



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA MARIA  
CENTRO DE ARTES E LETRAS  
PÓS – GRADUAÇÃO ARTE E VISUALIDADE**

**ART DÉCO NA AVENIDA RIO BRANCO – SANTA  
MARIA: INTERAÇÃO DE QUATRO PRÉDIOS COM A  
CONTEMPORANEIDADE**

**MONOGRAFIA DE ESPECIALIZAÇÃO**

**Lidia Glacir Gomes Rodrigues**

**Santa Maria, RS, Brasil  
2005**

**ART DÉCO NA AVENIDA RIO BRANCO – SANTA MARIA:  
INTERAÇÃO DE QUATRO PRÉDIOS COM A  
CONTEMPORANEIDADE**

**por**

**Lidia Glacir Gomes Rodrigues**

Monografia apresentada ao Curso de Pós – Graduação Arte e Visualidade, Área de Concentração em História e Teoria das Artes Visuais, da Universidade Federal de Santa Maria (UFSM, RS), como requisito parcial para obtenção do grau de **Especialista em Arte e Visualidade**

**Orientadora: Prof<sup>a</sup> Vani Terezinha Foletto**

**Santa Maria, RS, Brasil  
2005**

**Universidade Federal de Santa Maria  
Centro de Artes e Letras  
Pós-Graduação Arte e Visualidade**

A Comissão Examinadora, abaixo assinada,  
aprova a Monografia de Especialização

**ART DÉCO NA AVENIDA RIO BRANCO – SANTA MARIA:  
INTERAÇÃO DE QUATRO PRÉDIOS COM  
A CONTEMPORANEIDADE**

elaborada por  
**Lidia Glacir Gomes Rodrigues**

como requisito parcial para obtenção do grau de  
**Especialista em Arte e Visualidade**

**COMISSÃO EXAMINADORA:**

**Vani Terezinha Foletto, Ms.**  
(Presidente/ Orientadora)

**Caryl Eduardo Jovanovich Lopes, Dr. (UFSM)**

**Marilda Oliveira de Oliveira, Dr<sup>a</sup>. (UFSM)**

Santa Maria, 11 de abril de 2006

## RESUMO

Monografia de Especialização  
Pós – Graduação Arte e Visualidade  
Centro de Artes e Letras  
Universidade Federal de Santa Maria

### **ART DÉCO NA AVENIDA RIO BRANCO – SANTA MARIA: INTERAÇÃO DE QUATRO PRÉDIOS COM A CONTEMPORANEIDADE**

**AUTORA:** LIDIA GLACIR GOMES RODRIGUES

**ORIENTADORA:** VANI TEREZINHA FOLETTO

**Data e local da Defesa:** Santa Maria, 11 de abril de 2006

O presente estudo tem por objetivo identificar as manifestações do *Art Déco* na arquitetura da Avenida Rio Branco, Santa Maria, Rio Grande do Sul. Primeiramente, faz-se um estudo acerca dos acontecimentos históricos relevantes do período em questão - no caso, final da década de vinte até meados de quarenta - e suas relações e contribuições para o desenvolvimento de uma nova arquitetura vinculada aos conceitos do *Art Déco*, suas características e exemplos. Após, faz-se um estudo sobre o mundo contemporâneo, apontando suas características, exemplificando-o no contexto urbano. Ao fim, são analisados quatro exemplares arquitetônicos representativos do estilo situados na Avenida Rio Branco e abordada a interação destes exemplares com a contemporaneidade.

**Palavras Chave:**

arquitetura, arquitetura art déco, Santa Maria

## **ABSTRACT**

The present study has as objectives to identify the manifestation to *Art Déco* in architecture of Rio Branco Avenue, Santa Maria, Rio Grande do Sul. First it has done a study about historic events importants of period in the question – in this case, end of twenties and start of fortys years – and its contributions to development of a new architecture binded to idea of *Art Déco*, its characteristics and examples. Next it has done a study about the contemporary world showing its characteristics and examples in urban context. In the end, it does analised four examples to *Art Déco* of Rio Branco Avenue and boarded the interation this examples to contemporary ages.

**Keywords:** architecture, architecture *Art Déco*, Santa Maria.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Rockefeller Center – Reinhard & Hofmeister, Corbett Harrison & Macmurray, e Hood & Fouilhoux (1932-39), Nova York.....	17
Figura 2 – Edifício Imperial, Porto Alegre .....	18
Figura 3 – Edifício Imperial (detalhe), Porto Alegre .....	18
Figura 4 - Radio City Music Hall – Reinhard & Hofmeister, Corbett Harrison & Macmurray, e Hood & Fouilhoux (1931-32), Nova York .....	19
Figura 5 - Chrysler Building – Van Alen (1930), Nova York .....	19
Figura 6 - Edifício A Noite (1929) – Joseph Gire e Elisário da Cunha Bahiana, Rio de Janeiro .....	21
Figura 7 - Estação Central do Brasil (1937) – Roberto Magno de Carvalho, Rio de Janeiro .....	21
Figura 8 - Monumento às Bandeiras (década de 20 a 50) – autoria de Victor Brecheret – São Paulo .....	23
Figura 9 - Cristo Redentor – Heitor da Silva Costa, Paul Landowski - escultor (cabeça e mãos) e Lelio Landucci - assistente (1926 – 1931) .....	24
Figuras 10 e 11 - Agência dos Correios e Telégrafos (1934) – Curitiba .....	25
Figura 12 - Exposição do Centenário da Revolução Farroupilha (1935) .....	26
Figura 13 - Exposição do Centenário da Revolução Farroupilha (1935) .....	26
Figura 14 - Magazine Mappin – Elisário Bahiana (1939), São Paulo .....	27
Figura 15 - Hospital de Pronto-Socorro – Christiano de la Paix Gelbert (1940 – 43), Porto Alegre .....	28
Figura 16 - Estação Ferroviária de Goiânia – década de 30, Goiânia .....	29
Figura 17 - Edifício Garagem Parthenon Center (década de 30) Goiânia .....	29
Figura 18 - Edifício Sulacap – Arnaldo Gladosch (1938 – 49) Porto Alegre .....	30
Figura 19 - Teatro de Goiânia – Jorge Félix de Souza (1942) .....	31

Figura 20 - Edifício da Justiça Federal – Danhe, Conceição & Cia. Ltda. (1938), Pelotas - RS .....	31
Figura 21 - Prefeitura de Belo Horizonte (1936 - 39) – Luiz Signorelli .....	32
Figura 22 - Edifício A Noite (1929) – Joseph Gire e Elisário da Cunha Bahiana, Rio de Janeiro – em construção .....	33
Figura 23 - Edifício Oceania – Freire & Sodré (décadas de 30 e 40), Salvador .....	33
Figura 24 - Palácio Cristo Rei (1937) – Belo Horizonte .....	34
Figura 25 - Edifício Rivoli – Rio de Janeiro (1939) .....	34
Figura 26 - Chrysler Building – Van Alen (1930), Nova York - vista noturna .....	35
Figura 27 - Antiga Agência Chevrolet - Rua Astrogildo de Azevedo, 91 .....	40
Figura 28 - Caixa Econômica Federal - Av. Rio Branco esquina Rua Venâncio Aires .....	41
Figura 29 - Antiga Editora Pallotti - Rua Floriano Peixoto, 1080 .....	41
Figura 30 - Antiga Lojas Roth - Rua do Acampamento esquina Rua Astrogildo de Azevedo .....	42
Figura 31 - Antigo Fórum - Praça Saldanha Marinho, s.n; .....	42
Figura 32 – CEDAS (Centro de Diagnóstico e Atenção Secundária) - Rua Serafim Valandro esquina Rua Silva Jardim .....	43
Figura 33 – Avenida Rio Branco, 234 e 252 – Santa Maria/ RS .....	44
Figura 34 – Avenida Rio Branco – Santa Maria/ RS detalhe .....	44
Figura 37 – Lojas Colombo – Rua do Acampamento esquina Rua Astrogildo de Azevedo - Santa Maria / RS.....	55
Figura 38 – Lojas Obino - Rua do Acampamento - Santa Maria / RS.....	55
Figura 39 – Exemplos de sinalização de trânsito e informativa - Santa Maria / RS ..	56
Figura 40 – Exemplo de marco – edifício inacabado – Av Rio Branco - Santa Maria / RS .....	57
Figura 41 – Exemplos de marco – quarteirão dos bancos – Av. Rio Branco - Santa Maria / RS .....	58
Figura 42 – Exemplos de ponto nodal - Viaduto Evandro Behr - Santa Maria / RS ..	58
Figura 43 – Exemplos de limite – Gare da estação férrea - Santa Maria / RS .....	59
Figura 44 - Edifício Brilman (1939) – Av. Rio Branco esquina com a Rua Coronel Ernesto Becker .....	62
Figura 45 - Edifício Brilman (1939) – Av. Rio Branco esquina com a Rua Coronel Ernesto Becker .....	62

Figura 46 - Edifício Brilman – anos 90 - Avenida Rio Branco esquina com a Rua Coronel Ernesto Becker .....	63
Figura 47 - Edifício Jantzen - Avenida Rio Branco esquina com a Rua Venâncio Aires .....	65
Figura 48 - Edifício Jantzen (1940) - Avenida Rio Branco esquina com a Rua Venâncio Aires .....	66
Figura 49 - Edifício Jantzen - Avenida Rio Branco esquina com a Rua Venâncio Aires .....	66
Figura 50 - Antigo Posto de Serviços Esso - Avenida Rio Branco, 842 e 854 .....	67
Figura 51 - Antigo Posto de Serviço Esso - Avenida Rio Branco, 842 e 854 .....	68
Figura 52 - Antigo Posto de Serviços Esso - Avenida Rio Branco, 842 e 854 .....	68
Figura 53 - Antigo Posto de Serviços Esso - Avenida Rio Branco, 842 e 854 .....	69
Figura 54 - Antiga Casa Feliz .....	70
Figura 55 - Antiga Casa Feliz .....	71
Figura 56 - Antiga Casa Feliz – vista do interior.....	71
Figura 57 - Antiga Casa Feliz – detalhe da platibanda.....	72
Figura 58 – Área de abrangência do Programa Mancha Ferroviária.....	73



## SUMÁRIO

<b>APRESENTAÇÃO .....</b>	<b>10</b>
<b>Capítulo 1 – ARQUITETURA ART DÉCO: SINAIS DE MODERNIDADE .....</b>	<b>14</b>
1.1 O <i>Art Déco</i> no Brasil e no mundo: contextos e conceitos.....	14
1.1.1 Elementos e exemplificações ressaltando as características do estilo .....	27
1.2 - Arquitetura <i>Art Déco</i> em Santa Maria: uma revisão histórica .....	36
<b>Capítulo 2 – A ARQUITETURA E A CONTEMPORANEIDADE: CONSIDERAÇÕES RELEVANTES .....</b>	<b>45</b>
2.1 O antigo e o novo: convivência complexa.....	48
2.1.1 Interações da arquitetura histórica com a contemporaneidade: algumas questões.....	48
<b>Capítulo 3 – ARQUITETURA ART DÉCO NA AVENIDA RIO BRANCO E AS INTERAÇÕES COM A CONTEMPORANEIDADE .....</b>	<b>54</b>
3.1 A contemporaneidade no urbano de Santa Maria e a Avenida Rio Branco.....	54
3.2 Quatro exemplos de arquitetura <i>Art Déco</i> na Avenida Rio Branco .....	61
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>75</b>
<b>FONTES DE PESQUISA .....</b>	<b>77</b>

## APRESENTAÇÃO

O presente trabalho se constitui numa pesquisa sobre a manifestação *Art Déco* na Avenida Rio Branco, Santa Maria, RS. Enfocando quatro prédios localizados entre a Praça Saldanha Marinho e a Gare da Estação Férrea, foram constatadas as interações dos prédios deste estilo na contemporaneidade, o estado de conservação, o entorno, etc. Ainda, foi abordado o contexto histórico da Avenida, sua inserção e evolução na cidade e apresentadas informações a respeito do estilo *Art Déco* no mundo e no Brasil.

A escolha da Avenida Rio Branco se deu devido à importância desta para a cidade de Santa Maria. Em decorrência da implantação da ferrovia no Rio Grande do Sul e da construção da antiga Estação Ferroviária em 1900, a atual Avenida Rio Branco foi prolongada até a Estação, tornando-se a grande via que promoveu a ligação da estação com o centro comercial da cidade. Deve-se atribuir a essa implantação, em grande parte, o sucesso que Santa Maria teve no início do século XX.

Com uma infra-estrutura melhorada, a implantação da ferrovia trouxe um novo e entusiástico desenvolvimento para a cidade. Criou-se uma sociedade dependente do trabalho da ferrovia, pessoas que necessitavam de lugar para morar e outras necessidades básicas (cooperativas, hospital, escola, etc.) o que propiciou que o comércio se desenvolvesse e que as atividades, de um modo geral, se ampliassem, trazendo benefícios a todas as diversas categorias existentes na cidade.

A estação ferroviária, na época em que o trem era o principal meio de locomoção de passageiros, reuniu, nas suas proximidades, uma atividade comercial variada, como hotéis, restaurantes, bares e comércio em geral no lado sul, os quais localizaram-se, sumariamente, ao longo da Avenida Rio Branco. Além das atividades ferroviárias, a cidade se fez pólo comercial nas primeiras décadas do século XX. No final dos anos trinta, a Avenida Rio Branco ganhou suas feições modernas e configurou-se como rua-símbolo da cidade, encontrando-se quase que totalmente ocupada.

O nome da avenida homenageia um político, diplomata e historiador fluminense que nasceu em 1845 e viveu até 1912 e tem uma história peculiar que

cabe aqui serem descritas algumas informações. Seu nome era José Maria da Silva Paranhos Júnior e era filho do Visconde de Rio Branco, político de renome no Império. Nasceu no Rio de Janeiro e formou-se em direito no Recife. Após formar-se, secretariou o pai e candidatou-se a deputado pelo Mato Grosso sem nunca ter ido a esse Estado. Neste momento, passa pela primeira transformação: de filho estudioso torna-se um rapaz boêmio. Participa das noites do Rio de Janeiro. Em 1902, foi indicado para o Ministério das Relações Exteriores. Se no exterior ou no Ministério das Relações Exteriores era um negociador duro, na vida informal gostava de frequentar os cafés, a vida boêmia do Rio de Janeiro do início da República, em que era conhecido como Juca Paranhos. Divertia-se tanto com as notícias e caricaturas que eram publicadas sobre si mesmo que as colecionava em cadernos guardados pelo Itamaraty até hoje. Colecionava também fotos que sempre tirava de situações corriqueiras de sua vida.

Apesar de hoje em dia a Avenida Rio Branco não ser mais a sua artéria principal e encontrar-se, até, em um estado degradado, não se pode negar a importância da mesma e, portanto, faz-se justo o presente estudo desta rua que sempre estará na memória da população santa-mariense.

A escolha deste tema se deu, além de outros fatores, em virtude de minha formação de arquiteta e por entender que a interdisciplinaridade é um elemento importante para o enriquecimento pessoal e do curso de especialização. Ainda, o assunto é pouco tratado em Santa Maria, onde as abordagens históricas de arquitetura da Avenida Rio Branco, geralmente, chegam à análise da arquitetura mais eclética, o que abre um campo para a pesquisa do *Art Déco* e seus desdobramentos na avenida.

Os objetivos deste apanhado foram de realizar um estudo histórico e estilístico de quatro prédios *Art Déco* da Avenida Rio Branco, desde a Praça Saldanha Marinho até a Gare da Estação Ferroviária e o momento histórico em que eles estão inseridos, bem como a interação destes na paisagem contemporânea, disponibilizando, assim, uma fonte de pesquisa sobre este assunto. Ainda, discorrer sobre o estilo em análise, elencando suas características, abordar o momento em que são construídos na Avenida Rio Branco e constatar como se dá a interação destes quatro prédios na contemporaneidade, através da análise do seu entorno, do seu nível de conservação. Isso foi possibilitado através de levantamento fotográfico da área em análise, para iniciar o processo de escolha dos quatro prédios *Art Déco*.

O critério de seleção considerou prédios que apresentam características estilísticas do *Art Déco*, prédios que apresentam valor histórico e prédios que apresentam valor simbólico. Compreenda-se que um edifício tem valor simbólico quando pode ser referência devido a sua localização e importância para o coletivo de uma sociedade ou ao individual e edifício histórico aquele que de uma forma ou outra fez parte da história da cidade, seja porque foi palco de algum acontecimento relevante, seja pela sua construção ter sido um acontecimento histórico.

