeirão Preto (Figura 1), que não se concretizaram, pelo menos não na totalidade idealizada por seus arquitetos, e, ainda assim, participaram na constituição do imaginário local em dois períodos: o primeiro na década de 1920 e o segundo na década de 1960. Embora a lacuna temporal e as características arquitetônicas, respectivamente, ecléticas e modernas, distanciem os dois projetos, eles simbolizam dois importantes momentos de modernização da cidade são relacionados, primeiramente, à economia cafeeira, que impulsionou o crescimento da malha ferroviária por todo Estado de São Paulo no início do século XX, e, em um segundo momento, ao início do processo de reestruturação do sistema ferroviário nacional desencadeado pela ascendente indústria automobilística, ao qual seguiu-se a falência de muitas das companhias ferroviárias até então operantes.

A Companhia Mogyana de Estradas de Ferro, inaugurada em Campinas, em 1872, protagonizou esses dois momentos na cidade de Ribeirão Preto por meio dessas duas estações, por ela encomendadas aos arquitetos Francisco de Paula Ramos de Azevedo (1851-1928), em 1917², e Oswaldo Arthur Bratke (1907-1997), em 1961³.

O projeto de 1917 foi idealizado para substituir a estação preexistente, erguida em 1884. Traduzia nas suas formas o ideário de modernidade representado pelo ecletismo, abraçado nas obras públicas da Primeira República como símbolo de ordem e progresso. Embora amplamente divulgado em jornais e almanaques⁴ da época, o projeto nunca sairia do papel. Já a estação de 1961, livre dos cânones acadêmicos,

foi projetada para se situar no eixo de expansão nordeste da cidade, mas foi apenas parcialmente construída. A estação de Bratke traduzia o novo entendimento de modernidade, dessa vez ligado à produção arquitetônica do movimento moderno brasileiro, quando se inaugurava seu maior expoente - a nova capital federal, Brasília.

Se, por um lado, tal modernidade, em suas diferentes conotações e contextos, tenha sido apenas parcialmente experimentada em sua concretude, por outro, suas representações tangenciaram diretamente o imaginário. Por prescindir das preocupações técnicas

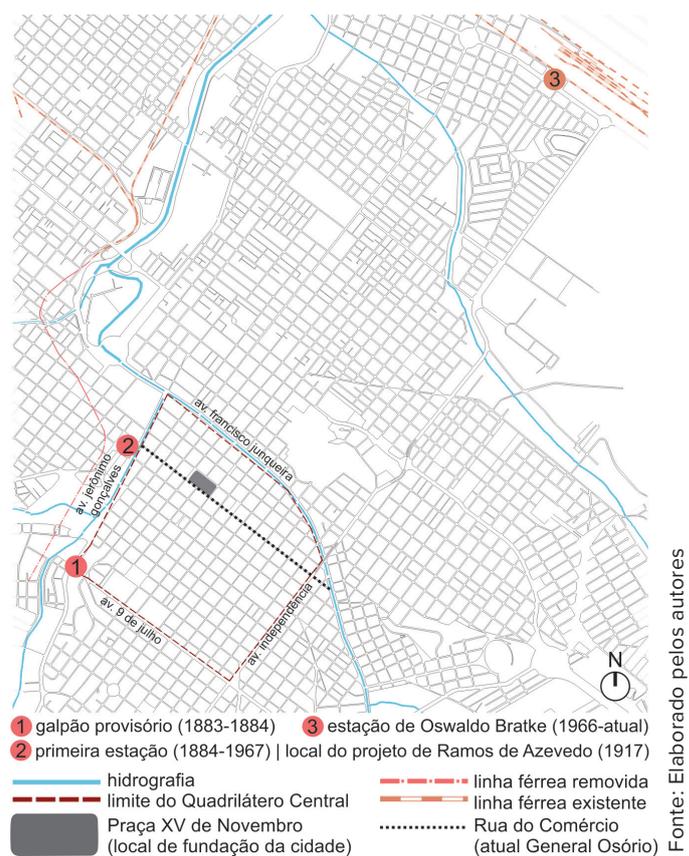


Figura 1: Mapa parcial da cidade de Ribeirão Preto com a demarcação do Quadrilátero Central (perímetro urbano até a década de 1920) e localização do galpão provisório de 1883, da primeira estação de 1884 e a estação de Bratke de 1961.

Fonte: Elaborado pelos autores

cas próprias do campo da arquitetura, ao imaginário permitia-se a especulação, o sonho e a fantasia da metrópole moderna.

“Ao renomear provocativamente o conjunto de imagens e modelos físicos da arquitetura e do urbanismo como imaginário, constrói-se uma síntese que entrelaça pensamento e formas materiais” (ROZESTRATEN, 2009, p.257). Sobre esse imaginário constituído a partir das representações, propomos aqui um viés analítico pautado no *desenho* de arquitetura das duas estações ferroviárias da Cia. Mogyana em Ribeirão Preto. Para tanto, foram levantadas as pranchas técnicas, elaboradas pelos escritórios de Ramos de Azevedo e de Oswaldo Bratke – hoje disponíveis no acervo da Biblioteca da FAU-USP - e as publicações nas quais figuraram, o *Almanack de Ribeirão Preto* de 1927 e a *Revista Acrópole* de 1966, respectivamente.

Contexto e Desenvolvimento dos Projetos

A posição estratégica e o fértil solo para cultivo agrícola conferiram a Ribeirão Preto o título de “Capital do Café” nos anos de 1880. Título esse que seria mantido durante as primeiras décadas do século XX, na medida em que a rede ferroviária se ampliava em direção ao Oeste Paulista e às terras mineiras. O mérito da chegada do trem ao interior paulista é ressaltado nos estudos historiográficos sobre a região. (LAGES, 2016; FARIA, 2010; SILVA, 2006)

No início de suas atividades na cidade, em 1883⁵, a Cia. Mogyana funcionou em um galpão provisório, do qual não se tem qualquer registro, salvo a fotografia de 1900 apresentada na Figura 2. Fotografias também foram o único meio de registro da estação

inaugurada no ano seguinte, mas, dentre elas, raramente o enfoque era o prédio em si. Tem-se, na verdade, fotos parciais e fotos em que a estação aparece como mero plano de fundo para o registro de festejos e eventos.

O protagonismo da estação ferroviária na imprensa ascenderia com a contratação pela Cia. Mogyana de Francisco de Paula Ramos de Azevedo, no final da década de 1910, no auge dos lucros da empresa. O renomado engenheiro-arquiteto foi responsável por uma quantidade inigualável de obras em todo Estado de São Paulo. Particularmente, sua história com a Mogyana remonta ao ano de 1872, quando começou a trabalhar como “praticante”⁶ na construção de estradas de ferro (LEMOS, 1993). Em 1874 iniciou um estágio na principal concorrente, a Cia. Paulista, até que em março do ano seguinte embarcou para a Bélgica para cursar engenharia e arquitetura.

