

O Art-Déco nas estações ferroviárias brasileiras:

o estilo moderno e o modal em declínio (1930-1950)

Eduardo Bacani Ribeiro,
Antônio Soukef Junior*

Resumo Esta reflexão tem como objetivo analisar a presença da linguagem Art-Déco na arquitetura das estações ferroviárias brasileiras. A falta de estudos específicos sobre esse tema justifica a sua realização. Para tanto, foi realizada uma breve revisão historiográfica, destacando as características do estilo Art-Déco e sua manifestação na arquitetura brasileira em diferentes localidades e tipologias. Para embasar o entendimento do período e da forma como essa linguagem foi aplicada nas construções ferroviárias de algumas empresas brasileiras, foram apresentados exemplos de estações nesse estilo por meio de um quadro contendo imagens e breves descrições. Espera-se que os resultados obtidos nesta análise contribuam para o desenvolvimento de pesquisas futuras sobre o tema, pois, ao centrar-se nele, o texto não objetiva esgotá-lo, pelo contrário, procura abrir caminho para uma discussão que ainda está por ganhar corpo e elucidar diversos pontos que, nesse sentido, precisam ser iluminados.

Palavras-chave: patrimônio ferroviário, estações ferroviárias, ferrovia.

Art-Deco en estaciones ferroviarias brasileñas: últimas ampliaciones de líneas o modernización del patrimonio existente

Resumen Este artículo tiene como objetivo identificar la presencia del estilo Art-Deco en la arquitectura de las estaciones ferroviarias brasileñas, tomando como referencia imágenes de edificios de este tipo que pertenecieron a diferentes empresas ferroviarias. Tal reflexión demuestra, entre otras cuestiones, que el citado lenguaje, en un momento dado, presentó cierta frecuencia en distintas empresas ferroviarias y caracterizó así los rasgos de una tipología que, directamente, se asoció a la máquina, referente del estilo Arte. decoración El texto, al centrar la discusión en este tema, no pretende agotarla, por el contrario, busca abrir camino a una discusión que aún no se ha concretado y dilucidar varios puntos que, en ese sentido, necesitan ser aclarados.

Palabras clave: patrimonio, modelos de transporte, historia urbana.

Art-Deco in Brazilian railway stations: latest line expansions or modernization of existing heritage

Abstract This article aims to identify the presence of the Art-Deco style in the architecture of Brazilian railway stations, taking as a reference images of buildings of this type that belonged to different railway companies. Such reflection demonstrates, among other issues, that the aforementioned language, at a given moment, presented a certain frequency in different railway companies and thus characterized the features of a typology that, directly, was associated with the machine, a reference for the style Art Deco. By focusing on this theme, the text does not aim to exhaust it. On the contrary, it seeks to open the way for a discussion that has yet to take shape and to elucidate several points that, in this sense, need to be clarified.

Keywords: heritage, transport models, urban history.

Este artigo objetiva investigar a presença da linguagem¹ Art-Déco em estações ferroviárias brasileiras, considerando que, até este momento, não há trabalhos específicos sobre essa temática que possam oferecer uma perspectiva estética e quantitativa.

Após o segundo pós-guerra, com a afirmação de uma corrente hegemônica, centrada no modernismo, que reivindicou e consolidou-se diante de boa parte da historiografia com o título de Arquitetura Moderna Brasileira, outras vertentes anteriores e concomitantes a esta produção – a exemplo do Art-Déco – foram alocadas à margem das discussões e apenas mais recentemente passaram a ser observadas com maior intensidade (BLANCO e CAMPOS NETO, 2003). Ou seja, revisitar esse estilo pela perspectiva da arquitetura ferroviária, ilumina pontos inéditos e abre caminhos para novas discussões.

Exposto com grande alarde na Exposição Internacional de Artes Decorativas e Industriais Modernas ocorrida na França, em 1925, o Art-Déco ficou conhecido, na época, por várias denominações, como *Style Moderne*, *Jazz Moderne* e *Zigzag Moderne*; o termo Art-Déco só passou a ser empregado, de fato, em 1966, a partir da realização de outra exposição, *Les Années 25: Art-Déco / Bauhaus / Stijl / Spirit Nouveau*, que também ocorreu na França (PINHEIRO, 1997). Associado ao movimento, à velocidade e a um frenético estilo de vida, essa linguagem rapidamente expandiu-se tanto nas artes decorativas quanto no mobiliário e na arquitetura. Sob o signo da modernidade ou modernização, o Art-Déco passou a prevalecer em um cenário de significativas transformações sociais, no qual a arquitetura e o urbanismo, em muitos aspectos, exercitavam uma espécie de atualização (PINHEIRO, 2008; CORREIA, 2008; REIS, 2014).

No contexto brasileiro, a arquitetura Art-Déco foi amplamente adotada em diversos projetos arquitetônicos, abrangendo tanto edificações de grande porte quanto estruturas menores, incluindo as construções ferroviárias. No entanto, é importante ressaltar que este modal passava por um período de transformações significativas, uma vez que estava perdendo sua posição de destaque para as rodovias. Portanto, observa-se uma relação inversamente proporcional entre o estilo arquitetônico moderno e em ascensão, representado pelo Art-Déco, e o meio de transporte considerado obsoleto, cuja atividade estava em declínio.

* Eduardo Bacani Ribeiro é Arquiteto e Urbanista, Doutorando da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU-USP). ORCID <<https://orcid.org/0000-0002-7856-3474>>. Antônio Soukef Junior é Arquiteto e Urbanista, Professor Convidado no PROGRAU da Universidade Federal de Pelotas (UFPeI), ORCID <<https://orcid.org/0000-0001-7401-5916>>.

Inicialmente, é realizada uma revisão historiográfica concisa, visando a compreensão da forma como a linguagem Art-Déco tem sido analisada ao longo dos anos por diferentes pesquisadores (BLANCO e CAMPOS NETO, 2003; CORREIA, 2008; LEMOS, 2005; PEREIRA, 1999; PINHEIRO, 1997 e 2008; SEGAWA, 1998; SEGRE, 2000). Essa revisão permitirá identificar as principais características estéticas e materiais associados ao estilo, os variados programas arquitetônicos que foram influenciados por ele, o período em que teve sua produção mais expressiva, bem como os arquitetos responsáveis por obras proeminentes em diferentes regiões do país.