A bibliografia utilizada para nortear este trabalho, no aspecto da história da cidade de Santa Maria, foram os livros “Santa Maria 200 anos”, de Cirilo Costa Beber (1998) e “História do Município de Santa Maria”, de João Belém (1989). Já no âmbito da história da arquitetura de Santa Maria propriamente dita, foi a Tese de Doutorado do professor Caryl Eduardo Jovanovich Lopes - A Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Bresil e a cidade de Santa Maria no Rio Grande do Sul, Brasil. Além destes, publicações de teoria de arquitetura que abordam o *Art Déco*, suas características, momento histórico. Em relação ao estilo *Art Déco*, foi utilizado o “Guia da Arquitetura – *Art Déco* no Rio de Janeiro” (2000), obra que fornece informações como características e histórico do estilo no Brasil e no mundo, porém, com ênfase ao Rio de Janeiro. Também, importantes informações foram extraídas do livro “Arquiteturas no Brasil 1900 – 1990”, de Hugo Segawa, o qual traz um histórico da arquitetura no Brasil no século XX. Numa abordagem de relação com a contemporaneidade, foram utilizadas bibliografias pertinentes ao assunto em destaque para a obra de Giulio Carlo Argan (2005) – “A história da arte como história da cidade” – obra esta em que o autor reafirma a identidade entre cidade e arte. Ele, ainda, questiona o valor da obra com o passar do tempo, pois segundo Argan a obra é a mesma, mas as consciências mudam.

Na perspectiva histórica, a obra de Cirilo Costa Beber (1998) narra o desenvolvimento dos setores de serviço, agropecuária, comércio e indústria da cidade de Santa Maria e facilita a compreensão da história da cidade como um todo, assim como da Avenida em estudo. Quanto à publicação de João Belém (1989), o livro apresenta a história de Santa Maria desde a sua fundação em 1797 até o ano de 1933, com uma linguagem poética, porém com informações fundamentadas em vários documentos que atestam a veracidade das mesmas. Para este trabalho, esta obra se faz útil a partir do capítulo VII, onde informa a origem da Avenida Rio Branco, então chamada de Gal. Rafael Pinto, bem como os anos que sucedem a

instalação da rede ferroviária. Já a obra de José Newton Cardoso Marchiori (1997) traz interessantes relatos de pessoas que conheceram ou visitaram Santa Maria em diversas épocas, desde a chegada dos primeiros povoadores até meados dos anos noventa. Oferece, ainda, um rico acervo de imagens de Santa Maria, entre elas, fotografias de Venâncio Schleiniger, que registrou o mais importante conjunto de imagens da cidade na primeira metade do século XX.

Na ótica especificamente da arquitetura, a Tese de Doutorado do professor Caryl Eduardo Jovanovich Lopes (2003) foi de grande valia devido à vasta pesquisa que fundamenta esta tese em toda a área de influência da rede ferroviária, na qual está inserida a Avenida Rio Branco, oferecendo informações como os estilos arquitetônicos predominantes da época, entre 1885 e 1920, uma vez que é um estudo histórico dos processos de ocupação territorial de todo o Estado do Rio Grande do Sul e especificamente de Santa Maria, das correntes de imigração e sua participação na arquitetura da cidade.

Ainda, serviram como fontes de pesquisa dados e informações existentes no arquivo histórico, seja em meio iconográfico, como mapas, desenhos, fotografias ou como periódicos da época e arquivo da Prefeitura Municipal de Santa Maria.

A elaboração do trabalho baseou-se numa abordagem qualitativa, em que foram pesquisadas as fontes e extraídos os dados que foram base para o texto. Em seguida, procedeu-se a visita à área em estudo, fotografando prédios *Art Déco* da Avenida Rio Branco para, posteriormente, selecionar os prédios que foram analisados.

## Capítulo 1 – ARQUITETURA ART DÉCO: SINAIS DE MODERNIDADE

### 1.1 O *Art Déco* no Brasil e no mundo: contextos e conceitos

Segundo o Dicionário Oxford de Arte, *Art Déco* é o nome dado ao estilo de design e decoração de interiores que prevaleceu na Europa e nos Estados Unidos ao longo das décadas de vinte e trinta. O *Art Déco* estava de um modo ligado ao *Art Nouveau*<sup>1</sup>, mas caracterizava-se pelo uso das formas geométricas ou estilizadas, em vez de formas orgânicas. O nome do estilo advém da Exposition Internationale dês Arts Decoratifs et Industriels Modernes, organizada em Paris em 1925. A exposição deu ênfase à individualidade e ao artesanato refinado (situando-se, nesse particular, no extremo oposto do que era difundido contemporaneamente pela Bauhaus), sendo o *Art Déco*, a princípio, um estilo de alto luxo, empregando profusamente materiais caros como o marfim, a jade e a laca. Quando, porém, foi realizada a segunda grande exposição *Art Déco*, no Metropolitan Museum (Nova York, 1934), a ênfase transferiu-se do objeto manufaturado individual para o estilo e a atmosfera geral do interior considerado. Devido, talvez, aos efeitos da grande Depressão, passou-se a valorizar também materiais e formas que podiam ser produzidos em massa, de modo fácil e econômico, e isso foi incorporado ao *Art Déco*.

Conforme Luiz Mauri do Carmo Passos (1998), uma diversidade de tendências foi rotulada como *Art Déco*, levando o termo a atingir uma abrangência a ponto de considerar *Art Déco* todas as manifestações artísticas e culturais após o *Art Nouveau* até a Segunda Guerra, excetuando-se os movimentos de vanguardas<sup>2</sup>.

Originado na Europa e expandindo-se para as Américas do Norte e do Sul, inclusive para o Brasil, a partir dos anos vinte, o lançamento formal do *Art Déco* ao público ocorre na Exposition Internationale dês Arts Decoratifs et Industriels Modernes, acontecida em Paris em 1925, muito embora haja registro de

---

<sup>1</sup> O *Art Nouveau* foi um movimento na arquitetura e artes aplicadas européias desenvolvido principalmente na França e Bélgica, caracterizado por formas dinâmicas e orgânicas sinuosas e fluidas, ornamentos naturalistas e uma vigorosa negação de qualquer traço histórico. O estilo buscou referências na tradição Barroca, Gótica e Mourisca, mas, principalmente, evitou regras. Foi uma tentativa deliberada de terminar com as imitações de estilos do passado. Em lugar disso, propunha um tipo livre de arquitetura que integrava as artes e o artesanato às formas arquitetônicas. (Dicionário Ilustrado de Arquitetura)

<sup>2</sup> PASSOS, Luiz Mauri do Carmo. Edifícios de apartamentos Belo Horizonte, 1939 – 1976: formações e transformações tipológicas na arquitetura da cidade. Belo Horizonte: A P Cultural, 1998.

manifestações isoladas antes dessa data. É nessa exposição que Le Corbusier, numa atitude de protesto velado, constrói o Pavilhão da Revista *Le Spirit Nouveau* e apresenta seu projeto de *immuebles-villas* (prédios – villas), numa posição extrema e isolada do conjunto.

De modo geral, pode-se dizer que o *Art Déco* divide-se em quatro períodos:

- (1) Até 1925: formação e manifestações embrionárias;
- (2) 1925 – 30: lançamento ao público, divulgação mundial e expansão;
- (3) 1930 – 40: consolidação e apogeu;
- (4) 1940 – 50: manifestações tardias;

Para Luiz Paulo Conde in Czajkowski<sup>3</sup> no título da exposição fundadora, pode-se encontrar as palavras – chave por meio das quais o *Art Déco* se autodefine:

O *Art Déco* se define como **Arte**, enquanto o Movimento Moderno pretendia ser mais que isso: um movimento cultural global que envolvia aspectos sociais, tecnológicos, econômicos e “também” artísticos. O *Art Déco* se define como **estilo Decorativo**, enquanto o Movimento Moderno se coloca indiferente, contrário, ou até mesmo hostil (decoração é delito – Loos<sup>4</sup>) à idéia de decoração. O *Art Déco* se define como **estilo Internacional**, ao lado do Movimento Moderno e contra as correntes, numerosas à época, que propugnavam por expressões artísticas “autenticamente nacionais”. O intercâmbio no Brasil do *Art Déco* com elementos oriundos da arte marajoara<sup>5</sup> pode ser interpretado como uma aclimatização do estilo ao debate cultural que então se tratava no país, acomodação esta também observável em certas correntes do Movimento Moderno que buscavam um diálogo com a cultura nacional. O *Art Déco* se define como **estilo Industrial**, isto é, associado à sociedade industrial nascente, implícitas aí todas as suas conseqüências, sobretudo tecnológicas. O *Art Déco* se define como **estilo Moderno *latu sensu***, isto é, associa a sua imagem a tudo o que então poderia se definir como tal: arranha-céu, automóveis, aviões, cinema, rádio, música popular, moda/

<sup>3</sup> CZAJKOWSKI, Jorge. (Org). Guia da arquitetura *Art Déco* no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Casa da Palavra e Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, página 10.

<sup>4</sup> Em 1908, no célebre artigo “Ornamento e delito”, Adolf Loos (1870 – 1933) sustenta que a arquitetura e as artes aplicadas devem dispensar todo o ornamento, considerado como resíduo de hábitos bárbaros.

<sup>5</sup> Antiga cultura anterior à chegada dos portugueses, na Ilha de Marajó, estado do Pará.

vestuário, emancipação da mulher. Propõe-se, portanto, como um estilo intrinsecamente cosmopolita.

Sobretudo essa última característica lança luz sobre o porquê de o âmbito preferencial das manifestações *Art Déco* se darem naqueles gêneros artísticos mais associados à vida cotidiana. Embora se possa identificar uma pintura e escultura *Art Déco*, é na arquitetura de interiores, design (de mobiliário, serralheria artística, luminárias, objetos decorativos e/ou utilitários louças, cristais, jóias e produtos industriais como rádios e relógios), cenografia (de cinema), publicidade, artes gráficas, caricaturas, moda e vestuário que se localizam suas expressões mais significativas. São de especial relevância, ainda, os trabalhos de arquitetura, decoração e design naval que atingem o ápice nos interiores dos transatlânticos franceses *Atlantique* (1931) e *Normandie* (1935).

A genealogia artística do *Art Déco* é difusa e pouco clara, mas admitem-se influências, no plano mais imediato, de algumas vertentes do *Art Nouveau*, do Cubismo, da Bauhaus, do Fauvismo, do Expressionismo e do Neoplasticismo e, no plano mais remoto, aspectos da arte egípcia, maia, asteca e ameríndia em geral. Na época ficou conhecido como *Style Poiret* (do modista Paul Poiret), *Style Chanel* (de Coco Chanel), *Bauhaus* (de Gropius), *Esprit Nouveau* (de Ozenfant e Le Corbusier), *Arte Holandesa* (de Theo Van Doesburg, J. J. P. Oud e Mondrian), *Style Puiforcat* (de Jean Puiforcat, prateiro e designer), *Jazz Modern Style*, *Art Moderne*, *Paris 25*, *Style 1925*, *La Mode 1925* e *Arte Funcional*, *Futurista*, *Cubista* ou *Cúbica* (no Brasil). O termo *Art Déco* só foi adotado mais tarde, assim como as denominações regionais *Tropical Déco* (Miami), *Pueblo Déco* (oeste dos EUA) e *Marajoara Déco* (Brasil).

Na arquitetura e decoração de interiores, os maiores expoentes *Art Déco* europeus foram os franceses Pierre Chareau, Emile-Jacques Ruhlmann (decorador do *Normandie*), Pierre Patout e Robert Mallet-Stevens, mas pode-se considerar como precursores do estilo, arquitetos de produção tão diferenciada quanto Charles Mackintosh, o austríaco Joseph Hoffman, o tcheco Adolf Loos, os franceses Tony Garnier e Auguste Perret, os holandeses Hendrik P. Berlage, Willem M. Dudok e Michael De Klerk, o norte-americano Frank Lloyd Wright, o alemão Erich Mendelsohn e o italiano Antonio Sant'Elia.

Dessa variedade de influências resultaram três linhas de obras *Art Déco*: a primeira, mais seca e geometrizada, muito próxima do racionalismo



modernista e também conhecida como **escalonada** ou **zigzague**; a segunda, afrancesada, com resquícios acadêmicos e ênfase decorativa, lembrando o *Art Nouveau* inglês e austríaco e, a terceira, **sinuosa** e **aerodinâmica**, inspirada no Expressionismo e também denominada **streamline**.

À primeira e terceira tendências pertencem a maior parte da produção latino-americana e brasileira, em especial edifícios de apartamentos e cinemas. A segunda, inspira o pioneiro *Art Déco* francês, a produção italiana e inúmeras obras nos EUA, entre as quais o Rockefeller Center (1931-39) (figura 1), o Chrysler Building (1930) (figura 5), o Radio City Music Hall (1931-32) (figura 4), todos em Nova Iorque, e o Palmolive Building (1929-30) em Chicago. No Brasil, pertencem a essa linha alguns prédios comerciais e igrejas, assim como certas obras de variante Marajoara do *Art Déco*.



Figura 1: Rockefeller Center – Reinhard & Hofmeister, Corbett Harrison & Macmurray, e Hood & Fouilhoux (1932-39), Nova York<sup>6</sup>

A variante Marajoara do *Art Déco* (figuras 2 e 3) provém de uma inspiração indigenista, inventada por um arquiteto que buscava um nacionalismo e se inspirou no artesanato marajoara para alcançar seus objetivos, chamado Edgar Vianna, que logo se identifica com a temática decorativa do *Art Déco*, tornando-se

---

<sup>6</sup> (<http://www.brynmawr.edu/Acads/Cities/imgb/imgb3/177a.jpg>)

uma variante desta. Além deste, o pintor Theodoro Braga foi um estudioso dos motivos da cerâmica marajoara, esta antiga cultura anterior à chegada dos portugueses, na Ilha de Marajó, estado do Pará, onde o pintor nasceu. Braga baseava-se na experiência dos países latino-americanos que adotavam desenhos pré-hispânicos como ornamentação. A influência indígena nesta arquitetura restringiu-se a três aspectos: motivos decorativos geométricos e labirínticos inspirados naqueles de cerâmica marajoara, da Ilha de Marajó, Pará; altos e baixos – relevos e estatuária (mais rara) representando o índio, a flora, a fauna amazônica; e edifícios batizados com nomes indígenas.



Figura 2 – Edifício Imperial, Porto Alegre<sup>7</sup>



Figura 3 – Edifício Imperial (detalhe), Porto Alegre<sup>8</sup>

<sup>7</sup> (arquivo pessoal João Ernesto Teixeira Bohrer)

<sup>8</sup> (arquivo pessoal João Ernesto Teixeira Bohrer)



Figura 4 - Radio City Music Hall – Reinhard & Hofmeister, Corbett Harrison & Macmurray, e Hood & Fouilhoux (1931-32), Nova York <sup>9</sup>



Figura 5 - Chrysler Building – Van Alen (1930), Nova York <sup>10</sup>

<sup>9</sup> (<http://www.states4u.com/Sfondi/Immagine%20789.jpg>)

<sup>10</sup> (<http://www.paper-dragon.com/1939/images/Chrysler%20Building.jpg>)

O estilo *Art Déco* caracterizava-se pela busca por novidades e modernidades. Modernidades que caracterizavam as incertezas de uma sociedade instável, recém saída de uma conflagração da qual emergiram realidades díspares, em que uma Alemanha humilhada e uma França vitoriosa seriam os contextos de diferentes formulações de modernidade arquitetônica.

Para Segawa (2002)<sup>11</sup>, a França sublimou uma noção de moderno de difícil caracterização. A grande celebração à modernidade, a *Exposition Internationale des Arts Décoratifs et Industriels Modernes*, em 1925, bem espelhou a busca de qualquer modernidade, a necessidade de exprimir idéias novas, de tentar ser moderno mesmo sem que se pudesse esclarecer o que isso significava ou como se chegava à condição de moderno. A busca de um comportamento novo refletia a instabilidade de uma sociedade mais preocupada com prazeres efêmeros que com realizações, incapaz de fixar uma escolha entre uma herança cultural do século XIX e suas perspectivas industrialistas da era da máquina. Essa ambigüidade também alimentou os sonhos de uma afluyente sociedade norte-americana, que tomou emprestado e multiplicou os artifícios que, décadas depois, convencionou-se chamar *Art Déco*.