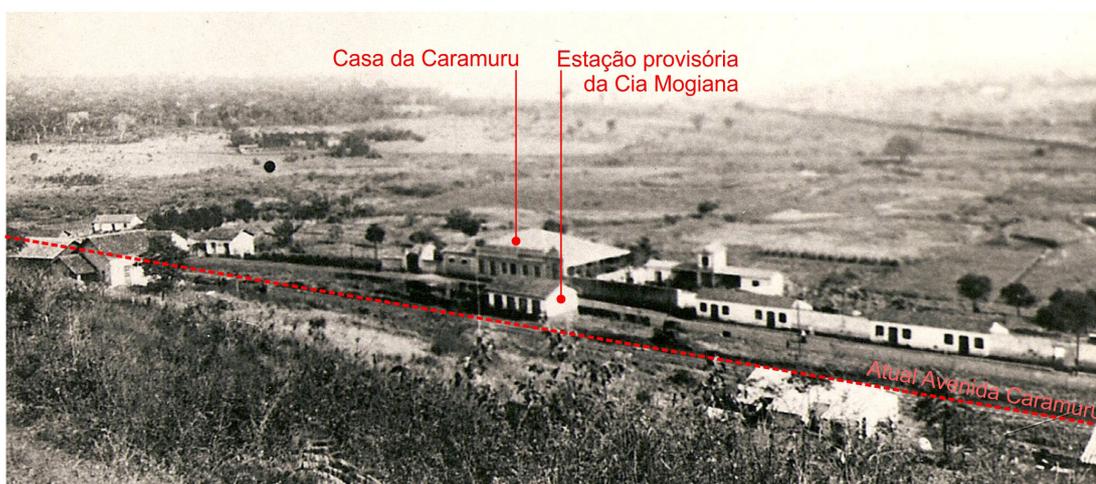
Muito embora sua dedicação nas obras da Cia. Mogyana possa ter chamado a atenção do presidente Antonio de Queirós Telles, não parece ter sido apenas essa breve experiência que motivou sua contratação para realizar tantos projetos ferroviários no Estado, dentre elas as estações de Piraju, de Faxina (atual Itapeva) e de Santa Cruz do Rio Pardo, inauguradas, respectivamente, em 1908, 1909 e por volta de 1906. Tratava-se mais de uma tentativa da empresa de se legitimar, por meio da arquitetura, no contexto de modernização perscrutado por várias cidades brasileiras após a proclamação da República. Em Ribeirão Preto, no entanto, o projeto não se realizaria. Mas a não construção do tão aclamado projeto o torna ainda mais peculiar por fazer do *desenho* o único suporte de um *futuro imaginado*.

A produção arquitetônica brasileira a partir de meados do século XIX, e mais intensamente na transição

de séculos, foi uma resposta às “modificações políticas (a República), sociais (a imigração e o afluxo urbano) e econômicas (o café, a indústria e a estrada de ferro)” (SALGUEIRO, 1988, p.106). Modernizar (e embelezar) o país naquele período significava apagar o atraso colonial: a “moderna” cidade de Belo Horizonte iniciada em 1895 e inaugurada em 1897 substituiria a “velha” Ouro Preto; o “bota-abixo” do Rio de Janeiro, em 1902, faria da cidade a “Paris Tro-

pical”; a cidade de São Paulo assistiria à construção de um sem número de monumentos e prédios públicos, além dos palacetes da alta burguesia erguidos na Avenida Paulista, inaugurada em 1891, etc.

No caso de Ribeirão Preto, “incorporado definitivamente ao discurso da construção da metrópole do interior pelos poderes públicos, os embelezamentos determinaram várias das atividades municipais até os anos de 1920” (FARIA, 2006, p.38). Tal embelezamento, na arquitetura, se desenhava pelos traços



Fonte: APHRP, com intervenções dos autores.

Figura 2: Acima, galpão onde funcionou a estação provisória da Cia. Mogiana em 1883. Foto de João Passig, 1900. Abaixo, Rua General Osório, com a estação de 1884 ao fundo. Foto de Aristides Motta, 1927.

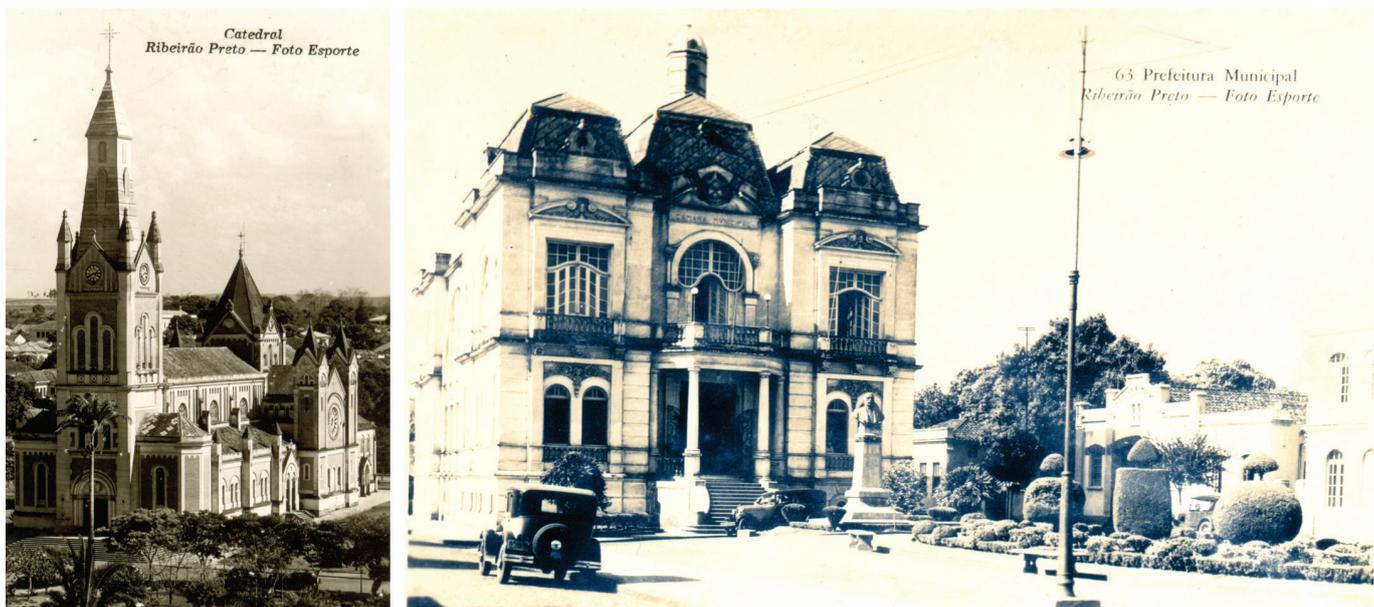


Figura 3: À esquerda, Catedral (Série Foto Esporte, 1950). À direita, Paço Municipal (Série Foto Esporte, 1940-50).

do ecletismo, que marcou a “linguagem oficial” dos grandes prédios públicos e privados da cidade, como a Catedral e o Paço Municipal (Figura 3) e o que teria sido a estação de Ramos.

Esse período eufórico, contudo, sentiria os reflexos da crise de 1929 e das duas guerras mundiais, que levaram a Companhia Mogyana a uma crise financeira que culminou em seu encampamento pelo Estado de São Paulo, em 1952. Nesse período, deu-se início à falência do setor ferroviário em grande parte do território brasileiro devido ao desalinhamento de contratos, à falta de conservação do material rodante e ao incentivo para investimentos em estradas de rodagem. Apesar da conjuntura desfavorável, a Mogyana, na primeira metade dos anos 1960, deu início à construção de um novo lote de estações com o objetivo de integrar, expandir e modernizar a rota que servia à nova capital federal, Brasília, na qual se inseria Ribeirão Preto.

Em 1965, Oswaldo Bratke foi contratado pela companhia para realizar um novo projeto para a estação

de Ribeirão Preto, mas dessa vez em uma outra localidade, em um terreno periférico. A primeira fase das três previstas em projeto, foi inaugurada em 1966. Bratke sustentava sua crítica às antigas estações, nas quais se enquadrava aquela desenhada por Ramos de Azevedo, monumental e fechada, e defendia novos programas que fizessem das estações espaços de convívio, de comércio e de serviços. O prestígio do trem e, por consequência, da arquitetura ferroviária, seria, então, diverso daquele experimentado no início do século XX. Em 1971, porém, o governo do estado de São Paulo criou a Fepasa (Ferrovia Paulista S/A) que assumiu as estradas da Cia Mogyana, à época com 1.445 km de extensão. Gradativamente os ramais foram sendo desativados e, no caso de Ribeirão Preto, remanesceu apenas o transporte de cargas. O transporte de passageiros passou a ser feito no terminal rodoviário construído no lugar da antiga estação ferroviária, demolida em 1967, uma resposta aos incentivos públicos e privados neste setor em todo Brasil.

