

Repercussão do campo disciplinar do restauro arquitetônico e urbano no território brasileiro: o projeto da Estação Ferroviária de Mairinque

Repercussions of the disciplinary field of architectural and urban restoration in Brazil: the Mairinque Railway Station project

Repercusión del campo disciplinar de la restauración arquitectónica y urbana en el territorio brasileño: el proyecto de la Estación de Ferrocarril de Mairinque

Heloísa França Madeira Muzzi

Bolsista PIBIC/CNPQ e estudante de graduação, PUC-Campinas, Brasil
heloisa.fmm@puccampinas.edu.br

Ana Paula Farah

Professora Doutora, PUC-Campinas, Brasil
ana.farah@puc-campinas.edu.br

RESUMO

O artigo tem por objetivo investigar a repercussão da teoria contemporânea do restauro na prática arquitetônica brasileira, analisando o caso específico do projeto de restauro ainda não executado para a Estação Ferroviária de Mairinque, lançado em concurso pelo CONDEPHAAT-SP em 2014. A metodologia de pesquisa foi dividida em duas etapas. A primeira voltou-se para o levantamento e leitura dos referenciais teórico-críticos do campo, investigando sua assimilação no território brasileiro. A segunda voltou-se para a análise técnico-operacional da intervenção proposta para a estação, diante de sua relevância cultural e documental para o país. Como resultado, foi verificado em que medida o projeto de restauro responde às demandas impostas ao edital do concurso e à deontologia do campo disciplinar. Obteve-se uma conclusão satisfatória, sendo observado um resultado projetual a par das discussões contemporâneas acerca ao campo.

PALAVRAS-CHAVE: restauro arquitetônico e urbano; patrimônio ferroviário; vertentes contemporâneas do campo disciplinar.

ABSTRACT

The article aims to investigate the repercussion of contemporary restoration theory in Brazilian architectural practice, analyzing the specific case of the not yet executed restoration project for the Railway Station of Mairinque, in response to a public tender launched in 2014 by CONDEPHAAT-SP. The research methodology was divided into two stages. The first stage was dedicated to the study and reading of theoretical-critical writings of the field, investigating its assimilation in Brazilian territory. The second stage focused on the technical-operational analysis of the proposed intervention for the station, given its cultural and documental relevance for the country. As a result, it was verified to what extent the restoration project meets the demands imposed by the tender's requirements and the deontology of the disciplinary field. A satisfactory conclusion was reached, with a projectual result in accordance to the field's contemporary discussions.

KEY WORDS: architectural and urban restoration; railway heritage; contemporary strands of the disciplinary field.

RESUMEN

El artículo pretende investigar la repercusión de la teoría de la restauración contemporánea en la práctica arquitectónica brasileña, analizando el caso específico del proyecto de restauración aún no ejecutado de la Estación de Ferrocarril de Mairinque, lanzado en concurso por CONDEPHAAT-SP en 2014. La metodología de investigación se dividió en dos etapas. El primero se dirigió al relevamiento y lectura de las referencias teórico-críticas del campo, investigando su asimilación en el territorio brasileño. La segunda se centró en el análisis técnico-operativo de la intervención propuesta para la estación, dada su relevancia cultural y documental para el país. Como resultado, se verificó en qué medida el proyecto de restauración cumple con las exigencias impuestas por la convocatoria del concurso y la deontología del campo disciplinar. Se obtuvo una conclusión satisfactoria, observándose un resultado proyectual a la altura de las discusiones contemporáneas sobre el campo.

PALABRAS CLAVE: restauración arquitectónica y urbana; patrimonio ferroviario; aspectos contemporáneos del ámbito disciplinar.

1 INTRODUÇÃO

O presente artigo é resultado da pesquisa de Iniciação Científica intitulada “O Projeto de Restauro da Estação Ferroviária Mairinque/SP: a relação entre sustentabilidade e preservação do patrimônio edificado”, desenvolvida na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da PUC-Campinas, sob orientação da professora orientadora Dra. Ana Paula Farah.

A principal contribuição desta pesquisa é compreender o trato dos bens culturais no Brasil, a partir das novas configurações urbanas, do planejamento urbano e do entendimento do campo disciplinar do restauro arquitetônico e urbano. É verificado em que medida há ou não aproximações do campo na prática projetual.

O objeto investigado foi o projeto de restauro elaborado pelos escritórios Shundi Iwamizu e Helena Ayoub Arquitetos Associados para a Estação Ferroviária de Mairinque. O projeto foi vencedor do concurso realizado, em 2014, pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do estado de São Paulo (Condephaat/SP). O concurso foi incentivado pelo Programa de Ação Cultural (ProAC), mantido pela Secretaria de Estado da Cultura do estado de São Paulo. É salvaguardada em duas instâncias no âmbito federal pelo IPHAN e, no âmbito estadual, pelo CONDEPHAAT. A Estação foi implantada em 1906 em local estratégico para a ligação da Estrada de Ferro Sorocabana e da Companhia Ytuana de Estrada de Ferro ao Porto de Santos, na atual cidade de Mairinque. Foi projetada por Victor Dubugras, relevante arquiteto francês na virada do século XIX para XX no Brasil. Hoje aguarda a viabilização do projeto de restauro, não executado.

2 METODOLOGIA

A pesquisa foi desenvolvida em duas etapas. A primeira foi uma abordagem teórica-crítica, em que foi realizado o estudo bibliográfico e pesquisa documental visando o entendimento dos referenciais teóricos do campo disciplinar do restauro arquitetônico e urbano. A segunda etapa foi uma abordagem técnica-operacional, em que foi analisada a documentação primária do projeto vencedor, cedida gentilmente após contato com o escritório Helena Ayoub Arquitetos Associados (HAASA).