No Brasil, podemos associá-lo ao Movimento Moderno, o qual foi precedido pelo *Art Déco* e citar os seguintes troncos fundadores, também chamados de protomodernos (que vem antes do moderno): obras ditas utilitárias, sem filiação estilística acadêmica, em especial as obras de ferro, obras industriais, depósitos e armazéns comerciais ou portuários e silos e galpões rurais; obras *Art Déco* e sua variante Marajoara; obras pioneiras isoladas, referenciadas principalmente à tradição racionalista alemã, entre as quais estão as casas modernistas de Warchavchik (a partir de 1927), o Albergue da Boa Vontade, de Reidy (1931), o Edifício Morro de Santo Antônio, de Marcelo Roberto (1929), a residência do arquiteto Kirchgässner (1930), em Curitiba, e a obra pouco conhecida de Julio de Abreu Junior (1927), o edifício Noite (1930) (figura 6) e a Estação Central do Brasil no Rio de Janeiro (1937) (figura 7); e obras derivadas da visita de Le Corbusier ao Brasil, corrente essa que se tornaria hegemônica após 1936.

---

<sup>11</sup> SEGAWA, Hugo. *Arquiteturas no Brasil 1900 - 1990*. 2ª edição. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2002.



Figura 6 - Edifício A Noite (1929) – Joseph Gire e Elisário da Cunha Bahiana, Rio de Janeiro <sup>12</sup>



Figura 7 - Estação Central do Brasil (1937) – Roberto Magno de Carvalho, Rio de Janeiro <sup>13</sup>

Assim como na França, o *Art Déco* brasileiro contou com algumas exposições. Conforme Segawa (2002), se o *Art Déco* se consagrou numa grande exposição, então um caráter fugaz permeou a voga *Déco*. Esse caráter foi reforçado

---

<sup>12</sup> ([http://www.inpi.gov.br/conheca\\_inpi/edificio/edificio.htm?tr6](http://www.inpi.gov.br/conheca_inpi/edificio/edificio.htm?tr6))

<sup>13</sup> (<http://www.nossacasa.net/imagens/139.jpg>)

pela realização de grandes exposições transitórias com o predomínio de pavilhões desenhados a gosto. A VII Feira Internacional de Amostras de 1934, realizada no Rio de Janeiro, era uma vitrine da produção industrial e agrícola brasileira abrigada em edifícios de traços *Déco*. Um evento de maior porte, a Exposição do Centenário da Revolução Farroupilha em Porto Alegre no ano de 1935, transformou o antigo campo da Redenção – uma grande área verde, hoje no coração da cidade, no Parque Farroupilha, projeto básico do urbanista francês Alfred Agache – em um complexo para exposição de produtos agrícolas e industriais organizado por Christiano de la Paix Gelbert. Contando com pavilhões temáticos (como agricultura, indústria estrangeira, empresas ferroviárias e outros), para diversão (cassinos, café – bar, restaurante) de quatro Estados brasileiros (o de Pernambuco foi projetado pela equipe modernista dirigida por Luiz Nunes e os administrativos, predominava a figuração *Déco* nos edifícios (inclusive com a variação marajoara no pavilhão do Pará). O caráter efêmero dessas obras conduzia a opções simples de construção e decoração: os pavilhões eram estruturas de madeira com fechamentos em estuque (à exceção do Pará, de alvenaria); o despojamento ou arrojado ornamental subordinava-se ao sistema construtivo empregado, e o *Déco* confluía para uma solução formal menos rebuscada.

Embora se autodefinindo como um estilo internacional, a Arquitetura *Art Déco*, assim como a modernista, ao ser introduzida no Brasil, aqui encontrou uma corrente intelectual nacionalista, que buscava desde o final do século XIX, uma expressão própria para a cultura brasileira. Esses grupos, denominados genericamente de Nativistas, geraram inúmeras manifestações em todos os gêneros artísticos, sobretudo na música (Vila – Lobos), na literatura (Monteiro Lobato, Mário de Andrade e Oswald de Andrade). e na cultura geral

Na arquitetura, esse pensamento gerou duas linhas de desenvolvimento: o movimento neocolonial, lançado pelo português Ricardo Severo, em 1914, e propagado pelo franco-argentino Victor Dubrugas, por José Mariano Filho e Lucio Costa, e o estilo Marajoara, já citado anteriormente.

Em conseqüência do estágio das pesquisas é difícil reconstituir fielmente as linhas que unem as primeiras obras *Art Déco* realizadas no Brasil as suas precedentes européias. É certo que aqui trabalharam muitos arquitetos imigrados, sobretudo após a Primeira Guerra, assim como outros que estudaram no Velho Continente, havendo também algum intercâmbio cultural, embora precário,

através de revistas que divulgavam as novas idéias artísticas. Houve também famosas visitas e conferências no Brasil (Alfred Agache, 1928, Le Corbusier, 1929 e 1936, e Frank Lloyd Wright, 1931) cuja importância e influências precisas ainda estão por ser determinadas.

Embora faltem dados em quantidade e qualidade suficiente para conclusões mais sólidas, pode-se perceber que a maior parte da produção *Art Déco* acontece no período de 1930-1940. Entre os arquitetos autores dos projetos, destacam-se seis: Robert Prentice, Henri Siious, Arnaldo Gladosch, Elisiário da Cunha Bahiana, Ricardo Wriedt e Adalberto Szilard. Elisário da Cunha Bahiana é destaque em São Paulo onde projetou o pioneiro edifício-sede da Cia. Paulista de Estradas de Ferro (1928), o magazine Mappin e o Viaduto do Chá (1939), Rino Levi e seu conhecido Edifício de Apartamentos Columbus (1930-1932) demolido em 1971; a obra de Gregori Warcharvchik, sobretudo os interiores, a partir da Casa da Rua Santa Cruz (1927-1928) e o Viaduto Boa Vista, de Oswald Bratke. Ainda o Monumento às Bandeiras de Victor Brecheret (figura 8).



Figura 8 - Monumento às Bandeiras (década de 20 a 50) – autoria de Victor Brecheret – São Paulo <sup>14</sup>

---

<sup>14</sup> (<http://www.br.kodak.com/BR/pt/fotografia/galeriaFotos/cidadesBrasileiras/foimg007.shtml>)

Um dos símbolos da cidade do Rio de Janeiro, o Cristo Redentor, no topo do morro Corcovado (figura 9), é uma escultura *Art Déco*.



Figura 9 - Cristo Redentor – Heitor da Silva Costa, Paul Landowski - escultor (cabeça e mãos) e Lelio Landucci - assistente (1926 – 1931) <sup>15</sup>

Em Belo Horizonte, a residência da Rua Bias Fortes (1927), de Luís Signorelli, prenuncia a geometrização volumétrica da Arquitetura *Art Déco* que se impõe após os anos trinta, embora por curto período. Em 1939, é construída a sede da Prefeitura da cidade, segundo projeto do mesmo autor. Em Belém, os estabelecimentos industriais do bairro do Reduto, posteriores a 1915, são os primeiros a ostentar ornamentos retos de inspiração *Art Déco*. Nos anos trinta, destaca-se a sede dos Correios e Telégrafos. Em Goiânia, são *Art Déco* os primeiros edifícios projetados por Atilio Corrêa Lima (1934), por ocasião de sua inauguração: Palácio do Governo, Prefeitura e hotel, além do teatro e estação ferroviária. Em Salvador, Bahia, o Elevador Lacerda, projeto de Fleming Thiesen e Adalberto Szilard (do escritório R. Prentice) é de 1929 e o Edifício Oceania, de Freire & Sodré, dos anos trinta. O Instituto do Cacau (1936), projeto de Alexander Buddeus, tem

---

<sup>15</sup> (<http://alovelyworld.com/webbrazil/gimage/bre089.jpg>)



belíssima ornamentação Marajoara na serralheria e nos interiores, devida, em parte, a Joaquim Tenreiro. Em Curitiba, a agência dos Correios e Telégrafos (figuras 10 e 11) é de 1934.



Figuras 10 e 11 - Agência dos Correios e Telégrafos (1934) – Curitiba <sup>16</sup>

Conforme Luiz Paulo Conde in Czajkowski<sup>17</sup> é no Rio Grande do Sul, no entanto, que a Arquitetura *Art Déco* encontra grande expressão, devido talvez aos inúmeros arquitetos imigrados, sobretudo alemães, trabalhando no Estado. No Colégio de Jesuítas de S. Leopoldo (1880), J. Gruenewald surpreende com uma composição volumétrica precocemente racionalista. O Moinho Chaves (1922) de Theo Wiedersphan, prédio "utilitário", a Casa Rural (1932) de Julius Lohweg, autor

<sup>16</sup> ([http://www.curitiba.pr.gov.br/pmc/a\\_cidade/Roteiros/LinhaPinhao/images/30c.jpg](http://www.curitiba.pr.gov.br/pmc/a_cidade/Roteiros/LinhaPinhao/images/30c.jpg)) e ([http://www.curitiba.pr.gov.br/pmc/a\\_cidade/Roteiros/LinhaPinhao/30.html](http://www.curitiba.pr.gov.br/pmc/a_cidade/Roteiros/LinhaPinhao/30.html))

<sup>17</sup> CZAJKOWSKI, Jorge. (Org). Guia da arquitetura *Art Déco* no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Casa da Palavra e Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro.

com Johan Schmidt de outros arranha-céus despojados de decoração. Merecem registro, ainda, o Edifício da Associação Comercial (1936) de Josef Lutzenberger, a Igreja de São Geraldo (1938) de Vitorino Zani e a Prefeitura de S. Leopoldo (1940) de Julius Schmidt. Na Exposição do Centenário da Revolução Farroupilha (1935) culmina o debate político-cultural da época ao se disporem, lado a lado, alamedas embandeiradas com o pavilhão nazista, pórticos monumentais, pavilhões marajoara, neocoloniais, cubistas e futuristas, todos bem iluminados (figuras 12 e 13).



Figura 12 - Exposição do Centenário da Revolução Farroupilha (1935) <sup>18</sup>



Figura 13 - Exposição do Centenário da Revolução Farroupilha (1935) <sup>19</sup>

<sup>18</sup> (<http://portoimagem.com/fotosantigas/novas2/expofarroupilha1935.jpg>)

<sup>19</sup> (<http://portoimagem.com/fotosantigas/novas2/expofarroupilha1935.jpg>)

### 1.1.1 Elementos e exemplificações ressaltando as características do estilo

Segundo Luiz Paulo Conde in Czajkowski<sup>20</sup>, o *Art Déco* não pode ser definido propriamente como um movimento artístico pelas seguintes razões: ausência de uma doutrina teórica unificadora (manifestos, associações, publicações) que ordenasse a produção segundo conceitos e paradigmas bem definidos e consensuais. O *Art Déco* é, basicamente, pragmático; com abrangência limitada: embora difundido mundialmente, não chegou a abarcar a totalidade de produção de uma época ou região, convivendo em sincronia, ao longo do seu desenvolvimento, com outras correntes artísticas.

Se não foi um movimento, o *Art Déco*, certamente foi um estilo, com estilemas claramente identificáveis. A comparação com o Movimento Moderno, sob esse aspecto, é interessante: enquanto este, num primeiro momento, faz confluir diversas linhas de desenvolvimento artístico e, após sua eclosão, subdivide-se em variadas tendências estilísticas, o *Art Déco*, ao contrário, mantém, do começo ao fim, um grau de unidade que o Movimento Moderno nunca apresentou.

A principal característica do estilo *Art Déco* é a explícita geometrização dos volumes e dos temas decorativos, sejam figurativos ou abstratos. Em resumo, podem ser listadas as seguintes características dos elementos arquitetônicos deste estilo:

- Simetria:



Figura 14 - Magazine Mappin – Elisário Bahiana (1939), São Paulo <sup>21</sup>

<sup>20</sup> CZAJKOWSKI, Jorge. (Org). Guia da arquitetura *Art Déco* no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Casa da Palavra e Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro.

<sup>21</sup> (<http://www.arq.ufsc.br/~soniaa/fotografias/saopaulo/Mappin%20Pra%20Ramos.jpg>)

Traçando-se uma linha imaginária ao meio do edifício, mais precisamente no centro da porta e que intercepte o centro do relógio, veremos os mesmos elementos em ambos os lados e o mesmo número de aberturas e sacadas. Com isso, podemos identificar a presença de simetria desse exemplar (figura 14), uma característica marcante do estilo *Art Déco*.

- Acesso centralizado, valorizando a esquina:



Figura 15 - Hospital de Pronto-Socorro – Christiano de la Paix Gelbert (1940 – 43), Porto Alegre <sup>22</sup>

O prédio do Hospital de Pronto-Socorro de Porto Alegre encontra-se no cruzamento de duas vias, o que destaca o prédio na paisagem urbana. O acesso do edifício localiza-se na esquina e é marcado através da projeção de uma marquise circular que garante a imponência do acesso. Percebe-se também a presença de letreiro no coroamento do prédio com a letra Bifur muito utilizada em vários outros exemplares e característica do estilo (figura 15).

---

<sup>22</sup> (<http://www.portoimagem.com/fotosantigas/novas2/hps1950.jpg>)

- Tripartida em base, corpo e coroamento escalonado:



Figura 16 - Estação Ferroviária de Goiânia – década de 30, Goiânia <sup>23</sup>

O prédio da Estação Ferroviária de Goiânia (figura 16) é dividido em três partes, no sentido horizontal: base, corpo e coroamento. O coroamento apresenta-se escalonado na torre com o relógio.

- Predominância de cheios sobre vazios:



Figura 17 - Edifício Garagem Parthenon Center (década de 30) Goiânia <sup>24</sup>

<sup>23</sup> ([http://geocities.yahoo.com.br/ahotsite/imagens/estacao\\_feroviaria.jpg](http://geocities.yahoo.com.br/ahotsite/imagens/estacao_feroviaria.jpg))

<sup>24</sup> ([http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/imagens/321\\_05.jpg](http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/imagens/321_05.jpg))

O Edifício Garagem Parthenon Center (figura 17), localizado em Goiânia, apresenta o predomínio de cheios sobre vazios, uma vez que apresenta elementos no volume circular que ocultam as janelas. E, no volume ortogonal, também percebe-se que a área das aberturas é inferior à área fechada.

- Volumes geometrizados e simplificados:



Figura 18 - Edifício Sulacap – Arnaldo Gladosch (1938 – 49) Porto Alegre <sup>25</sup>

No Edifício Sulacap (figura 18), localizado no centro de Porto Alegre, podemos identificar uma característica marcante do estilo *Art Déco*: os volumes são geometrizados e simplificados, sem a presença de ornamentos ou qualquer elemento decorativo.

---

<sup>25</sup> (<http://permuta.tripod.com/id9.html>)

- Sucessão de superfícies curvas (aerodinamismo):



Figura 19 - Teatro de Goiânia – Jorge Félix de Souza (1942) <sup>26</sup>

O Teatro de Goiânia (figura 19) apresenta superfícies curvas no corpo do prédio. Também está localizado em uma esquina e apresenta o acesso marcado com uma marquise e um elemento vertical.

- Contenção de ornamentos decorativos:



Figura 20 - Edifício da Justiça Federal – Danhe, Conceição & Cia. Ltda. (1938), Pelotas - RS<sup>27</sup>

<sup>26</sup> (<http://www.faquini.com.br/expo/goias250/foto21.htm>)

<sup>27</sup> (100 imagens da arquitetura pelotense)

O Edifício da Justiça Federal de Pelotas (figura 20), é outro exemplo onde os volumes são geometrizados e simplificados, sem a presença de ornamentos ou qualquer elemento decorativo. Apresenta linhas retas, conferindo um caráter sóbrio, é horizontalmente dividido em base, corpo e platibanda e a base é revestida de mármore.

- Composição com linhas e planos, verticais e horizontais definidos e contrastados:



Figura 21 - Prefeitura de Belo Horizonte (1936 - 39) – Luiz Signorelli <sup>28</sup>

No prédio da Prefeitura de Belo Horizonte (figura 21), podemos identificar a harmonização de contrastes de linhas e volumes horizontais e verticais. Cabe salientar que ao lado da prefeitura está localizado o prédio do Correio de Belo Horizonte que reforça este conjunto de contrastes volumétricos.

---

<sup>28</sup> (<http://www.descubraminas.com.br/>)



- Estruturas em concreto armado:



Figura 22 - Edifício A Noite (1929) – Joseph Gire e Elisário da Cunha Bahiana, Rio de Janeiro – em construção<sup>29</sup>

Considerada uma nova tecnologia para a época, o uso do concreto armado é uma característica encontrada na totalidade de edifícios em altura construídos na época (figura 22).

- Embasamentos revestidos em granito, mármore, materiais nobres:



Figura 23 - Edifício Oceania – Freire & Sodré (décadas de 30 e 40), Salvador <sup>30</sup>

<sup>29</sup> ([http://www.inpi.gov.br/conheca\\_inpi/imagens/noite01.jpg](http://www.inpi.gov.br/conheca_inpi/imagens/noite01.jpg))

<sup>30</sup> (<http://www.bahia-online.net/eooutside.jpg>)

Uma característica presente em alguns edifícios *Art Déco* é a presença de um embasamento com material diferenciado do restante do corpo do prédio. Este exemplo é percebido no Edifício Oceania de Salvador (figura 23). No exemplo em questão, o embasamento é de granito e o corpo do prédio em alvenaria.

