

ENTRE A TRADIÇÃO E A MODERNIDADE

Estações Ferroviárias Neocoloniais no Brasil

BETWEEN TRADITION AND MODERNITY
Neocolonial Railway Stations in Brazil

Eduardo Bacani Ribeiro¹,
Renan Treft² e Antonio Soukef Júnior³

Resumo

O artigo examina estações ferroviárias brasileiras construídas no estilo Neocolonial, linguagem arquitetônica que se desenvolveu durante o início do século XX quando havia intenso debate sobre identidade nacional e símbolos de modernidade no Brasil. A pesquisa apresenta um panorama destas estações e analisa como o discurso simbólico do movimento Neocolonial foi incorporado às edificações através da aplicação de ornamentos e formas características ao longo das décadas, até o declínio das ferrovias no país. A abordagem metodológica é preliminar e investigativa, com enfoque em edificações ferroviárias produzidas principalmente no interior do Brasil num período em que a historiografia da arquitetura tradicionalmente destaca o predomínio de linguagens modernistas. O objetivo é reconhecer a importância destes exemplares para preencher lacunas na história da arquitetura e das ferrovias brasileiras, além de justificar a necessidade de políticas de preservação dessas construções devido à sua representatividade histórica e cultural.

Palavras-chave: Neocolonial, ferrovias, estações, história da arquitetura, preservação.

Abstract

The article examines Brazilian railway stations built in the Neocolonial style, an architectural language that developed in the early 20th century, a period marked by intense debate over national identity and symbols of modernity in Brazil. The research presents an overview of these stations and analyzes how the symbolic discourse of the Neocolonial movement was incorporated into the buildings through the use of characteristic ornaments and forms over the decades, until the decline of railways in the country. The methodological approach is preliminary and investigative, focusing on railway buildings constructed mainly in the interior of Brazil during a period in which the historiography of architecture traditionally emphasizes the dominance of modernist languages. The aim is to recognize the importance of these examples in filling gaps in the history of Brazilian architecture and railways, as well as to justify the need for preservation policies for these buildings due to their historical and cultural significance.

Keywords: Neocolonial, railways, stations, architectural history, preservation.

¹ Arquiteto e Urbanista. Doutor pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e Design da Universidade de São Paulo na área de concentração História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo. ORCID <https://orcid.org/0000-0002-7856-3474>

² Arquiteto e Urbanista. Doutorando e Mestre em História e Fundamentos da Arquitetura e Urbanismo pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Professor do Centro Universitário Padre Anchieta em Jundiá. ORCID <https://orcid.org/0000-0002-6635-8190>

³ Arquiteto e Urbanista. Doutor pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e Design da Universidade de São Paulo na área de concentração História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo Professor visitante do PROGRAU da Universidade Federal de Pelotas. ORCID <https://orcid.org/0000-0001-7401-5916>

Introdução

No Brasil, a virada para o século XX foi um período de grandes transformações, experimentações e novidades. A recém-proclamada República (1889) despertou, entre os agentes públicos e a população, um desejo de modernização e desenvolvimento, buscando viabilizar e estabilizar o novo regime governamental implantado, que trazia consigo o alvorecer de um novo tempo para a sociedade brasileira.

A implantação desse novo sistema coincidiu com as décadas de efervescentes mudanças no cenário internacional, resultantes das substanciais transformações ocorridas nos dois séculos anteriores, como o desenvolvimento industrial, a evolução do pensamento científico e o fim dos antigos regimes governamentais (Frampton, 2008).

No campo da arquitetura, o século XIX foi um período de intensa experimentação, pois o estabelecimento de uma disciplina de análise histórica permitiu que o passado fosse estudado e a arquitetura de períodos anteriores, catalogada a partir de suas condicionantes. Além disso, o avanço científico e a expansão urbana deram origem a diversas novas tipologias para atender às demandas espaciais dos novos serviços. Esses novos tipos de construções empregavam elementos arquitetônicos do passado, tanto em reproduções fiéis quanto em recomposições e novas analogias, o que permitiu o desenvolvimento de uma nova linguagem arquitetônica, denominada Ecletismo.

Essa linguagem lidava com a identidade tipológica das construções e com a necessidade de se criar símbolos para novas funcionalidades; por isso, de maneira geral, predominou no século XIX e se disseminou por vários países no processo de interação e trocas comerciais (Benévolo, 1998). Isso aconteceu principalmente porque essa linguagem foi a resposta às novas tipologias nos países desenvolvidos — como teatros, óperas, bibliotecas, estações e museus — que começavam a ser implantadas também nos países periféricos, os quais buscavam se conectar, de alguma forma, à sistemática internacional.

No Brasil, o processo ocorreu de modo análogo. A importação e a utilização dos estilos europeus eram práticas comuns desde os primórdios da colonização e se acentuaram com a chegada da Família Real, em 1808, e a criação da Academia Imperial de Belas Artes, em 1816. No entanto, na virada do século e ao longo da Primeira República, a utilização da linguagem arquitetônica europeia tornou-se premissa básica na tentativa de consolidação de uma imagem da nação brasileira como uma sociedade cosmopolita, moderna, socialmente desenvolvida e integrada ao cenário internacional.