3 RESULTADOS OBTIDOS

3.1 Restauro: Definição e Consolidação

Por muitos séculos a prática da conservação de bens históricos foi norteada por razões utilitárias ou ideológicas - abordagens que ainda são frequentes, se não preponderantes, na preservação patrimonial no território brasileiro. O desenvolvimento das discussões sobre preservação permitiu que o restauro fosse consolidado enquanto campo disciplinar, na transição do século XIX para XX.

Para isso, foi de suma importância a redação da Carta de Veneza de 1964, documento basilar do ICOMOS (Conselho Internacional de Monumentos e Sítios). Essa carta, que ainda hoje atua como balizador ao trato dos bens patrimoniais, serviu de síntese para as discussões teóricas

até então em pauta, deixando claro quais posturas seriam ou não pertinentes ao campo do restauro arquitetônico e urbano.

Composta por 16 artigos, a Carta foi fruto do Congresso que precedeu a fundação do ICOMOS, pela primeira vez incorporando os diversos campos do conhecimento em um único órgão para a salvaguarda do patrimônio mundial. O arquiteto-restaurador italiano Cesare Brandi (1906-1988) teve um importante papel por suas repercussões teóricas na Carta de Veneza (KÜHL, 2010, p. 291).

Nota-se não somente a sua influência na Carta, mas também do “restauro crítico”, encabeçada por arquitetos e teóricos como Renato Bonelli, Piero Gazzola e Roberto Pane, em diálogo com a obra de Brandi. O restauro crítico surgiu no contexto pós Segunda Guerra Mundial, quando as destruições provocadas numa escala sem precedentes puseram em xeque o método até então empregado. A valorização dos aspectos formais no trato de bens históricos entrou novamente em pauta, em uma relação dialética com os aspectos documentais, determinada pela reflexão crítica (KÜHL, 2010, p. 295).

Entretanto, a valorização do aspecto formal no restauro crítico não significa o refazimento estilístico, no qual é buscada a volta de um estado precedente e/ou idealizado da obra. O restauro estilístico, apesar de ter sido refutado pelas vertentes teóricas posteriores (filológico e crítico), teve grande adesão nos séculos XIX e XX. Tal fato pode ser justificado pelo enaltecimento de um passado glorioso a ser literalmente “reconstruído”, reflexo de posturas ideológicas e econômicas.

A tentativa de recriar um aspecto precedente, usualmente o considerado “estado de esplendor”, pode resultar na eliminação de estratificações históricas, sendo ignorado o papel documental que o bem possui. Somado a isso, a falta de documentação sobre o que seria tal estado almejado gera arbitrariedades por parte dos profissionais atuantes. A respeito dessa postura a Carta de Veneza deixa claro:

“As contribuições válidas de todas as épocas para a edificação do monumento devem ser respeitadas, visto que a **unidade de estilo não é a finalidade a alcançar no curso de uma restauração**, a exibição de uma etapa subjacente só se justifica em circunstâncias excepcionais e quando o que se elimina é de pouco interesse e o material que é revelado é de grande valor histórico, arqueológico, ou estético, e seu estado de conservação é considerado satisfatório. O julgamento do valor dos elementos em causa e a decisão quanto ao que pode ser eliminado não podem depender somente do autor do projeto.” (grifo nosso, artigo 11º, Carta de Veneza, 1964)

A prática projetual do restauro deve facilitar a leitura do bem, razão pela qual são aceitáveis as remoções que lhe sejam prejudiciais – não se preserva indiscriminadamente tudo. É preciso lembrar, entretanto, que a Carta de Veneza não possui caráter normativo e, o que acontece com frequência, seja por interpretações equivocadas da carta, seja pelo seu total desconhecimento, são as intervenções que nada dizem respeito ao restauro propriamente dito.

Entre as muitas formas de intervenção, é possível citar os “retrofits”, “requalificações”, “recuperações”, reciclagens”. O “restauro” se distingue de tais tipos de intervenção pelo mesmo fator que permite que possua um campo disciplinar: possui corpo deontológico (KÜHL, 2017, p. 96). A deontologia revela que não se restaura por razões utilitárias, exclusivamente políticas, econômicas e ideológicas. Estes sempre estarão presentes, mas não são definidores para o

restauro:

“preservamos por razões de cunho: **cultural**, pelos aspectos formais, documentais, simbólicos e memoriais; **científico**, pelo fato de os bens culturais serem portadores de conhecimento em vários campos do saber; e **ético** por não se ter o direito de apagar os traços de gerações passadas e privar as gerações presentes e futuras da possibilidade de conhecimento de que esses bens são portadores” (grifo nosso, KÜHL, 2016, p. 58)

Reconhecendo tais razões para se preservar e o papel do profissional para com a memória coletiva, são deduzidos os princípios norteadores do restauro crítico, corroborados ao longo da Carta de Veneza: distinguibilidade da ação contemporânea, mínima intervenção, retrabalhabilidade e compatibilidade técnico-material.