As representações das estações de Ramos de Azevedo e de Oswaldo Bratke

Historicizar a partir das representações gráficas remanescentes implica em “passar do *visível* para o *visual*” (MENESES, 2003, p.16), auferindo delas informações sobre técnicas de representação, escalas, nível de detalhamento, anotações *a posteriori*, tipos de especificações, assinaturas e instrumentos de desenho, cuja leitura vai além do objeto arquitetônico em si. Ao passo que o desenho denota as particularidades de seus autores, o objeto arquitetônico, no caso da estação de Ramos de Azevedo, responde aos cânones determinados por tratados europeus, a exemplo do Tratado de Cloquet de 1900. Dois eram os elementos essenciais aos projetos de estações: “o edifício para passageiros e administração, normalmente de alvenaria de pedra ou tijolos e a cobertura das plataformas, geralmente metálica” (KÜHL, 1998, p.59). No âmbito nacional, as diretrizes se limitavam ao traçado das vias férreas, sem qualquer especificidade voltada para a arquitetura das edificações (FRANCISCO, 2007). Cabia aos arquitetos, portanto, a adaptação das orientações europeias às realidades locais.

A simplicidade e a economia que pautaram a construção de muitas das estações no Estado de São Paulo, na medida em que o transporte ferroviário adquiriria maior prestígio, sobretudo devido ao seu entrelaçamento com os interesses dos proprietários das fazendas de café, foram sendo substituídas pela opulência e monumentalidade do estilo eclético. Ornamentos e elementos compositivos clássicos passaram a ganhar mais notoriedade do que as próprias estruturas metálicas, “havendo um descompasso entre o funcionamento real do edifício e a sua representação arquitetônica.” (KÜHL, 1998, p.61)

Embora o projeto de Ramos de Azevedo sequer ultrapassaria o nível de anteprojeto, a imprensa da época ajudou a construir uma imagem negativa da estação pré-existente para justificar a construção de seu projeto. Foi o caso dos almanaques. Essas publicações, que se propunham “a informar sobre as características da vida social e econômica das localidades registrando, muitas vezes com indisfarçável tom ufanista, o cotidiano das cidades do interior paulista” (OLIVEIRA, 2001, p.23), tiveram importância crucial na formação do imaginário ribeirão-pretano ao longo do século XX, junto aos jornais e revistas. Duas foram as edições locais publicadas: a primeira intitulada *Almanach Illustrado de Ribeirão Preto*, de 1913, e a segunda, *Almanack de Ribeirão Preto*, de 1927.

O texto de 1913 foi dividido em quatro partes: “*Alguns dados históricos e geográficos de Rib. Preto*”, “*Nomenclatura Commercial, Industrial e Agrícola. Historia do Bispado e Igreja São José. Referências de algumas Sociedades e estabelecimentos comerciais*”, “*Descrição de algumas fazendas*” e “*Informações uteis, literatura e variedades*” (ALMANACH, 1913, p.4). À página com a relação desse conteúdo segue uma breve apresentação dos editores e anúncios de casas comerciais, depósitos e produtos de utilidades diversas. A primeira parte, que nos é de maior interesse para o escopo deste trabalho, propunha-se a registrar o “progresso intelectual e material” (Id., p.5) da cidade. Acerca desse progresso exaltaram-se todas as benesses potencialmente advindas da chegada dos trilhos férreos à região, mas sem nenhuma menção direta à estação da Cia. Mogyana.

Podemos notar em Ribeirão Preto prédios monumentais, com finíssimos e arquitetônicos adornos; jardins, cujos arbustos são o concludente atestado da productibilidade do sólo chanaaneano;

templos belos, dentre os quais se salienta a cathedral duma sumptuosidade que inspira respeito e fervor, e que, após a sua conclusão, será uma das mais artísticas igrejas do Brazil; ruas amplas que se assemelham a belíssimas avenidas ostentando arborização nova e copada; praças duma extensão extraordinária, que estão em condições de conter milhares de indivíduos: enfim, vemos aqui tudo quanto é potente para dar a comodidade, a alegria e o sossego que constituem a suprema aspiração da creatura humana. (Id., p.17)

A Ribeirão Preto descrita esboça os mais patentes elementos presentes na paisagem urbana de então. À época do presente texto, a Mogyana operava no prédio de 1884, e ainda não havia sido encomendado o projeto da nova estação ao escritório de Ramos de Azevedo. A partir dos registros fotográficos disponíveis no Arquivo Público e Histórico de Ribeirão Preto (APHRP), é possível identificar algumas características materiais e formais do prédio de 1884, comuns a todo interior paulista. A fachada tripartida, a alvenaria de tijolos aparentes e os telhados cerâmicos divididos em duas águas remetiam à tipologia inglesa que vinha sendo reproduzida na Europa desde 1830, com a inauguração da Crown Street em Liverpool, e no Brasil desde 1854, com a Estação Mauá.

Mais conciso que o primeiro, o *Almanack de Ribeirão Preto*, de 1927, editado por Antonio Dias de Melo⁷ - apresentado como experiente editor vinculado ao O Globo do Rio de Janeiro - pretendia dar um panorama “estatístico” sobre o município, “um compêndio à altura de sua pujança” (ALMANACK, 1927, p.3). Apresentou-se como pauta deste compêndio: “*Apreciações da Imprensa*”, “*Histórico da fundação da*

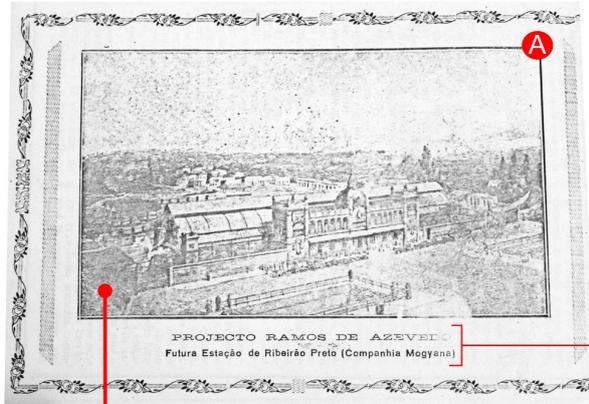
cidade”, “*Notas sobre a adubação do cafeeiro*”, “*Agricultura*”, “*Fruticultura*”, “*Commercio*”, “*Industria*”, “*Sociedade Recreativa*”, “*Camara Municipal*”, “*Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto*”, “*A religião*”, “*A cidade de Ribeirão Preto*” (onde são apresentados espaços públicos), “*A Instrução em Ribeirão Preto*” e, por fim, “*As grandes fazendas de café em Ribeirão Preto*”.

Destes dois almanaques restam no APHRP apenas as suas fotocópias que, apesar da baixa qualidade, têm na edição de 1927 a única representação em perspectiva do projeto para a nova estação, de autoria de Ramos de Azevedo. Essa representação seria uma reprodução de um quadro, de autor desconhecido, cujo registro encontramos no livro *Ribeirão Preto, uma cidade em construção* (FARIA, 2010) e na publicação comemorativa *Memórias de Ribeirão Preto Rumo ao Novo Milênio* (SÁ; SOUZA, 1999-2000), que é também a que reproduzimos neste trabalho (Figura 4).

No almanaque, essa perspectiva está inserida no item “*Industria*”, logo após a página que apresenta um texto sobre a “*Companhia Electro-Metallurgica Brasileira*” ilustrado com uma foto da então estação da Cia. Mogyana. Muito embora nem esta nem o projeto de Ramos de Azevedo tenham sido mencionados diretamente no texto, estão absolutamente relacionados aos grandes avanços da empresa em questão pois, tendo em vista a posição geográfica de Ribeirão Preto e a relação com o estado de Minas Gerais, fornecedor de matéria prima proveniente das mineradoras, a Mogyana era colocada como responsável pelo encurtamento das distâncias entre as jazidas e a metalúrgica.

Em se tratando de uma seção que se propunha a exaltar o surto fabril perscrutado pelo município nas primeiras décadas do século XX, é interessante o destaque dado à perspectiva que, apesar de corresponder

AB . Imagens presentes no almanaque de 1927



ESTAÇÃO DA CIA. MOGYANA

Projecto Ramos de Azevedo
Futura Estação de Ribeirão Preto (Cia Mogyana)



C . Imagem que daria origem à ilustração no almanaque, encontrada em livros de pesquisadores recentes e que está desaparecida do acervo do APHRP

Figura 4: Folha do Almanack de 1927 com a apresentação da “Futura Estação de Ribeirão Preto” e detalhe da perspectiva ilustrativa da estação projetada por Ramos de Azevedo.

a uma ilustração do *projeto* da estação, já era anunciada como certa: “*Futura Estação de Ribeirão Preto (Companhia Mogyana)*”.