As cidades passaram por amplos processos de reformas e remodelações, tanto para habilitá-las ao desenho urbano moderno quanto para inserir os novos equipamentos sociais. Importou-se para o Brasil todo o repertório europeu — seus elementos, linguagens, motivos e decorações — que transformaram as cidades em um ambiente característico do período, conhecido como *belle époque* (Treft, 2021).

Em meio ao processo de padronização arquitetônica segundo os moldes europeus, surgiram algumas figuras paradigmáticas contrárias à sistemática adotada, entre as quais se destaca o engenheiro-arquiteto português Ricardo Severo (1869–1940). Após chegar ao Brasil e estabelecer sociedade, em 1908, com Francisco de Paula Ramos de Azevedo (1851–1928), Severo trouxe à tona questões ainda não debatidas ou interpretadas sob a ótica local, propondo novos caminhos para a arquitetura no país (Melo, 2007).

Atuando como voz dissonante em relação ao processo padronizado, Severo proferiu uma palestra na Sociedade de Cultura Artística de São Paulo, intitulada “A Arte Tradicional no Brasil”, considerada um marco inicial do processo de desenvolvimento de uma arquitetura genuinamente brasileira no século XX (Pinheiro, 2011). Ao introduzir o tema, Severo refletiu sobre a questão artística e sua relação com a identidade nacional a partir da tradição, defendendo que as artes são produtos sociais e que, somadas ao

Idioma falado, [...] na identidade dos mitos, religiões, usos e costumes, constituem dentro de um organismo social a sua tradição”, e por isso, “exprime essa história evolutiva de um organismo social, e nos conserva o cunho indelével da sua ascendência, o caráter dominante do seu ser moral, essa é a sua arte tradicional (Severo, 1916, p.42).

Partindo da necessidade de identificar os elementos signatários da identidade nacional capazes de constituir uma tradição própria, o engenheiro fez uma análise dos remanescentes artísticos produzidos em terras brasileiras. Contudo, ao direcionar seu discurso ao ambiente europeu — em clara exaltação à sua pátria-mãe — apontou que o verdadeiro valor da arte brasileira residia na influência portuguesa.

Os fundamentos da arte tradicional brasileira não assentam, pois, nas artes elementares do primitivo indígena. Teremos que procurar mais perto da nossa idade e da nossa índole”, e em vias de conclusão, afirmou que “É, portanto, ao período histórico da colonização portuguesa que temos de ir procurar as origens da arte tradicional no Brasil (Severo, 1916, p.46).

Após estabelecer que a base artística para o desenvolvimento da tradição no Brasil eram os remanescentes portugueses, Severo encaminhou sua fala ao objeto central de sua exposição: a arquitetura, que “é, de todas as artes, a que tem em mais alto grão esse caráter eminentemente social” (Severo, 1916, p.40). Inicialmente, o engenheiro criticou o processo arquitetônico herdado do século XIX, definindo-o como a idade dos pastiches, que, por serem cópias do passado, causavam efeitos preocupantes, pois a cópia em nada condizia com a realidade histórica.

O entendimento da arquitetura como objeto social vinculado à cultura levava Severo a questionar a relação desses modelos importados com a realidade local, pois, sendo a cultura uma resposta às demandas do homem em determinado território (Meneses, 1996), os modelos aqui produzidos em nada coincidiam com as necessidades prementes. Em suas palavras:

A partir do século XIX, a architectura aqui perdeu por completo o seu caracter tradicional, a sua razão de ser dentro do quadro nacional, sem um estylo definido, sem uma lógica, sem um destino; entre as vilasinhas do arrabalde, as grandes casas urbanas, as egrejas ou edificios monumentais, não se descortina mais uma forma, um typo característico, que exprima uma feição do caracter nacional, da resplandecente natureza do paiz, da sua tradição ethnica ou histórica. (Severo, 1916, p.52).

Defendendo o uso dos elementos próprios do território brasileiro, o engenheiro apontou que os resquícios do passado brasileiro são testemunhas intocáveis e não contaminadas do espírito cosmopolita universal disseminado no século XIX e que, mesmo sendo acanhados perto dos padrões históricos europeus, constituem a única linguagem capaz de exprimir a identidade nacional como um objeto tradicional, pois é “único adaptável às condições physica e moraes do meio brasileiro; e por aqui já tomou

uma feição local, para não desde já nacional” (Severo, 1916, p.78).

Desse modo, Severo conclamava os ouvintes a buscarem, em nosso passado, os vestígios artísticos para a nova arquitetura moderna brasileira do século XX, em vez de importar os elementos europeus, que em nada condiziam com nossa realidade, visto que:

Melhor fora, pois, reproduzir a própria tradição do que a alheia, e pelo mesmo motivo, de que é conveniência política e de interesse patriótico a unificação de todos os caracteres que constituem a alma nacional (Severo, 1916, p.81).