A distinguibilidade respeita a memória coletiva ao não forjar o passado, não criar confusões entre o documento histórico e a intervenção. A ação deverá pautar-se no presente, buscando transmitir o bem ao futuro da melhor forma possível. Para isso, admite-se o emprego de técnicas e materiais distintos, acompanhada de documentação e mesmo inscrições que revelem a data da intervenção (KÜHL, 2006, p. 21). A reversibilidade ou retrabalhabilidade propõe que a intervenção viabilize ações futuras, não alterando a substância original nem propondo-se como o último estrato histórico da obra, mas favorecendo futuras alterações (KÜHL, 2009, p. 3). A mínima intervenção zela o objeto histórico, evitando na medida do possível interferir em sua essência e matéria. Deverá respeitar o caráter do bem, assim como suas transformações ao longo da história. A compatibilidade técnico-material pode ser obtida nas intervenções por meio de materiais e técnicas contemporâneas, verificadas por estudo, de forma que não prejudiquem a integridade estrutural do bem no futuro.

A intervenção teria função não apenas de conservar, mas também de revelar a “verdadeira forma” do bem. O processo de restauro, sem recorrer a imitações ou deturpações, deveria recuperar a “unidade potencial” que todo objeto possui. O que não significa que haja apenas uma solução possível; as soluções são tão variadas quanto a quantidade de profissionais que forem se dedicar à questão (BRANDI apud KÜHL, 1998, p. 205)

O restauro crítico e a teoria Brandiana têm reflexos na vertente contemporânea crítico-conservativa, tendo como expoente Giovanni Carbonara (KÜHL, 2010, p. 298-299). Essa posição visa a análise crítica e individual da obra, em adequação ao contexto em que se insere:

“O restauro consolida-se como ato conceitual que depois se torna operacional; ou seja, não é mera operação técnica e, no caso do restauro arquitetônico, exige projeto que prefigure e controle a ação” (CARBONARA apud KÜHL, 2017, p. 92)

Não desconfigura o documento histórico, reconhecendo a passagem do tempo por meio de acréscimos sempre distinguíveis. Defende o estudo caso a caso das obras, sem categorizações prévias, resultando em intervenções com linguagem contemporânea que respeitem os aspectos materiais, memoriais, simbólicos, formais e figurativos. Em consonância à Carta de Veneza, interpreta o restauro e a conservação não como opostos inconciliáveis, porém como etapas concomitantes num projeto de intervenção.

3.2 O Restauro no Brasil

Em cenário brasileiro a difusão teórica do restauro está inevitavelmente aquém daquela em contexto europeu. Enquanto no continente as discussões sobre preservação e medidas legislativas remontam a mais de duzentos anos, no Brasil a questão só passou a ser endereçada, efetivamente, a partir da década de 30 do século XX.

O primeiro impulso coordenado pela preservação patrimonial no Brasil, na primeira metade do século XX, teve um início excepcional. Tratou-se de um dos únicos países cuja questão da preservação foi iniciada sob a influência dos movimentos vanguardistas internacionais. Se por um lado os modernos negavam a herança europeia, buscavam refúgio nas artes ditas “primitivas” (KÜHL, 1998, p. 202), como a africana e latina. No Brasil, a rejeição da influência europeia veio acompanhada de um avivado interesse pela cultura e arquitetura verdadeiramente brasileira (KÜHL, 1998, p. 202). Diferentemente dos países europeus, onde os movimentos preservacionistas e modernistas encontravam-se em conflito, o Brasil deve sua preservação patrimonial à vanguarda.

As discussões nacionais a respeito do patrimônio se devem em larga medida à criação do SPHAN, que veio a se tornar o atual IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. No estado de São Paulo, o mesmo se aplica para o surgimento do CONDEPHAAT, Conselho de Defesa do Patrimônio Artístico Arqueológico e Turístico, em 1968. Entretanto, apesar do importante papel desempenhado pelos arquitetos-urbanistas modernos na luta pela preservação, é preciso esclarecer que o entendimento do que seria digno de preservação era bastante parcial aos interesses desse grupo (KÜHL, 1998, p. 203).

No caso da arquitetura, o estilo verdadeiramente brasileiro eleito foi o colonial. Como consequência, por décadas as obras de estilo importado, como ecléticas, foram demolidas ou refeitas em estilo neocolonial (KÜHL, 1998, p. 202). Os anos de relativo obscurecimento das obras de Victor Dubugras – como a Estação de Mairinque – decorre desse mesmo preconceito. Ainda hoje é difícil afirmar que tais problemas foram superados.

Argumenta-se que a ampliação dos bens a serem preservados, a partir da década de 70, foi fruto de um maior esclarecimento a respeito do patrimônio, ainda que de forma restrita ao meio acadêmico. Como país membro da UNESCO, o Brasil foi signatário da Carta de Veneza, assim comprometendo-se à salvaguarda de obras em todas suas estratificações históricas. Na prática, entretanto, são correntes intervenções arbitrárias que não dizem respeito à deontologia do campo.

3.3 A Estação Ferroviária de Mairinque

Figura 1 – Fotografia da Estação de Mairinque em 1911



Fonte: Revista “Le Construction Moderne” nº 24, março de 1911; disponível em <https://portaildocumentaire.citedelarchitecture.fr/>. Acesso em 09 de fev. de 2020.

A Estação Ferroviária de Mairinque, projetada pelo arquiteto franco-argentino Victor Dubugras (1868-1933) em 1906 e inaugurada em 1908, está localizada no município de Mairinque, situado na Região Metropolitana de Sorocaba, no estado de São Paulo. Encontra-se na Rua Luiz Matheus Mailaski, na zona Central da cidade. Foi tombada pelo CONDEPHAAT/SP pelo processo: n. 24383/86, pela Resolução de Tombamento 46 de 28/10/86 e inscrito no Livro do Tombo Histórico na Inscrição nº 257, p.68, 23/01/1987; como também tombado pelo IPHAN, pelo processo: n. 1434-T-98 e inscrito no Livro Belas Artes sob o nº. 625, vol.2, f.055-056, 08/07/2004. A estação em ilha é considerada uma obra pioneira, por apresentar uma linguagem que antecipava os preceitos modernistas - é “proto-modernista” -, além de inaugurar o uso do concreto armado no país, ainda que de forma rudimentar (REIS FILHO, 1997, pp. 28-66).

3.4 Concurso do Condephaat de 2014

O concurso elaborado pelo Programa de Ação Cultural do Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do estado de São Paulo (CONDEPHAAT-SP), em 2014, tinha por objetivo a seleção de dois projetos de restauro em bens tombados pelo órgão: a já citada estação e o Casarão da Avenida Paulista nº 1919 (SECRETARIA DA CULTURA, 2014, p. 2).

Os projetos entregues deveriam ser acompanhados de memorial descritivo, orçamento e projetos complementares (fundações e/ou instalações diversas). O edital esclarece

a definição de restauro como “operação que tem por objetivo conservar e revelar os valores estéticos e históricos do monumento” (SECRETARIA DA CULTURA, 2014, p.3), em adequação com a Carta de Veneza. Reforça a importância de levantamentos prévios, assim como a distinguibilidade da intervenção. Entre as condições necessárias, nota-se a preocupação que se tivesse um especialista da área na elaboração e execução do projeto, assim descrita:

“Pelo menos um membro da equipe deverá comprovar especialização ou mestrado (ou doutorado) na área de patrimônio cultural e/ou um mínimo de de 03 (três) anos de prática na área de preservação de patrimônio cultural edificado e/ou certidão de acervo técnico comprovando aprovação de projeto de restauração em órgão oficial de preservação e/ou acompanhamento/ fiscalização de obra de restauração em bens protegidos oficialmente” (SECRETARIA DA CULTURA, 2014, p.9)

Entre os critérios de escolha do projeto vencedor, o edital reafirma a importância dos preceitos teóricos do campo disciplinar, citando o “atendimento às cartas e documentos de restauro, bem como autores notórios no campo da preservação” (SECRETARIA DA CULTURA, 2014, p.15). Outros critérios seriam a excelência técnica, funcional e estética do projeto, o interesse público e o respeito às normas de acessibilidade (SECRETARIA DA CULTURA, 2014, p.15).

A proposta para o restauro da estação incluía em seu programa de necessidades: viabilizar acesso à plataforma de acordo com as normas de acessibilidade; reestruturar o Museu Ferroviário já existente; reativar o Bar da Estação; instalar sanitários ao público; propor novo uso de vagões existentes; implantar circuito turístico; e integrar a estação com seu entorno.

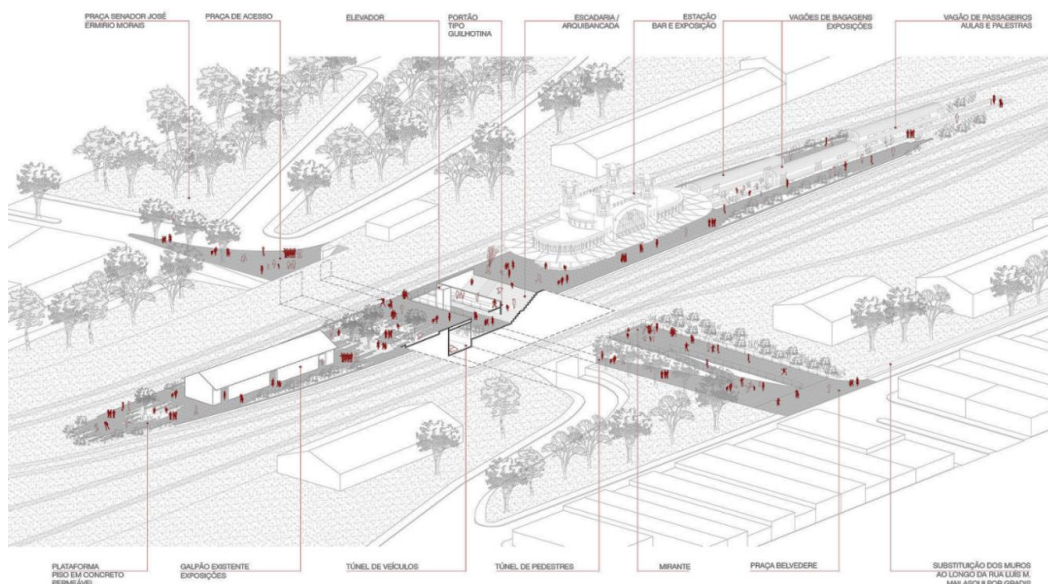
3.4.1 Sobre a Equipe Vencedora

O projeto de restauro vencedor do concurso lançado pelo Programa de Ação Cultural do Estado de São Paulo em 2014 para a Estação Ferroviária de Mairinque foi desenvolvido pelos Escritórios Helena Ayoub Souza Arquitetos Associados (HAASA) e Shundi Iwamizu Arquitetos Associados (SIAA), juntamente com o restaurador Antônio Sarasá.

No projeto dos escritórios HAASA+SIAA é previsto: áreas de exposição com mobiliário autoral nos edifícios e vagões; proposta paisagística com inclusão de nova praça (“Praça Belvedere”); proposta de um novo bar da estação; ampliação da área de acesso à estação com projeto de escadas e arquibancada; demolição/remoção de paredes e esquadrias que comprometam a leitura do bem; reintegração de relógios no lugar dos vitrais; reparo de patologias; entre outros. No projeto nota-se o esforço de reintegrar à Estação de Mairinque à vida da população, potencializando seu papel para a memória coletiva. Como justificado pelos autores, visam “fazer com que este monumento arquitetônico tenha sua visualidade recuperada, com efetiva participação no cenário urbano” (SIAA+HAASA, 2015a, p. 255).

3.5 O Projeto de Restauro de 2015

Figura 2 – Corte Perspectivado do projeto proposto pela equipe



Fonte: SIIA+HASAA 2015; Disponível em: <https://siaa.arq.br/projeto/restauro-da-estacao-ferroviaria-de-mairinque/>. Acesso em 29 de agosto de 2021.

Uma das principais qualidades do projeto de restauro apresentado pela equipe HASAA+SIIA seria sua atenção às relações urbanas presentes no local de implantação da estação. Chamam atenção ao fato de que se encontra isolada do restante da cidade, escondida por alamedas, muros, galpões e vegetação. Justificam, então, que o projeto “busca antes de tudo fazer com que este monumento arquitetônico tenha sua visualidade recuperada” (SIIA+HASAA, 2015a, p. 255). Buscando a desobstrução visual, é proposta a substituição dos muros de concreto presentes ao longo da Rua Luís M. Mailasqui, por gradis metálicos, assim como a remoção de vegetação arbustiva no perímetro do lote e novo projeto paisagístico. As principais intervenções no entorno se dão pela elaboração de duas áreas livres: a Praça Belvedere e a Praça de Acesso. O nome “Belvedere”, ou literalmente, miradouro, decorre da elaboração de um ponto de vista privilegiado da estação, na mesma cota que a linha férrea. Para tanto, é proposta a remoção de postes, muros e arbustos, e a adoção de poucos elementos verticais – apenas guarda-corpos tubulares metálicos, um extenso banco sem encosto e gradil separando a praça dos galpões ferroviários (SIIA+HASAA, 2015a, p. 257).

Como é possível identificar pela implantação da estação em ilha verifica-se que esta separa duas zonas distintas da cidade, a nova (a norte) e a histórica (a sul). Ainda que hoje exista uma transposição de automóveis e outra de pedestres, julga-se que a última é pouco convidativa por alguns fatores: iluminação precária, paredes sujas e pichadas, estreiteza. Criar uma transposição segura e de qualidade é de suma importância para manter a vitalidade de uma zona de fronteiras – principalmente, se considerarmos o caso específico do projeto proposto: um museu ferroviário e praças de uso público.

Figura 3 – Implantação de projeto, com praças a norte (Praça de Acesso) e a sul (Praça Belvedere)



Fonte: SIIA+HASAA 2015; Disponível em: <https://siaa.arq.br/projeto/restauro-da-estacao-ferroviaria-de-mairinque/>. Acesso em 29 de agosto de 2021.

Como apontado pela autora Jane Jacobs, o território de uma estação férrea requer especial atenção por frequentemente sofrer da “maldição das zonas de fronteiras desertas”, fenômeno ocasionado pelos “becos sem saída” que a ferrovia gera para as ruas vizinhas (JACOBS, 2011, p. 286). Tal problema pode ser enfrentado pela adoção de usos combinados e atrativos nas redondezas, caso contrário, a autora assim descreve:

“Se tal rua, que é o fim da linha para as pessoas vindas da área ‘comum’ da cidade, for pouco usada ou não tiver utilidade alguma para as pessoas que estão nessa zona de fronteira de uso único, ela estará fadada a ser um lugar morto, com poucos frequentadores (...) Portanto, se as ruas vizinhas se tornarem muito desertas e, em razão disso, forem evitadas, as ruas vizinhas correm o risco de ser igualmente menos utilizadas. E assim sucessivamente (...)” (JACOBS, 2011, p. 287)

Ainda que o uso intenso ameace o patrimônio - pela atividade turística predadora, por exemplo -, argumenta-se que a falta de vitalidade urbana serve igualmente como força de decadência dos bens históricos. Ruas pouco movimentadas, e conseqüentemente pouco seguras, dão margem crescente à depredação. A manutenção constante do bem, que inevitavelmente se tornará necessária anos após um projeto de restauro, é facilitada em áreas urbanas que sejam mais frequentadas e que gerem retornos maiores à municipalidade. Defende-se aqui a sustentabilidade econômica como meio para a preservação a longo prazo, a não ser confundida com uma abordagem de pragmatismo reducionista, pois sempre prevalecerão as razões culturais, científicas e éticas para se preservar. Como aponta Kühl:

“Questões de ordem prática não podem ser desprezadas, são, antes essenciais e devem estar presentes, mas deixam de ser únicas e prevalentes e passam a ser concomitantes, ter caráter indicativo, mas não determinante.” (KÜHL, 2006, p. 22)

Periódico Técnico e Científico

Cidades Verdes

ISSN eletrônico 2317-8604, volume 10, número 26, 2022

A partir de tais considerações é possível identificar decisões acertadas para o projeto de intervenção urbana na área envoltória da Estação de Mairinque pela equipe vencedora. A atratividade almejada para uma área de grande relevância cultural é obtida ao criar um acesso valorizado para a estação, colocando-a em devida evidência.

Figuras 4 e 5 – Proposta para a Praça Belvedere, à sul da Estação: antes e depois



Fonte: Google Streetview e SIIA+HASAA 2015; Disponível em: <https://siao.org.br/projeto/restauro-da-estacao-ferroviaria-de-mairinque/>. Acesso em 29 de agosto de 2021.

A praça Belvedere liga a Estação ao Centro Histórico da cidade, ao Sul. Ao invés de aplicar uma lógica de tábula rasa, tão comum em projetos de intervenção, a equipe reconhece as dinâmicas existentes. O surgimento espontâneo do comércio informal nesta área traz movimento para o que tenderia a ser uma área pouco frequentada. A equipe considera o potencial dessa atividade, transferindo-a para quiosques numa calçada larga ao longo da rua M. Mailasqui. Ao mesmo tempo, propõe a valorização da Estação pelo olhar, trazendo um espaço de lazer e circulação qualificado que se volta para o patrimônio construído. A adoção de um mirante permite a contemplação do projeto em sua totalidade, devolvendo à cidade o direito de usufruto de um dos marcos de sua fundação.

Figuras 6 e 7 – Ampliação do túnel de pedestres para inserção de nova escada e arquibancada



Fonte: SIIA+HASAA 2015; Disponível em: <https://siao.org.br/projeto/restauro-da-estacao-ferroviaria-de-mairinque/>. Acesso em 29 de agosto de 2021.

O acesso à Estação permanece sendo o túnel de pedestres, em respeito à dinâmica de fluxos original. A transformação da Estação num polo cultural do estado de São Paulo e mesmo do país, exige, entretanto, um acesso que receba um maior fluxo. A estreiteza e falta de iluminação existente é incompatível com o espaço acolhedor de um museu. A nova escadaria e arquibancada propostas valorizam o ingresso, visualmente e fisicamente, livre de obstruções para a Estação. Essa é vista em sua totalidade e a entrada de luz na porção central do túnel convida quem vem das praças a conhecê-la.

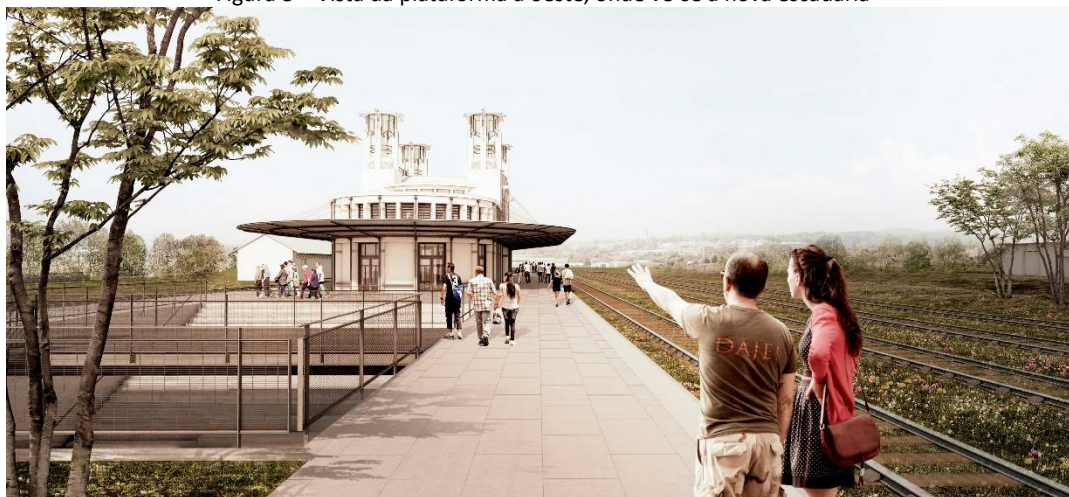
Através de tais decisões, a equipe reconhece o papel urbano da Estação, assim como sua relevância para a identidade cultural coletiva. As intervenções são claramente contemporâneas e distinguíveis do projeto original, mas são feitas de modo compatível. É uma

resposta adequada ao artigo 6º da Carta de Veneza:

“A conservação de um monumento implica a preservação de um esquema em sua escala. Enquanto subsistir, o esquema tradicional será conservado, e toda construção nova, toda destruição e toda modificação que poderiam alterar as relações de volumes e de cores serão proibidas” (artigo 6º, Carta de Veneza, 1964)

A simplicidade da obra nova proposta pela equipe adequa-se de forma significativa ao esquema remanescente da Estação. A esbeltez do letreiro e tirantes originais de Dubugras encontra seu par contemporâneo nos guarda-corpos e corrimãos tubulares das praças e escadas. Os pisos novos, de disposição intercalada, remetem à tradição dos ladrilhos, assim como à materialidade original da plataforma de concreto, sem, no entanto, confundirem-se com estes. Algo observado tanto na intervenção no entorno quanto no projeto de restauro da Estação é uma atitude de reverência ao passado, com clara afirmação e legitimação no presente.

Figura 8 – Vista da plataforma à oeste, onde vê-se a nova escadaria



Fonte: SIIA+HASAA 2015; Disponível em: <https://siaa.arq.br/projeto/restauro-da-estacao-ferroviaria-de-mairinque/>. Acesso em 29 de agosto de 2021.

O atendimento aos preceitos teóricos contidos na Carta de Veneza e autores relacionados, exigido no Edital, pode ser observado na postura projetual da equipe. É possível traçar paralelos com o restauro crítico, tributária da teoria brandiana, e ainda com a vertente contemporânea da crítica-conservativa criativa, derivado das referências anteriores. Acima de tudo, nas decisões da equipe se observa uma busca por uma leitura coesa na coexistência distinguível do antigo e o novo, atitude que ressoa o segundo axioma de Brandi:

“a restauração deve visar ao restabelecimento da unidade potencial da obra de arte, desde que isso seja possível sem cometer um falso artístico ou um falso histórico, sem cancelar nenhum traço da passagem da obra de arte no tempo” (BRANDI apud KÜHL, 2010, p. 315)

O restabelecimento da unidade potencial da obra parte, num primeiro momento, pelas remoções, operação tão delicada quanto as adições. Através do levantamento histórico do edifício, a equipe reconheceu o processo de descaracterização da estação ao longo da segunda metade do século XX. Nesse período predominaram intervenções utilitárias, perdeu-se o mobiliário original e os relógios da fachada, e foram aplicados revestimentos incompatíveis com o projeto. Intervenções equivocadas hidrosanitárias ocasionaram uma série de patologias

em decorrência de infiltrações. Além disso, as instalações elétricas encontram-se em estado deplorável, com fiação exposta, colocando a Estação em risco. Em publicação de 2020 para o Jornal Folha de São Paulo, o vice-presidente da Associação Mairinqueense de Preservação Ferroviária, Jorge Derosa, descreveu a estação como estando “na iminência de pegar fogo” (TOLEDO, 2020, n.p.).

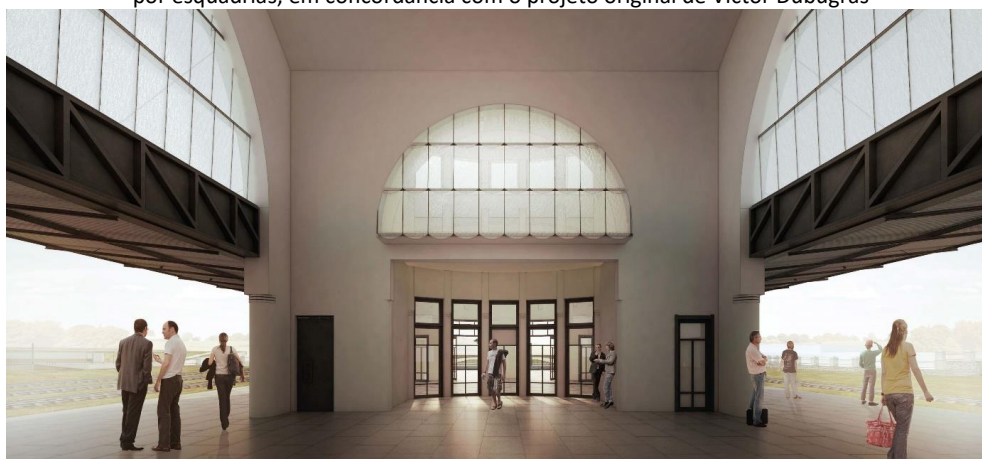
Figura 9 – Perspectiva externa revela a sobriedade cromática na escolha dos novos revestimentos e a reinserção de relógios na fachada. Nota-se a harmonia entre o antigo e o novo.



Fonte: SIIA+HASAA 2015; Disponível em: <https://siao.arq.br/projeto/restauro-da-estacao-ferroviaria-de-mairinque/>. Acesso em 29 de agosto de 2021.

A remoção e/ou troca das instalações existentes, com novas soluções hidráulicas e elétricas, como a inserção das caixas d’água nos torreões, são uma das muitas medidas de desobstrução da obra. Um importante passo nesse sentido foi a remoção de vedações não originais, que fragmentaram o interior pela compartimentação excessiva. O saguão havia sido isolado de seus corpos laterais com a adoção de fechamentos entre-pilares, criando nichos sem utilidade. A substituição por portas duplas envidraçadas permitiu recuperar a permeabilidade visual, assim como a dinâmica de fluxos.

Figura 10 – No saguão vê-se a permeabilidade visual alcançada pela substituição dos fechamentos entre-pilares por esquadrias, em concordância com o projeto original de Victor Dubugras



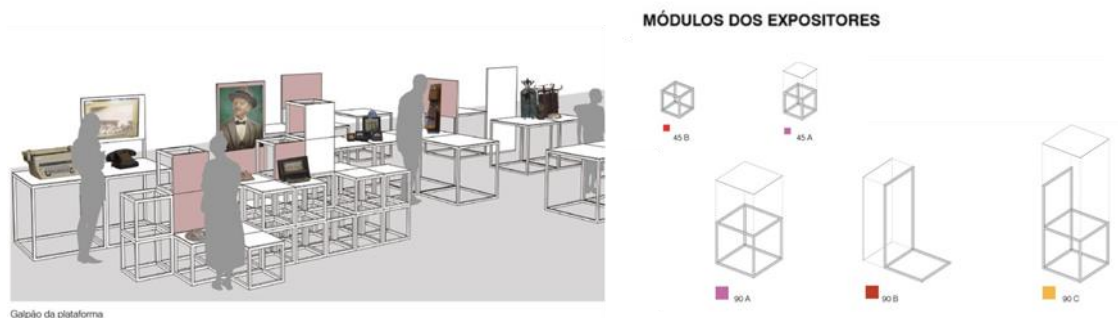
Fonte: SIIA+HASAA 2015; Disponível em: <https://siao.arq.br/projeto/restauro-da-estacao-ferroviaria-de-mairinque/>. Acesso em 29 de agosto de 2021.

A grande variedade de caixilhos, dispostos sem qualquer consideração à fachada racionalista original e em mau estado de conservação, foi outro problema identificado, resolvido pela troca por novas esquadrias de mesma configuração. Essas recuperam o aspecto coeso

idealizado no primeiro projeto, adaptados à linguagem contemporânea. Além disso, sua disposição sugere regularidade e ritmo, valores característicos da arquitetura de Dubugras.

A mínima intervenção se faz presente na proposta de mobiliário para o bar e museu, sendo removíveis e leves. A solução dos expositores da área de museu revela a preocupação pela reversibilidade, sendo evitada a fixação nas paredes, o que poderia danificar a estrutura original. As adições são passíveis de serem retrabalhadas ou removidas em intervenções futuras.

Figura 11 – Proposta de mobiliário autoral para os expositores do museu: módulos leves e removíveis que não comprometam a estrutura original



Fonte: SIIA+HASAA 2015; Disponível em: <https://siaa.arq.br/projeto/restauro-da-estacao-ferroviaria-de-mairinque/>. Acesso em 29 de agosto de 2021.

Por anos resguardada e esquecida, pouco se fala do pioneirismo moderno da primeira obra de concreto armado do Brasil. Literal e figurativamente, o projeto proposto traz a estação de volta à vista, em todo seu valor cultural, documental e estético para a Memória Ferroviária Brasileira.

Figura 12 – Maquete eletrônica do projeto para a Estação de Mairinque onde se vê o acesso por escadas ao centro do túnel, que conecta as duas praças (direita e esquerda).



Fonte: SIIA+HASAA 2015; Disponível em: <https://siaa.arq.br/projeto/restauro-da-estacao-ferroviaria-de-mairinque/>. Acesso em 29 de agosto de 2021.

CONCLUSÃO

A pesquisa corroborou a inter-relação entre arquitetura, urbanismo e restauro em contexto brasileiro, no exemplo analisado do projeto para a Estação Ferroviária de Mairinque. Argumenta-se que o bom resultado projetual decorre, além do claro mérito dos escritórios, de uma soma de fatores verificados ao longo da pesquisa, tais como o desenvolvimento das discussões patrimoniais no país, a difusão acadêmica de textos basilares e um bom edital de concurso por parte do CONDEPHAAT, alicerçado nos referenciais teóricos. Importante salientar que o projeto vencedor se destaca por sua leitura territorial precisa, o que resultou num projeto urbano coeso e satisfatório, capaz de preservar o bem cultural nos seus aspectos documentais, memoriais, materiais, formais e de configuração.

Persiste o entrave de sua execução, cuja urgência se faz clara pelo atual estado de conservação da Estação. A investigação de seu projeto e história evidenciou a relevância arquitetônica, cultural e documental que possui para o país. O abandono, descaracterização e alienação perante a cidade é incompatível com seu papel para a memória ferroviária e urbana. Se concretizado, o projeto de restauro proposto seria decisivo para recuperar sua visibilidade.

BIBLIOGRAFIA

CARTA DE VENEZA. Disponível em:

<<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Veneza%201964.pdf>>. Acesso em: 28 jul. 2021.

KÜHL, Beatriz M. *Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo: Reflexões sobre a sua Preservação*. Ed.1. São Paulo: Ateliê, 1998. pp: 179-220.

_____. *Restauração hoje: método, projeto e criatividade*. São Paulo: *Desígnio*, n. 6, 2006. pp: 19-34.

_____. *História e ética na conservação e na restauração de monumentos históricos*. *Revista CPC*, [S. l.], n. 1, p. 16-40, 2006. DOI: 10.11606/issn.1980-4466.v0i1p16-40. Disponível em: <<https://www.revistas.usp.br/cpc/article/view/15579>>. Acesso em: 13 nov. 2020.

_____. *Algumas notas sobre o emprego de palavras que se referem a ações em bens culturais*. In: *Revista Tijolo (tjl)*. n.1. São Paulo, 2009.

_____. *Notas Sobre a Carta de Veneza*. n. 2, p. 287-320, 2010. DOI: 10.1590/S0101-47142010000200008. Disponível em: <<https://www.revistas.usp.br/anaismp/article/view/5539>>. Acesso em: 7 jan. 2021.

_____. *Ética na Preservação no século XXI*. In: *Conservando el pasado proyectando el futuro: tendencias en la restauración monumental en el siglo XXI*. Zaragoza: Institución Fernando el Católico, 2016. pp: 53-68.

_____. *Questões Contemporâneas de Restauro: A viabilidade da Restauração*. In: *Questões contemporâneas: patrimônio arquitetônico e urbano*. Ed.1. Bauru: Canal6, 2017. pp: 89-107.

JACOBS, Jane. *Morte e Vida das Grandes Cidades*. Ed. 3. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011.

REIS FILHO, Nestor Goulart. *Racionalismo e Proto-Modernismo na obra de Victor Dubugras*. São Paulo: Fundação Bienal de São Paulo, 1997.

SECRETARIA DE CULTURA. *Edital Proac nº13/2014 - Restauração de Imóveis Tombados pelo Condephaat*. 2014. Disponível em: <http://www.proac.sp.gov.br/editais_resultados/edital-proac-no-132014-restauracao-de-imoveis-tombados-pelo-condephaat/>. Acesso em 03 de fev. de 2020.

SIAA + HAASA. *Memorial Descritivo de Restauro Estação Ferroviária de Mairinque*. São Paulo: Governo do Estado de

Periódico Técnico e Científico

Cidades Verdes

ISSN eletrônico 2317-8604, volume 10, número 26, 2022

São Paulo. 2015a.

TOLEDO, Marcelo. Interior de São Paulo atrai investimentos, mas sofre para preservar seu passado. Folha de S. Paulo, Ribeirão Preto, 14 de jul. de 2020. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2020/07/interior-atrai-investimentos-mas-sofre-para-preservar-seu-passado>>. Acesso em: 23 de jul. de 2021.