Tal legenda, em caracteres menores, fica abaixo dos dizeres “*Projecto Ramos de Azevedo*”. Houve um cuidado em ressaltar a autoria do projeto arquitetônico e também, por parte do autor do desenho, de representar fielmente o entorno da mesma, provavelmente a partir de uma fotografia, embora não tenha sido encontrada nenhuma foto com mesmo ângulo no acervo do APHRP. O local da estação permaneceria o mesmo, situado à Avenida Jerônimo Gonçalves, limite do perímetro urbano até 1920. Os casebres ao seu redor contrastam com a monumentalidade do prédio de Ramos, mostrando que a realidade vivenciada (os casebres) se contrapunha à realidade desejada (a moderna estação).

O projeto, segundo consta nos dados catalográficos da Biblioteca da FAU-USP, data de 1917, ou seja, dez anos antes desse almanaque ser publicado e, até então, sem quaisquer indícios de construção. A necessidade de uma nova estação viria a ser reforçada novamente na edição de 12 de março de 1929 do jornal *O Estado de São Paulo* e em consecutivas reportagens até os anos de 1940:

Tudo é velho e feio, tudo é escuro e parece sujo. O movimento da estação é intenso, o que aumenta os seus defeitos e impropriedade. Às vezes, pela metade em toda a sua extensão, a plataforma se vê entulhada de mercadorias. Embrulhos, encapados, caixões, pacotes, engradados – uma mistura horrível como acessórios de vista desagradável para o complemento de uma estação atentato-

ria de tudo quanto é de gosto e de higiene (O Estado de São Paulo, 12 mar. 1929, p.9).

Talvez sob influência da perspectiva publicada no almanaque de 1927, que ainda circulava na cidade, a nota do jornal conclui:

Felizmente, parece que isso vai ter o seu termo. Dizem que após a conclusão do grande armazém de cargas, que se levanta ao lado da estação, esta será substituída por um prédio decente, limpo e bonito e, sobretudo, comodo. Segundo ouvimos mesmo de pessoa autorizada, esse prédio para a estação terá a sua construção iniciada ainda este ano (Ibid.).

Sobre o projeto de Ramos, foram localizados desenhos técnicos originais referentes às plantas dos pavimentos térreo e superior; cortes transversal e longitudinal; fachadas frontal, posterior e lateral; e um detalhe construtivo em planta e elevação da torre situada na extremidade do edifício (Figura 5).

Os desenhos estão com boa legibilidade e os ornamentos e elementos constitutivos do prédio são bastante detalhados graficamente, mas não apresentam cotas nem informações acerca dos materiais a serem empregados na construção. Também inexistem numeração e carimbo nas pranchas, aparentando se tratar de estudos preliminares, ou parte de um conjunto maior de desenhos não localizados.

Nas pranchas que contêm os desenhos das fachadas, lê-se o título: “*Estrada de Ferro da Companhia Mogyana*” seguido de “*Projeto da Estação de Ribeirão Preto*” e da indicação da escala 1:200. Trata-se da representação de um edifício monumental e imponente com

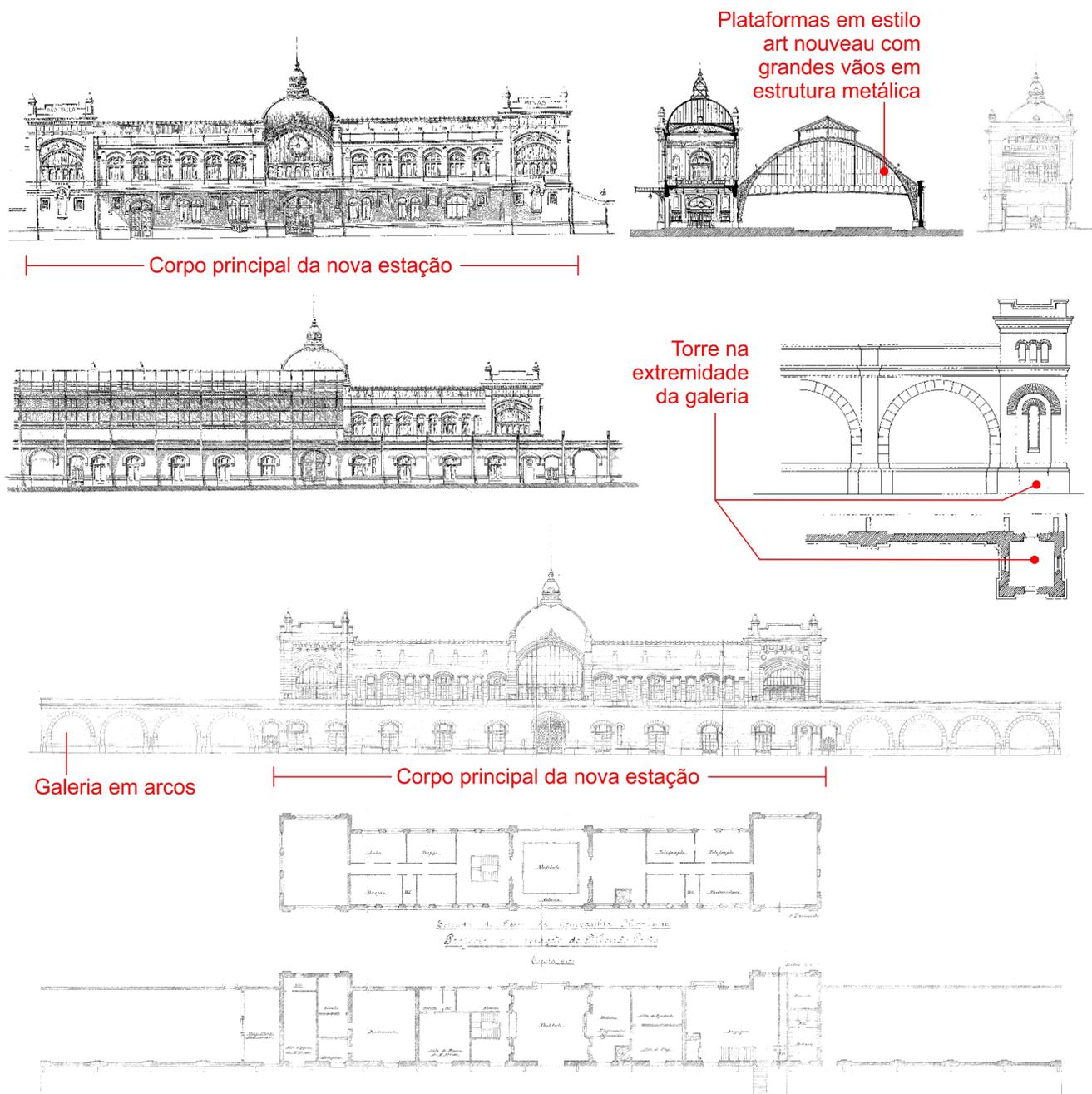


Figura 5: Desenhos das pranchas do projeto da estação, de autoria de Ramos de Azevedo.

traços de tradição acadêmica – arcos, frisos, platabandas, torres, cúpulas e pináculos - que contrastam com a leve estrutura metálica sobre a plataforma, que por sua vez traz referências à, então, nova linguagem do *art nouveau*.

Ao analisar a planta, identificamos os seguintes espaços: na entrada principal da estação temos um vestíbulo, espaço destinado à circulação e distribuição dos ambientes. À direita encontra-se o espaço destinado aos passageiros onde nos deparamos com as salas de espera da primeira e segunda classe, o restaurante com espaço destinado à cozinha e ao botiquim e banheiro (WC), toailete e uma sala destinada aos animais. À esquerda encontram-se os espaços destinados aos serviços da própria estação com a sala da bilheteria, telégrafo e informações, sala do chefe e sala do ajudante, sala para guardar bagagens, depósito e sala para materiais. (FARAH, 2003, p.78-79)

Os materiais utilizados na construção das outras estações projetadas pelo escritório eram o tijolo cerâmico, o ferro e a madeira, que, pelas características gráficas, seriam repetidos no projeto de Ribeirão Preto.