E, valendo-se dos seus conhecimentos de arqueologia, Severo apontou os caminhos a serem adotados, discorrendo sobre a necessidade de não se trabalhar com a simples emulação dos elementos do passado, tal como operava o ecletismo, mas, sim, com o estudo apurado das técnicas e das soluções adotadas, que condiziam com a realidade local, adaptando-se ao clima e ao meio físico:

[...] não se intima ao artista de hoje a postura inerte da esfinge, voltada em adoração estática para o passado, mas sim a atitude viva do caminhante que, olhando o futuro, tem de seguir um caminho demarcado pela experiência e pelo estudo do passado, e cuja única diretriz é o progresso e a glória das artes nacionais (Severo, 1916, p.81).

Segundo Márcia Chuva (2009), as ações de Severo direcionavam para a “identificação de uma arte brasileira que pudesse se enquadrar na classificação tradicional da história da arte no mundo ocidental” (Chuva, 2009, p. 107), tal como havia ocorrido em outros países do mundo, inclusive Portugal (Mascaro, 2008). Posteriormente, Severo chegou a fazer uma segunda conferência, em 1917, para o Grêmio da Escola Politécnica de São Paulo, na qual continuou a expor seus pensamentos acerca da necessidade de se constituir uma arte verdadeiramente nacional. Partindo de uma lista de modelos arquitetônicos do período colonial, principalmente igrejas, o engenheiro evidenciou a qualidade dessas arquiteturas, destacando sua originalidade e pertinência para estudos a serem conduzidos por meio da investigação direta, valendo-se, assim, de seus conhecimentos em arqueologia e etnologia (Treft, 2021, p.121).

Para Maria Lucia Pinheiro (2011), os discursos de Severo extrapolaram o ambiente arquitetônico e alcançaram todo o cenário acadêmico e intelectual, ganhando adeptos e defensores da causa, como o jovem escritor Mário de Andrade (1893–1945), que, após inúmeras viagens pelo interior do país, publicou uma série de artigos na Revista do Brasil, condenando as questões arquitetônicas em curso no cenário nacional:

Onde fomos buscar inspiração? Em Portugal, que nos deu o que possuímos? Ou nos progressos dessa dádiva, realizados na vastidão do Brasil? Nada disso. Queríamos ser progressistas, reformadores, cubistas, fomos buscar o que não era nosso, imitamos sem altivez, copiamos sem engenho (Andrade, 1921, p.56).

Discorrendo sobre a necessidade de desenvolver uma arte tradicional para o Brasil no século XX, o escritor endossou as sugestões de Ricardo Severo de se estudar os componentes da arquitetura colonial, definindo-a como “um tesouro abandonado onde os artistas poderiam ir colher motivos de inspiração” (Andrade, 1921, p.58). Dando corpo ao novo modelo arquitetônico resultante desse processo, apontou que

O que há de mais glorioso para nós é o novo estilo Neocolonial, que um grupo de arquitetos nacionais e portugueses, com o Sr. Ricardo Severo à frente, procura lançar. Há já exemplares interessantíssimos e a residência do Sr. Numa de Oliveira é uma obra prima. Não me consta que já tenha havido no Brasil uma tentativa de nacionalizar a arquitetura, estilizando e aproveitando os motivos que nos apresenta o nosso pequeno passado artístico, e formando construções mais adaptadas ao meio (Andrade, 1921, p.59).

A difusão de uma linguagem e a adoção do Neocolonial em variadas tipologias

No que se refere à expansão do Neocolonial, é importante apontar que sua difusão se intensificou a partir da década de 1920, quando o estilo ganhou expressão nacional impulsionado por uma série de eventos institucionais e culturais, entre os quais se destaca a Exposição do Centenário da Independência de 1922. Organizada pelo Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio na então capital do país, Rio de Janeiro, a exposição contou com a participação de 13 países e tinha o objetivo de divulgar as principais modalidades de trabalho no Brasil, relacionadas à lavoura, à pecuária, à pesca, à indústria extrativa e fabril, aos transportes, aos serviços de comunicação, ao comércio, às ciências e às belas-artes.

A exposição serviu de vitrine para o Ecletismo internacional, mas foi o Neocolonial o estilo oficial dos pavilhões nacionais, com pelo menos seis edificações construídas nesses moldes (Kessel, 2008). Destaca-se o Pavilhão da Caça e Pesca, de autoria do engenheiro-arquiteto Armando Oliveira, cujas características da obra foram descritas nos seguintes termos:.

[...] um estilo inspirado na arquitetura típica da época colonial do Brasil, escolhendo-se para esse fim as melhores características dessa arte, modernizando-a, porém, o que quer dizer que sobre um esqueleto de distribuição moderna e de hodiernas condições higiênicas se deitará uma roupagem desse estilo arquitetônico (Pinheiro, 2011, p.57).

Outros dois imponentes pavilhões foram o da Viação e Agricultura, projeto do arquiteto Adolpho Morales de los Rios, e o das Grandes Indústrias, de autoria dos arquitetos Archimedes Memória e Francisque Cuchet. Este último edifício aproveitou o complexo formado pelo Arsenal de Guerra, Casa do Trem e Forte de São Thiago, adaptando-os para a exposição de acordo com as características do estilo Neocolonial, com destaque para as bow-windows e os beirais revestidos de porcelana. Das três edificações citadas, apenas esta última não foi demolida, abrigando hoje o Museu Histórico Nacional.