- Revestimentos altos em pó – de – pedra (mica):



Figura 24 - Palácio Cristo Rei (1937) – Belo Horizonte <sup>31</sup>

No Palácio Cristo Rei em Belo Horizonte (figura 24), identifica-se a presença de revestimento nas paredes externas com pó - de - pedra.

- Plantas flexíveis com acessos por hall, circulação ou galerias:

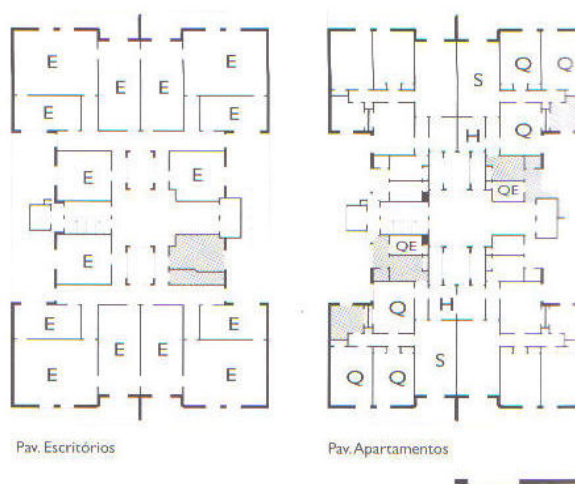


Figura 25 - Edifício Rivoli – Rio de Janeiro (1939) <sup>32</sup>

<sup>31</sup> (<http://www.descubraminas.com.br/>)

<sup>32</sup> (CZAJKOWSKI, Jorge. (Org). Guia da arquitetura *Art Déco* no Rio de Janeiro página 42)

O Edifício Rivoli no Rio de Janeiro (figura 25) apresenta planta baixa característica do estilo *Art Déco*: o acesso aos pavimentos se dá através de hall. Neste edifício, identificamos este acesso no centro do pavimento, onde há um hall de distribuição para os demais compartimentos dos pavimentos. Outra característica do *Art Déco* é o uso, pela primeira vez, de novas tecnologias como elevadores, sistemas de calefação, etc.

- Iluminação grandiosa, cenográfica:

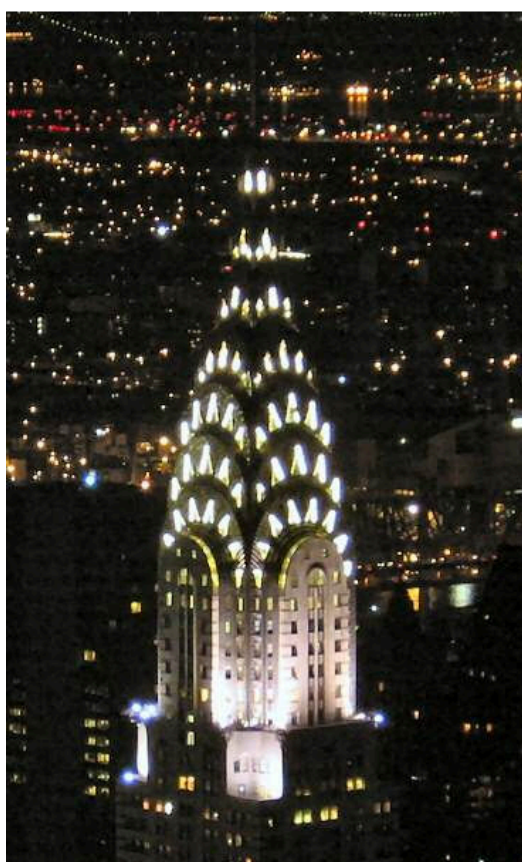


Figura 26 - Chrysler Building – Van Alen (1930), Nova York - vista noturna <sup>33</sup>

Outra característica identificada no *Art Déco* é o uso de iluminação nas fachadas e outras partes do prédio para conferir um cenário colossal grandioso (figura 26).

---

<sup>33</sup> (<http://www.vistadome.com/manhattan/cb05.jpg>)

## 1.2 - Arquitetura *Art Déco* em Santa Maria: uma revisão histórica

Assim como no resto do mundo, as mudanças sociais ocorridas que levaram à criação do estilo *Art Déco* refletiram também em Santa Maria. Estas mudanças e acontecimentos serão apresentados a partir do nível mundial até o local. Na Europa, o processo de industrialização do final do século XIX resultou na acumulação de capital e inovações técnicas, principalmente no campo da siderurgia, das fontes de energia, dos meios de transporte e das comunicações. A concentração da produção e do capital motivou o capitalismo industrial, o qual deu lugar ao capitalismo financeiro, cuja busca de lucro levou ao imperialismo (dominação econômica). A disputa por mercados consumidores entre as nações imperialistas criou várias rivalidades entre ingleses, alemães, franceses, russos e austríacos e desencadeou a Primeira Guerra Mundial. O saldo desta guerra apresenta uma Alemanha derrotada, uma França vitoriosa e a ascensão dos Estados Unidos. A Primeira Guerra Mundial foi um bom negócio para os americanos, que saíram dela prestigiados e enriquecidos. A prosperidade avançou até 1925, quando a recuperação da Europa, o desemprego e os baixos salários começaram a germinar uma crise da superprodução que culminou em 1929, abalando os Estados Unidos e os demais países. Esta crise gerou a necessidade da busca por novos padrões construtivos mais econômicos. Mundialmente este é o palco da inserção do *Art Déco* na arquitetura.

Nacionalmente, a instalação da República no Brasil representou um ajustamento do nível político, uma mudança do regime, adequando-se às novas necessidades geradas na economia e na sociedade brasileira. No decorrer do século XIX, as exportações de café geraram uma série de transformações na estrutura tradicional montada no país desde os tempos da colonização. Segundo Pesavento:

Dominando o mercado mundial, as exportações nacionais do café foram capazes de fazer o Brasil acumular divisas, que se distribuíram internamente em efeitos multiplicadores e dinamizadores da estrutura econômica.<sup>34</sup>

O que a autora afirma é que, através da exportação do café, o país conseguiu acumular divisas que, redistribuídas pelos Estados, proporcionaram

---

<sup>34</sup> Pesavento, S. História do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. Mercado Aberto. 1997. página 63

mudanças na estrutura econômica e social. Estas transformações econômico-sociais promoveram a internalização do capitalismo no país. O Brasil já se encontrava conectado, por laços comerciais, a um mercado capitalista desde a fase colonial, porém, agora o que estava em questão era a inserção do capitalismo na estrutura interna brasileira. Fatores indicadores deste processo foram a acumulação de capital, a introdução de relações assalariadas de produção, a constituição de um mercado interno, a urbanização, o surgimento da indústria, a construção das estradas de ferro, aparelhamento de portos, criação de bancos, companhias de seguro, etc. Junto a esta transformação, surgiram novos grupos sociais que, aliados ao exército, articularam a queda do regime da monarquia.

Com a República positivista o desenvolvimento prosseguiu, apesar da crise mundial de 1929 ter se refletido no Brasil, uma vez que os negócios internacionais quase que paralisaram. Conforme Weimer, até a Primeira Guerra Mundial a atividade econômica era sustentada pelo comércio. A autonomia das Unidades Federativas favorecia as relações internacionais que se alimentavam da troca de produtos agrícolas por industrializados<sup>35</sup>. O modelo que tinha como pressuposto teórico uma visão positivista teve êxito porque soube aliar a repressão policial com o sucesso no plano econômico. Esse sucesso teve reflexo também no campo cultural, onde o desenvolvimento foi expressivo. Isso proporcionou a substituição do modelo rural por um modelo urbano e internacionalista. Esse novo modelo foi responsável pelo estímulo à construção de novas obras nos anos trinta. Elas eram tidas por modernas no sentido de inovadoras, associadas ao desenvolvimento e ao progresso no centro do país, as quais exerceram influência no Rio Grande do Sul e demais Estados nos anos cinquenta. Enfim, o Governo de Getúlio Vargas foi cenário da arquitetura *Art Déco* no Brasil.

A implantação das ferrovias a partir do final do século XIX nas principais cidades do Rio Grande do Sul marcou uma fase de progresso e desenvolvimento da economia gaúcha. Santa Maria como centro geográfico do Estado tornou-se o entroncamento ferroviário mais importante do sul do país. A economia do município recebeu significativo impulso, crescendo de forma surpreendente a partir de 1885, ano da instalação do ramal férreo que ligava Santa Maria a Porto Alegre. Nos anos entre 1885 e 1905, a população de Santa Maria

---

<sup>35</sup> WEIMER, Günter. A arquitetura. 2ª edição. Porto Alegre: Editora da Universidade UFRGS, 1998, página 103

creceu de 3.000 para 15.000 habitantes. E este crescimento veio acompanhado de o desenvolvimento de atividades econômicas e de organização social. Com tudo isso, a Avenida Rio Branco tornou-se destaque no desenho urbano de Santa Maria, pois apresentava feições tecnicamente avançadas para a época, um exemplo do progresso que chegava à Santa Maria. Conforme Reverbel:

Com suas duas pistas, durante muito tempo foi a artéria mais ampla e mais avançada, tecnicamente, no espaço urbano santa-mariense. E o seu próprio nome – Rio Branco – não deixa de traduzir uma significação ferroviária, tendo-lhe sido dado em homenagem ao titular do Império que autorizou a construção do ramal Porto Alegre – Cachoeira – Santa Maria, concluído em 1885, com a inauguração da Estação Ferroviária local.<sup>36</sup>

Na época, a Avenida Rio Branco já apresentava duas pistas e era considerada um avanço técnico na malha urbana de Santa Maria. Além das atividades ferroviárias, a cidade se fez pólo comercial nas primeiras décadas do século XX. No final dos anos trinta, a Avenida Rio Branco ganhou suas feições modernas e configurou-se como rua-símbolo da cidade e achava-se quase que totalmente ocupada.

O apogeu do transporte ferroviário no Rio Grande do Sul ocorreu entre 1910 e 1950 e é neste período que a cidade experimenta igualmente o auge de seu desenvolvimento social e econômico. Reflexo desse período de prosperidade, Santa Maria passa por sensíveis transformações em sua fisionomia com a implantação de importantes vias e com a construção de grandes edifícios em “cimento armado”, que configuraram verdadeiras melhorias urbanas para a cidade.

Ao retratar as transformações ocorridas em Santa Maria no final da década de trinta, o texto atribuído a S. de Navasqués descreve uma cidade em ritmo de profundas mudanças urbanas com a abertura de importantes vias e a construção de grandes edifícios:

E como se isso não fosse pouco, na Grande Avenida Rio Branco se está edificando pelos fortes comerciantes Jaime Brilman e Filho, um esplêndido edifício em cimento armado de cinco andares, e outro destinado a um grandioso hotel, também de cimento armado, de propriedade do Sr. José Cauduro.<sup>37</sup>

---

<sup>36</sup> Reverbel, C. Cidade Ferroviária. In: A Razão. Santa Maria, 11 e 12/06/1988, Segundo Caderno, pág 1.

<sup>37</sup> Marchiori, José Newton Cardoso Santa Maria: relatos e impressões de viagem. Santa Maria: Edições UFSM, 1997. página 231.

Esta passagem faz referência aos edifícios Brillman e Cauduro, exemplares *Art Déco* construídos na década de trinta em Santa Maria, com o objetivo de reforçar a rede hoteleira da Avenida Rio Branco. Além destes, vários outros edifícios são construídos nesta época, ao longo da Avenida Rio Branco e por toda a cidade.

Dois elementos podem ser considerados como de grande influência para o surgimento do *Art Déco* em Santa Maria: o primeiro foi a elaboração do Plano de Expansão Racional e Urbanização da cidade em 1938 e o segundo, a realização da exposição estadual, também em 1938, baseada na exposição comemorativa ao centenário da Revolução Farroupilha de 1935<sup>38</sup>.

A exposição estadual foi um marco para a cidade, depois de três anos da exposição de 1935 era a hora de Santa Maria mostrar o seu grau de progresso e desenvolvimento e de realizar a sua exposição. A exposição aconteceu junto ao antigo Jockey Club de Santa Maria e contou com o arquiteto Christiano de la Paix Gelbert na realização do plano de urbanização da exposição, arquiteto este responsável também pelo plano da exposição de 1935. Coube ainda a este arquiteto o projeto do pórtico Monumental e do Cassino.<sup>39</sup> Ainda hoje, eventos com este caráter de exposição, garantidas as devidas proporções, uma vez que nestas exposições dos anos trinta havia a construção de prédios para a realização das mesmas, servem como disseminadores de novas idéias. Exemplo disso são as bienais de arquitetura e de arte.

Durante a administração de Antônio Xavier da Rocha (1938 - 1942), foi elaborado o Plano de Expansão Racional e Urbanização da cidade pela Diretoria de Obras e Viação do Município e assinado pelo engenheiro Floriano Gonçalves Dias, titular da pasta. O projeto contemplou a reorganização e ampliação do sistema viário municipal, abrindo e remodelando ruas, definindo áreas para construção de prédios públicos (como o Estádio Municipal, o Abrigo Monumental de ônibus, o Matadouro Modelo, a Casa do Municpário e as onze novas escolas municipais — todos projetados pelos técnicos da Prefeitura Municipal), realizando a canalização do Arroio Itaimbé, entre outras intervenções.

Com base nas diretrizes estabelecidas pelo Plano de Expansão Racional e Urbanização da cidade, a Prefeitura Municipal instituiu o que se chamou

---

<sup>38</sup> Schlee, Andrey Rosenthal. A arquitetura na transição (1920–1950), Anais do V Seminário de Ensino, Pesquisa e Extensão do Centro Universitário Franciscano. Santa Maria: 2003.

<sup>39</sup> Op. Cit.

de “contribuição de melhoria” (Ato 18 de 1938), o qual consistia em um imposto a ser pago pelos proprietários de imóveis quando estes fossem valorizados em consequência de alguma obra pública. Com isso, foram abertas cinco grandes avenidas, dezoito ruas, várias praças.<sup>40</sup> Intervenções do poder público podem trazer benefícios à configuração urbana, quando bem administradas e foi isso que aconteceu em Santa Maria no final da década de trinta.

Com isso, o surto de construções foi uma consequência direta ao plano. Algumas obras relevantes *Art Déco* construídas na época podem ser citadas: Hotel Brenner, de João Arno Brenner localizado na Avenida Rio Branco, 135; Agência Chevrolet, de Ângelo Uglione (atual loja popular) localizada na Rua Astrogildo de Azevedo, 91 (figura 27);



Figura 27 - Antiga Agência Chevrolet - Rua Astrogildo de Azevedo, 91<sup>41</sup>

Posto de Serviço Esso Central, de Aita & Cia. Ltda. Atual Ferragem CIMACO localizado na Avenida Rio Branco, 842 e 854;

<sup>40</sup> Schlee, Andrey Rosenthal. A arquitetura na transição (1920–1950), Anais do V Seminário de Ensino, Pesquisa e Extensão do Centro Universitário Franciscano. Santa Maria: 2003.

<sup>41</sup> (arquivo pessoal)



Caixa Econômica Federal, filial de Santa Maria (de 1954) localizada na Avenida Rio Branco esquina com a Rua Venâncio Aires (figura 28);



Figura 28 - Caixa Econômica Federal - Av. Rio Branco esquina Rua Venâncio Aires <sup>42</sup>

Imperial Hotel, de Alfredo Benetti localizado na Rua Manoel Ribas, 1767; Edifício Imembuí localizado na Rua Dr. Bozano, 307; Fábrica de Mosaicos Ângelo Bolsson, de Irmãos Bolson localizada na Rua André Marques, 531; Livraria Editora Pallotti (figura 29) (construído na década de 1940, para a Sra. Ruth Mariano da Rocha - atual Ed. Comercial 1080/ Loja Gang). Projeto do engenheiro Luiz Bollick, localizada na Rua Floriano Peixoto, 1080;



Figura 29 - Antiga Editora Pallotti - Rua Floriano Peixoto, 1080 <sup>43</sup>

---

<sup>42</sup> (arquivo pessoal)

<sup>43</sup> (arquivo pessoal)

Casas Eny, de Salvador Isaia & Irmãos Ltda. (térreos dos edifícios Jantzen e Mauá) localizadas na Avenida Rio Branco; Casas Roth de Alcides Roth & Cia. localizadas na Rua do Acampamento esquina com a Rua Astrogildo de Azevedo (figura 30), e rua Dr. Bozano;



Figura 30 - Antiga Lojas Roth - Rua do Acampamento esquina Rua Astrogildo de Azevedo <sup>44</sup>

Fórum de Santa Maria (de 1944) (figura 31). Projeto de João Batista Pianca. Reformado em 1977 localizado na Praça Saldanha Marinho, s.n, atual Casa de Cultura.