Nota 1 da página anterior:

¹Ao longo deste texto, os termos “linguagem (arquitetônica)” e “estilo” são utilizados como sinônimos.

Na sequência, aborda-se a relevância das estações ferroviárias, por meio de imagens selecionadas que traçam um panorama cronológico de sua arquitetura. Será ainda apresentado um quadro com a imagem de estações de empresas ferroviárias situadas em diversos oito estados brasileiros, que construíram esses edifícios em linguagem Art-Déco entre as décadas de 1930 e 1950. As informações contidas nessa descrição permitirão compreender como e em que momento o referido estilo passou a ser adotado pelas companhias e em que contexto isso se deu.

A expansão e a diversidade da arquitetura Art-Déco no Brasil

Lemos (2005), na abertura do III Seminário Docomomo Estado de São Paulo, ocorrido em agosto de 2005, pontua que, embora ainda tivesse uma definição pouco precisa daquilo que seria Arquitetura Moderna, essa denominação dependia da relação estabelecida entre três determinantes: “o programa de necessidades; a técnica construtiva e a intenção plástica dentro de uma condição indispensável, a atualização sincrônica dessas providências” (LEMOS, 2005, s. p.). Ao tratar do Art-Déco, o pesquisador pontua que

[...] o estilo Art-Déco, popular desde os fins dos anos 20, mascarou o panorama arquitetônico da época passando também por moderno, ficando só na intenção plástica, mas, na maioria das vezes, prescindindo do concreto armado e satisfazendo a programas corriqueiros já superados. Sem dúvida, não podemos negar, às vezes, o Art-Déco se confundia com a Arquitetura Moderna nas obras de extremo bom gosto, como as casas do arquiteto Jayme Fonseca Rodrigues, de 1935, na rua Ceará. (LEMOS, 2005, s. p)

Para Lemos (2005), portanto, o Art-Déco não se enquadra no conceito de uma proposta de arquitetura moderna, contrariando, assim, as próprias denominações anteriores utilizadas para se referir a esse estilo, as quais buscavam expressar e reforçar sua modernidade. O autor traça uma separação qualitativa entre o Art-Déco e aquilo que ele classifica como Arquitetura Moderna, de modo que o primeiro, alocado em posto de inferioridade, tem sua modernidade reduzida à intenção plástica e à inserção em “programas corriqueiros já superados” (LEMOS, 2005, s. p).

No entanto, Segawa (1998), ao analisar o panorama da arquitetura brasileira de 1900 até 1990, diferente de Lemos (2005), pontua que o Art-Déco manifestava-se a partir de programas inovadores, servindo de suporte para inúmeras tipologias arquitetônicas que passaram a se afirmar a partir da década de 1930. Pode-se mencionar como exemplo disso: arranha-céus; cinemas; edifícios institucionais; lojas de departamentos; clubes; emissoras de rádio; estações rodoviárias e hidroviárias; fábricas e prédios de apartamentos.

A referida linguagem expressava-se por meio de marquises; platibandas e volutas de formato esquemático; gradis e caixilhos de metal; ornatos em alto ou baixo relevo com formas geométricas; linhas retas, em ziguezague ou em espiral; aberturas circulares; escalonamento das formas, destacando a altura; ênfase no acesso principal; recursos cenográficos de iluminação; predominância de cheios sobre vazios; e simetria. Desse modo apresentava-se como uma arquitetura

[...] descompromissada quanto a princípios teóricos gerais – especialmente a relação forma-função, tão cara à arquitetura moderna – e caracterizada pelo despojamento

na ornamentação, que, entretanto, continua presente, buscando remeter-nos aos signos dos “tempos modernos”: a máquina e suas formas geometrizadas, a velocidade, a eletricidade, etc.. (PINHEIRO, 2008, p. 112, aspas no original)

Quando investiga a padronização das agências dos Correios realizada entre as décadas de 1930 e 1940, Pereira (1999) pontua que o Art-Déco, evocado nessas edificações, era um estilo moderno na época, que buscava exibir a imagem de uma arquitetura nova. Segre (2000), por sua vez, ao discutir os caminhos da modernidade carioca, destaca que o forte antagonismo estilístico entre Art-Déco e o racionalismo que, nos anos 1920, marcou a produção e o debate arquitetônicos na Europa não incidiu da mesma forma no Brasil e em outros países da América Latina, onde, segundo o autor, “predominaram contaminações mútuas e contínuas entre as duas correntes: coexistia uma concepção volumétrica estritamente funcionalista com detalhes decorativos de ascendência déco” (SEGRE, 2000, p. 14).

Reiterando as colocações de Segawa (1998) e contrariando os apontamentos de Lemos (2005), Blanco e Campos Neto (2003), ao investigar o Art-Déco e o racionalismo clássico na arquitetura belenense, observam que essa linguagem não se destacou apenas como um “estilo de fachada”, mas também caracterizou programas inovadores. Já Correia (2008), nos exemplares industriais estudados, destaca que o Art Déco, a partir de construções de porte expressivo, conquistou o gosto popular, disseminando-se entre grandes e pequenas edificações, de residências a edifícios comerciais. Assim,

Suas linhas geometrizadas – especialmente os volumes, os vãos e as superfícies escalonadas – popularizaram-se em cidades grandes e pequenas, convertendo-se em marco do cenário urbano brasileiro das décadas de 1930 e 1940. (CORREIA, 2008, p. 54)

Quando analisa a verticalização ocorrida em São Paulo entre as décadas de 1930 e 1940, Pinheiro (2008) indica outros aspectos importantes que contribuíram com a popularização da linguagem déco na arquitetura. Para a autora, o referido estilo “possibilitou uma atualização formal que não interferia no canteiro de obra, criando uma imagem de modernidade aparente, que satisfazia os promotores da verticalização sem sacrificar-lhes os lucros” (PINHEIRO, 2008, p. 120), uma vez que, nesse sentido, sua disseminação foi favorecida pela “relação direta entre o despojamento de suas linhas e ornamentos, o apelo de modernidade e o barateamento da construção” (PINHEIRO, 2008, p. 117).

Além disso, Pinheiro (2008) menciona que o Art-Déco foi influenciado pelos meios de comunicação de massa disseminados no período: o cinema, as revistas ilustradas, o rádio, a propaganda, etc., ao mesmo tempo em que mantinha fortes vínculos com a tradição, uma vez que havia

[...] a manutenção, em muitos casos, do método Beaux-Arts de composição, manifesto numa busca de simetria e axialidade na distribuição da planta. Aliás, possivelmente foi esta solução de compromisso o que lhe garantiu tão grande – e rápida – aceitação no mundo inteiro, assim como ocorreu entre nós. (PINHEIRO, 2008, p. 112)

Pinheiro (2008) justifica sua visão analisando os edifícios verticais Art-Déco publicados na *Revista Acrópole* entre os anos 1930 e 1940, como, por exemplo, o Edifício Buenos

Aires, projeto do Escritório Lindenberg, Alves & Assumpção; o Edifício Lívia Maria, projeto do Escritório H. S. Caiuby; o Edifício Regência, projetado pelo engenheiro-arquiteto Arquimedes de Barros Pimentel; o Prédio Dona Veridiana, projetado por Francisco Beck; o Edifício Santa Amália, projetado e construído pelo Escritório Técnico Francisco Matarazzo Netto; e o Prédio Higienópolis, projetado por Rino Levi.

Outras obras Art-Déco a se destacar por seu simbolismo e significância são, em São Paulo: o Instituto Biológico (1928-1945), de Mário Whately; o Edifício Saldanha Marinho (1933) e o Viaduto do Chá (1938), ambos de Elisiário Bahiana, e o Edifício Altino Arantes (1939-1947), de José Camargo e [Plínio Botelho do Amaral](#). Em Belo Horizonte: o Cine Brasil (1932), de Ângelo Murgel, a sede da Prefeitura Municipal (1936-1939), de Luiz Signorelli e Raffaello Berti, além do Palacete Jeha (1934), de Zimer Wezphal. Em Salvador: o Elevador Lacerda (1929), de Fleming Thiesen/Prentice & Floderer e o Edifício Oceania (1932-1942), de Freire & Sodré.

No Rio de Janeiro: o Edifício Joseph Gire, conhecido como “A Noite” (1929), de Joseph Gire e Elisiário Bahiana, o Edifício Novo Mundo (1934), de Ricardo Wriedt, o Teatro Carlos Gomes (1932) e o Edifício Mesbla (1934), de Henri Sajous e Auguste Rendu. Em Copacabana, destacam-se os edifícios Itaoca (1928) Itahy e Guahy (1932). Porém, o grande destaque fica por conta do Cristo Redentor, inaugurado em 1931 com projeto do engenheiro Heitor da Silva Costa, desenhos do artista plástico Carlos Oswald, e as mãos e o rosto moldados na França pelo escultor Paul Landowski.

Outras capitais também possuem exemplares Art-Déco significativos com destaque para Goiânia a nova capital do estado de Goiás, criada a partir de um projeto do arquiteto Atilio Correa Lima (1933) e concluído pelo engenheiro Armando de Godoi em que predomina a linguagem Art-Déco em vários dos edifícios públicos e culturais com destaque para o Teatro Goiânia (1942) e a Estação Ferroviária (1954), ambos executados pelo arquiteto Jorge Félix de Souza. Em Curitiba e Belém, podemos destacar as sedes da Diretoria Regional dos Correios e Telégrafos², concluídas, respectivamente, em 1934 e 1942. Entretanto, não só as capitais brasileiras foram contempladas com importantes exemplares Art-Déco, cidades médias e pequenas também tiveram seus centros atualizados com prédios comerciais e residenciais nesse estilo, além de prédios públicos como escolas e fóruns.

Correia (2008) aponta a existência de fábricas e edificações fabris edificadas segundo a linguagem Art-Déco em ao menos 11 estados brasileiros: Minas Gerais, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraíba, Ceará, Rio Grande do Norte, Sergipe, Bahia, Pernambuco e São Paulo. Entre tais exemplares estão, por exemplo, a vila operária da Fiação e Tecelagem João Lombardi, em São João del Rei; o prédio da Fábrica Ypu, em Nova Friburgo; o edifício da Metalúrgica Eberle, em Caxias do Sul; a Fábrica de Tecidos Renaux, em Brusque; a construção erguida pela Companhia de Tecidos Paraibana, na cidade de Santa Rita, para abrigar a escola de sua vila operária; a Fábrica de Tecidos São José, em Fortaleza; a Fábrica de Tecidos Jovino Barreto, em Natal; a igreja do núcleo fabril criado pela Fábrica da Passagem, em Neópolis, Sergipe; casas da vila operária da Fábrica de Tecidos São Brás, em Salvador; instalações da Fábrica Peixe, em Pesqueira, Pernambuco; casas da Vila Boyes, em Piracicaba, e a Fábrica de Meias Lupo, em Araraquara estas últimas, edificações localizadas no interior paulista.

² Sobre esse tema ver Pereira (1999).

Pela diversidade da relação de obras Art-Déco espalhadas pelo país, fica clara sua importância como via de acesso à modernidade de matriz europeia e norte-americana para os distintos estratos sociais (REIS, 2014). Mais do que isso, esse estilo sinaliza um processo de modernização abrangente (material e imaterial), ao passo em que busca adequar a arquitetura a uma nova configuração socioeconômica mediante não apenas uma modernização estilística, mas também produtiva e orçamentária, uma vez que é preciso considerar nessa produção a participação da indústria e o interesse pela diminuição com os custos das obras em centros urbanos que estavam em processo de industrialização e adensamento.

Diante disso, não é possível considerar o Art-Déco como uma simples manifestação protomoderna, espécie de interregno entre o método de composição *Beaux-Arts* e o funcionalismo, já que, tomando por base o usual enquadramento do modernismo, esse estilo foi algo concomitante, não sendo, portanto, nem precedente, nem tampouco uma visão ultrapassada (BLANCO e CAMPOS NETO, 2003; CORREIA, 2008). O que ocorreu foi uma outra via, particular em sua configuração e que emergiu da “dialética da constituição dos campos profissionais da construção civil – arquitetos, engenheiros e construtores – e da consolidação das técnicas e dos sistemas construtivos” (FREITAS, 2011, p. 9).

Abordar o Art Déco como um estilo próprio, moderno e relevante ganha cada vez mais proeminência, especialmente em estudos acadêmicos que procuram discorrer sobre o fenômeno em cidades menores de diferentes regiões do Brasil, como Carazinho e Passo Fundo no Rio Grande do Sul (CITRON, TALAMINI e MENDES, 2018; LORENZO E JUNIOR, 2020); ou Gravatá do Ibiapina em Pernambuco (FARIAS, 2019). Têm sido frequentes, também, pesquisas que o analisam sob a ótica da preservação, chamando a atenção para a necessidade de se proteger esse acervo (AMORIM, 2020; FERREIRA e DE OLIVEIRA, 2020).

É possível observar, portanto, que o Art-Déco, enquanto linguagem moderna, ao mesmo tempo em que manteve vínculos com a tradição, esteve sintonizado, de alguma forma, com questões pertinentes ao seu tempo – sejam elas estéticas, materiais, econômicas ou mesmo sociais – passando, assim, a atingir diferentes localidades, estratos sociais e tipologias, de forma que, ainda hoje, ele é uma marca presente na fisionomia de muitas cidades brasileiras.

A importância das estações ferroviárias no contexto urbano

A malha ferroviária brasileira seguiu, basicamente, o modelo centro produtor/porto exportador, sendo inserida em áreas onde se cultivava a borracha, o algodão, o açúcar, o charque e, especialmente, o café, principal produto exportado entre a década de 1850 e a Primeira República. A extensa rede de comunicação criada pela ferrovia permitiu o desenvolvimento e a criação de novas cidades, além de alterar a geografia e incrementar a circulação de pessoas e de mercadorias.

Nos primeiros anos de sua implantação, grande parte do material necessário para a execução da infraestrutura ferroviária era importado de países como a Bélgica, França, Alemanha e sobretudo da Grã-Bretanha. Surge então uma nova paisagem formada por trilhos, viadutos, pontes metálicas, torres de sinalização etc., elementos industrializados que modificam de forma indelével áreas rurais e urbanas.

Dentre as edificações que compunham os chamados conjuntos ferroviários, destacam-se os armazéns de carga, as oficinas, as rotundas, as casas de funcionários, os depósitos de carvão, as passarelas metálicas para travessia da linha férrea e as caixas d'água suspensas para abastecimento das caldeiras das locomotivas a vapor. Todavia, são as estações ferroviárias, os prédios mais representativos dentre todos, por serem aqueles que estabeleciam o contato entre as cidades, seus usuários e o trem.

Por conta destas características, as estações foram, quase sempre, objeto de cuidadosos projetos que resultaram em obras que conciliavam as funções intrínsecas ao transporte com as exigências de conforto e praticidade. Já as demais edificações, pelas características gerais da operação ferroviária, eram, de modo geral, encaradas como problema de engenharia sendo tratadas como obras eminentemente funcionais, isto é, construções que privilegiavam o caráter operacional em detrimento de questões estéticas.

Somente com o entendimento da importância e a consequente valorização do patrimônio industrial, a partir das últimas décadas do século XX, é que os remanescentes ferroviários como um todo tornaram-se objeto de preocupação e alguma proteção.

Uma breve cronologia arquitetônica das estações ferroviárias brasileiras

Na primeira fase do desenvolvimento ferroviário brasileiro (1870-1890) o projeto e grande parte do material empregados na construção das suas edificações vinham do exterior. Entretanto, com a consolidação das companhias e a rapidez com que avançavam interior adentro, passam a ser projetadas por profissionais especialmente contratados ou, no caso das empresas mais consolidadas, por equipes pertencentes aos seus próprios quadros funcionais. Muitas delas, pelo seu caráter articulador, tornaram-se marcos referenciais em suas respectivas cidades, aglutinando ao seu redor comércio e serviços.

Isso pode ser comprovado ao se verificar o número de conjuntos ferroviários que, construídos em locais isolados, por conta da necessidade de se buscar áreas com topografia adequada às condições técnicas das locomotivas tracionadas a vapor, em pouco tempo eram envolvidos pelo tecido urbano. Em algumas cidades a localização da linha férrea determinará, inclusive, a mudança na direção do seu crescimento.

Acoplada à estação localizava-se a plataforma para embarque e desembarque de passageiros e mercadorias. Sua altura elevada em relação ao nível do terreno permitia o perfeito acesso aos trens. Geralmente, essa área possuía uma cobertura metálica para proteção contra as intempéries.

O prédio da estação, ao contrário, era em geral construído em alvenaria de tijolos recebendo um acabamento de acordo com os modelos arquitetônicos vigentes no período de predominância do ecletismo. Pela importância que as estações adquiriram no contexto social e urbano entre o final do século XIX e início do XX, o tratamento estético dispensado a elas eram similares às soluções empregadas nos principais edifícios públicos ou institucionais de cada localidade, como escolas, casas de Câmara e Cadeia e fóruns, entre outros.

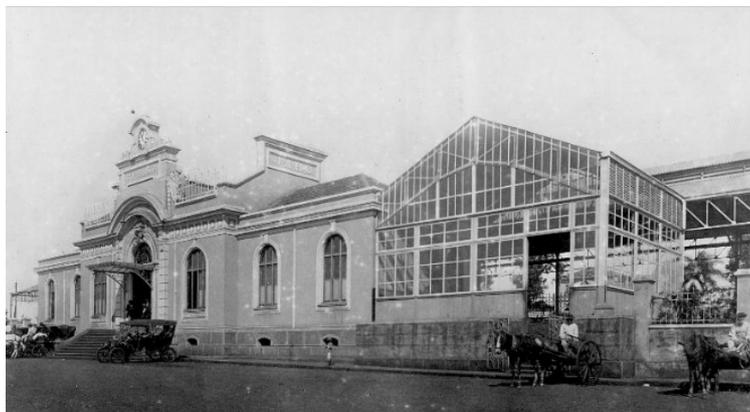


Figura 1 (topo): Estação de Caieiras da São Paulo Railway. C. 1900. Fonte: coleção dos autores³.

³Todas as fotos creditadas como “coleção dos autores” faziam parte do acervo da extinta Ferrovia Paulista S.A. – FEPASA. Em pesquisa realizada para a confecção do meu mestrado (SOUKEF JÚNIOR, Antonio. *Reabilitação do conjunto ferroviária de Mayrinque*. Dissertação de mestrado em Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 1999.), em 1995, fiz cópia de todas elas e estão sob minha guarda desde então. Como a empresa não existe mais, e a foto mais nova é de 1940, achei por bem creditá-las como coleção particular.

Figura 2: Estação de Jaú da Companhia Paulista em 1910. Fonte: coleção dos autores.

Do ponto de vista da classificação, as estações eram agrupadas de várias maneiras. A mais comum é aquela que divide as edificações segundo o trajeto da linha férrea. Nesse caso havia três situações distintas: as estações de passagem (ou intermediárias) que eram situadas ao longo do percurso; as estações terminais, onde se iniciavam ou terminavam as viagens de trens; e as estações de transferências ou entroncamento, onde os usuários podiam trocar de percurso. Cada uma delas tinha uma conformação que seguia modelos pré-definidos, que se adequavam à configuração da linha férrea.

Observadas essas condições, cada edifício recebia os serviços e o acabamento de acordo com o porte e a importância da localidade para as companhias ferroviárias. Algumas delas, por exemplo, padronizavam as formas e os materiais utilizados. É o caso da São Paulo Railway Company, que, entre 1856 e 1946, foi detentora da linha que fazia a ligação entre as cidades de Santos e Jundiá no interior de São Paulo. O corpo principal de suas edificações intermediárias formava um bloco retangular com acabamento em alvenaria de tijolos aparentes, quase sem ornamentação.

Já nas edificações da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, em geral, a plataforma metálica se destacava de modo marcante do bloco de alvenaria que, por sua vez, recebia um tratamento arquitetônico eclético distinto, tanto em tamanho quanto em requinte, de acordo com a importância que a cidade possuía dentro da logística operacional da empresa.



Figura 3 (esquerda): Estação de Pedregulho da Companhia Mogiana na década de 1940. Fonte: coleção dos autores.

Figura 4 (direita): Estação do Recife da Great Western Railway. Década de 1920. Fonte: coleção dos autores.

Um terceiro exemplo pode ser visto nas edificações da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, cujas estações embora também fossem formadas por um bloco retangular em alvenaria de tijolos aparentes (posteriormente rebocados) possuíam uma cobertura em duas águas que avançava de modo a cobrir também a plataforma de embarque.

O mesmo pode ser observado em quase todas as outras linhas que surgiram ou que cresceram no período como é o caso, entre outras, da Central do Brasil, da Leopoldina Railway, da Great Western Railway, da Rede Mineira de Viação ou da Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil.

Dentro da classificação por localização, as estações ainda eram agrupadas por seu tamanho, podendo ser de grande, médio e pequeno porte. Abaixo desta última havia ainda as chamadas paradas rurais, simples plataformas cobertas onde o trem se detinha somente para recolher passageiros ou mercadorias. De modo geral, as estações menores localizavam-se em cidades do interior onde pequenos espaços eram suficientes para os serviços de operação.

As estações de grande porte, por sua vez, situavam-se nas capitais ou cidades de importância regional. Seus espaços conciliavam as funções de operação ferroviária e as de caráter administrativo, o que incluía a diretoria e os demais serviços da companhia férrea.

Como o período de maior expansão das ferrovias brasileiras ocorre em um arco de cinquenta anos (1870-1920) podemos afirmar que o Eclétismo, nas suas mais diversas manifestações, predominou no acabamento de grande parte das estações, variando a qualidade e o porte em função da importância e localização da linha e também da estrutura financeira da empresa. Assim, ao lado de uma edificação em alvenaria erigida com os mais diversos arranjos arquitetônicos sobrepunham-se elementos pré-fabricados a indicar todo o avanço tecnológico que materiais como o ferro, o aço e o vidro permitiam. Tal contraste marcou a paisagem tanto dos grandes centros como dos rincões mais afastados.

Tal modelo de implantação das edificações ferroviárias foi predominante nesta fase de expansão e apogeu do sistema.

As últimas expansões ferroviárias

Entre as décadas de 1920 e 1950, o país passa por uma acelerada mudança socioeconômica e cultural que modifica seu perfil de forma marcante. No aspecto econômico, o avanço da industrialização e a opção pelo modal rodoviário impactarão profundamente as ferrovias, que sofrerão um progressivo processo de deterioração a partir da década de 1940 e que nem as tentativas da União em unificá-las em uma única grande rede ferroviária (RFFSA, criada em 1957) reverterá este quadro que culminará com a concessão à iniciativa privada de toda a operação da malha ferroviária na década de 1990.

Mesmo com todos os problemas citados acima, a rede ferroviária brasileira ainda conhecerá um período de expansão até a década de 1950 por conta de mudanças na composição de algumas empresas que aglutinarão ferrovias menores, sofrerão fusões, desmembramento, estatizações além da mudança da tração a vapor para a tração elétrica e/ou diesel-elétrica. Por conta de tais fatos haverá a necessidade de construção de novas estações ou mesmo a ampliação daquelas já existentes.

Entretanto, uma diferença significativa distinguirá as estações construídas nesta fase daquelas erigidas em períodos anteriores. Quase todas elas seguirão as novas tendências arquitetônicas que tomavam conta das cidades brasileiras, como o Neocolonial, o Art-Déco e, a partir da década de 1930, o Modernismo.

Lamentavelmente, a qualidade deste acervo refletirá a crise pelo qual o transporte ferroviário passava, variando bastante em termos de qualidade e acabamento. Mesmo assim, é possível encontrar exemplares representativos de cada uma dessas tendências, especialmente na vertente Art-Déco, objeto deste artigo.

Figura 5: Divulgação das novas estações construídas pela Sorocabana no final da década de 1930. Fonte: coleção dos autores⁴.

⁴ Publicado no Suplemento em Rotogravura nº 126 do jornal "O Estado de São Paulo", em novembro de 1938.



Manifestações Art-Déco nas estações ferroviárias brasileiras

Como já citado, o Art-Déco, associado ao movimento, à velocidade e a um estilo de vida novo e frenético, expandiu-se no Brasil de forma acelerada a partir da década de 1920, estando presente até hoje em várias cidades tanto nas pequenas e médias quanto nas grandes. Trata-se de um acervo rico e diversificado embora nem sempre valorizado como deveria.

O Art-Déco aparece em projetos sofisticados, em que é possível perceber o entendimento da sua sintaxe por parte do autor, e de forma simplificada em construções menores, como sobrados ou edifícios de pequeno porte em que somente alguns detalhes geométricos insinuam a filiação da obra ao estilo, tal como ocorreu durante o apogeu do Neoclassicismo e do Ecletismo quando a reprodução dos ornamentos e o encobrimento do telhado por uma platibanda generalizou-se nas construções tanto da classe média quanto nas edificações operárias.

Nas estações ferroviárias construídas durante a vigência do Art-Déco, o fenômeno reproduziu-se de modo similar, havendo exemplares de grande porte, cujos projetos foram executados com rigor e expressividade plástica, caso da estação da Central do Brasil, no Rio de Janeiro, da Estação da Noroeste, em Bauru, e da Estação de Goiânia, da Estrada de Ferro Goiás. Há também exemplos de pequenas e médias estações em que o Art-Déco é apenas sugerido.

Sem a pretensão de esgotar a pesquisa, localizamos estações ferroviárias Art-Déco presentes em oito estados brasileiros (Goiás, Minas Gerais, Paraíba, Pernambuco, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul, São Paulo e Santa Catarina) e pertencentes a 13 companhias distintas. Tal estudo permitiu observar manifestações em que são encontrados traços ainda ligados ao método de composição *Beaux-Arts* com estruturas em concreto armado, ornamentos geometrizados, cornijas, aberturas circulares, telhas francesas, marquises, platibandas, colunas toscanas, entre outros elementos.

Figura 6: Estação Dom Pedro II da Central do Brasil, um dos mais importantes edifícios ferroviários no estilo Art-Déco. De autoria do arquiteto húngaro-brasileiro Geza Heller. Fonte: coleção dos autores.





Figura 7 (topo): Estação de Bauru, ponto inicial da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Fonte: coleção dos autores.

Figura 8 (embaixo): Estação de Goiânia, obra de 1954 de autoria do arquiteto Jorge Félix de Souza. Fonte: <<https://biapo.instituto-biapo.com.br/portfolio-types/arquitetonico/page/2/>>.

Desse modo, em certos momentos, essa composição manifesta-se de forma expressiva, em construções monumentais, e, outras vezes, insere-se em pequenas edificações, de modo simplificado, por meio de detalhes como modestos frontões ou simplesmente na tipografia que nomeia as estações. O que fica evidente é que, a exemplo do que ocorreu com outras tipologias – como edifícios institucionais, lojas de departamentos, clubes, emissoras de rádio, cinemas, etc. – a linguagem Art-Déco também esteve presente na arquitetura de estações ferroviárias das mais diferentes companhias férreas brasileiras.

No *Quadro 1* apresenta-se uma pequena mostra de estações Art-Déco que foram encontradas durante esta pesquisa; elas possuem distintas dimensões, localizações, propriedades e ano de construção (ou reconstrução). Assim, embora diminuta diante de um quadro tipológico tão vasto, exemplificam a diversidade das manifestações do estilo no segmento ferroviário:

| | | |
|---|--|---|
|  |  |  |
| Estrada de Ferro Central do Brasil Estação de Caçapava (1922) – SP ⁵ | Estrada de Ferro Araraquara Estação de Catanduva (1948) – SP ⁶ | Estrada de Ferro Araraquara Estação de S. J. do Rio Preto (1941) – SP ⁷ |
|  |  |  |
| Companhia Mogiana de Estradas de Ferro Estação de Batatais (1939) – SP ⁸ | Companhia Mogiana de Estradas de Ferro Estação de Casa Branca (1951) – SP ⁹ | Companhia Mogiana de Estradas de Ferro Estação de Guaxupé (1930) – MG ¹⁰ |
|  |  |  |
| Companhia Mogiana de Estradas de Ferro Estação de Franca (1939) – SP ¹¹ | Companhia Mogiana de Estradas de Ferro Estação de Itapira (1939) – SP ¹² | Rede Ferroviária do Nordeste Estação de Caruaru (dec. de 1950) – PE ¹³ |
|  |  |  |
| Rede Ferroviária do Nordeste Estação de Pocinhos (1958) – PB ¹⁴ | Rede Ferroviária do Nordeste Estação de Pombal (1932) – PB ¹⁵ | Rede Ferroviária do Nordeste Estação de Patos (1944) – PB ¹⁶ |

⁵ Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/c/fotos/cacapava0181.jpg>>. Acesso em 28 jul. 2023.

⁶ Ribeiro, 2020.

⁷ Ribeiro, 2020.

⁸ Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/b/batatais.htm>>. Acesso em 28 jul. 2023.

⁹ Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/c/casabr-nova.html>>. Acesso em 28 jul. 2023.

¹⁰ Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=PQ7_6-5N9Y4>. Acesso em 28 jul. 2023.

¹¹ Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/f/franca.htm>>. Acesso em 28 jul. 2023.

¹² Disponível em: <<https://saopauloantiga.com.br/estacao-de-itapira/>>. Acesso em 28 jul. 2023.

¹³ Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcp_pe/fotos/>. Acesso em 28 jul. 2023.

¹⁴ Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/paraiba/pocinhos.htm>>. Acesso em 28 jul. 2023.

¹⁵ Disponível em: <<https://pt.wikipedia.org/wiki/>>. Acesso em 28 jul. 2023.

¹⁶ Disponível em: <<https://polemicapatos.com.br/geral/2021/08/10/>>. Acesso em 28 jul. 2023.

Quadro 1: Estações ferroviárias Art-Déco selecionadas. Fonte: elaborado pelos autores.

| | | |
|--|--|---|
|  |  |  |
| Estrada de Ferro Noroeste Estação de Guararapes (1949) – SP ¹⁷ | Estrada de Ferro Sorocabana Estação de Pres. Prudente (1944) – SP ¹⁸ | Estrada de Ferro Sorocabana Estação de Itu (1942) – SP ¹⁹ |
|  |  |  |
| Estrada de Ferro de Maricá Estação de S. P. da Aldeia (1937) – RJ ²⁰ | Rede Mineira de Viação Estação de Bambuí (s/d) – MG ²¹ | Viação Férrea Centro-Oeste Estação de Catalão (1942) – GO ²² |
|  |  |  |
| Viação Férrea Rio Grande do Sul Estação de Tupanciretá (1948) – RS ²³ | Viação Férrea Rio Grande do Sul Estação de Carazinho (1939) – RS ²⁴ | Viação Férrea Rio Grande do Sul Estação de Uruguaiana (1945) – RS ²⁵ |
|  |  |  |
| Estrada de Ferro de Santa Catarina Estação de Indaial (1950) – SC ²⁶ | Rede de Viação Paraná-Santa Catarina Estação de Caçador Nova (1946) – SC ²⁷ | Rede de Viação Paraná-Santa Catarina Estação de Porto União (1942) – SC ²⁸ |

¹⁷ Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/g/fotos/>>. Acesso em 28 jul. 2023.

¹⁸ Disponível em: <<https://www.fne.org.br/index.php/todas-as-noticias/>>. Acesso em 28 jul. 2023.

¹⁹ Disponível em: <<http://jornalperiscopio.com.br/site/>>. Acesso em 28 jul. 2023.

²⁰ Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl_ramais_3/fotos/>. Acesso em 28 jul. 2023.

²¹ Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/rmv_tronco/bambui.htm>. Acesso em 28 jul. 2023.

²² Disponível em: <<http://www.mpggo.mp.br/portal/conteudo/catalao>>. Acesso em 28 jul. 2023.

²³ Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/rs_marcelino-stamaria/fotos/>. Acesso em 28 jul. 2023.

²⁴ Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/rs_marcelino-stamaria/>. Acesso em 28 jul. 2023.

²⁵ Disponível em: <<https://commons.wikimedia.org/wiki/>>. Acesso em 28 jul. 2023.

²⁶ Disponível em: <<https://upguide.com.br/locais/museu-ferroviario-silvestre-ernesto-da-silva/>>. Acesso em 28 jul. 2023.

²⁷ Disponível em: <<https://pt.wikipedia.org/wiki/Ca%C3%A7ador>>. Acesso em 28 jul. 2023.

²⁸ Disponível em: <<https://cdluniao.com.br/pontos-turisticos-de-porto-uniao-e-uniao-da-vitoria/attachment/>>. Acesso em 28 jul. 2023.

Quadro 1 (continuação): Estações ferroviárias Art-Déco selecionadas. Fonte: elaborado pelos autores.

O Art-Déco foi incorporado na arquitetura ferroviária, sobretudo, entre as décadas de 1930 e 1940, momento em que ele apresentou destaque na produção nacional. É possível reconhecer sua aplicação nas estações de diferentes modos: em edifícios da década de 1910 e 1920 que foram remodelados entre os anos de 1930 e 1940, aderindo a alguns traços Art-Déco (como em Caçapava); em estações que substituíram, no mesmo local ou não, construções de finais do século XIX (como em Itu, Batatais, Franca, Casa Branca, Itapira, Caruaru, Tupanciretá e Carazinho) ou de início do século XX (como em Rio Preto, Catanduva, Indaial, Bambuí, Guaxupé e Presidente Prudente). Também há a presença desse estilo em edificações mais tardias, como na estação de Pocinhos, do final da década de 1950.

Assim, ora o Art-Déco é um conjunto de ornamentos ou uma vestimenta moderna; ora é toda a fisionomia do novo edifício, uma expressão erudita. Porém, em alguns exemplares, não há apenas um processo de modernização do edifício ferroviário de modo isolado como da própria cidade em que ele está inserido. A estação de São José do Rio Preto, por exemplo, era originalmente uma modesta instalação; em 1941, foi inaugurada uma nova edificação mais ampla, verticalizada, escalonada com três pavimentos, em concreto armado e que, ao apresentar um aspecto formal vinculado ao Art-Déco, estava em sintonia com outras construções locais daquele mesmo período, como o Edifício Caramuru (1939), o Cine Teatro Rio Preto (1940), o Edifício Curti (1941) e, posteriormente, a Basílica Menor Nossa Senhora da Conceição (1943) e o Mercado Municipal (1944).

Dessa forma, observa-se que a adoção do Art-Déco em edificações ferroviárias acompanhava um movimento amplo, que não se restringia ao edifício em si, mas que se dava em virtude de alterações estéticas e materiais em centros urbanos que, entre as décadas de 1930 e 1940, alteravam suas fisionomias com a verticalização e a construção de grandes volumes em concreto armado, considerados símbolos de modernidade (SEGAWA, 1998).

O que particulariza as manifestações Art-Déco nos prédios ferroviários em relação aos demais é que esta tendência, em seu ápice, alcançou as empresas férreas já em um período de declínio. Esse fator, inclusive, em certos casos, pode ter sido determinante para a adoção desse estilo, considerando que ele não provocava alterações significativas no canteiro de obra e, mediante o despojamento de suas linhas e ornamentos, promovia um barateamento da construção; ou seja, era uma via de acesso à modernidade mais viável às companhias ferroviárias em um período inicial de declínio.

Dessa maneira, pode-se observar que estações ferroviárias em linguagem Art-Déco compõe um acervo arquitetônico de grande importância cultural e refletem a fase final do desenvolvimento ferroviário nacional, período ainda pouco estudado e que merece ser mais bem avaliado, tanto no sentido de suas filiações estéticas, que não se restringem ao Art-Déco, como, também, dos agentes que atuaram em suas transformações e do contexto no qual elas se inseriram – seja pela perspectiva da cidade ou do próprio sistema ferroviário.

Conclusão

A diversidade arquitetônica das estações ferroviárias construídas no Brasil é muito grande e lamentavelmente ainda não foi estabelecida uma classificação capaz de criar mecanismos que garantam a preservação dos exemplares considerados representativos.

Em 2007, quase dez anos depois da extinção da Rede Ferroviária Federal e a concessão da malha ferroviária nacional à iniciativa privada, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN, por meio da Lei 11483/07 tornou-se responsável pela gestão do patrimônio cultural ferroviário, o que exigiu (e ainda exige) um esforço no sentido de se estabelecer novos marcos legais, novos conceitos e novos instrumentos jurídicos, uma vez que o patrimônio ferroviário da extinta RFFSA encontra-se sob a administração de diferentes órgãos, como o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte - DNIT; a Advocacia-Geral da União - AGU; Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT; a VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias; a Inventariança da RFFSA; a Secretaria do Patrimônio da União, SPU; e do IPHAN, fato que exige o compartilhamento de competências e ações articuladas visando uma política integrada.

Entre 2008 e 2009, o IPHAN avaliou cerca de oito mil imóveis, incluindo estações, armazéns e rotundas, etc. Estabeleceu também os seguintes critérios para auxiliar na determinação de sua importância cultural:

1. Correlação com fatos e contextos históricos ou culturais relevantes, inclusive ciclos econômicos, movimentos e eventos sociais, processos de ocupação e desenvolvimento do País, de seus Estados ou Regiões, bem como com seus agentes sociais marcantes;
2. Portadores de valor artístico, tecnológico ou científico, especialmente aqueles relacionados diretamente com a evolução tecnológica ou com as principais tipologias empregadas no Brasil a partir de meados do século XIX até a década de 1970;
3. Cujo intuito de valoração cultural seja objeto de manifestação individual ou coletiva de pessoa física ou jurídica, pública ou privada, desde que devidamente justificada, podendo ser, inclusive, motivada por seu valor simbólico.

Lamentavelmente, depois de mais de uma década da realização desse inventário somente uma pequena parte desses bens foram chancelados como merecedores de proteção oficial. Por outro lado, cresceram significativamente os trabalhos acadêmicos voltados ao estudo do patrimônio das antigas ferrovias, o que demonstra a preocupação com o destino desses imóveis.

Entretanto, sem desmerecer a importância e a qualidade de grande parte dessa produção, percebemos que ainda há uma lacuna a ser preenchida, especialmente com relação a estudos que se debrucem nas questões que envolvam a evolução estética e tipológica dos imóveis ferroviários, sobretudo, na fase final da expansão do sistema, bem como que considere outras tipologias ferroviárias para além das estações, como oficinas, armazéns, torres de água, entre outros.

Como procuramos demonstrar neste artigo, há diversos exemplos de estações Art-Déco em várias das antigas companhias férreas assim como também há exemplares Neocoloniais, Missões e Modernistas, tanto em versões mais elaboradas quanto naquelas reproduzidas de forma simplificada.

Por isso, é imprescindível que sejam realizados trabalhos que busquem avaliar o acervo arquitetônico das edificações ferroviárias por critérios mais abrangentes, isto

é, como bens filiados a determinados movimentos artísticos de forma a se obter um conjunto de informações que esclareçam como ocorreu esse desenvolvimento, pois a abordagem dos estudos sob essa ótica poderá ampliar o conhecimento dos conjuntos ferroviários, auxiliando na sua sobrevivência de forma íntegra e não apenas como vestígio isolado e solto no tecido urbano.

Referências bibliográficas

- AMORIM, Laís Silva. *Biblioteca Mário de Andrade: a incorporação do patrimônio cultural e arquitetônico no urbano contemporâneo*. Dissertação de Mestrado. Guarulhos: EFLCH-UNIFESP, 2020. 212 f.
- BLANCO, Giovanni; CAMPOS NETO, Candido Malta. Redescobrimo o Art-Déco e o racionalismo clássico na arquitetura belenense. *Vitruvius*. Arqtextos 032. Texto especial 167, janeiro de 2003. Disponível em: <<https://vitruvius.com.br/revistas/read/arqtextos/03.032/719>>. Acesso em: 16 mar. 2021.
- CITRON, Rafaela Simonato; DE OLIVEIRA MENDES, Aline; TALAMINI, Josiane. Patrimônio Art Déco em Carazinho/RS: reconhecimento, valorização e preservação. *Gestão e Gerenciamento*, v. 1, n. 8, p. 26-35, 2018.
- CORREIA, Telma de Barros. Art-Déco e indústria – Brasil, décadas de 1930 e 1940. *Anais do Museu Paulista*. São Paulo. N. Sér. v.16. n.2. p. 47-104. jul.- dez 2008.
- FARIAS, Carine Ayanne Mendes de. *O Art Déco Popular como produtor da paisagem urbana de Gravatá do Ibiapina - PE*. Trabalho de Conclusão de Curso (Monografia), Curso de Bacharelado em Arquitetura e Urbanismo, Centro de Tecnologia e Recursos Naturais, Universidade Federal de Campina Grande - Campina Grande - Paraíba - Brasil, 2019. 231f.
- FERREIRA, Jackeline Mendes; OLIVEIRA, Adriana Mara Vaz de. Políticas públicas patrimoniais: O tombamento Art Déco em Goiânia (GO). *RUA*. V. 26, n.1, p. 133-154, jun. 2020.
- FREITAS, Maria Luiza de. *Modernidade Concreta. As grandes construtoras e o concreto armado no Brasil (1920-1940)*. Tese (Doutorado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011.
- LEMOS, Carlos Alberto Cerqueira. O modernismo arquitetônico em São Paulo. *Vitruvius*, Arqtextos, São Paulo, ano 06, n. 065.01, out. 2005. Disponível em: <<https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqtextos/06.065/413>>. Acesso em: 20 mar. 2021.
- PEREIRA, Margareth da Silva. *Os correios e telégrafos no Brasil; um patrimônio histórico arquitetônico*. São Paulo: MSP / Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, 1999.
- PINHEIRO. Maria Lúcia Bressan. Arquitetura residencial verticalizada em São Paulo nas décadas de 1930 e 1940. *Anais do Museu Paulista*. São Paulo. N. Sér. v.16. n.2. p. 47-104. jul.- dez 2008.
- REIS, Márcio Vinicius. *O Art-Déco na Obra Getuliana – moderno antes do modernismo*. Tese de Doutorado em Arquitetura e Urbanismo – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014.
- RIBEIRO, Eduardo Bacani. *Estrada de Ferro Araraquara: da Morada do Sol à “Boca do Sertão” – os espaços invisíveis*. Dissertação (Mestrado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2020.
- SEGAWA, Hugo. *Arquitetura no Brasil 1900 - 1990*. São Paulo: EDUSP - Editora da Universidade de São Paulo, 1998.
- SEGRE, Roberto. Os caminhos da modernidade carioca (1930-1980). In: CZAJKOWSKI, Jorge (Org.). *Guia da arquitetura moderna no Rio de Janeiro*. Coleção Guias da Arquitetura no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Casa da palavra, 2000, p. 5-22.

Recebido [Fev. 03, 2023]

Aprovado [Set. 14, 2023]