A exposição do Centenário da Independência ilustra bem o embate ocorrido entre intelectuais na busca por uma identidade e um modelo de nação, e a aceitação e circulação destas referências no cenário nacional. Na arquitetura, essa disputa colocou, de um lado, os defensores do Ecletismo, fundamentado nos preceitos difundidos pela Escola de Belas Artes, e, de outro, aqueles que defendiam os valores da tradição luso-brasileira, representada pelo Neocolonial. Tal discurso repercutiu em todo o país.

Segundo Kessel (2008), desde que assumiu o corpus de estilo arquitetônico, o Neocolonial trilhou caminhos diversos, começando por uma grande euforia e aceitação, tanto por parte dos arquitetos, quanto da população, seguido de um rechaço veemente, principalmente pelos arquitetos que vislumbravam no funcionalismo modernista crescente o único caminho possível para a arquitetura. Esse olhar preconceituoso em relação a essa arquitetura fez com que boa parte de sua produção, características,

nuances e especificidades ficassem excluídas dos processos historiográficos da arquitetura, sendo muitas vezes apresentado como evento esporádico e sem maiores desdobramentos, como no caso do apontamento de Carlos Lemos (1994) para o primeiro livro dedicado ao tema, “Arquitetura Neocolonial: América Latina, Caribe, Estados Unidos”, que apresenta o estilo Neocolonial como uma moda passageira que perdeu sumariamente a importância a partir da década de 1930, quando foi substituído pelo Art Déco (Lemos, 1994), apesar de existirem inúmeros projetos desenvolvidos e executados nessa linguagem que perduraram até a década de 1960, como veremos a seguir.

D’Alambert (2003) aponta ainda em sua tese de doutorado, que o Neocolonial foi pouco estudado, documentado e preservado em razão do baixo número de pesquisas desenvolvidas com a temática até então, corroborando com os apontamentos de Luciana Mascaro (2008), que afirma a necessidade de um aprofundamento nas pesquisas voltadas para a produção Neocolonial, principalmente para o interior paulista, pois houve neste local uma difusão desta arquitetura maior do que era suposto e com grande número de nuances (Mascaro, 2008). Desta maneira, o presente artigo visa colaborar com o alargamento das pesquisas referentes a essa linguagem arquitetônica brasileira do século XX, buscando entender como ocorreu o processo de incorporação do Neocolonial na tipologia ferroviária, em suas múltiplas nuances e contextos históricos.

Estações ferroviárias e os demais edifícios de suporte à ferrovia

A malha ferroviária brasileira foi estruturada predominantemente no modelo centro produtor/porto exportador, sendo implantada em regiões de cultivo de borracha, algodão, açúcar, carne e, sobretudo, café, o principal produto de exportação entre a década de 1850 e a Primeira República. A vasta rede de comunicação criada pela ferrovia impulsionou o surgimento e a expansão urbana, transformou a geografia e intensificou o fluxo de pessoas e mercadorias.

Nos primeiros anos de implementação, grande parte do material necessário para a construção da infraestrutura ferroviária era importada, principalmente da Grã-Bretanha. Assim, consolidou-se uma nova paisagem em determinadas regiões do território nacional, marcada por viadutos, pontes metálicas, torres de sinalização, edifícios pré-fabricados e outros elementos industrializados, que transformaram significativamente tanto as áreas rurais quanto as urbanas.

Entre as inovadoras tipologias das edificações que integravam os conjuntos ferroviários, destacavam-se armazéns, oficinas, rotundas, casas de funcionários, depósitos de carvão, passarelas para cruzamento das linhas férreas e caixas d’água suspensas usadas no abastecimento das caldeiras das locomotivas a vapor. No entanto, eram as estações ferroviárias que ocupavam um lugar de destaque, por serem os edifícios que conectavam as cidades, os usuários e o trem.

Por essas características, geralmente recebiam projetos detalhados que buscavam aliar funcionalidade, conforto e praticidade. Já as demais edificações, em razão das demandas operacionais do sistema ferroviário, eram tratadas sobretudo como desafios de engenharia, priorizando a eficiência operacional em detrimento de preocupações estéticas.

Entre 1870 e 1890, na primeira fase do desenvolvimento ferroviário brasileiro, os projetos e grande parte dos materiais utilizados na construção das edificações ferroviárias eram importados. Contudo, com a consolidação das companhias ferroviárias e o

avanço das linhas pelo interior do país, os projetos passaram a ser elaborados por profissionais contratados especificamente para essa função ou, no caso das empresas mais estruturadas, por equipes técnicas próprias. Muitas dessas estações, devido ao seu papel articulador, tornaram-se marcos referenciais nas cidades, atraindo ao seu entorno atividades comerciais e de serviços.

Esse fenômeno é evidente no grande número de edificações ferroviárias inicialmente construídas em áreas isoladas, escolhidas por apresentarem topografia adequada às exigências técnicas das locomotivas a vapor. A estação possuía, acoplada, uma plataforma elevada destinada ao embarque e desembarque de passageiros e mercadorias, cuja altura facilitava o acesso aos trens. Essa área geralmente era equipada com uma cobertura metálica para proteção contra as intempéries.