Figura 31 - Antigo Fórum - Praça Saldanha Marinho, s.n; <sup>45</sup>

---

<sup>44</sup> (arquivo pessoal)

<sup>45</sup> (arquivo pessoal)

Colégio Centenário, da Sociedade Metodista de Senhoras dos Estados Unidos da América do Norte (de 1922 – ampliado a partir de 1942). Projeto do engenheiro norte-americano Willey T. Clay localizado na Rua Gaspar Martins esquina Acampamento; Loja Maçônica Luz e Trabalho localizada na Rua Venâncio Aires, 1956; Caixa de Aposentadoria e Pensões dos Ferroviários (atual CEDAS – Centro de Diagnóstico e Atenção Secundária) (figura 32) localizado na Rua Serafim Valandro esquina com a Rua Silva Jardim;



Figura 32 – CEDAS (Centro de Diagnóstico e Atenção Secundária) - Rua Serafim Valandro esquina Rua Silva Jardim <sup>46</sup>

Parque Regional de Motomecanização do Exército, projeto do desenhista Dario Berto, da firma Instalador Garcel, de Porto Alegre. As igrejas católicas Santa Catarina, localizada na Rua Visconde de Ferreira Pinto, 469; do Rosário; e de Camobi.

Em todos esses exemplos, podemos verificar semelhanças entre os mesmos nas suas características construtivas e estéticas e que estas características fazem parte do repertório do estilo *Art Déco*. Formas simplificadas; predominância de cheios sobre os vazios; exemplares livres de excessos ornamentais - a decoração está presente com novas formas de expressão como na denominação dos prédios (escritos com letras padronizadas), nos trabalhos de serralheria e nos planos horizontais dos edifícios, como as sacadas, os frisos e as platibandas preferencialmente cegas; volumes retangulares bastante definidos, puros, simples;

---

<sup>46</sup> (arquivo pessoal)

valorização das esquinas; prédios divididos em três partes e revestimentos de pó-de-pedra.

Conforme informações da seção de classificados do Guia Ilustrado de 1938, Santa Maria contava, no final da década de trinta, com nove profissionais “Architetos Construtores”: Luiz Denardin, Alfredo Grassi, Izidoro Grassi, Jorge Habberkorn, Olimpio Lozza, Ermenegildo Mussoi e os engenheiros Luiz Bollick, Edgar W. Pinto e Luiz Schmidt. Muitos deles, trabalhando para construtoras ou por conta própria, foram os responsáveis pela construção dos primeiros prédios que indicam a forma que a arquitetura santa-mariense assumiria a partir da década de quarenta.

Um elemento *Art Déco* que é encontrado com uma frequência considerável é a variante marajoara. Em vários edifícios da cidade, encontramos esses exemplares (figuras 33 e 34).



Figura 33 – Avenida Rio Branco, 234 e 252 – Santa Maria/ RS <sup>47</sup>



Figura 34 – Avenida Rio Branco – Santa Maria/ RS detalhe <sup>48</sup>

---

<sup>47</sup> (arquivo pessoal)

<sup>48</sup> (arquivo pessoal)

## Capítulo 2 – A ARQUITETURA E A CONTEMPORANEIDADE: CONSIDERAÇÕES RELEVANTES

Após ter sido abordado o estilo e as características do *Art Déco* e o contexto histórico, será apresentado o mundo contemporâneo onde este estilo permanece inserido, com suas características e particularidades.

Para compreendermos melhor as características do mundo contemporâneo, temos que compreender o veículo que conduz essas características na sociedade. Esse veículo é a cultura. Para Willians in Hall, a cultura se relaciona com a soma das descrições disponíveis pelas quais as sociedades dão sentido e refletem as suas experiências comuns<sup>49</sup>. A cultura de uma sociedade está refletida no comportamento dela, suas características, práticas, atividades. Questões políticas como a instauração da democracia, que trouxe a liberdade de ir e vir e de se expressar de volta ao convívio da sociedade, também podem ser consideradas como responsáveis pela formação das características do mundo contemporâneo, assim como a igualdade de gêneros, de raça, de cor ou de idade.

O que identificamos nos dias atuais é uma mudança de cultura, possibilitada através da mudança do comportamento da sociedade. Alguns elementos como a televisão, o telefone, a internet, dinamizaram a sociedade, possibilitando que a comunicação entre as pessoas se faça numa velocidade infinitamente maior. Essa velocidade nas trocas de informações fez com que houvesse mudanças comportamentais, de relacionamentos entre as pessoas. Conforme Kumar, comparando a sociedade contemporânea com a sociedade moderna:

Não há, ou pelo menos não há mais, qualquer força controladora e orientadora que dê à sociedade forma e significado – nem na economia, como argumentaram os marxistas, nem no corpo político, como pensaram os liberais, nem mesmo como insistiram os conservadores, na história e na tradição. Há simplesmente um fluxo um tanto aleatório, sem direção, que perpassa todos os setores da sociedade. As fronteiras entre eles se dissolvem, resultando, contudo, não em uma totalidade neoprimítivista, mas em uma condição pós-moderna de fragmentação.<sup>50</sup>

---

<sup>49</sup> Hall, Stuart. *Da diáspora: identidades e mediações culturais*. Belo Horizonte/ Brasília: Editora da UFMG/ Representação da UNESCO no Brasil, 2003.

<sup>50</sup> KUMAR, Krishan. *Da sociedade pós-industrial à pós-moderna: novas teorias sobre o mundo contemporâneo*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1997.

Esse comparativo é feito entre a teoria pós-moderna e moderna, considerando que a era moderna clássica durou, aproximadamente, da Renascença até os fins do século XIX. No mundo contemporâneo, todas as tradições e trocas têm validade. Esse mundo é consequência da explosão de informações, das comunicações mundiais e da cibernética. Nesse mundo, não são apenas as pessoas mais favorecidas economicamente que têm oportunidades de acessos a conhecer lugares diferentes, e sim todos os habitantes das cidades, uma vez que as informações estão disponibilizadas de maneira democrática no mundo cibernético. Essas novas tecnologias geram culturas híbridas, uma mistura de várias informações e processos sociais e culturais.

Essas mudanças proporcionam uma superficialidade de conhecimentos e de “idéia de raiz”. Tudo pode pertencer a todas as sociedades. Não há mais características exclusivas de uma determinada comunidade. A troca de informações possibilita o intercâmbio de cultura de maneira que não haja mais uma identidade específica. As pessoas podem identificar-se com várias facetas de várias sociedades.

Bauman chama o homem pós-moderno de turista. Usando esta metáfora o autor exemplifica o desapego deste homem se comparado ao homem moderno que para ele vivia em um mundo estruturado:

Viajando despreocupadamente, com apenas uns poucos pertences necessários à garantia contra a inclemência dos lugares estrangeiros, os turistas podem sair de novo a caminho, de uma hora pra outra, logo que as coisas ameaçam escapar do controle, ou quando seu potencial de diversão parece ter-se exaurido, ou quando as aventuras mais excitantes acenam de longe.<sup>51</sup>

O turista realiza a façanha de não pertencer ao lugar que está visitando. Ele guarda uma distância, não se envolve emocionalmente, caso não queira, com determinado lugar; com isso, consegue evitar uma identidade, a qual não é mais interesse na contemporaneidade. Novamente citando Bauman, vemos que um dos princípios normativos da vida pós-moderna é recusar-se a se fixar de uma forma ou de outra.

---

<sup>51</sup> BAUMAN, Zygmunt. O mal-estar da pós-modernidade. Tradução Mauro Gama, Cláudia Martinelli Gama. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1998, página 114

Não se prender a um lugar, por mais agradável que a escala presente possa parecer. Não se ligar a vida a uma vocação apenas. Não controlar o futuro, mas se recusar a empenhá-lo. Proibir o passado de se relacionar com o presente. Cortar o presente nas duas extremidades, separar o presente da história: aplanar o fluxo do tempo num presente contínuo.<sup>52</sup>

Todas essas características citadas refletem o mundo contemporâneo, onde a pessoa prefere não estar presa a um só lugar, a uma só maneira de viver. A possibilidade de que a sua profissão seja substituída por outra não é descartada. É inimaginável projetar uma trajetória de vida hoje. O futuro é incerto e assim deve continuar.

As sociedades contemporâneas são heterogêneas, compostas por diferentes grupos humanos, interesses contrapostos, classes e identidades culturais em conflito. Vivemos em sociedades nas quais os diferentes estão quase que permanentemente em contato. Os diferentes são obrigados ao encontro e à convivência, em um multiculturalismo<sup>53</sup> evidente. O ecletismo é outra característica do mundo contemporâneo. Várias “tribos” têm igual espaço: *hippies*, *punks*, tradicionais, inovadores, todos convivem num respeitoso diálogo de diferentes culturas.

No mundo contemporâneo é difícil encontrar um centro ou um ponto de partida ou de perspectiva para analisá-lo e considerá-lo como um todo. Tudo o que se apresenta é mutável, dinâmico, temporário.

Com a exposição dessas características do mundo contemporâneo, podemos fazer uma análise mais clara da própria sociedade e compreender melhor o comportamento dessa sociedade e suas relações com o passado ou os elementos que representam o passado, como é o caso do patrimônio histórico arquitetônico e cultural.

---

<sup>52</sup> BAUMAN, Zygmunt. O mal-estar da pós-modernidade. Tradução Mauro Gama, Cláudia Martinelli Gama. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1998, página 113

<sup>53</sup> No multiculturalismo as culturas convivem juntas.

## 2.1 O antigo e o novo: convivência complexa

### 2.1.1 Interações da arquitetura histórica com a contemporaneidade: algumas questões

Em seguida, serão apresentados exemplos de interações de prédios históricos com a contemporaneidade. Interação é entendida no presente texto como a ação que se exerce mutuamente entre duas coisas, ou duas ou mais pessoas; ação recíproca e contemporaneidade, o que é do mesmo tempo, que vive na mesma época (particularmente a época em que vivemos) <sup>54</sup>. A arquitetura utiliza-se de uma linguagem que comunica uma informação através dos tempos. Esta linguagem está baseada na organização do espaço. A maneira como a cidade se organiza, segue uma lógica múltipla, variada e complexa conforme são os sistemas dessa organização, pois cada elemento arquitetônico reflete algo do seu tempo, comunicando, assim, características da obra em questão que podem informar características da sociedade em que está edificado.

A arquitetura se insere no espaço social da cidade e seu universo de sistemas está voltado para a necessidade de construir no espaço o projeto de uma sociedade ou de uma escala de valores, ideologicamente marcados no tempo. Ela é o signo da relação de conhecimento entre o homem e o espaço. É um signo complexo que se forma a partir da mistura de outros signos que refletem sobre as relações sociais no tempo e no espaço. Esses outros signos estão presentes nas escolhas individuais e coletivas, locais e globais que direcionam a vida da cidade todos os dias: o modo de habitar, de trabalhar, de consumir, de se locomover, de todas as representações da individualidade do homem.

A arquitetura é um exemplo de signo complexo e é de difícil definição porque seu significado encontra-se incógnito e incorporado à realidade. Por ser um signo do espaço, sua instabilidade está representada pelo próprio ciclo vital que atinge o espaço. Segundo Krier in Ferrara: “intervenção, vida útil, degenerescência são etapas arquitetônicas do espaço e caracterizam seu dinâmico processo de representação” <sup>55</sup>.

---

<sup>54</sup> Dicionário Aurélio de Língua Portuguesa

<sup>55</sup> Oliveira, Ana Claudia de, FECHINE, Yvana Visualidade, Urbanidade, Intertextualidade, página 29



A arquitetura estabelece diálogo com o contexto econômico, social e cultural do espaço. Com base nestes conceitos, pode-se traçar algumas relações que se estabelecem em uma cidade. Serão tratadas as formas de interação em relação à vida do edifício e as questões de preservação desses edifícios e por fim, as relações de comunicação dos elementos que compõe a paisagem da cidade.

Existem diferentes formas de se interagir com um edifício construído em tempos passados, seja este histórico ou não. Um edifício pode ser preservado<sup>56</sup>, restaurado ou reciclado, abandonado ou simplesmente ser utilizado sem dar importância a qualquer espécie de manutenção. Ainda, podemos identificar esta interação através da observação do entorno destes edifícios. Quando um monumento arquitetônico é valorizado, por exemplo, ao seu lado não é construído um arranha-céu que venha a ofuscá-lo. Esta espécie de proteção pode ser proporcionada através de incentivos fiscais oferecidos pelo poder público aos terrenos vizinhos a estes monumentos.

Restaurar significa recuperar, dar condições de habitabilidade a um edifício, mantendo a sua função original; e reciclar significa recuperar, porém, dando outra função, diferente da original.

Os primeiros conceitos referentes à preservação do Patrimônio Histórico<sup>57</sup> desenvolveram-se ao longo do século XIX. Camilo Boito (1836–1914) ao assumir uma postura intermediária entre Viollet-le-Duc (1814–1879) e John Ruskin (1819–1900), sistematizou e ordenou questões relativas ao restauro. Sua postura teórica formulada em 1883 serviu como base para a moderna escola italiana de restauro e reafirmou, sobretudo, a diferenciação entre o novo e o velho e o caráter excepcional da restauração. Gustavo Giovannoni (1873-1947) ampliou tais conceitos a ponto de abranger o contexto urbano, o ambiente envoltório e arquitetura menor, ou seja, não excepcional, e suas idéias contribuíram para a formulação da Carta Italiana de Restauro (1927) e a Carta de Atenas (1931).

Outros documentos internacionais como a Carta de Veneza (1964) foram fundamentais ao recomendar que os princípios do restauro deveriam estar voltados, sobretudo, às necessidades da vida moderna, além de reafirmar a relação

---

<sup>56</sup> O Dicionário Ilustrado de Arquitetura apresenta o conceito de preservação como: Proteção de um material ou edificação contra a deterioração física devido ao ataque de elementos naturais, ou à atividade humana, mediante o uso de vários recursos técnicos, científicos ou artesanais.

<sup>57</sup> Segundo Carlos Lemos, patrimônio histórico está ligado às construções antigas e seus pertences, representativos de gerações passadas.

do edifício com seu entorno. A Carta de Petrópolis (1987), por sua vez, enfatizou a importância do envolvimento da população para o sucesso das atividades de conservação, bem como questões relativas ao uso e adaptação de edifícios existentes. A progressão dos cuidados com o patrimônio construído vem sendo observada há anos, porém, considerava-se como objeto de proteção e conservação somente os monumentos tidos como de valor histórico.

Até o início dos anos sessenta, as estratégias de intervenção sobre o patrimônio arquitetônico podiam ser consideradas como culturais e seletivas, por enfatizarem apenas "conjuntos histórico-artísticos" que seriam em grande parte preservados através da promoção do restauro e da recuperação dos edifícios e do seu espaço urbano. Tais estratégias tinham como base planos especiais de proteção que privilegiavam a manutenção integral da morfologia urbana, e, de certo modo, o congelamento da sua gradual transformação.

Segundo Lemos, no Brasil, por uma lei de janeiro de 1937 que reorganizou o Ministério da Educação então comandado por Gustavo Capanema, foi criado o "Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional", o qual foi reorganizado no final deste mesmo ano após o golpe político de Getúlio Vargas, com o Decreto-lei número 25, em que se definiu oficialmente o Patrimônio Histórico e Artístico Nacional como sendo o "conjunto de bens móveis e imóveis existentes no país e cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico".<sup>58</sup>

Com a ampliação da noção de "patrimônio" e com a revalorização da idéia de cidade e das suas áreas centrais históricas como local privilegiado para residir, criaram-se as condições que obrigaram a uma profunda reformulação dos instrumentos e estratégias de intervenção na cidade existente. Pode-se dizer que, em todos os países, as medidas de conservação são aliadas ao planejamento urbano e têm como princípio que as partes antigas da cidade devem manter sua estrutura e suas funções, tornando-se compatíveis com usos atuais.

As novas estratégias de reabilitação urbana, entendida contemporaneamente como recuperação de áreas degradadas, históricas ou não, que sucedem as anteriores operações de "renovação", as quais, na maioria das vezes,

---

<sup>58</sup> Lemos, Carlos. O que é patrimônio histórico página 43

significavam demolir o patrimônio existente e construir um novo, ou ainda, aplicar uma deturpada idéia de "moderno" que implicava na substituição integral do padrão urbano tradicional alterando o traçado e demolindo os edifícios existentes, zelam pelo estabelecimento de novas soluções morfológicas de espaço urbano e pela construção, segundo as tipologias de edificações já características da região.

O estado de deterioração, a decadência das estruturas urbanas e a perda da qualidade de vida de muitas cidades do mundo desencadearam inúmeros processos de intervenção, e fez dos planos de revitalização urbana e da reciclagem e prolongamento da vida útil dos edifícios, uma prática corrente em todo o mundo. Busca-se a modernização destas estruturas. Modernizar significa colocar no corpo dos velhos edifícios um implante regenerador.

Alguns exemplos disso podem ser vistos em reconfigurações<sup>59</sup> de áreas urbanas como ruínas industriais e zonas portuárias em vários países como Itália, Inglaterra, Argentina, Alemanha. A fábrica da Fiat Lingotto, em Turim, uma massa compacta de concreto armado e marco da arquitetura moderna (obra de Giacomo Tattè Truco, 1919) exemplifica bem as instalações industriais que sofreram transformações para servirem a novos usos. Projeto de Renzo Piano, a restauração dos 250.000 metros quadrados de área, foram subdivididos em zonas para exposições industriais e comerciais, centro de conferências, heliporto, espaço para pequenas empresas, restaurantes, jardins, bares, lojas, hotéis e instalações para os departamentos científicos da Universidade de Turim. Outro projeto de Renzo Piano, desta vez em Gênova, é a renovação do porto local no quinto centenário da viagem de descobrimento de Cristóvão Colombo. Terminado no verão de 1992, o projeto previa a conversão do porto em um atracadouro de luxo para iates que cruzam o Mediterrâneo, mantendo o antigo armazém de algodão, mas transformando-o em pavilhão temporário de exposições e depois em butikues caras, adicionando outros pavilhões temporários no decorrer do ano comemorativo de Colombo.

O remodelamento da zona denominada Docklands de Londres, que consiste na antiga área do porto do Rio Tâmisa, cerca de 13 quilômetros que se

---

<sup>59</sup> A reconfiguração constitui um processo integrado de recuperação de uma área urbana que se pretende salvaguardar, implicando o restauro de edifícios e a revitalização do tecido econômico e social, no sentido de tornar a área atrativa e dinâmica, com boas condições de habitabilidade. (Ronaldo Goulart Duarte - UERJ – Universidade do Estado do Rio de Janeiro)

estendem para leste da Tower Bridge,<sup>60</sup> mostrou-se um dos mais atraentes quanto ao papel atual da arquitetura e sua relação com os processos econômicos cataclísmicos que afetam o mundo moderno, uma vez que apresenta hoje, armazéns restaurados, novos empreendimentos habitacionais, novos prédios de escritórios, grandiosos espaços públicos, projetos de vários escritórios de arquitetura de todo o mundo.

A reutilização<sup>61</sup>, às vezes, torna-se onerosa quando adequa-se à funcionalidade da nova estrutura seguindo as necessidades do novo espaço. Para adequar um antigo palacete em escritórios, clínicas, etc., há a necessidade de intervenções que exigem competência técnica especial, o que pode ter custos proibitivos.

Segundo Choay (2001), a prática da reutilização deveria ser objeto de uma pedagogia especial. Ela deriva do bom senso, mas, também, de uma sensibilidade inscrita na longa vida das tradições urbanas e dos comportamentos patrimoniais, que, por isso, varia de país para país. Esta reutilização deve ser de tal forma, que seja natural e que permita a apropriação por parte do público deste ambiente. Giovannoni In Choay (2001) adverte: os centros e os bairros antigos só poderão ser conservados e integrados à vida contemporânea se sua nova destinação for compatível com sua morfologia e com suas dimensões. De nada adianta tentar instalar um serviço que exige grandes complexidades em uma antiga residência. O resultado seria, no mínimo, comprometedor. No entanto, a instalação de um estabelecimento que não necessite de muitas intervenções e que possa se adequar numa estrutura original de um monumento arquitetônico, deve ser incentivada.

Outro fator a ser discutido nos dias atuais é a diferença de valor que a obra arquitetônica tem hoje em relação à época em que foi construída e a informação que essa comunica. Segundo Argan (2005):

Sem sombra de dúvida, a obra de arte não tem para nós o mesmo valor que tinha para o artista que a fez e para os homens da sua época. A obra é sempre a mesma, mas as consciências mudam. Entretanto, não é verdade que algo dela perca o valor e algo continue a valer; mais precisamente, que os conteúdos da comunicação percam seu valor e os sinais com que são comunicados continuem a valer.<sup>62</sup>

---

<sup>60</sup> Ghirardo, Diane. *Arquitetura Contemporânea* página 208

<sup>61</sup> Utilizar novamente uma estrutura preexistente.

<sup>62</sup> ARGAN, G. C. *História da arte como história da cidade*. Tradução Pier Luigi Cabra. 5ª edição. São Paulo: Martins Fontes, 2005. página 25

Para o autor, a mesma obra pode comunicar valores diferenciados no decorrer do tempo. Logo, uma obra *Art Déco*, quando foi construída, tinha um valor que é distinto do valor que tem hoje, seja nas sensações que transmite a quem a vê ou ainda se esta obra tornou-se um marco de referência para as pessoas de hoje.

Para Lynch<sup>63</sup>, a imagem de cidade que cada indivíduo vê possui um conteúdo que raramente é comunicado; porém, causa efeitos diversos na percepção do cidadão. Esta imagem é composta de elementos como vias, limites, pontos nodais, marcos. Tais elementos variam seu grau de importância na formação de imagem do espaço urbano de pessoa para pessoa.

As vias são os canais de circulação ao longo dos quais o observador se locomove. Podem ser ruas, alamedas. Os habitantes da cidade observam estes elementos à medida que se locomovem e, ao longo dessas vias, os outros elementos ambientais se organizam e se relacionam. Os limites são elementos lineares, não considerados como ruas, são as fronteiras entre dois tipos de áreas, funcionam como referências laterais. Os pontos nodais são os focos estratégicos, conexões de vias ou outra natureza de conexão. Eles podem ser importantes mesmo quando sua forma física é vaga e indefinida, como é o caso de uma praça, por exemplo. E os marcos são pontos de referências que podem ter escala ou natureza variada, são elementos escolhidos pelo observador dentro de um conjunto de possibilidades.<sup>64</sup>

No próximo capítulo, essas questões serão aplicadas especificamente ao objeto de estudo – Avenida Rio Branco, Santa Maria, Rio Grande do Sul, associando os prédios *Art Déco*, objetos do estudo, às questões de contemporaneidade apresentadas neste capítulo.

---

<sup>63</sup> Lynch, Kevin. A imagem da cidade

<sup>64</sup> Op. Cit.

## Capítulo 3 – ARQUITETURA ART DÉCO NA AVENIDA RIO BRANCO E AS INTERAÇÕES COM A CONTEMPORANEIDADE

### 3.1 A contemporaneidade no urbano de Santa Maria e a Avenida Rio Branco

No final dos anos trinta e início dos anos quarenta, época em que surgiram os primeiros edifícios *Art Déco* em Santa Maria, a relação desses edifícios com o entorno, com a rua, com a sociedade em si, era diferente de como é hoje. As ruas eram livres de placas de sinalização, semáforos, excesso de fiação aérea, de elementos publicitários e até do próprio ruído. Tudo isso era infinitamente inferior ao que encontramos hoje nas nossas ruas e avenidas e faz com que a apropriação que as pessoas fazem dessa rua seja diferente desta outra época (figuras 35 e 36).



Figura 35 - Antiga Casas Roth <sup>65</sup>



Figura 36 – Atual loja Ponto Frio<sup>66</sup>

Questões que envolvem uma problemática social como a violência, afastam as pessoas das ruas hoje em dia. O que era comum nos anos quarenta como sentar-se ao passeio público com a família ou, como no caso da Avenida Rio Branco, no canteiro central à noite já não é mais possível fazer. O medo faz com que as pessoas afastem-se da rua criando uma nova forma de relação com essa rua. Ela não é mais extensão da casa e sim um território desconhecido, ou até por que não, inimigo, onde tudo pode acontecer.

A mudança de conceitos e de valores da sociedade como a valorização do consumismo, torna normal um *outdoor* publicitário esconder uma obra de valor

<sup>65</sup> (álbum comemorativo ao centenário de Santa Maria - 1958)

<sup>66</sup> (arquivo pessoal)

arquitetônico em prol das vendas do produto anunciado. Isso é facilmente percebido tanto em grandes capitais como em pequenas cidades (figura 37).



Figura 37 – Lojas Colombo – Rua do Acampamento esquina Rua Astrogildo de Azevedo - Santa Maria / RS<sup>67</sup>

A ausência desses elementos proporcionava uma valorização do elemento edificado, onde ele, o edifício era o destaque, livre de adereços que pudessem maquiá-lo ou escondê-lo completamente (figura 38).



Figura 38 – Lojas Obino - Rua do Acampamento - Santa Maria / RS<sup>68</sup>

Ainda existem os elementos inevitáveis como as sinalizações de trânsito, necessidade mais recente que contribui para promover as diferenças entre a rua dos anos quarenta e a rua da primeira década dos anos dois mil. Inevitáveis, pois os veículos de hoje atingem velocidades e apresentam motores com potência

<sup>67</sup> (arquivo pessoal)

<sup>68</sup> (arquivo pessoal)

muito superior às de outrora, fazendo-se extremamente necessário o cuidado com a sinalização no trânsito (figura 39). Além da poluição sonora, todo este conjunto promove a poluição visual das nossas ruas contemporâneas.



Figura 39 – Exemplos de sinalização de trânsito e informativa - Santa Maria / RS<sup>69</sup>

Porém, com tudo o que foi descrito acima, os edifícios permanecem e têm de se adaptar à dinâmica contemporânea da cidade. Muitas vezes essa dinâmica não permite, no caso deste edifício ter um valor arquitetônico, ser considerado um monumento, que esse seja mantido, garantindo a preservação da memória da sociedade. Mas em alguns casos há resposta positiva a esta problemática.

Um monumento arquitetônico esclarece como uma sociedade assume sua relação com a temporalidade e constrói sua identidade. Estes monumentos funcionam também, como um espelho, o qual reflete a história desta sociedade. Daí a importância da valorização deste monumento. E essa valorização começou a ser dada, em Santa Maria, com a criação da Mancha Ferroviária, que é o Programa de Preservação e Revitalização da Mancha Ferroviária de Santa Maria. Designa-se Mancha Ferroviária uma determinada parte da área central da cidade de Santa Maria, delimitada irregularmente por um polígono o qual contém bens patrimoniais que estão, em maior ou menor graus, relacionados à presença da ferrovia na cidade. O programa é uma iniciativa da Prefeitura Municipal e do Curso de Arquitetura da Universidade Federal de Santa Maria com apoio da comunidade em geral. O programa é formado pelos seguintes projetos: 1- Revitalização da Mancha Ferroviária; 2- Parque Ferroviário de Santa Maria; 3- Centro Ferroviário de Cultura;

<sup>69</sup> (arquivo pessoal)



4- Intervenção na Vila Belga; 5- Casa Rio Branco; 6- Museu Afro-Brasileiro; 7- Casa de Cultura de Santa Maria; 8- Tombamento Federal. Os objetivos e diretrizes gerais do programa são os seguintes: definir diretrizes para a preservação e revitalização da área, respeitar os moradores e atuais usuários de todas as áreas abrangidas, dialogar e trabalhar em conjunto com a sociedade civil organizada e/ou grupos interessados, propor usos diversificados para as diferentes áreas, sem conflitos com os usos atuais, manter o caráter físico-ambiental, a escala, as tipologias e as paisagens dominantes nas diferentes áreas, promover melhorias e novas áreas de uso público e evitar impactos ambientais indesejáveis.

No que se refere às considerações sobre os elementos de comunicação, na Avenida Rio Branco podemos identificá-los como a via propriamente dita, os marcos e pontos nodais os quais levam o observador a criar uma idéia individual da cidade em que vive, dependendo da sua bagagem de informação pessoal. Alguns podem considerar determinados marcos ou limites relevantes e que para outros não o são.

Em decorrência da cultura usual de nossa sociedade, os marcos mais corriqueiros da Avenida Rio Branco são os edifícios mais antigos e clássicos. Não é natural usar um edifício *Art Déco* ou de arquitetura Moderna como marco, a não ser para aqueles que tenham alguma ligação pessoal com este edifício, como já citado. Contudo, um problema da cidade pode se transformar num marco, como é o caso do edifício desabitado localizado na Avenida Rio Branco (figura 40).



Figura 40 – Exemplo de marco – edifício inacabado – Av Rio Branco - Santa Maria / RS<sup>70</sup>

---

<sup>70</sup> (arquivo pessoal)

Ou ainda, um conjunto que possa servir como referência em função de um serviço ou outro interesse da sociedade (figura 41).



Figura 41 – Exemplos de marco – quarteirão dos bancos – Av. Rio Branco - Santa Maria / RS<sup>71</sup>

Os limites e pontos nodais também variam entre os observadores, dependendo dos motivos pessoais e bagagem de cada um. Um dos principais cruzamentos da cidade é, com certeza um ponto nodal para muitos observadores: o viaduto Evandro Behr, que liga o calçadão à praça Saldanha Marinho (figura 42).



Figura 42 – Exemplos de ponto nodal - Viaduto Evandro Behr - Santa Maria / RS<sup>72</sup>

---

<sup>71</sup> (arquivo pessoal)

<sup>72</sup> (arquivo pessoal)

O limite da Avenida Rio Branco para um estudante de pré-vestibular, recém chegado a Santa Maria, pode ser a Rua dos Andradas, através da qual acessa a uma das escolas. As quadras da avenida, abaixo dessa rua não têm interesse e, a degradação e falta de cuidados com a mesma contribui para que para este observador acredite que o limite final da Avenida Rio Branco é a Rua dos Andradas.

Já para um estudante de história ou arquitetura, o limite passa a ser a linha férrea, pois este observador já trará consigo conhecimentos e interesses diferenciados que o façam ver a avenida como um todo. Ainda, para um familiar de funcionários da viação férrea, outras questões como a nostalgia da época do apogeu da Avenida Rio Branco permeiam este observador. Os seus marcos podem ser qualquer edifício com ou sem valor histórico, mas que tenha tido relação com a sua infância. Para este observador, a Avenida Rio Branco acaba dentro da Gare da estação (figura 43).



Figura 43 – Exemplos de limite – Gare da estação férrea - Santa Maria / RS<sup>73</sup>

---

<sup>73</sup> (arquivo pessoal)

Todas essas interpretações da imagem da cidade, ou mais especificamente, da avenida, decorrem da situação em que ela se encontra. Ela seria uma cidade/ avenida ideal<sup>74</sup> se não houvesse os problemas de ordem econômica e social. É muito provável que esta nostalgia, citada anteriormente, venha acompanhada de um lamento pelo desaparecimento dos canteiros centrais da Avenida Rio Branco em função do comércio ambulante, pela ausência do *glamour* que pairou por essa avenida até final dos anos cinqüenta.

Santa Maria é uma cidade real, como a descrita por Argan, que difere da cidade ideal, que nada mais é que um ponto de referência em relação ao qual se medem os problemas da cidade real. E segundo esse autor: “Todavia, sempre existe uma cidade ideal dentro ou sob a cidade real, distinta desta como o mundo do pensamento o é do mundo dos fatos”.<sup>75</sup> E se esta cidade ideal existe, devemos buscá-la e realizar ações que a torne mais próxima.

---

<sup>74</sup> No período da Renascença se levantou a hipótese da existência de uma cidade ideal.

<sup>75</sup> ARGAN, G. C. História da arte como história da cidade. Tradução Pier Luigi Cabra. 5ª edição. São Paulo: Martins Fontes, 2005. página 73

### 3.2 Quatro exemplos de arquitetura *Art Déco* na Avenida Rio Branco

A identificação dos prédios foi feita a partir da análise visual de edificações da Avenida Rio Branco, buscando as características *Art Déco*, levantadas durante a pesquisa, em cada prédio.

Em seguida, passou-se à fase de escolha dos prédios a qual seguiu, além do fator de identificação com o estilo (maior número de características), os critérios de valor simbólico e de valor histórico. Um edifício com valor simbólico é aquele que serve como ponto de referência, pois desde a sua construção passou a fazer parte daquele lugar, daquela comunidade e tem uma relevância naquele contexto, ou seja, permanece no imaginário das pessoas. Um prédio histórico pode ser aquele que foi palco de acontecimentos importantes à cidade. Acontecimentos estes ligados às pessoas ou a atos sociais, políticos, econômicos, religiosos, etc.<sup>76</sup>

Prédios que conciliem as características de valor simbólico e histórico podem ser identificados a partir da aparição destes em bibliografias como os álbuns que eram produzidos na cidade na oportunidade do centenário de Santa Maria (1958) ou ainda, o álbum produzido em 1938. Ou, também, por encontrarem-se vivos na memória dos santa-marienses que viveram nessa época, como é o caso da antiga Casa Feliz a qual foi identificada a partir da informação de um senhor que encontrava-se sentado em um dos bancos do canteiro central da Avenida Rio Branco.

Dentro deste universo, foram selecionadas as seguintes edificações: Edifício Brilman, Edifício Jantzen, Posto de Serviços Esso e Casa Feliz. Todos apresentam características distintas de preservação, estado de conservação, porém todos apresentam características *Art Déco*.

O primeiro caso a ser estudado trata-se do edifício Brilman (figuras 44, 45 e 46). Localizado na Avenida Rio Branco esquina com a Rua Coronel Ernesto Becker. Foi construído em 1939 pelo santa-mariense Edgar Weimer Pinto com o objetivo de abrigar um hotel de propriedade do comerciante judeu Jaime Brilman. O edifício original apresentava seis pavimentos, sendo o térreo mais cinco. Apresenta sacadas nos primeiros quatro pavimentos, os revestimentos utilizados são argamassa com pintura e a cobertura com telhado oculto por platibanda. Não

---

<sup>76</sup> FOLETTO, Vani Terezinha e outros. Motivações para identificação da arquitetura significativa de Santa Maria. Revista *Apreciando* n° 11. Santa Maria: UFSM, 2003.

apresenta recuos em relação ao alinhamento, laterais e fundos, uma vez que a garagem, aos fundos, ocupa todo o terreno no térreo.



Figura 44 - Edifício Brilman (1939) – Av. Rio Branco esquina com a Rua Coronel Ernesto Becker <sup>77</sup>



Figura 45 - Edifício Brilman (1939) – Av. Rio Branco esquina com a Rua Coronel Ernesto Becker <sup>78</sup>

---

<sup>77</sup> (arquivo pessoal)

<sup>78</sup> (arquivo pessoal)

O grau de representatividade deste edifício para a sociedade de Santa Maria está demonstrado através da presença dele nas bibliografias que tratam da história da cidade, como o livro de Marchiori (1997). O grau de conservação é excelente, uma vez que o mesmo encontra-se totalmente restaurado. No seu entorno, encontram-se exemplares de arquitetura similar.



Figura 46 - Edifício Brillman – anos 90 - Avenida Rio Branco esquina com a Rua Coronel Ernesto Becker <sup>79</sup>

Este exemplar apresenta várias características que permitem incluí-lo no acervo de arquitetura *Art Déco* da Avenida Rio Branco: foi construído com o emprego das mais novas tecnologias disponíveis na época como concreto armado, elevadores, apresenta fachadas livres de ornamentação, a valorização da esquina com a presença de balcões curvos, predomínio de cheios sobre vazios. Outra evidência é a geometrização dos volumes e dos temas decorativos.

O edifício Brillman perdeu sua função inicial já nos primeiros anos após sua conclusão, possivelmente devido ao início da decadência e abandono do transporte ferroviário no Rio Grande do Sul, o que provocou sensíveis mudanças na economia de vários municípios gaúchos. Com isso, o edifício Brillman passou a funcionar como espaço para moradias e sofreu intensa descaracterização de seu

---

<sup>79</sup> (Jonas Ruff – Trabalho Final de Graduação - UFSM)

interior com o acréscimo excessivo de elementos divisórios com o intuito de adaptação às novas funções. Houve ainda várias ocupações ilegais e a ocupação por parte de precários espaços comerciais no final dos anos noventa. No ano de 2006, quando concluído o processo de reforma, abriu as portas o Hotel Dom Rafael.

O edifício encontra-se restaurado e adaptado às legislações que regem os serviços de hotelaria e garante o conforto e comodidade necessária a um hotel. Nessa intervenção, foram utilizados vários equipamentos e produtos da construção civil contemporâneos como divisórias em gesso acartonado, equipamentos de segurança na obra, revestimentos internos que não existiam na época da construção. O revestimento externo foi substituído por argamassa e tinta. O original, como mostra a figura 46, apresentava revestimento de pó-de-pedra. Todos esses elementos carregam consigo um sinal de contemporaneidade. Porém, essas interações não descaracterizaram a obra original, uma vez que outros edifícios *Art Déco*, nos anos quarenta, também utilizavam argamassa e pintura. Essas intervenções, que também contemplaram o acréscimo de um pavimento à estrutura original, demonstraram a importância do edifício, enquanto patrimônio, por parte de seus proprietários e assim é dado o devido valor ao exemplar que, tanto na época da sua inauguração como nos dias de hoje, mantém sua importância no desenho urbano de Santa Maria.

Considerando a interação com a paisagem urbana, identifica-se que o prédio encontra-se integrado com os elementos contemporâneos como placas de sinalizações, placas de publicidade, poluição sonora e também com o fluxo dos automóveis.

O segundo exemplar analisado é o Edifício Cauduro – Hotel Jantzen (figuras 47, 48 e 49), que fica localizado na Avenida Rio Branco, esquina com a Rua Venâncio Aires. O edifício foi construído com o objetivo de abrigar um hotel de propriedade de José Cauduro, para suprir as demandas da rede hoteleira a qual era insuficiente na época, devido à grande movimentação proporcionada pela rede ferroviária. A autoria do edifício é atribuída a Luiz Bollick e a obra foi concluída em 1940; e em 1941, o hoteleiro de Santana do Livramento Silvio Jantzen começou a administrar o hotel. Apresenta cinco pavimentos sendo o térreo mais quatro pavimentos e um terraço. O térreo do edifício sempre foi utilizado como espaço comercial, as Lojas Eny funcionaram no local até 1970. Apresenta sacada nos quatro pavimentos superiores, revestimento de pó-de-pedra e a cobertura com



telhado oculto por platibanda. Não apresenta recuos em relação ao alinhamento, laterais e fundos. No seu entorno encontram-se: à direita, na Avenida Rio Branco, um edifício clássico descaracterizado e na Rua Venâncio Aires, outro edifício clássico (Residência Mariano da Rocha).



Figura 47 - Edifício Jantzen - Avenida Rio Branco esquina com a Rua Venâncio Aires<sup>80</sup>

O grau de representatividade deste edifício para a sociedade de Santa Maria está demonstrado através da presença dele nas bibliografias que tratam da história da cidade como o livro de Marchiori (1997), no Álbum comemorativo ao centenário de emancipação do município e, ainda, em jornais da época, uma vez que era considerado um dos mais elegantes hotéis do Estado do Rio Grande do Sul. Na ocasião da visita do então candidato a presidência da República Getúlio Vargas em 1950, uma de suas sacadas serviu como parlatório onde Getúlio falou para mais de trinta mil pessoas.

No final dos anos oitenta, já com outros proprietários e em situação precária, o Hotel Jantzen encerrou suas atividades, uma vez que os trens de passageiros não circulavam mais e a sua localização, antes estratégica e privilegiada, tornou-se desnecessária.

---

<sup>80</sup> (arquivo pessoal)



Figura 48 - Edifício Jantzen (1940) - Avenida Rio Branco esquina com a Rua Venâncio Aires <sup>81</sup>



Figura 49 - Edifício Jantzen - Avenida Rio Branco esquina com a Rua Venâncio Aires<sup>82</sup>

O grau de conservação é péssimo, apenas o térreo encontra-se ocupado e os demais pavimentos estão completamente abandonados. Há vidros e janelas quebrados demonstrando o descaso por parte dos proprietários.

Este exemplar apresenta várias características que permitem incluí-lo no acervo de arquitetura *Art Déco* da Avenida Rio Branco: foi construído com o emprego das mais novas tecnologias disponíveis na época como concreto armado e elevadores (foi o segundo edifício de Santa Maria a ter elevadores, o primeiro foi o edifício Sede da SUCV – União de Previdência Privada – Rua Venâncio Aires, 1934, inaugurado em 1926), apresenta fachadas livres de ornamentação, revestimento em pó-de-pedra, a valorização da esquina com o acesso da área comercial, predomínio

<sup>81</sup> (álbum comemorativo ao centenário de Santa Maria - 1958)

<sup>82</sup> (arquivo pessoal)

de cheios sobre vazios. Na fachada da Avenida Rio Branco apresenta clara simetria. Nos dias atuais, o prédio encontra-se com seu pavimento térreo ocupado pela farmácia Drogacentro e os demais pavimentos encontram-se em depreciado estado e sem ocupação. Os sinais de abandono e de descaso por parte dos proprietários mostram que esses ignoram completamente a importância deste prédio para a memória dos santa-marienses.

Considerando a interação com a paisagem urbana, o prédio, por encontrar-se num dos pontos de maior movimento de ônibus urbano, convive com poluição sonora em decorrência do grande fluxo dos automóveis. Esta realidade atual faz com que as diferenças urbanísticas entre os anos quarenta, época da construção do prédio, e os dias atuais, deflagrem-se como gritantes.

O terceiro exemplar é o edifício que foi construído para funcionar no térreo como Posto de Serviços Esso Central de propriedade de Aita & Cia Ltda. e demais pavimentos tinham função residencial. Está localizado na Avenida Rio Branco números 842 e 854 (figuras 50, 51, 52 e 53). Apresenta quatro pavimentos sendo o térreo mais três pavimentos e um pavimento de subsolo. Têm sacada nos três pavimentos superiores intercaladas por volumes verticais, revestimento original de argamassa e pintura e a cobertura com telhado oculto por platibanda. Não apresenta recuos em relação ao alinhamento, laterais e nos fundos apresenta pátio. No seu entorno encontram-se: à direita, um edifício contemporâneo (anos oitenta) e à esquerda, exemplares de arquitetura similar.



Figura 50 - Antigo Posto de Serviços Esso - Avenida Rio Branco, 842 e 854 <sup>83</sup>

---

<sup>83</sup> (arquivo pessoal)

O grau de representatividade deste edifício para a sociedade de Santa Maria está demonstrado através da presença dele no Álbum comemorativo ao centenário de emancipação do município.



Figura 51 - Antigo Posto de Serviço Esso - Avenida Rio Branco, 842 e 854 <sup>84</sup>



Figura 52 - Antigo Posto de Serviços Esso - Avenida Rio Branco, 842 e 854 <sup>85</sup>

O grau de conservação é ruim, há sinais de infiltração e de falta de manutenção. Aos fundos, funciona um serviço de estacionamento.

Hoje, está localizada neste prédio, a loja de materiais de construção e ferragem Cimaco e nos pavimentos superiores continuam existindo apartamentos residenciais. Algumas características originais foram alteradas como o revestimento que hoje é de *fulget* nos pavimentos superiores e no pavimento térreo há a aplicação

<sup>84</sup> (álbum comemorativo ao centenário de Santa Maria - 1958)

<sup>85</sup> (arquivo pessoal)

de um chapisco junto à propaganda da loja. O piso da loja atualmente é de forração, que apesar de não haver registros do original, certamente não era este. O acesso aos apartamentos se dá ao centro do prédio, junto à rua.



Figura 53 - Antigo Posto de Serviços Esso - Avenida Rio Branco, 842 e 854 <sup>86</sup>

As características que este edifício apresenta e que permitem incluí-lo no acervo de arquitetura *Art Déco* da Avenida Rio Branco são as seguintes: foi construído com o emprego das mais novas tecnologias disponíveis na época como concreto armado, apresenta fachadas livres de ornamentação, simetria, volumes geometrizados e simplificados, composição de linhas e planos verticais e horizontais, formas aerodinâmicas com a presença de balcões curvos, predomínio de cheios sobre vazios.

Neste exemplar, podemos constatar também o descaso por parte dos proprietários. O grau de abandono não é o mesmo do edifício Cauduro, uma vez que este permanece habitado; porém, a aplicação de um revestimento que altere uma característica original do edifício, o uso do piso de forração e a aplicação de um revestimento visivelmente destoante na fachada da loja, indica que o valor dado a este edifício e ao que ele representa, é irrisório.

Considerando a interação com a paisagem urbana, identifica-se que o prédio encontra-se absorvido por elementos contemporâneos, uma vez que, em nome da publicidade, na fachada da loja, foi aplicado um revestimento com a marca desta. Este procedimento difere do usual dos anos quarenta.

---

<sup>86</sup> (arquivo pessoal)

O quarto e último exemplar é a antiga Casa feliz (figuras 54, 55, 56 e 57).



Figura 54 - Antiga Casa Feliz <sup>87</sup>

O prédio da Casa Feliz, de propriedade de Francisco Isaia, está localizado na Avenida Rio Branco, 540, e abrigava uma casa lotérica no térreo e apartamentos residenciais nos demais pavimentos. Foi construído em 1943 pelo engenheiro João Servegmini.

Apresenta três pavimentos sendo o térreo mais dois pavimentos e um pavimento de subsolo. Têm sacada nos dois pavimentos superiores, revestimento de pó-de-pedra e a cobertura com telhado oculto por platibanda. Não apresenta recuos em relação ao alinhamento, laterais e fundos, os pátios dos apartamentos do subsolo ocupam todo o terreno. No seu entorno encontram-se: à direita, um exemplar de arquitetura similar, do mesmo proprietário e à esquerda, um edifício clássico.

O grau de representatividade deste edifício para a sociedade de Santa Maria está demonstrado através da presença dele no Álbum comemorativo ao centenário de emancipação do município e também se encontra no imaginário das pessoas que viveram na época do pleno funcionamento da Casa Feliz. Segundo umas das moradoras, a senhora Estela Mello Maciel, que vive lá há 56 anos, o

---

<sup>87</sup> (arquivo pessoal)

senhor Francisco Isaia era muito bem quisto por todos e construiu seu patrimônio com as divisas da sua lotérica.



Figura 55 - Antiga Casa Feliz <sup>88</sup>

O grau de conservação é bom, uma vez que este revestimento apresenta as mesmas características de quando novo. O interior do edifício é mantido de maneira que as circulações e os apartamentos apresentem aspecto de constante manutenção e sem descaracterizá-lo.



Figura 56 - Antiga Casa Feliz – vista do interior<sup>89</sup>

---

<sup>88</sup> (álbum comemorativo ao centenário de Santa Maria - 1958)

Algumas características que permitem incluí-lo no acervo de arquitetura *Art Déco* da Avenida Rio Branco: predomínio de cheios sobre vazios, revestimento de pó-de-pedra, decoração na platibanda em estilo marajoara.

O uso, hoje, continua sendo o mesmo, apesar da Loteria Casa Feliz ter fechado suas portas e aquele espaço encontrar-se para ser alugado. Porém, o estado de conservação mantém-se igual ao original e demonstra a importância dada ao patrimônio arquitetônico.

Considerando a interação com a paisagem urbana, o que remete o edifício da Casa Feliz à contemporaneidade, talvez seja o barulho que vem da rua, porque se não o fosse, o edifício estaria perfeitamente ambientado nos anos quarenta.



Figura 57 - Antiga Casa Feliz – detalhe da platibanda<sup>90</sup>

As plantas baixas dos exemplares em questão apresentam algumas semelhanças, apesar de terem sido projetados para fins diferenciados: os exemplares que possuem residências nos pavimentos superiores apresentam acesso centralizado com escada nesse núcleo central. Já os hotéis apresentam partidos arquitetônicos semelhantes.

Além do *Art Déco*, outro fator em comum nesses quatro exemplares é a pertinência na mesma classificação dentro do Programa da Mancha Ferroviária – incluem-se no Projeto 1: Revitalização da Mancha Ferroviária. Segundo esse

---

<sup>89</sup> (arquivo pessoal)

<sup>90</sup> (arquivo pessoal)



projeto, as fachadas de edifícios que apresentem valor histórico/ arquitetônico seriam recuperadas e seriam aplicados critérios de controle de propagandas nessas fachadas, fazendo com que a publicidade fosse disciplinada. O projeto prevê um somatório de forças que incluem investimentos do BID (Banco Internacional), iniciativa privada, Caixa Econômica Federal e incentivos fiscais, como descontos no IPTU desses imóveis em troca da conservação dos mesmos.

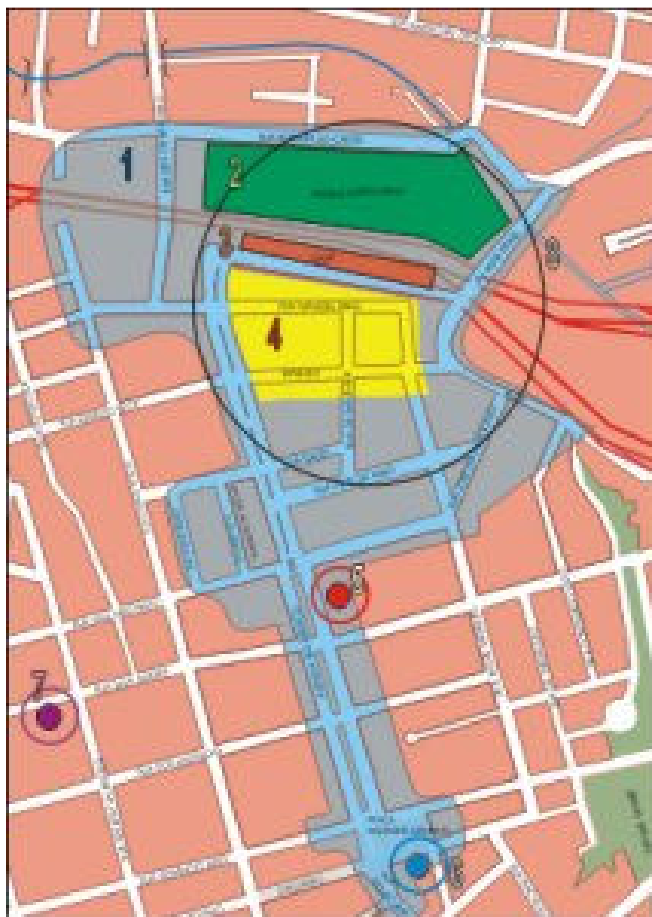


Figura 58 – Área de abrangência do Programa Mancha Ferroviária<sup>91</sup>

Na figura 58, encontram-se ilustrados os oito projetos do programa: 1- Revitalização da Mancha Ferroviária; 2- Parque Ferroviário de Santa Maria; 3- Centro Ferroviário de Cultura; 4- Intervenção na Vila Belga; 5- Casa Rio Branco; 6- Museu Afro-Brasileiro; 7- Casa de Cultura de Santa Maria; 8- Tombamento Federal.

Contudo, a efetividade deste programa depende de vontades, sejam elas políticas ou da própria sociedade. E essa vontade é medida através da importância dada pela sociedade contemporânea aos patrimônios arquitetônicos. Se

<sup>91</sup> [http://www.santamaria.rs.gov.br/mancha\\_ferroviaria](http://www.santamaria.rs.gov.br/mancha_ferroviaria)

a sociedade contemporânea é caracterizada pela superficialidade e falta de identidade ou por assumir várias identidades, não é de se surpreender que não é importante para a sociedade preservar uma memória que não a identifique mais. O que importa é o que está longe, o que é visto pela tela da televisão ou do computador pela rede. Não se quer dizer aqui que estes veículos são prejudiciais à formação do homem contemporâneo, afinal, são valiosos meios de conhecimento e obtenção de informação. Porém, o uso crítico desses veículos poderia provocar uma reflexão e valorização do que está próximo e do que é patrimônio da sociedade em que este homem está inserido.

Apesar de existir uma gama de possibilidades de interação nesses edifícios que conciliem elementos do cotidiano contemporâneo com a sua estrutura original, verificamos que as mesmas usualmente não são realizadas. Ao longo deste trabalho, foram apresentados exemplos com êxito nas propostas de preservação. Nesses elementos, incluem-se redes de ar condicionado, rede de dados (é necessário permitir o uso de computadores em todos os compartimentos de uma residência ou local de serviços e comércio), ou outros equipamentos que garantam o conforto exigido pelo homem contemporâneo.

A interação constatada com o patrimônio *Art Déco* é a do descaso, abandono e falta de valorização dada pela maioria da sociedade, inclusive a governamental. Apesar desses edifícios serem testemunha do passado da cidade e de estarem presentes no imaginário das pessoas que viveram nesse tempo, a demonstração de importância dada a eles é mínima. E deve ser dada a parcela de responsabilidade para a própria sociedade, uma vez que essa não reivindica atitudes dos órgãos competentes no sentido de promover políticas de preservação e valorização do seu patrimônio.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao chegar ao final deste trabalho, algumas considerações se mostram pertinentes. Ter estudado, inclusive, a vida do Barão do Rio Branco, político que dá nome à rua objeto do estudo foi, a título de curiosidade, interessante saber que ele colecionava fotografias tanto de prédios como de momentos do cotidiano.

As imagens de edifícios *Art Déco* da cidade de Santa Maria nunca antes reunidas, elucidam os exemplos e também as características da manifestação do estilo na cidade. Poderá ser de grande valia como fonte de pesquisa para outros trabalhos pertinentes que virão após este.

Por se tratar de um assunto pouco estudado em Santa Maria, a realização deste trabalho sobre a manifestação do *Art Déco* e a certeza de ter aprendido muito sobre o tema foi gratificante. Porém, algumas constatações trouxeram, também, decepção. Se por um lado alegro-me o fato de me tornar especialista em um assunto tão interessante, este estilo tão único com todas as suas características de transição, entristece-me ver que apesar de haver vários estudos sobre preservação de edifícios históricos, estes conceitos não são aplicados. Dos quatro casos estudados, o edifício Brilman encontra-se realmente recuperado e efetivamente utilizado pela sociedade em adequadas condições. O edifício da antiga Casa Feliz encontra-se em bom estado de conservação. O antigo Posto de Serviços Esso, apesar de estar sendo utilizado como um estabelecimento comercial e residencial, apresenta sinais de descaso como presença de mofo nos forros e utilização de forração no piso, diferente do original. E, finalmente, o Edifício Cauduro – Hotel Jantzen é, dos quatro casos, o mais deplorável, uma vez que os pavimentos acima do térreo encontram-se literalmente abandonados.

Verificamos iniciativas de órgãos públicos, Prefeitura e Universidade, como o Programa da Mancha Ferroviária, o qual ainda é recente para apresentar resultados, mas que poderá, com o tempo, demonstrar uma mudança de conceitos da sociedade em relação às questões de preservação e valorização do que não é o novo, desde que haja vontade política para que isso se realize.

Considerando que o *Art Déco* inseriu-se numa sociedade que buscava um comportamento novo, que refletia a instabilidade de uma sociedade mais preocupada com prazeres efêmeros que com realizações, incapaz de fixar uma

escolha entre uma herança cultural do século XIX e suas perspectivas da era da máquina, vemos que essas transformações são cíclicas e que a sociedade contemporânea novamente encontra-se num momento assim, de transformações, com a diferença que agora é a herança cultural da era industrial que está sendo deixada de lado.

Uma constatação gratificante é a riqueza da manifestação *Art Déco* em Santa Maria. São vários exemplares que representam as diferentes fases e variações. Exemplares com características volumétricas, com fachadas semelhantes às estudadas e verificadas em todo o país e no mundo, que apresentam contenção de ornamentos. Exemplares em fita, ou seja, prédios alinhados, sem afastamento lateral ou isolados no terreno. A variante marajoara tem uma representatividade considerável, não só na Avenida Rio Branco como em outras ruas da cidade.

Inevitavelmente a rua, a paisagem e a sociedade mudaram. E essas mudanças, apontadas ao longo do trabalho, fizeram com que tenha mudado, também, a relação das pessoas com a paisagem urbana formada pelos prédios *Art Déco*. A sociedade contemporânea com suas características está instalada e é impossível voltar a uma forma de cultura anterior, por exemplo, impor uma religião fundamentalista ou mesmo uma ortodoxia modernista. Uma vez tendo surgido, o sistema mundial de comunicações e a forma de produção cibernética criam suas próprias necessidades.<sup>92</sup>

Os apontamentos feitos neste trabalho proporcionaram, além de um aprendizado maior em relação ao assunto, uma reflexão de que o conhecimento é o veículo para uma sociedade dar a merecida valorização e preservação do patrimônio construído. E, levar o conhecimento para fora das salas de aula, permitindo que a comunidade se conscientize do que lhe é relevante, é uma das maneiras mais efetivas de participação do meio acadêmico na vida sócio-cultural.

---

<sup>92</sup> KUMAR, Krishan. Da sociedade pós-industrial à pós-moderna: novas teorias sobre o mundo contemporâneo.

## FONTES DE PESQUISA

ABREU, José Pacheco. (Org). **Álbum ilustrado comemorativo do primeiro centenário da emancipação política do município de Santa Maria (Rio Grande do Sul) 17 de maio de 1858 – 17 de maio de 1958**. Porto Alegre: Empresa Gráfica Metrópole, 1958.

ARCHER, Michael. **Arte contemporânea: uma história concisa**. Tradução Alexandre Krug, Valter Lellis Siqueira. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

ARGAN, Giulio Carlo. **História da arte como história da cidade**. Tradução Pier Luigi Cabra. 5ª edição. São Paulo: Martins Fontes, 2005.

BAUMAN, Zygmunt. **O mal-estar da pós-modernidade**. Tradução Mauro Gama, Cláudia Martinelli Gama. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1998.

BEBER, Cirilo Costa. **Santa Maria 200 anos: história da economia do município**. Santa Maria: Pallotti, 1998.

BELÉM, João. **História do município de Santa Maria (1797-1933)**. Santa Maria: Edições UFSM, 1989.

BELTRÃO, Romeu. **Cronologia histórica de Santa Maria**. Santa Maria: Pallotti, 1958.

BURDEN, Ernest. **Dicionário ilustrado de arquitetura**. Tradução Alexandre Ferreira da Silva Salvaterra. 2ª Edição. Porto Alegre: Bookman, 2006.

CHILVERS, Ian. **Dicionário Oxford de arte**. Tradução Marcelo Brandão Cipolla. 2ª Edição. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. Tradução Luciano Vieira Machado. São Paulo: Estação Liberdade: Editora UNESP, 2001.

CZAJKOWSKI, Jorge. (Org):. 3ª edição. **Guia da arquitetura Art Déco no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra e Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 2000.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Novo dicionário da língua portuguesa**. 2ª Edição. Rio de Janeiro: Editora Nova Fronteira, 1986.

FOLETTTO, Vani Terezinha (Org.). **A arquitetura em Santa Maria**. Santa Maria: UFSM, 1997. (Relatório de pesquisa).

FOLETTTO, Vani Terezinha e outros. **Motivações para identificação da arquitetura significativa de Santa Maria**. Revista *Apreciando* n° 11. Santa Maria: UFSM, 2003.

GHIRARDO, Diane. **Arquitetura contemporânea: uma história concisa**. Tradução Maria Beatriz de Medina. São Paulo: Martins Fontes, 2002.

HALL, Stuart. **Da Diáspora: identidades e mediações culturais**. Belo Horizonte / Brasília: Editora da UFMG/ Representação da UNESCO no Brasil, 2003.

KUMAR, Krishan. **Da sociedade pós-industrial à pós-moderna: novas teorias sobre o mundo contemporâneo**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1997.

LEMONS, Carlos. **O que é patrimônio histórico**. 5ª Edição. São Paulo: Brasiliense, 2000 [1981] (Coleção "Primeiros Passos", vol.51).

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. Tradução Jefferson Luiz Camargo. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

LOPES, Caryl Eduardo Jovanovich. **A Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Bresil e a cidade de Santa Maria no Rio Grande do Sul, Brasil**. Barcelona: Universidade Politécnic da Catalunha (UPC), 2003. (Tese de doutorado).

MARCHIORI, José Newton Cardoso. **Santa Maria: relatos e impressões de viagem**. Santa Maria: Edições UFSM, 1997.

MOURA, Rosa Maria Garcia Rolim; SCHLEE, Andrey Rosenthal. **100 imagens da arquitetura pelotense**. 2ª edição. Pelotas: Pallotti, 2002.

OLIVEIRA, Ana Claudia de, FECHINE, Yvana. **Visualidade, urbanidade, intertextualidade**. São Paulo: Hacker Editores, 1998.

PASSOS, Luiz Mauri do Carmo. **Edifícios de apartamentos Belo Horizonte, 1939 – 1976: formações e transformações tipológicas na arquitetura da cidade**. Belo Horizonte: A P Cultural, 1998.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **História do Rio Grande do Sul**. 8ª edição. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1997.

REVERBEL, C. Cidade Ferroviária. In: **A Razão**. Santa Maria, 11 e 12/06/1988, Segundo Caderno, p. 1.

RUFF, Jonas Paulo. **Requalificação urbana: área de interferência da ferrovia**. Santa Maria: Curso de Arquitetura e Urbanismo da UFSM, 2002. (Trabalho final de graduação)

SEGAWA, Hugo. **Arquiteturas no Brasil 1900 - 1990**. 2ª edição. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2002.

SCHLEE, Andrey Rosenthal. **A arquitetura na transição (1920-1950)**. Anais do V Seminário de Ensino Pesquisa e Extensão do Centro Universitário Franciscano. Santa Maria, 2001.

Universidade Federal de Santa Maria. **Estrutura e apresentação de monografias, dissertações e teses – MDT/ Universidade Federal de Santa Maria**. 6ª edição. Santa Maria: Editora da UFSM, 2005.

WEIMER, Günter. **A arquitetura**. 2ª edição. Porto Alegre: Editora da Universidade UFRGS, 1998.

Disponível em: <[http://www.fernandofuao.arq.br/fuao\\_artigo\\_sobreakesp.htm](http://www.fernandofuao.arq.br/fuao_artigo_sobreakesp.htm)> acessado em 02 de novembro de 2005.

Disponível em: <<http://portoimagem.com/fotosantigas/antiga060.html>> acessado em 24 de novembro de 2005.

Disponível em: <<http://www.itaucultural.org.br>> acessado em 10 de outubro de 2005.

Disponível em: <<http://www.maashudson.com/chryslbldg.jpg>> acessado em 10 de outubro de 2005.

Disponível em: <<http://www.bahia-online.net/eeoutside.jpg>> acessado em 24 de novembro de 2005.

Disponível em: <[http://www.inpi.gov.br/conheca\\_inpi/imagens/noite01.jpg](http://www.inpi.gov.br/conheca_inpi/imagens/noite01.jpg)> acessado em 24 de novembro de 2005.

Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos>> acessado em 26 de novembro de 2005.

Disponível em: <<http://www.faquini.com.br/expo/goias250/foto21.htm>> acessado em 26 de novembro de 2005.

Disponível em: <<http://permuta.tripod.com/id9.html>> acessado em 30 de novembro de 2005.

Disponível em:  
<[http://geocities.yahoo.com.br/ahotsite/imagens/estacao\\_feroviaria.jpg](http://geocities.yahoo.com.br/ahotsite/imagens/estacao_feroviaria.jpg)> acessado em 16 de novembro de 2005.

Disponível em:  
<<http://www.arq.ufsc.br/~soniaa/fotografias/saopaulo/Mappin%20Pra%E7a%20Ramos.jpg>> acessado em 07 de dezembro de 2005.

Disponível em:  
<[http://www.curitiba.pr.gov.br/pmc/a\\_cidade/Roteiros/LinhaPinhao/images/30c.jpg](http://www.curitiba.pr.gov.br/pmc/a_cidade/Roteiros/LinhaPinhao/images/30c.jpg)> acessado em 06 de dezembro de 2005.

Disponível em:  
<<http://wwwbr.kodak.com/BR/pt/fotografia/galeriaFotos/cidadesBrasileiras/foimg007.shtml>> acessado em 12 de dezembro de 2005.

Disponível em: <<http://aloveyworld.com/webbrazil/gimage/bre089.jpg>> acessado em 06 de dezembro de 2005.

Disponível em: <<http://www.nossacasa.net/imagens/139.jpg>> acessado em 02 de dezembro de 2005.

Disponível em: <<http://www.paper-dragon.com/1939/images/Chrysler%20Building.jpg>> acessado em 04 de outubro de 2005.



Disponível em: <<http://www.brynmawr.edu/Acads/Cities/imgb/imgb3/177a.jpg>>  
acessado em 06 de dezembro de 2005.

Disponível em:  
<<http://www.descubraminas.com.br/media/upload/fotos/pequena/8133.jpg>>  
acessado em 12 de outubro de 2005.

Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-194-44.htm>> acessado em 15 de  
fevereiro de 2006.

Disponível em:  
<[rio.br/informe/cgi/cgilua.exe/sys/start.htm?from\\_info\\_index=76&sid=6&inoid=748](http://rio.br/informe/cgi/cgilua.exe/sys/start.htm?from_info_index=76&sid=6&inoid=748)>  
acessado em 15 de fevereiro de 2006.

Disponível em: <[www.cpdoc.fgv.br/revista/arq/285.pdf](http://www.cpdoc.fgv.br/revista/arq/285.pdf)> acessado em 15 de fevereiro  
de 2006.

Disponível em < [http://www.santamaria.rs.gov.br/mancha\\_feroviaria](http://www.santamaria.rs.gov.br/mancha_feroviaria)> acessado em  
18 de fevereiro de 2006.