O projeto de Oswaldo Bratke, de 1961, por sua vez, aderiu às premissas da arquitetura moderna. Assim que inaugurada, em 1966, a obra foi publicada na *Revista Acrópole*⁸ (Figura 6), que, ao contrário dos almanaques, era uma publicação especializada, comercial (custeada por anúncios), que circulou no país dentre 1938 e 1971. (SEGAWA, 2014)

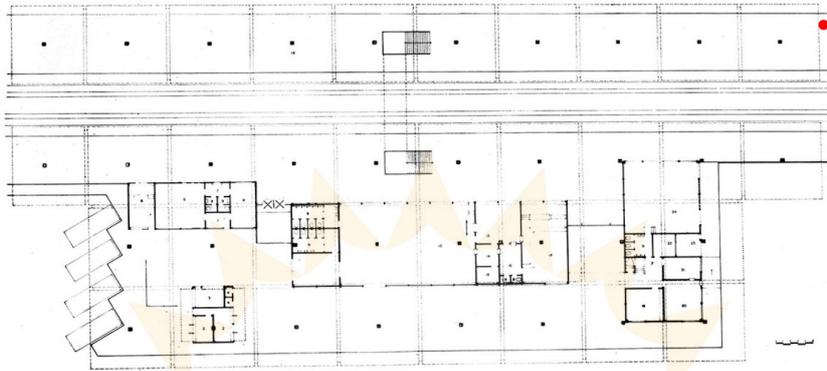
Nas páginas em que se apresenta o projeto dessa nova estação encontramos fotos da obra concluída, desenhos técnicos de apresentação, esquemas em plantas das fases de implantação e perspectivas da Estação de Uberlândia - que segue a mesma lógica estrutural-constructiva das estações de Ribeirão Preto e também de Uberaba - acompanhados de um texto descritivo elaborado por Bratke, escrito em primeira pessoa. Tal texto se apresenta como uma crítica ao modelo acadêmico tido como formalista e pouco funcional, no qual se inseria o projeto de Ramos de Azevedo não implantado.

Muita importância se deu à pomposidade dos ambientes, torres, mansardas, garés dispendiosas, portais e decorações desnecessárias, escadarias incômodas e contra-indicadas com exagero de tamanho e de espaço, relegando a um plano um tanto quanto secundário, uma das suas precípuas funções, isto é, a simplicidade dos serviços de embarques e o atendimento das necessidades dos passageiros. (Revista Acrópole, 1966, p.28)

Segue-se descrevendo o processo decisório da Cia. Mogiana, as intenções projetuais, a lógica de escolha de território, as estratégias comerciais e as soluções estruturais. Bratke ressalta a importância que as estradas de ferro tiveram antes de seu concorrente, o transporte rodoviário. Por isso, se fazia necessário diversificar os usos das novas estações ferroviárias, atendendo também a interesses comerciais que poderiam contribuir economicamente aos custos de operação do transporte de cargas e passageiros.

Página da revista Acrópole

29



Planta esquemática com plataformas e implantação dos prédios, muito similar aos encontrados no acervo da FAU-USP



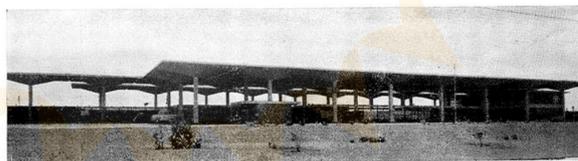
Fotografias da estação construída mas vazia



Planta esquemática mostrando a distribuição do programa, atenção para as funções de estação de passageiros

1 - Plataforma do rodoviário; 2 - bilheteria; 3 - jornais e revistas; 4 - telefone público; 5 - escritório; 6 - depósito de malas; 7 - vestiário; 8 - agente da estação; 9 - instalações sanitárias; 10 - sala de espera; 11 - café; 12 - restaurante; 13 - cozinha; 14 - copa; 15 - despensa; 16 - vestiário; 17 - bar; 18 - plataforma; 19 - despachador; 20 - telégrafo; 21 - seletivo; 22 - arquivo; 23 - correios; 24 - bagagem; 25 - escritórios

- 1
 - 5 2
 - 3
 - 4
- 1 Planta geral da estação
 - 2 Pavimento superior
 - 3 Vista geral do conjunto
 - 4 Zona de contato rodoviário
 - 5 Plataforma de embarque



Fonte: ACRÓPOLE, 1966, p. 29.

Figura 6: Projeto e obra da Estação Mogiana de autoria de Oswaldo Bratke publicados na Revista Acrópole.

Tal ampliação programática mostra a preocupação do arquiteto com a viabilidade financeira do projeto, já que as políticas públicas, principalmente a partir da década de 1960, passariam a incentivar cada vez mais o setor rodoviário. Tal preocupação também se estendia a soluções estruturais mais econômicas, que Bratke sintetizou em unidades modulares de concreto armado de 10,5mX10,5m.

[...] uma praça coberta, formada de paraboloides hiperbólicas, que, por serem de construção de baixo custo e independentes podem ser repetidas sem prejuízo do funcionamento da parte já em uso e sem os recalques e outras falhas decorrentes de expansão de obra (Ibid., p.32).

A cobertura cria uma grande praça aberta, fechando-se apenas os blocos funcionais, dentre os quais o do restaurante, ao centro. De um lado, dois blocos menores: um abrigando o escritório e os depósitos de mala, e o outro, a bilheteria e a banca de jornais e revistas. Na outra extremidade, um bloco de dois pavimentos: no térreo, espaços de telégrafo, seletivo, arquivo, correios e bagagem e, no piso superior, os escritórios da companhia. Tais blocos funcionam independentemente do sistema de cobertura de modo que os módulos dessa permitissem a expansão da estação⁹.

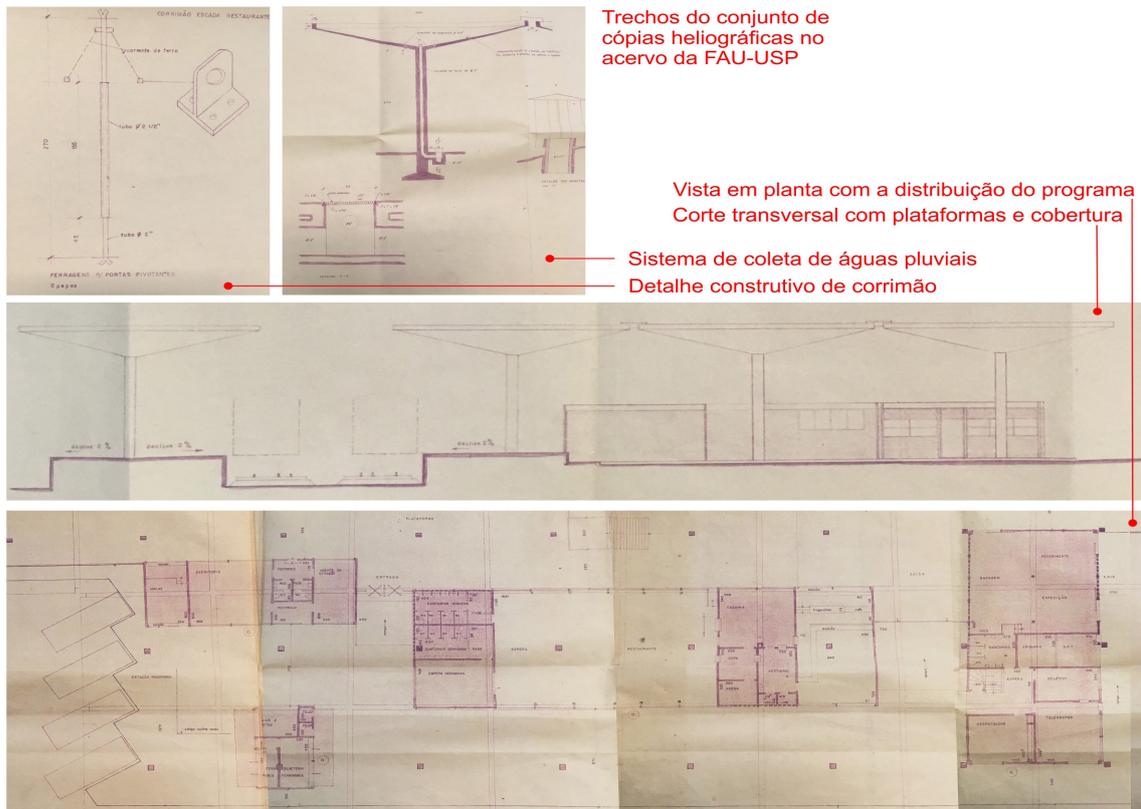
Bratke entende o potencial da estação para além de um modal de transporte, cujo resultado, ao serem concluídas todas as fases, “seria uma área equivalente a uma quadra convencional coberta pelos paraboloides e ocupada como um *shopping* aberto” (BASTOS; ZEIN, 2010, p.95). O discurso é bastante distinto daquele presente nos almanaques, ainda que se enalteçam os valores do transporte ferroviário, por

se tratar de uma revista técnica, especializada em arquitetura e urbanismo. E como tal, dá-se destaque aos desenhos técnicos em planta e a fotografias que enfatizam a arquitetura recém-inaugurada.

As fotografias que ilustram a matéria da Revista Acrópole mostram a estação praticamente vazia. Somente em duas fotos internas, ambas na página 31, o fotógrafo José Moscardi enquadrando pessoas sentadas nos bancos da área próxima à bilheteria e atrás do balcão do bar. Nas fotografias externas, destacam-se os carros e ônibus estacionados à frente do prédio. O trem aparece em apenas duas fotos em que a plataforma foi enquadrada. As perspectivas apresentadas ao final da matéria, que se referem à estação de Uberlândia, por sua vez, são cuidadosamente humanizadas.

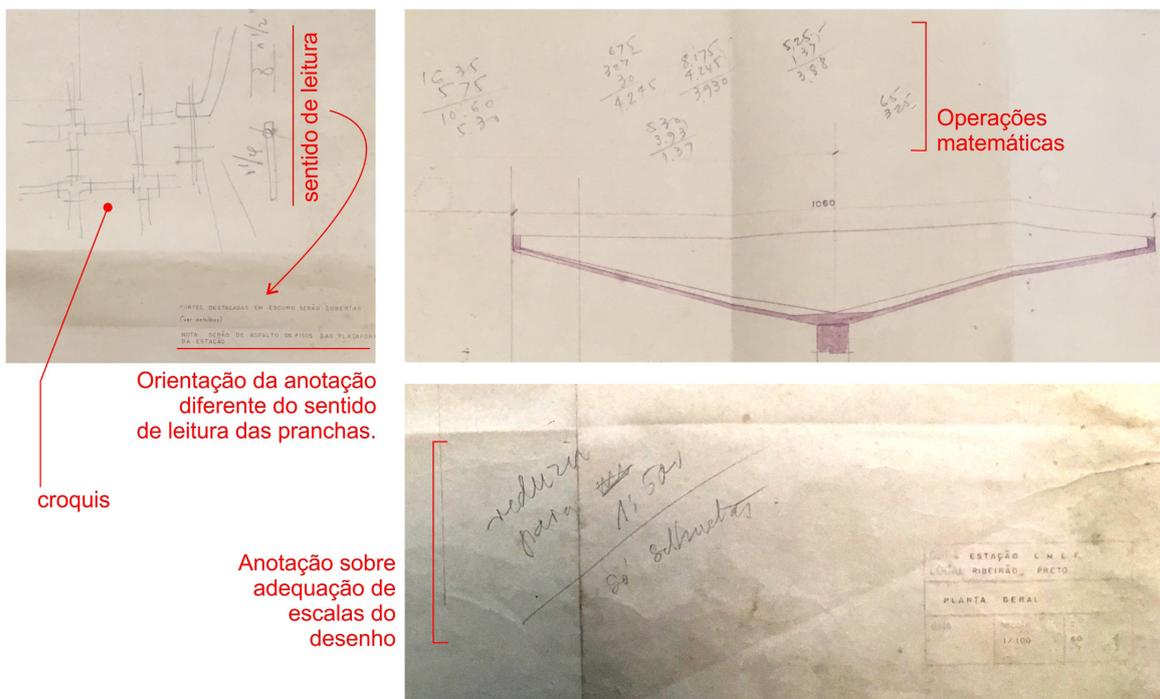
Do projeto, foi localizada no acervo da Biblioteca da FAU-USP uma série de mais de trinta pranchas com desenhos técnicos variando de implantações a detalhes construtivos (Figura 7). As duas primeiras pranchas trazem, respectivamente, a planta geral da estação com os quatro blocos que a compõem bem como a plataforma de cargas, e as fachadas frontal e posterior do chamado Bloco A. As folhas seguintes apresentam as elevações laterais desse mesmo bloco, seguidas dos demais.

Todos os desenhos foram executados na escala 1:50, à exceção dos detalhes inseridos a partir da prancha 3, que estão na escala 1:20 ou 1:5. Tais detalhes referem-se a elementos como degraus embutidos nas muretas das plataformas, alvenaria vazada, esquadrias, sistema de escoamento de águas pluviais, fixação de telhas, sistema de vedação dos blocos fechados – como banheiros – acabamentos de piso e parede, plantas de fôrmas das coberturas. Particularmente, a cobertura apresenta uma solução aparentemente



Fonte: Biblioteca da FAU-USP.

Figura 7: Pranchas do projeto da Estação Mogyana de autoria de Oswaldo Bratke.



Fonte: Biblioteca da FAU-USP.

Figura 8: Anotações a grafite feitas sobre as cópias das pranchas do projeto de Oswaldo Bratke.

simples, que se esmiúça em uma sequência de detalhes e especificações técnicas para assegurar que “os construtores tivessem o máximo de informações técnicas mediante peças gráficas, de modo a garantir uma integridade conceitual do projeto” (SEGAWA; ATIQUÊ, 2017). Além de esclarecer aspectos formais, dimensionais e materiais dos elementos construtivos, o formato das pranchas, que não seguia um padrão, visava facilitar seu manuseio em canteiro. Libertar-se da tradição era um dos compromissos assumidos pelos arquitetos modernos, mas a análise apurada das pranchas de Bratke mostra um canteiro de obras ainda artesanal, no qual reviam-se os desenhos e corrigiam-se detalhes por meio de anotações e croquis, que visavam indicar soluções construtivas alternativas àquelas inicialmente representadas (Figura 8).

A esses desenhos técnicos, presentes no conjunto de pranchas, e aos desenhos e fotos de divulgação na Revista Acrópole, soma-se ainda uma perspectiva ilustrativa, aos moldes daquela feita para a estação de Ramos de Azevedo, registrada pelo fotógrafo Tony Miyasaka em 1960 (Figura 9), antes do início da construção. Envolta por uma espessa moldura em madeira, sobre a perspectiva lia-se “Nova Estação de Ribeirão Preto da Linha Nova”.

Para minimizar as distorções do ângulo de tomada e melhor analisá-la, a foto de Miyasaka, único registro dessa perspectiva, foi por nós retificada em *software* fotogramétrico. Percebe-se que o autor do desenho desconsiderou o entorno próximo e situou o ponto de fuga na altura do olho do observador. O autor do desenho (desconhecido) parece ter optado por des-

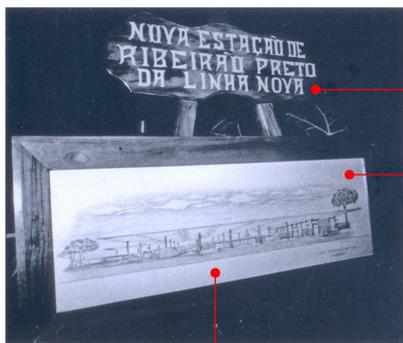
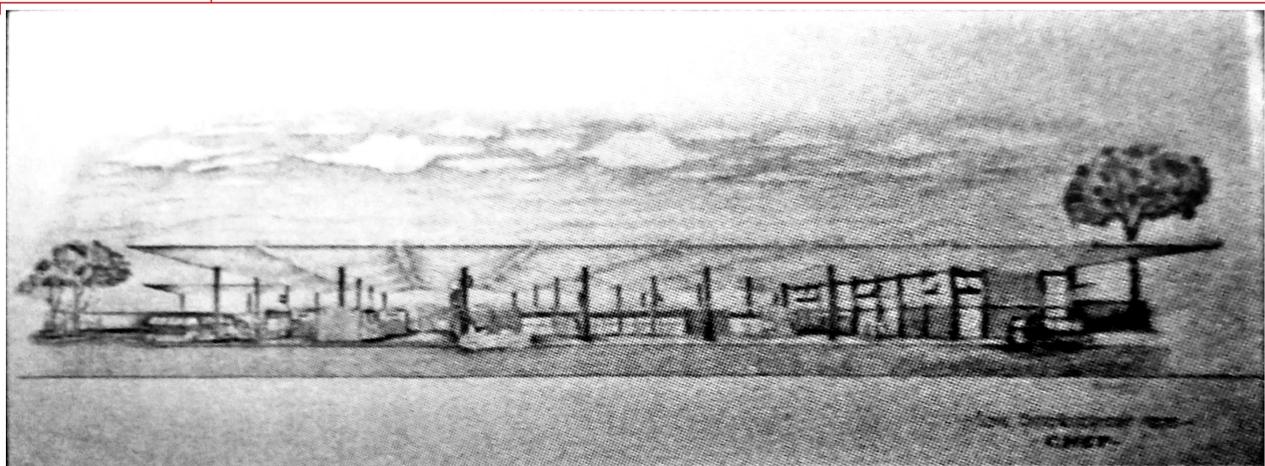


Foto de Tonny Miyasaka (1960)

Função de divulgação/propagandística.

Perspectiva artística com o projeto de Oswaldo Bratke

Perspectiva retificada digitalmente a partir da fotografia



Fonte: MIYASAKA, 2006.

Figura 9: Perspectiva da “Nova Estação de Ribeirão Preto da Linha Nova”, ilustrando o projeto de Oswaldo Bratke.

considerar a paisagem em volta da estação já que se tratava de uma área então fora do perímetro urbano, ainda não urbanizada. Ao contrário, a perspectiva da estação de Ramos de Azevedo abarcava uma área considerável com casebres e ruas próximas, cuja visualização foi possível por se tratar de uma perspectiva voo de pássaro. Tais representações evidenciam a contraposição entre a cidade tradicional - central - e a cidade nova - periférica - que teve como um catalisador de desenvolvimento a estação de Bratke.

Considerações finais

Se tomarmos o conjunto de imagens e desenhos técnicos das duas estações ferroviárias da Cia. Mogyana projetadas para Ribeirão Preto como imaginário, podemos perceber a dissolução dos limites entre a representação da modernidade - situada no plano abstrato das ideias, símbolos, fantasias - e a materialidade da arquitetura. Isso quer dizer que, embora nenhuma das estações tenha sido construída na totalidade compatível com o projeto arquitetônico, cada uma delas representou, a seu tempo, a noção de modernidade. As representações das estações como imaginário estão, portanto, muito mais ligadas aos seus significados do que ao objeto arquitetônico ou à realidade em si.

Se por um lado as fontes bibliográficas nos oferecem o olhar social sobre as obras encabeçadas na cidade, por outro, a análise das representações de arquitetura (desenhos técnicos e desenhos ilustrativos) amplia o potencial informativo do desenho como “constructo sócio-histórico.” (SILVA, 2015)

Mais do que uma linguagem formal, a modernidade na cidade de Ribeirão Preto esteve associada a gran-

des nomes da produção arquitetônica paulista. “Fica patente (...) o papel passível de ser atribuído à arquitetura como criadora/forjadora de mitos e símbolos capazes de se transformar em identidades culturais instantaneamente compartilhadas” (PINHEIRO, 2006, p.5). Particularmente, a Cia. Mogyana foi responsável por integrar o papel simbólico das estações às diferentes ideias de modernidade representada pelos ilustres Ramos de Azevedo e Oswaldo Bratke em momentos diametralmente opostos na história da companhia e do Brasil. O repertório de projetos e o notório saber de ambos, num primeiro momento, parecem justificar a escolha da Cia. Mogyana ao contratá-los. Mas havia, sobremaneira, a necessidade de afirmação da modernidade a partir de personagens que transcendiam a técnica própria ao arquiteto. A modernidade não esteve sempre ligada às experiências do movimento moderno. Ela começou a ser experimentada já no final do século XIX quando iniciado o processo de industrialização das cidades do interior paulista. O movimento moderno, embora apoiado no purismo estético e nas estruturas de concreto armado, continuou com características muito semelhantes às obras ecléticas no que diz respeito à sua construtibilidade. A utopia moderna de uma arquitetura produzida em série se faz presente no discurso de Bratke, mas quando analisamos os desenhos percebemos que a fabricação em larga escala nunca foi plenamente abarcada - e isso não foi particular a esse arquiteto. Embora tenham havido alterações de cunho estético e estrutural, o *modus operandi* nos canteiros permaneceu absolutamente tradicional. O *imaginário*, por sua vez, permanece autônomo.

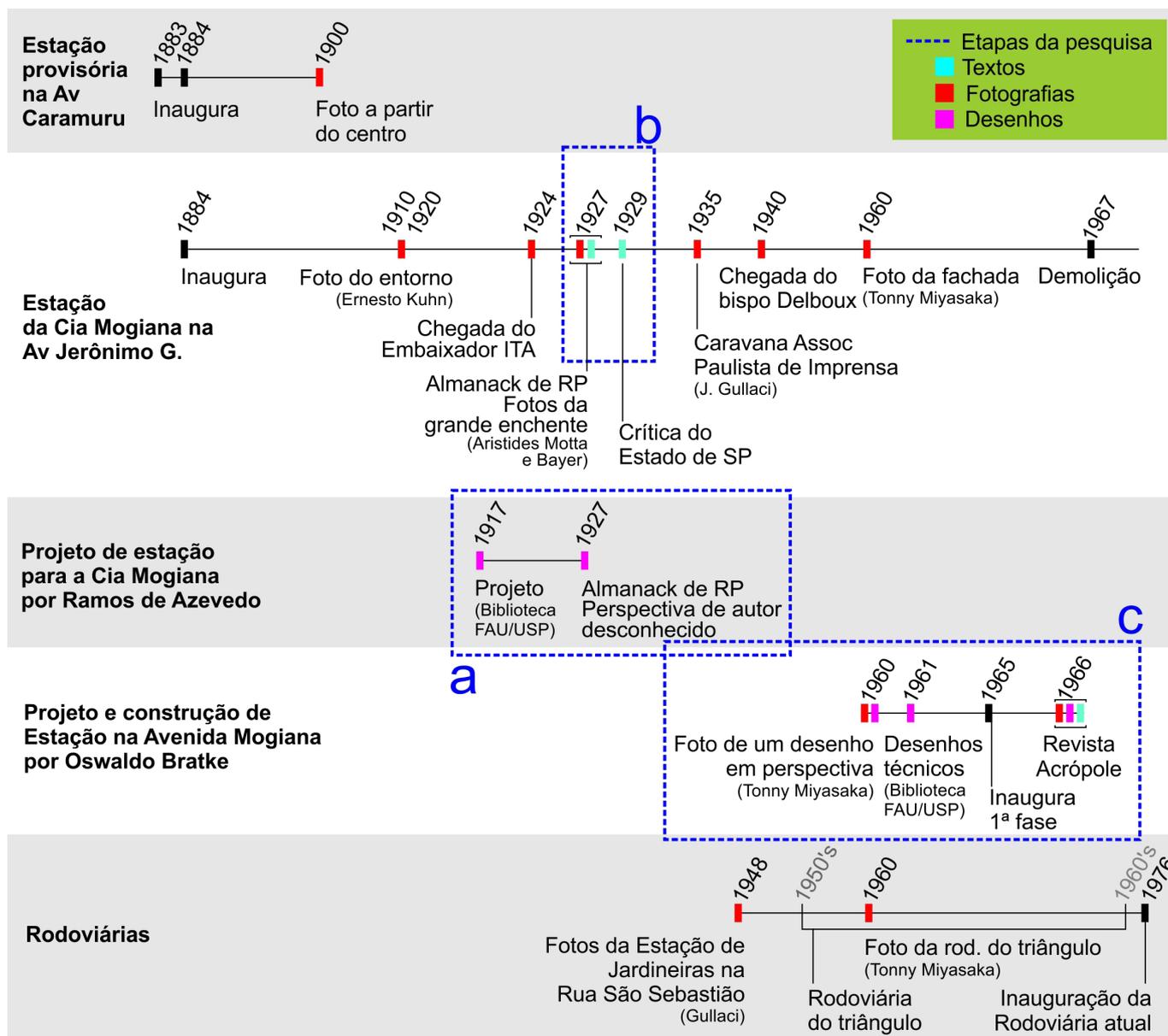


Figura 10: Diagrama das representações das estações em Ribeirão Preto. A: Primeiros objetos identificados – projeto de Ramos; B: Registros fotográficos e textuais sobre a Cia. Mogiana; C: Últimos objetos identificados – projeto de Bratke.

Notas de fim:

1. Entende-se aqui por representações: desenhos técnicos, perspectivas ilustrativas, fotografias e textos que tornam o pensamento arquitetônico visível, podendo ter caráter técnico, como é o caso dos projetos de arquitetura e publicações especializadas, ou ilustrativo, no que se refere às publicações populares, como os almanaques. No caso das representações aqui levantadas, são identificados documentos primários e cópias, essas últimas justificadas pela ausência dos originais nos órgãos de consulta pública.

2. Embora o projeto seja datado de 1917, só foram localizadas publicações do projeto após 1927. Nas pranchas do projeto, de autoria do escritório de Ramos de Azevedo, não constam carimbos ou quaisquer informações acerca das datas de elaboração do mesmo.

3. A data do projeto segundo a catalogação feita pela Biblioteca da FAU-USP é de 1970. No entanto, tal projeto e a primeira fase da obra concluída foram publicados na edição da Revista Acrópole de 1966, sendo, portanto, questionáveis os dados catalográficos.

4. Do árabe: *al-manākh*, cuja origem remete a calendários e datações, vai se desdobrar na língua portuguesa com o sentido de uma coleção de fatos notáveis e/ou memoráveis. No Brasil esse nome vai ser usado para nomear publicações impressas que enaltecem os fatos, personalidades e características notáveis de uma determinada cidade/região. A grafia *almanaque* é a corrente, mas nas fontes primárias pesquisadas encontramos outras duas.

5. O terreno que a Cia. Mogyana havia comprado foi bastante criticado por ser uma região sujeita a inundações e, por isso, a nova estação, a ser inaugurada em 1884, foi erguida em outro local, ainda que próximo.

6. Categoria dos trabalhadores ferroviários temporários, que não recebem salário.

7. Que teria sido responsável também pela edição dos almanaques de São Carlos, Piracicaba e Jaú.

8. Hoje, todo o acervo desta revista, digitalizado em alta qualidade, pode ser acessado no site <http://www.acropole.fau.usp.br>.

9. Nas três cidades para as quais o projeto da estação foi desenvolvido, apenas a primeira fase foi implantada.

Referências Bibliográficas:

Almanach Illustrado de Ribeirão Preto. Ribeirão Preto: Sá, Manaia & Cia, 1913.

DE MELLO, Antonio Dias. *Almanack de Ribeirão Preto*. Ribeirão Preto, 1927.

FARAH, Ana Paula. *A produção do engenheiro-arquiteto Francisco de Paula Ramos de Azevedo na Província de São Paulo*. 2003. Dissertação (Mestrado Arquitetura e Urbanismo) – EESC-USP, São Carlos.

FARIA, Rodrigo Santos de. *Ribeirão Preto, uma cidade em construção: o discurso da higiene, beleza e disciplina na modernização Entre Rios (1895-1930)*. São Paulo: Anna-blume, 2010.

FARIA, Rodrigo Santos de. Ribeirão Preto, uma modernidade Entre Rios: higiene, beleza e progresso no discurso da metrópole do interior (1902- 1930). In: *Risco*. São Carlos, v. 4, p. 36-66, 2006. Disponível em: <http://www.periodicos.usp.br/risco/article/download/44672/48294>. Acesso em: 27 jan. 2018.

FRANCISCO, Rita de Cássia. *As oficinas da Mogiana de Estradas de Ferro: arquitetura de um complexo produtivo*. 2007. Dissertação (Mestrado Arquitetura e Urbanismo) – FAU-USP, São Paulo.

KÜHL, Beatriz Muyagar. *Arquitetura do ferro e a arquitetura ferroviária em São Paulo. Uma reflexão sobre a sua preservação*. São Paulo: Ateliê Editorial; FAPESP; Secretaria da Cultura, 1998.

LAGES, José Antonio. *Ribeirão Preto revisitada*. Ribeirão Preto: Nova Enfim, 2016.

LEMOS, Carlos. A. C. *Ramos de Azevedo e seu escritório*. São Paulo: Pini, 1993.

MENESES, Ulpiano T. Bezerra de. Fontes visuais, cultura visual, história visual: Balanço Provisório, propostas cautelares. In: *Revista Brasileira de História*, vol. 23, nº45, p. 11-36, 2003.

OLIVEIRA, Maria Coleta. Os almanaques de São Paulo como fonte para pesquisa. In: *MEYER, Marlyse*. Do Almanak aos Almanagues. São Paulo: Ateliê Editorial, 2001.

O ESTADO de São Paulo, 12 mar. 1929.

PATETTA, Luciano, A questão do moderno (Tradução: Maria Helena Fonseca Hermes, Aline Coelho Sanches). In: *Risco*. São Carlos, n.15, p.99-104, 2012. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/risco/article/view/49041/53112>. Acesso em: 12 mar. 2018.

PINHEIRO, Maria Lucia Bressan. Origens da Noção de Preservação do Patrimônio Cultural no Brasil. In: *Risco*. São Carlos, v. 3, n. 2, p. 4-14, 2006. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/risco/article/view/44654>. Acesso em: 27 jan. 2018.

REVISTA Acrópole. n. 330, p. 28-33, jul. 1966.

ROZESTRATEN, Artur Simoes. Representação do projeto de arquitetura: uma breve revisão crítica. *Pós. Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAUUSP*, v. 0, p. 252, 2009.

SÁ, F. M.; SOUZA, M.C. *Memórias de Ribeirão Preto Rumo ao Novo Milênio*. Ribeirão Preto: Clips Editora, 1999-2000.

SEGAWA, Hugo. *A Acrópole eletrônica*. 2014. Disponível em: <http://www.acropole.fau.usp.br/>. Acesso em: 1 abr. 2018.

SEGAWA, Hugo; ATIQUÉ, Fernando. A turma de 1930: Bratke, Capua e Fonseca Rodrigues - Ensino e Arquitetura em São Paulo nos anos 1920-1930, 2017, São Paulo. In: *Anais do 5º Seminário DOCOMOMO São Paulo. Arquiteturas do Patrimônio Moderno Paulista: reconhecimento, intervenção, gestão*. São Paulo: Alter Market, 2017. v. 1. p. 520-546.

SEGAWA, Hugo; DOURADO, G. M. *Oswaldo Arthur Bratke*. 1. ed. São Paulo: ProEditores, 1997.

SILVA, Adriana Capretz Borges da. *Campos Elíseos e Ipiranga: Memórias do Antigo Barracão*. 1. ed. Ribeirão Preto: Editora COC, 2006.

SILVA, Joana Mello de Carvalho e. Um Arquivo sem plano: o caso do Acervo de Projetos da FAUUSP. In: XXVIII Simpósio Nacional de História, promovido pela Associação Nacional de História (ANPUH-Brasil), 2015, Florianópolis. *Anais eletrônicos XXVIII Simpósio Nacional de História. Lugares dos historiadores: velhos e novos desafios*. Florianópolis: ANPUH, 2015. p. 1-16. Disponível em: http://www.snh2015.anpuh.org/resources/anais/39/1427753540_ARQUIVO_1671693.pdf. Acesso em: 27 jan. 2018.