Por outro lado, o edifício principal da estação era, em sua maioria, construído em alvenaria de tijolos e recebia acabamento alinhado aos estilos arquitetônicos em voga. Dada sua relevância no contexto social e urbano entre o final do século XIX e o início do século XX, seu tratamento estético assemelhava-se ao de edifícios públicos e institucionais de destaque nas cidades, como as escolas públicas, casas de Câmara e Cadeia e fóruns.

As estações ferroviárias eram classificadas de diversas formas, sendo a mais comum aquela baseada no trajeto da linha férrea. Nesse contexto, distinguiam-se três tipos principais: as estações de passagem (ou intermediárias), localizadas ao longo do percurso; as estações terminais, onde as viagens de trem começavam ou terminavam; e as estações de transferência ou entroncamento, nas quais os passageiros podiam trocar de trajeto.

Conforme essas condições, os edifícios das estações recebiam serviços e acabamentos que variavam de acordo com o porte e a relevância da localidade para as companhias ferroviárias. Algumas empresas, por exemplo, adotavam formas e materiais padronizados em suas construções. Na classificação por localização, as estações ferroviárias eram agrupadas conforme seu tamanho, dividindo-se em grande, médio e pequeno porte. Em geral, as estações menores ficavam em cidades do interior, onde espaços reduzidos eram suficientes para atender às necessidades operacionais. Por outro lado, as estações de grande porte estavam situadas nas capitais ou em cidades de destaque regional. Esses edifícios combinavam áreas para a operação ferroviária com espaços destinados a funções administrativas, abrigando a diretoria e outros serviços das companhias férreas.

Como o auge da expansão ferroviária no Brasil ocorreu ao longo de cerca de cinquenta anos (1870-1920), grande parte das estações foi construída sob a influência predominante do Ecletismo, em suas variadas expressões. O acabamento e o porte das construções variavam de acordo com a relevância da linha férrea e os recursos financeiros da empresa responsável. Assim, era comum que edifícios em alvenaria, elaborados com diferentes arranjos arquitetônicos, fossem complementados por elementos pré-fabricados que refletiam os avanços tecnológicos proporcionados por materiais como ferro, aço e vidro. Esse contraste tornou-se uma marca tanto nos grandes centros quanto nas localidades mais remotas.

Na última fase de expansão das linhas férreas, entre as décadas de 1920 e 1950, o Brasil vivenciou uma rápida transformação socioeconômica e cultural que alterou profundamente seu perfil. No campo econômico, o avanço da industrialização e a priorização do modal rodoviário impactaram significativamente as ferrovias, desencadeando um processo de deterioração a partir da década de 1940. Nem mesmo os esforços do governo federal para unificar a malha ferroviária em uma única empresa,

com a criação da RFFSA em 1957, conseguiram reverter essa situação, que culminou na concessão da operação ferroviária à iniciativa privada na década de 1990.

No período anterior à criação da RFFSA, diversas empresas incorporaram ferrovias menores, passaram por fusões, desmembramentos, estatizações e também pela transição da tração a vapor para a tração elétrica e diesel-elétrica. Essas mudanças criaram a necessidade de construir novas estações ou ampliar as já existentes. No entanto, as edificações construídas nessa fase apresentavam diferenças marcantes em relação às mais antigas. Quase todas refletiam as novas tendências arquitetônicas predominantes em várias cidades brasileiras, como o Neocolonial, o Art Déco e, a partir da década de 1930, o Modernismo.

Infelizmente, a qualidade dessas construções variou significativamente, refletindo a crise enfrentada pelo transporte ferroviário. Ainda assim, é possível encontrar exemplares notáveis de cada uma dessas correntes arquitetônicas, com destaque para o Neocolonial, tema deste artigo.

Breve panorama do Neocolonial nas edificações ferroviárias brasileiras

Mais do que apenas indicar a presença do Neocolonial na arquitetura ferroviária, o que fica evidente por meio de edifícios de passageiros presentes em cidades como Santos, Assis, Jaguariúna ou Petrolina, é a compreensão de que modo e em que período essas construções passaram a adotar essa manifestação estilística em suas propostas. Isto é, aquilo que se pretende apresentar a seguir é um inventário sucinto, de teor ainda inédito, sobretudo elaborado a partir de pesquisa online, que permite compreender, em termos quantitativos e qualitativos, um perfil acerca da relação entre a produção arquitetônica ferroviária e o estilo Neocolonial. Acredita-se que essa iniciativa é importante para reconhecer sua presença e a difusão e, também, fortalecer a necessidade de sua valorização e preservação. Assim, o Quadro 1 a seguir apresenta os exemplares que puderam ser identificados durante esta investigação.

Estrada de Ferro Sorocabana			
Estação Ana Costa (1937)	Estação de Chavantes (1927)	Estação de Rancharia (1945)	Estação de Presidente Epitácio (1940)
			
Fonte: Roteiro Baixada Santista	Fonte: PM de Chavantes	Fonte: Estações Ferroviárias	Fonte: Gazeta Ribeirinha
Estação de Álvares Machado (s.d.)	Estação de Presidente Bernardes (1951)	Estação de Martinópolis (s.d.)	Estação de Indiana (s.d.)
			
Fonte: Estações Ferroviárias	Fonte: Estações Ferroviárias	Fonte: Estações Ferroviárias	Fonte: Estações Ferroviárias
Estrada de Ferro Araraquara			
Estação de Assis (1926)	Estação de Cedral (anos 1950)	Estação de Cosmorama (anos 1950)	Estação de Votuporanga (anos 1950)
			
Fonte: ALESP	Fonte: Estações Ferroviárias	Fonte: Jurandir Junior	Fonte: WikiPedia
Rede de Viação Paraná-Santa Catarina			
Estação da Lapa (1952)	Estação de Piraquara (anos 1940)	Estação de Pinhais (anos 1940)	Estação de Marumbi (anos 1940)
			
Fonte: O Regional	Fonte: TripAdvisor	Fonte: Estação Ferroviária de Pinhais	Fonte: WikiMedia
Estrada de Ferro Leopoldina		Viação Férrea Federal Leste Brasileiro	
Estação de Pequeri (s.d.)	Estação de Mirai (s.d.)	Estação da Esplanada (anos 1942)	Estação de Petrolina (1923)
			
Fonte: O Trem Expresso	Fonte: Estações Ferroviárias	Fonte: Estações Ferroviárias	Fonte: Thiago Maia
Cia. Chemins de Fer Fédéraux du L'Est Brésilien		Estrada de Ferro Central do Brasil	
Antiga Estação de Aracaju (s.d.)		Estação de Montes Claros (anos 1960)	
			
Fonte: Universidade Tiradentes		Fonte: Estações Ferroviárias	
Companhia Mogiana de Estradas de Ferro		Estrada de Ferro Noroeste	
Estação de Jaguariúna (1945)		Estação de Campo Grande (1935)	
			
Fonte: Jornal Regional		Fonte: IPHAN	

Este quadro oferece um panorama e uma série de dados acerca do modo como o Neocolonial se expressou na arquitetura das estações ferroviárias. Um dos primeiros pontos perceptíveis é que esse estilo se manifestou nessa tipologia ferroviária entre a década de 1920, quando, no Brasil, “imperou triunfalmente o Neocolonial (LEMOS, 1989, p. 167)”, até a década de 1960. Assim, considerando os casos em que é possível prever a data de suas construções, observa-se que entre os anos de 1940 e 1950 ocorreu o período de maior produção de edifícios de passageiros vinculados ao estilo, como é possível constatar por meio do gráfico 1.

Uma vez que os anos de 1940 e 1950 representam um intervalo temporal que a historiografia comumente não considera como o auge do Neocolonial na arquitetura, os exemplares mencionados evidenciam uma quantidade significativa de edificações ferroviárias neocoloniais fora do período de maior destaque desse estilo, sinalizando para uma produção que ainda estava ativa e que, em maior ou menor grau, coexistia com outros estilos. Isto é, não há, nesse segmento, aquilo que poderia ser chamado de exemplos tardios, dado que a produção, embora apresente variações ao longo de cinco décadas, é contínua e atinge seu ápice apenas em meados do século XX.

Os vinte e quatro edifícios neocoloniais identificados pertenciam a nove empresas ferroviárias que tinham seus locais de origem em três regiões do Brasil. No Sudeste estavam presentes: Estrada de Ferro Sorocabana, Estrada de Ferro Araraquara, Estrada de Ferro Mogiana, Estrada de Ferro Noroeste do Brasil⁴, Estrada de Ferro Leopoldina e Estrada de Ferro Central do Brasil; no Sul: Rede de Viação Paraná–Santa Catarina; no Nordeste: Viação Férrea Federal Leste Brasileiro e Cia. Chemins de Fer Federaux du L’Est Brésilien (Gráfico 1).

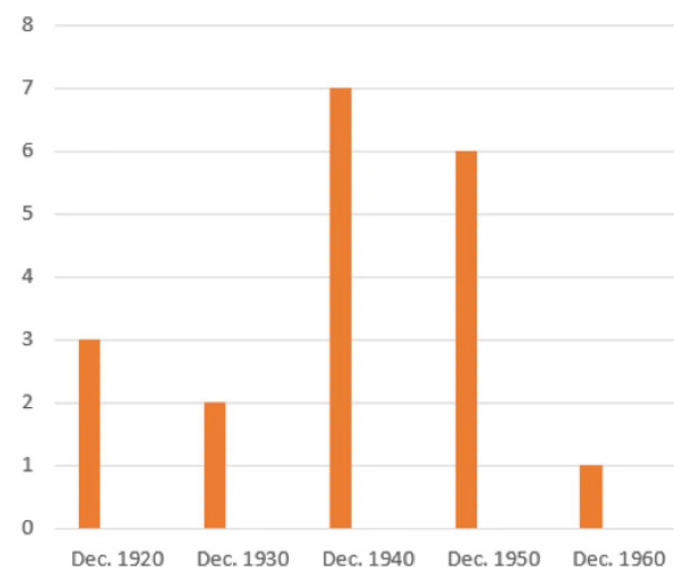
Tendo em vista uma classificação de acordo com os estados brasileiros, esses exemplares se distribuem da seguinte maneira (Gráfico 2):

Pode-se observar que, dos sete estados brasileiros com estações Neocoloniais, destaca-se significativamente o território paulista; São Paulo foi o estado com a maior produção arquitetônica ligada a este estilo.

Os edifícios ferroviários identificados apresentam dimensões distintas, abrangendo desde edificações mais modestas, como a de Espinosa, até construções mais amplas, com dois pavimentos, como as de Assis e Campo Grande, por exemplo. Algumas empresas parecem repetir os projetos nesses edifícios, como ocorre nos exemplares da Sorocabana localizados em Martinópolis, Presidente Epitácio, Álvares Machado e Presidente Bernardes; ou, então, em Chavantes e Rancharia. Ainda que possam ser identificadas, nesses casos, determinadas distinções — até mesmo no que diz respeito ao período de suas construções —, possivelmente essa empresa adotava um projeto-tipo, que poderia sofrer alterações dependendo do local e do momento de sua execução.

Em todos os casos, é possível observar que os edifícios aparentam apresentar uma planta tripartida, bastante característica nessa tipologia ferroviária. Assim, percebe-se que a construção é composta por um corpo retangular, na maioria dos casos térreo, que possui um espaço central — o vestibulo — ladeado, sobretudo de modo simétrico, por uma ala à direita e outra à esquerda; possivelmente, uma dedicada aos serviços e outra à administração.

4 Empresa que ligava as cidades de Bauru - SP a Corumbá - MS, na fronteira da Bolívia.



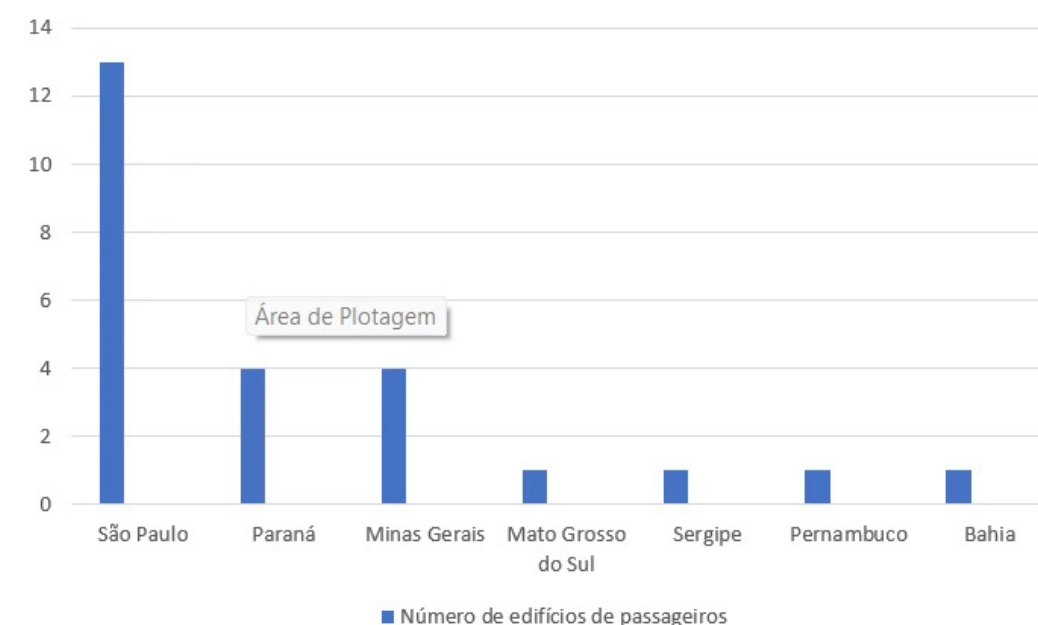
O pórtico no acesso principal é frequentemente marcado por um frontão interrompido, curvo ou fragmentado, destacando-se pela presença de elementos curvilíneos, como volutas, óculos (vazados ou apenas marcados), pináculos, arcos plenos e abatidos, adornos com telhas capa e canal, entre outros. Esse vocabulário é empregado conferindo particularidades às edificações, uma vez que não é possível identificar um padrão nesse sentido, nem mesmo uma referência que possa ter sido tomada como orientação para a aplicação dessa linguagem nas construções ferroviárias.

Em vista disso, o estilo Neocolonial manifesta-se nos referidos edifícios de passageiros de modos distintos; ora está presente de maneira acentuada, com diferentes elementos que evidenciam suas características — como nas estações de Ana Costa, em Santos, ou de Jaguariúna —, ora se apresenta de modo simplificado e discreto, com poucos estilemas, como em todos os exemplares da Araraquarense. Assim, verifica-se que tal estilo, com feição mais ou menos erudita, foi replicado em diferentes edifícios, empresas, regiões e períodos, demonstrando — para além de possibilidades financeiras e técnicas — a difusão e a adesão a uma linguagem que possibilitava às construções ferroviárias o vínculo com uma estética considerada moderna naquele período.

Considerações finais

Dessa forma, o resultado desse inventário, que não busca esgotar tal discussão, demonstra que o Neocolonial esteve presente na arquitetura ferroviária de edifícios de diferentes portes, pertencentes a distintas empresas e localizados em várias regiões do país, atuando como mais uma possibilidade arquitetônica em voga na época. Assim como o Art Déco, ele se manifestou nesse tipo de construção, sobretudo em um período em que o modal ferroviário enfrentava sérias dificuldades e, portanto, não exercia mais o papel de destaque que teve entre o final do século XIX e o início do século XX. Na maioria dos casos, esse estilo veio amparar a construção de novos edifícios que objetivavam não apenas a ampliação do espaço ferroviário de maior contato social, mas também sua modernização, a exemplo do que aconteceu em casos da Araraquarense.

Em vista disso, é possível afirmar o Neocolonial como um dos estilos que integrou o último estágio de modernização da arquitetura ferroviária em diferentes regiões do Brasil. A preservação dessas construções ligadas às ferrovias apresenta valor não apenas para o complexo do qual fazem parte, como também se mostra significativa



para a compreensão histórica do desenvolvimento da arquitetura brasileira para além das edificações monumentais ou emblemáticas e dos estilos mais evidenciados e valorizados. Tais construções ainda são permeadas por inúmeras dúvidas, que vão desde os responsáveis por seus projetos até possíveis relações projetuais que poderiam estabelecer dentro ou fora de suas empresas. Esses fatos demonstram a necessidade de novos estudos que possam se debruçar sobre esse material, enfrentando as dificuldades de suas fronteiras e as invisibilidades em seu entorno.

Referências

- ANDRADE, Mário. *De São Paulo*. Revista Ilustração Brasileira, São Paulo, n. 6, fev. 1921.
- BENEVOLO, Leonardo. *História da arquitetura moderna*. São Paulo: Editora Perspectiva, 2001.
- CHUVA, Márcia Regina Romeiro. *Os arquitetos da memória: sociogênese das práticas de preservação do patrimônio cultural no Brasil (anos 1930-1940)*. Rio de Janeiro: Editora da UFRJ, 2009.
- D'ALAMBERT, Clara Correia. *Manifestações da arquitetura residencial paulista entre as grandes guerras*. Tese de Doutorado em Estruturas Ambientais Urbanas, 2004. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2004.
- FRAMPTON, Kenneth. *História crítica da arquitetura moderna*. São Paulo: Martins Fontes, 1997.
- KESSEL, Carlos. *Arquitetura Neocolonial no Brasil: entre o pastiche e a modernidade*. Rio de Janeiro: Jauá Editora, 2008.
- LEMONS, Carlos Alberto Cerqueira. *Alvenaria burguesa*. São Paulo: Nobel, 1989.

LEMOS, Carlos Alberto Cerqueira. El estilo que nunca existió. In: AMARAL, Aracy (org.). *Arquitectura Neocolonial: América Latina, Caribe, Estados Unidos*. São Paulo: Memorial; Fondo de Cultura Económica, 1994. p. 160.

MASCARO, Luciana Pelaes. *Difusão da arquitetura Neocolonial no interior paulista, 1920-1950*. Tese de Doutorado em Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo, 2008. Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2008.

MELO, Joana. *Ricardo Severo: da arqueologia portuguesa à arquitetura brasileira*. São Paulo: Annablume; Fapesp, 2007.

MENESES, Ulpiano Toledo Bezerra de. Os usos culturais da cultura. In: YAZIGI, E. et al. *Turismo, espaço, paisagem e cultura*. São Paulo: Hucitec, 1996. p. 88-99.

PINHEIRO, Maria Lúcia Bressan. *Neocolonial, modernismo e preservação do patrimônio no debate cultural dos anos 1920 no Brasil*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo; Fapesp, 2011.

SEGAWA, Hugo. *Arquiteturas no Brasil 1900-1990*. São Paulo: Edusp, 1997.

SEVERO, Ricardo. A arte tradicional no Brasil: a casa e o templo. In: SOCIEDADE DE CULTURA ARTÍSTICA. *Conferências 1914-1915*. São Paulo: Tipographia Levi, 1916.

SOUKEF JÚNIOR, Antonio & RIBEIRO, Eduardo Bacani. *O Art-Déco nas estações ferroviárias brasileiras: o estilo moderno e o modal em declínio (1930-1950)*. Risco: Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo (Online), São Carlos, v. 21, 2023.

SOUKEF JÚNIOR, Antonio. *A diversidade dos conjuntos ferroviários brasileiros e a importância de sua preservação*. Revista Restauro, n. 2. Disponível em: <https://revistarestauro.com.br/a-diversidade-dos-conjuntos-ferroviarios-brasileiros-e-a-importancia-de-sua-preservacao/?print=print>. Acesso em: 11 abril. 2025.

TREFT, Renan. *Apropriações arquitetônicas: o Neocolonial na Diocese de Limeira*. 2021. Dissertação de Mestrado, 2021. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo.