

Victor Dubugras, arquiteto dos caminhos

Victor Dubugras, l'architecte des chemins

ALEX MIYOSHI

Doutorando em História da Arte pelo IFCH/Unicamp, Bolsista da Fapesp

PhD student in Art History, IFCH/Unicamp, FAPESP Sponsorship

RESUMO Produzida entre os anos de 1880 e 1930, a obra do arquiteto Victor Dubugras permanece à sombra do modernismo racionalista. Embora os estudos do último quarto de século recuperem sua importância, a compreensão deles, salvo exceções, passa ao largo das mais evidentes qualidades, sejam elas a multiplicidade, a excepcionalidade e, sobretudo, uma exuberância tectônica avessa à facilidade do desenho. Traçamos, neste artigo, um pequeno percurso por seus projetos e construções, notando o quanto ainda há neles por descobrir.

PALAVRAS-CHAVE Victor Dubugras, arquitetura brasileira, *art nouveau*, neocolonial, séculos 19 e 20.

ABSTRACT The architecture of Victor Dubugras was made between the 1880s and 1930s, and it lies under the shadow of a rationalist modernism. Although research works from the latter quarter of century declare the importance of Dubugras' architecture, their understanding frequently forget the most remarkable qualities, as the variety, the amazing, and above all the cheerful tectonic feeling, in opposite to the sketch conveniences. We'll trace in this article a quick map across some projects and constructions by Dubugras, evidencing the treasure we still have to discover even from them.

KEY-WORDS Victor Dubugras, Brazilian Architecture, *art nouveau*, colonial style, Nineteenth and Twentieth Centuries

Na primeira década do século 20, o arquiteto e professor da Escola Politécnica de São Paulo Victor Dubugras¹ era saudado por estudantes de engenharia. Para eles, o mestre fugia bravamente das “formas banais”, demonstrando “uma tendência bem acentuada para um novo método de construção”, o concreto armado.²

Por essa época, Dubugras contava entre trinta e quarenta anos. Já projetara e construíra dezenas de obras em estilos diversos. Fizera igrejas, residências, cadeias e escolas, mesclando traços góticos, românicos, clássicos e também de um estilo novo, o *art nouveau*. Mas não eram essas variedades que os alunos exaltavam. Exaltavam, principalmente, as “formas de estrutura real”, nas quais “as disposições construtivas e a natureza dos materiais” eram “francamente acusadas, lealmente postas em evidência”. Na obra de Dubugras, madeira era madeira e granito era granito. Aplaudia-se a honestidade da atitude, ao mesmo tempo em que se execravam os enchiamentos artificiais de “uma arte viciada e mentirosa”. Como na Europa, havia anos, repudiavam-se as diferentes nuances de uma arquitetura que, sem muita consistência, se convencionou chamar de eclética.

Decerto a diversidade de estilos foi grande. O aprimoramento da indústria possibilitava inúmeras soluções, um prato cheio à imaginação e à ânsia por novidades dos arquitetos e clientes. Alguns deles, contudo, mostravam-se cada vez mais avessos à fantasia, clamando por superfícies planas, “sinceras” e lisas. Era o caso de alguns alunos da Politécnica, que sublimavam em Dubugras o uso do concreto armado, a austeridade formal e a exposição da natureza dos materiais.

A obra de Dubugras é profusa tanto na destinação de usos quanto nas formas. Seus projetos variam de monumentos comemorativos a casas para pobres e ricos — embora, eviden-

¹ Victor Dubugras nasceu em Sarthe, na França, em 1868. Ainda criança mudou-se para Buenos Aires, onde iniciou seus trabalhos de arquitetura. Em 1891 veio para São Paulo. Até 1894 trabalhou no Banco União, sob a direção do arquiteto Ramos de Azevedo. Entrou em seguida no Departamento de Obras Públicas de São Paulo e começou a lecionar na Escola Politécnica. A partir de 1897 abriu o próprio escritório. Projetou e construiu incessantemente. Faleceu em 1933, em Teresópolis (RJ). Ver REIS FILHO, Nestor Goulart. *Victor Dubugras. Precursor da Arquitetura Moderna na América Latina*. São Paulo: Via das Artes, 2005.

² Ver SEGAWA, Hugo. “Estética da racionalidade”. *Arquiteturas no Brasil 1900-1990*. São Paulo: Edusp, 1997, pp. 33-35.

Au cours de la première décennie du 20^e siècle, l'architecte et professeur de l'École Polytechnique de São Paulo, Victor Dubugras¹, était salué par des étudiants comme un génie. Pour eux, le maître échappait bravement aux « formes banales », et montrait « une tendance bien accentuée vers une nouvelle méthode de construction », le béton armé².

Vers cette époque, Dubugras comptait entre trente et quarante années. Il avait déjà projeté et construit des dizaines d'œuvres en styles divers. Il avait bâti des églises, des résidences, des prisons et des écoles, mesclant citations gothiques, romanes, classiques. Il employait aussi un style actuel : *l'art nouveau*. Mais ce que les élèves exaltaient n'était pas cette variété. Ils louaient surtout les « formes de structure réelle », dans lesquelles « les dispositions constructives et la nature des matériaux » étaient « franchement accusées, loyalement mises en évidence ». Quand Dubugras employait le bois ou le granit, ces matériaux n'étaient jamais dissimulés ou en trompe l'œil. L'on applaudissait l'honnêteté de son attitude, au même temps que l'on exécrait les remplissages artificiels, propres à un « vicié et menteur ». Comme l'on faisait depuis de années en Europe, l'on répudiait les différentes nuances d'une architecture qui, sans beaucoup de consistance, on avait convenu d'appeler éclectique.

Certes, la diversité des styles foisonnait alors. Les progrès de l'industrie permettaient d'innombrables solutions, une aubaine pour l'imagination et pour le désir de nouveautés, présent chez les architectes et leurs clients. Certains d'entre eux, cependant, se montraient de plus en plus contraires à la fantaisie, demandant des surfaces plates, « sincères » et lisses. C'était le cas de quelques élèves de la Polytechnique, qui aimaient chez Dubugras l'usage du béton armé, l'austérité formelle, et l'exposition de la nature des matériaux.

¹ Victor Dubugras est né à Sarthe, en France, en 1868. Encore enfant, il s'est installé à Buenos Aires, où il a débuté ses travaux d'architecture. En 1891, il est venu à São Paulo. Jusqu'en 1894, il a travaillé à la Banque União, sous la direction de l'architecte Ramos de Azevedo. Par la suite, il est entré au Département de Travaux Publics de São Paulo et a commencé à enseigner à l'École Polytechnique. À partir de 1897, il a ouvert son propre cabinet. Il a incessamment projeté et construit. Il est décédé en 1933, à Teresópolis – RJ. Voir REIS FILHO, Nestor Goulart. *Victor Dubugras. Precursor da Arquitetura Moderna na América Latina*. São Paulo: Via das Artes, 2005.

² Voir SEGAWA, Hugo. “Estética da racionalidade”. *Arquiteturas no Brasil 1900-1990*. São Paulo : Edusp, 1997, pp. 33-35.

L'œuvre de Dubugras est diversifiée dans ses programmes et dans ses formes. Ses projets varient de monuments commémoratifs jusqu'à des maisons aussi bien pour les peu fortunés que pour les nantis – quoique, bien évidemment, en plus grande mesure pour ces derniers. Il est également difficile de le définir selon ses choix formels. Dubugras n'a jamais un « vocabulaire » restreint. Il ne possède pas de formules ou de solutions prêtes répétées à l'exhaustion ; il ne présente pas des traits constants qui traverseraient sa carrière. Il ne montre qu'une constante : celle de l'incessante recherche d'innovations. Chaque projet constitue une recherche spécifique qui englobe les techniques, les formes, et aussi la sensibilité de l'architecte. Le meilleur chemin pour comprendre son œuvre est donc l'analyse de ses exemplaires.

Par malheur, de nombreux travaux de Dubugras ont été démolis. Parmi ceux qui ont survécu, certains permettent l'accès au public : la gare de Mairinque, les monuments du *Caminho do Mar* (Chemin de la Mer) et le *Largo da Memória* (Place de la Mémoire).

Il est possible de connaître, grâce à des études, une bonne partie de la production de Dubugras. Plusieurs chercheurs ont travaillé sur le sujet, parmi lesquels Benedito Lima de Toledo et Nestor Goulart Reis Filho. On dispose également du fonds Dubugras, offert par sa famille à la Bibliothèque de la Faculté d'Architecture et Urbanisme de São Paulo³. Notre promenade peut commencer par ce matériel : il faudrait cependant lui enlever d'abord la poussière que le dédain sélectif, propre au modernisme puriste et orthodoxe du XX^e siècle.

C'est peut-être à cause de ce purisme, et pour accorder ainsi l'œuvre de Dubugras aux idéaux modernistes, que son rationalisme précurseur a été mis au-dessus de toutes ses qualités. Mais cette mise en évidence ne résiste pas devant la nature propre à son architecture qui, tout en étant moderne, ne communiait pas avec le modernisme, se montrant plutôt diffuse et excentrique dans tous les sens. Dubugras ne s'est pas attaché à une recherche

temente, muito mais aos últimos. Formalmente, sua definição também é difícil. Dubugras não optou por um “vocabulário” restrito. Não há fórmulas nem soluções prontas ou repetidas à exaustão; tampouco há uma marca que atravesse a sua carreira. Se alguma constante é verificável, esta é a busca incessante por inovações. Cada projeto consiste numa pesquisa específica que engloba as técnicas, as formas e a sensibilidade do arquiteto no momento da criação. O melhor caminho para compreender sua obra, portanto, é analisá-la em seus exemplares.

Por infelicidade, muitas obras de Dubugras foram demolidas. Sobrevivem, entre outras, algumas de acesso público, como a celebrada estação ferroviária de Mairinque (SP), os monumentos do Caminho do Mar (SP) e o Largo da Memória, no centro de São Paulo.

É possível conhecer em publicações grande parte da produção de Dubugras, graças ao trabalho de vários pesquisadores, dentre os quais têm relevo Benedito Lima de Toledo e Nestor Goulart Reis Filho, bem como ao acervo de Dubugras, doado por sua família à Biblioteca da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo.³ O passeio pode começar por esse material, espanando o pó do menosprezo seletivo próprio ao modernismo purista e ortodoxo do século 20.

Talvez, devido a esse purismo e, quem sabe, para tornar a obra de Dubugras palatável ao gosto moderno, seu racionalismo precursor foi colocado acima de todas as qualidades. A colocação, porém, não resiste à evidência de sua arquitetura, que não se dirigia ao modernismo, mostrando-se antes difusa e excêntrica em todos os sentidos. Dubugras não se prendeu a uma busca tecnológica ou ao mero formalismo. Sua obra foi, antes de tudo, um complexo laboratório de arquitetura, envolvendo intensamente desde os pormenores construtivos até a implantação na paisagem.

³ Parmi les principales études sur Dubugras, voir: TOLEDO, Benedito Lima de. *Victor Dubugras e as atitudes de inovação em seu tempo*. São Paulo : FAU-USP, 1985 ; REIS FILHO, Nestor Goulart. *Racionalismo e proto-modernismo na obra de Victor Dubugras*. São Paulo : Fundação Bienal / ABCP, 1997 ; REIS FILHO, Nestor Goulart. *Victor Dubugras. Precursor... Op. cit.*, 2005 ; FICHER, Sylvia. *Os arquitetos da Poli: ensino e profissão em São Paulo*. São Paulo : Edusp, 2005.

³ Dentre os principais estudos sobre Dubugras, ver: TOLEDO, Benedito Lima de. *Victor Dubugras e as atitudes de inovação em seu tempo*. Tese de Livre-Docência, São Paulo: FAU-USP, 1985; REIS FILHO, Nestor Goulart. *Racionalismo e proto-modernismo na obra de Victor Dubugras*. São Paulo: Fundação Bienal / ABCP, 1997; REIS FILHO, Nestor Goulart. *Victor Dubugras. Precursor... Op. cit.*, 2005; FICHER, Sylvia. *Os arquitetos da Poli: ensino e profissão em São Paulo*. São Paulo: Edusp, 2005.

Peregrinação

As imagens da obra de Dubugras são uma fonte muito importante, sobretudo as perspectivas, pois elas definem com bastante precisão o que o arquiteto iria construir. Não se trata de abstrações, de croquis sintéticos ou gestuais, mas sim de representações que poderiam ser úteis mesmo à condução das obras no canteiro. Mais do que idealizar espaços, elas transpõem no papel a realidade da arquitetura. Sobrepõem-las, perspectivas e fotografias, demonstra muitas vezes a exata correspondência.

De 1902 é a residência para Flávio Uchoa,⁴ um palacete com acesso monumental de automóveis, cuja grandiloquência justificava-se pela raridade do item: em 1903 existiam apenas dezesseis automóveis em São Paulo.⁵ Os primeiros estudos da Vila Uchoa não previam garagem (Figura 1); ainda assim, ela acabou se incorporando harmoniosamente à obra (Figura 2).

A volumetria da Vila Uchoa impressiona, se comparada aos palacetes da época: poucos equivaliam a ela em ortogonalidade. As janelas retangulares, excepcionalmente austeras, possuíam venezianas e vidros. Os elementos mais rebuscados estavam no topo do torreão e na porta principal, contrastando às lisuras de um volume econômico nos relevos. O mesmo não se deu nos interiores: raras residências de São Paulo deviam tê-los tão ricamente ilustrados quanto os da Vila Uchoa (Figura 3), o que, sem dúvida, não coube às mãos de Dubugras, embora a ele pudesse dever preciosas diretrizes; basta olharmos para outros de seus projetos, como a igreja de Ribeirão Preto, de 1901 (Figura 4), para perceber o quanto o arquiteto poderia orientar ou sugerir a integração de obras de arte à arquitetura.

A residência de Horácio Sabino (Figuras 9 e 10), empresário do ramo de imóveis, é outro exemplo da profunda capacidade projetual do arquiteto. Construída entre 1902 e 1904, a casa ocupava um quarteirão da Avenida Paulista, onde hoje se localiza o Conjunto Nacional. Embora ela tenha sido demolida no início dos anos 1950, é possível constatar nas

tecnológica precisa ou ao pur formalismo. Sua obra a été, avant tout, un complexe laboratoire d'architecture, qui prenait en ligne de compte depuis les détails constructifs jusqu'à l'implantation sur le paysage.

Pérégrination

Les images de l'œuvre de Dubugras, surtout les perspectives, sont une source très importante d'informations. Elles définissent avec précision ce que l'architecte proposait. Il ne s'agit pas d'abstractions, de croquis synthétiques ou gestuels, mais de représentations qui pourraient être utiles même pour le suivi des travaux sur le chantier. Plus qu'idéaliser des espaces, elles transposent sur le papier la réalité de l'architecture. Si l'on superposait les perspectives de Dubugras et les photographies de ses édifices, on aurait, dans la plupart des cas, une parfaite correspondance.

La résidence pour Flávio Uchoa⁴ date de 1902 : un petit palace avec un accès monumental pour les automobiles, dont la grandiloquence se justifiait par la rareté de ces derniers : en 1903 il n'existait que seize automobiles à São Paulo⁵. Les premières études de la Villa Uchoa ne prévoyaient pas de garage (fig. 1) ; mais il l'a incorporée harmonieusement après coup (fig. 2).

La volumétrie de la Villa Uchoa impressionne si comparée aux petits palaces de l'époque : son orthogonalité avait peu d'équivalents. Les fenêtres rectangulaires montraient des volets et des vitres exceptionnellement austères. Les éléments les plus sophistiqués se trouvaient sur la tourelle et sur la porte principale, contrastant avec les lissures d'un volume économique dans ses reliefs. Il n'en a pas été de même pour les espaces intérieurs : rares étaient les résidences de São Paulo qui devaient les avoir aussi richement illustrés que ceux de la Villa Uchoa (fig. 3) – ce qui sans doute ne revenait pas aux mains de Dubugras, même s'il a pu en donner de précieuses indications ; il nous suffit de jeter un œil sur ses autres projets (comme celui de l'Église

⁴ A Vila Uchoa se transformou depois no colégio Des Oiseaux, até ser demolida em meados do século 20. Ver TOLEDO, Benedito Lima de. *São Paulo: três cidades em três séculos*. São Paulo: Cosac Naify, 2007, pp. 116-118.

⁵ Ver RICCI, Sandra. *Os engenheiros e a cidade: São Paulo 1904-1926*. Dissertação de mestrado. São Paulo: PUC-SP, 2006, p. 15 (disponível em <http://biblioteca.universia.net/ficha.do?id=30896750>, acesso em 24/09/2008).

⁴ La Vila Uchoa est ensuite devenue le collège Des Oiseaux, jusqu'à sa démolition vers le milieu du XX^e siècle. Voir TOLEDO, Benedito Lima de. *São Paulo: três cidades em três séculos*. São Paulo : Cosac Naify, 2007, pp. 116-118.

⁵ Voir RICCI, Sandra. *Os engenheiros e a cidade: São Paulo 1904/1926*. São Paulo : PUC-SP, 2006, p. 15 (disponible sur <http://biblioteca.universia.net/ficha.do?id=30896750>, accès le 24/09/2008).

de Ribeirão Preto, de 1901, fig. 4) pour nous rendre compte qu'ils pourraient bien orienter ou suggérer l'intégration des œuvres d'art à l'architecture.

La résidence d'Horácio Sabino (fig. 9 et 10), agent immobilier, est un autre exemple de la profonde capacité projectuelle de l'architecte. Construite entre 1902 et 1904, la maison occupait tout un pavé de l'Avenue Paulista, où se trouve aujourd'hui le *Conjunto Nacional*. Quoiqu'elle ait été démolie au début des années 1950, il est possible de constater la qualité de l'architecture sur les photographies. Comme déjà à la Villa Uchoa, son volume, n'a pas autant cherché les symétries que les déséquilibres, ce qui le rend suavement mouvementé, même si le résultat ait pu sembler à certains un peu lourd. Cependant, une vraie légèreté se manifestait dans les arcs, les frontons, les balustrades et les finitions des colonnes des balcons. Ces dernières remettent à une œuvre célèbre de Victor Horta, la *maison Tassel*, de 1893, à Bruxelles (fig. 12)⁶. La solution de Dubugras, cependant, comparée à celle de Horta, est moins abstraite, mimétisant franchement des racines végétales qui pénètrent les colonnes, avec des branches et des fleurs sur les chapiteaux (comme sur les bouquets d'un autre architecte, le hongrois Magyar Ede⁷, sur un édifice de 1907, fig. 11). L'œuvre de Dubugras constitue une proposition d'élégante rusticité, innovatrice pour la culture architecturale de São Paulo à l'époque.

L'intérieur de la résidence d'Horácio Sabino a été projeté par Dubugras, en accord avec les détails extérieurs de la maison. Il a dessiné pour le buffet a un arc qui ressemble à ceux des fenêtres, en forme de triptique. Les dossiers des chaises renvoient aux balustrades et leurs encadrements. Dubugras a consacré une grande attention aux détails, comme, d'ailleurs, à ceux de tous ses autres projets. Si son souci de rationalité a été grand, comme l'affirmaient les étudiants de la Polytechnique, il n'en était de même en ce qui concerne les détails d'ornementation, d'encadrements et de mobilier. Dubugras avait le plaisir et le goût raffiné pour créer des formes diverses et inusitées.

⁶ La maison Tassel est considérée par Giedion la première manifestation de l'*art nouveau* dans l'architecture. GIEDION, Siegfried. *Espacio, tiempo y arquitectura (el futuro de una nueva tradición)*. Madrid: Editorial Dossat, 1978, pp. 309-318.

⁷ L'œuvre de Magyar Ede est peu connue internationalement. Il y a une référence sur Wikipédia (accès en septembre 2008) et au moins un petit ouvrage: BAKONYI, Tibor. *Magyar Ede. Architektura*. Akadémiai Kiadó, 1989.

fotografias a qualidade da arquitetura. Seu volume, como na Vila Uchoa, não se pautou tanto pelas simetrias quanto pelos desequilíbrios, tornando-se suavemente movimentado, ainda que um pouco pesado. A leveza estava nos arcos, frontões, balaustradas e arremates das colunas das varandas. Os últimos remetem a uma célebre obra de Victor Horta, a *maison Tassel*, de 1893, em Bruxelas (Figura 12).⁶ A solução de Dubugras, contudo, comparada à de Horta, é menos abstrata, mimetizando francamente raízes vegetais que penetram nas colunas, com ramagens e flores desabrochando nos capitéis, como nos buquês de outro arquiteto, o húngaro Magyar Ede,⁷ em edifício de 1907 (Figura 11). A obra de Horta é, certamente, mais ousada, mas a de Dubugras configurou-se numa proposta de elegante rusticidade, inovadora ao ambiente paulistano.

O interior da residência de Horácio Sabino foi projetado por Dubugras, acompanhando os detalhes externos da casa. Sua cristaleira tem um arco trilobado, parecido ao das janelas, e os espaldares das cadeiras são semelhantes às balaustradas e caixilhos. Dubugras foi atencioso no detalhamento desse projeto, como em todos os seus projetos. Se a sua preocupação com a racionalidade foi grande, segundo afirmavam os estudantes da Politécnica, ela não era menor com os detalhes de ornamentação, caixilharia e mobiliário. Dubugras tinha o deleite e o gosto apurado para as formas diversas e inusitadas.

Em 1916, na mesma Avenida Paulista, Dubugras viu construídas duas outras residências projetadas por ele, ambas fascinantes: a de José Tomaselli e a de Elias Calfat (Figuras 5 e 6). Vizinhas uma à outra, elas não tinham a austeridade da casa de Horácio Sabino. Suas paredes eram mais rendilhadas, e uma notavelmente distinta da outra; quem as olhasse poderia entender que foram feitas por arquitetos diferentes: prova da versatilidade prazerosa de Dubugras.

⁶ A *maison Tassel* é considerada por Giedion a primeira manifestação do *art nouveau* na arquitetura. GIEDION, Siegfried. *Espacio, tiempo y arquitectura (el futuro de una nueva tradición)*. Madrid: Editorial Dossat, 1978, pp. 309-318.

⁷ A obra de Magyar Ede é pouco conhecida internacionalmente. Há uma referência na Wikipédia (consulta em setembro de 2008) e pelo menos um pequeno livro: BAKONYI, Tibor. *Magyar Ede. Architektura*. Akadémiai Kiadó, 1989.

Encruzilhada

Na primeira década do século 20, Dubugras aproximava-se da organicidade, exercitando-se também com a ortogonalidade. No primeiro caso, situam-se as residências de Horácio Sabino, Numa de Oliveira (1903) e o não construído Teatro Municipal do Rio de Janeiro (1904). No segundo, alinham-se projetos como o do Palácio Legislativo de Montevideo (1904), da Faculdade de Medicina da Bahia (1905) e diversas casas (como a de Flávio Uchoa e outras, concebidas mais tarde, por volta de 1910). Dois projetos compartilham uma mesma base, diferenciando-se um por ser mais orgânico e o outro mais ortogonal: o primeiro é para a Prefeitura de Santos, 1903, (Figura 7); e o segundo, para a Prefeitura de Niterói, 1908 (Figura 8). De todas as experiências, contudo, talvez a mais peculiar seja a estação ferroviária de Mairinque (Figuras 15 e 16): na produção de Dubugras — e mesmo na de seus contemporâneos — não houve nada semelhante a ela.

A estação destaca-se a distância, para quem chega de qualquer lado; não há outras edificações concorrendo com o espaço. Os acessos e passagens por túneis sob a linha férrea chamam a atenção: quem os fez separou os carros dos pedestres, sensibilidade rara mesmo em nossos dias (Figura 16).

Desde a época de sua construção, a estação de Mairinque é festejada como elevado exemplo de racionalismo, um edifício que, em vez de revestir-se de enfeites ou imitações de mármore, cobriu-se de reboco e pintura. Os torreões para fios elétricos e telegráficos deram-lhe um ar moderno e tecnológico. Novamente os estudantes de engenharia se empolgaram. Num texto de 1908 da *Revista Politécnica*, intitulado “Uma estação modelo”, lê-se o elogio:

[...] exemplo da mais judiciosa aplicação do cimento armado, que, neste caso particular, foi chamado a resolver importante dificuldade de fundação, permitindo a constituição de toda a obra em um bloco único, indeformável, capaz de distribuir o seu peso atenuado sobre o pior terreno, de suportar todas as vibrações provenientes do tráfego intenso que cinge a gare e de desafiar indefinidamente a degradação pelo tempo.⁸

En 1916, toujours sur l'Avenida Paulista, Dubugras a construit deux autres résidences : celle de José Tomaselli et celle d'Elias Calfat (fig. 5 et 6). Elles sont fascinantes. Voisines l'une de l'autre, avec ses murs dentelés, elles n'exhibaient pas l'austérité de la maison d'Horácio Sabino. Elles étaient si distinctes une de l'autre que semblaient avoir été conçues par des architectes différents.

Croisement

Au cours de la première décennie du 20^e siècle, l'architecture de Dubugras se montre plus organique dans certains projets, tout en restant stricte et orthogonale dans d'autres. Dans le premier cas se trouvent les résidences d'Horácio Sabino, Numa de Oliveira (1903) et le non construit Théâtre Municipal de Rio de Janeiro (1904). Dans le deuxième, s'alignent des projets comme le Palais Législatif de Montevideo (1904), de la Faculté de Médecine de Bahia (1905) et plusieurs maisons (comme celle de Flávio Uchoa et d'autres encore, conçues plus tard, autour de 1910). Deux projets ont partagé une même base, dont la différence dont la différence était que l'un était plus organique et l'autre plus orthogonal : le premier est pour la Mairie de Santos (1903, fig. 7) et le deuxième pour la Mairie de Niterói (1908, fig. 8). De toutes les expériences, cependant, peut-être la plus particulière est celle de la gare de Mairinque (fig. 15 et 16) : dans la production de Dubugras – et même dans celle de ses contemporains – il est impossible de trouver une quelconque comparaison.

La gare est vue de loinet de partout; autour d'elle aucune édification capable de l'éclipser. Les accès et passages par des tunnels sous la voie ferrée attirent l'attention : celui qui les a faits a séparé les voitures des piétons, avec une sensibilité rare même de nos jours (fig.16).

Depuis l'époque de sa construction que la gare de Mairinque est fêtée comme un remarquable exemple de rationalisme : un édifice qui, au lieu de se revêtir d'ornements ou d'imitations de marbre, se contente d'enduit et de simple peinture. Les tourelles pour les fils électriques et télégraphiques lui accordent un air moderne et technologique. Encore une fois, les étudiants en génie étaient contents. Dans un texte de 1908 de la *Revista Politécnica*, intitulé « Une gare modèle », on lit l'éloge suivant:

⁸ Ortografia atualizada.

... exemple de la plus judicieuse application du béton armé, qui, dans ce cas particulier, a été appelé à résoudre une importante difficulté de fondation ; permettant la constitution de toute l'œuvre en un bloc unique, indéformable, capable de distribuer son poids atténué sur le terrain le plus mauvais ; de supporter toutes les vibrations provenant du trafic intense qui passe par la gare et de défier indéfiniment la dégradation par le temps⁸.

La gare a échappé à la spéculation immobilière et a été transformée en un modeste musée. Elle se maintient miraculeusement entière, mais a besoin de manutention et d'améliorations. Constamment entourée de wagons, les vues les plus belles sont partiellement bloquées (fig. 16). Garés un peu plus loin, ces derniers permettraient la mise en valeur de cette centenaire vision de futurisme.

Boussole

L'architecture de Dubugras tend à la ligne droite vers 1910, quand elle « transgresse » davantage les formes de l'architecture traditionnelle. Toute proportion gardée, elle peut être comparée à celles de Charles Rennie Mackintosh, Louis Sullivan et Frank Lloyd Wright.

Les cinq maisons pour João Dente, de 1912, sont l'exemple de ce changement. Deux d'entre elles éliminent les courbes. Il s'agit de maisons jumelées, avec un grand usage, alors peu commun, de plate-bandes, de dalles et de terrasses. Les autres trois maisons emploient des toitures en céramique : c'est un choix plus conservateur, mais non pas moins beau. Construites sur l'avenue Paulista, les trois maisons étaient indépendantes, avaient une insolite implantation, articulée par un splendide balcon lobulé (fig. 17 et 18). Yves Bruand a vu dans ce balcon le souvenir d'anciennes absidioles d'églises, insinuant, peut-être, la difficulté de Dubugras à avancer vers la modernité⁹.

Halte

À partir de 1915, l'architecte incorpore de plus en plus de courbes, dans une vaste collection d'arches, de balustres en écaille de poisson, de frontons et de finitions ondulantes. Ces éléments

A estação escapou à sanha imobiliária e transformou-se num modesto museu. Permanece milagrosamente inteira, mas necessita de cuidados e melhorias. Constantemente cercada por vagões, as vistas mais belas estão parcialmente bloqueadas (Figura 16). Poderiam estacionar longe dela, liberando melhor a sua centenária imagem de futurismo.

Bússola

O desenho de Dubugras tendeu à linha reta mais ou menos a partir de 1910 quando se tornou mais “transgressor” à arquitetura tradicional. Nesse momento, guardadas as proporções, sua arquitetura pode ser comparada a alguns exemplares de Charles Rennie Mackintosh, Louis Sullivan e Frank Lloyd Wright.

As cinco casas para João Dente, de 1912, exemplificam a mudança. A geometria de duas delas elimina as curvas. São casas geminadas, com uso extenso e então pouco comum de platibandas, lajes e terraços. As outras três casas empregam telhados cerâmicos, opção mais conservadora, mas não menos bela. Construídas na Avenida Paulista, as três casas eram independentes, com uma implantação insólita, articulada por uma esplêndida varanda lobulada (Figuras 17 e 18). Yves Bruand enxergou nessa varanda a lembrança de antigas absidíolas de igrejas, insinuando, talvez, a dificuldade de Dubugras para avançar à modernidade.⁹

Pouso

A partir de 1915, o arquiteto incorporou mais e mais curvas, num vasto acervo de arcos, balaústres em “escamas de peixe”, frontões e arremates ondulantes. Esses elementos convergiram para algo diferente do que ele vinha fazendo, para um estilo inicialmente denominado “Arquitetura Brasileira”, hoje mais conhecido como neocolonial.

Dubugras elaborou inúmeros projetos neocoloniais, boa parte deles construída e de grande interesse. Mas foram as encomendas de Washington Luís para celebrar o Centenário da Independência que viabilizaram suas construções mais significativas nesse estilo: o Largo da Memória (Figuras 13

⁸ “Uma estação modelo”. *Revista Politécnica*, 1908.

⁹ BRUAND, Yves. *L'architecture contemporaine au Brésil*, Paris : Université de Paris IV, 1971.

⁹ BRUAND, Yves. *Arquitetura Contemporânea no Brasil*. São Paulo: Perspectiva, 1981.

e 14), no centro de São Paulo, e os monumentos e pousos do Caminho do Mar, na Serra de Paranapiacaba, projetados em 1919 e inaugurados em 1922 (Figuras 19 a 22). Nesses conjuntos, como em toda a obra neocolonial de Dubugras, utilizaram-se elementos barrocos que, havia muito tempo, eram hostilizados por arquitetos e artistas. Recuperavam-se os pináculos e volutas daquela arte, talhados em pedra, material predominante nas duas obras. Elas se inserem admiravelmente na paisagem, congregando as funções de passagem e estar, dando suporte à narrativa histórica dos próprios lugares na azulejaria de José Wash Rodrigues.

No Caminho do Mar, os painéis de Wash Rodrigues mostram a evolução da estrada e dos transportes, começando no pé da serra com o descobrimento da América. Alguns painéis conformam-se às paredes convexas projetadas por Dubugras, acompanhando a sinuosidade da via. Wash Rodrigues cuidou para que o escorço dos homens e animais retratados, subindo e descendo a estrada, correspondesse às curvaturas. No alto da serra encontra-se o último painel, representando a contemporaneidade: um mapa rodoviário do Sudeste do Brasil, exaltando o estado paulista e a suplantação das ferrovias pelas rodovias. O painel é encimado por um texto atribuído a Afonso Arinos, de 1904: “A estrada de rodagem é hoje em toda a parte do mundo civilizado, tanto ou mais importante que a via férrea. Basta lembrar que o automóvel será o principal meio de locomoção no futuro”.

Fôlego

Em 1996, em São Paulo, alguns estudantes de arquitetura comentaram que o arquiteto português Álvaro Siza visitou o centro da cidade e fez croquis de registro. Segundo eles, Siza desenhou apenas uma construção: o Largo da Memória. A escolha os surpreendeu, pois se tratava de um logradouro maltratado, quase escondido, neocolonial, não de um edifício moderno e austero, correspondendo melhor à obra de Siza ou ao que supostamente podia lhe interessar. Um oceano separa suas arquiteturas, a de Siza e a de Dubugras; ainda assim algo as une: o respeito e o cuidado às preexistências, à história do lugar, ultrapassando a superfície das formas.

O escritório de Dubugras chegou a desenhar alguns edifícios com severas linhas modernas em 1932 (Figura 23),

convergent vers quelque chose de nouveau chez lui, vers un style d’abord appelé « Architecture Brésilienne », aujourd’hui mieux connu sous le nom de néo-colonial.

Dubugras a élaboré d’innombrables projets néo-coloniaux, dont une bonne partie a été construite. Ils sont de d’un grand intérêt. Mais les commandes de Washington Luiz pour fêter le Centenaire de l’Indépendance lui ont valu ses constructions les plus significatives dans ce style : la *Largo da Memória* (fig. 13 et 14), au centre de São Paulo, et les monuments bâtis pour les haltes du *Caminho do Mar*, à la *Serra de Paranapiacaba* (Massif de Paranapiacaba), projetés en 1919 et inaugurés en 1922 (fig. 19 à 22). Dans ces ensembles, comme dans toute l’œuvre néo-coloniale de Dubugras, l’architecte emploie éléments baroques, depuis longtemps hostilisés par des architectes et des artistes. Il récupère les amortissements et les volutes caractéristiques de cet art, taillées en pierre, matériel prédominant dans les deux ouvrages. Elles s’insèrent admirablement dans le paysage, joignant les fonctions de passage et de séjour, offrant un support aux panneaux en carreaux de faïences de José Wash Rodrigues.

Sur le *Caminho do Mar*, ces panneaux décrivent l’histoire de la route et des transports, en commençant, au pied de la *Serra*, avec la découverte de l’Amérique. Certains panneaux se conforment aux murs convexas projetés par Dubugras, qui accompagnent la sinuosité de la voie. Wash Rodrigues a dessiné des hommes et des animaux qui montent et descendent le chemin et les adapte a la forme incurvée du support . Tout en haut de la *Serra* se trouve le dernier panneau. Il figure la contemporanéité : une carte routière de sud-est du Brésil, exalte l’État de São Paulo et le dépassement des voies ferrées par les routes. Au-dessus du panneau se trouve un texte attribué à Afonso Arinos, de 1904 : « La route se trouve aujourd’hui partout dans le monde civilisé, étant aussi ou plus importante que la voie ferrée. Il suffit de rappeler que l’automobile sera le principal moyen de transport dans l’avenir ».

Souffle

En 1996, à São Paulo, quelques étudiants d’architecture ont remarqué que l’architecte portugais Álvaro Siza, lors de sa visite au centre ville, a fait quelques croquis. Siza n’aurait dessiné qu’une construction : le *Largo da Memória*. Le choix les a surpris, puisqu’il s’agissait d’un endroit aujourd’hui

négligé, sale, presque caché parmi des édifices de 10 ou 12 étages, néo-colonial. Il ne s'agissait d'un édifice moderne et dépouillé, qui correspondrait mieux à l'œuvre de Siza ou à ce qui était censé l'intéresser. Un océan sépare leurs architectures, celle de Siza et celle de Dubugras ; cependant, il y a quelque chose qui les unit : le respect et le soin des éléments pré-existants, la prise en considération de l'histoire de l'endroit, ce qui dépasse les questions purement formelles.

Le cabinet d'architecture de Dubugras a dessiné quelques édifices sur des sévères lignes modernes en 1932 (fig. 23), peu avant le décès de l'architecte. Cependant, en comparant ces derniers à son œuvre précédente, nous sentons un vide, et pas seulement dans un sens littéral. Mais ceci est de moindre importance devant un architecte sexagénaire qui se proposait d'incorporer une telle transformation. Son bilan pouvait s'enorgueillir d'un catalogue parmi les plus vastes, riches et osés de la meilleure architecture jamais produite au Brésil jusqu'à nos jours.

*Traduction : Nina de Melo Franco
(ninademelo@uol.com.br)*

Révision : Jorge Coli

pouco antes de o arquiteto falecer. Se os comparamos à sua obra antecedente, porém, sentimos um esvaziamento, e não apenas literalmente falando. Mas isso é menor, considerando-se que um arquiteto sexagenário se propunha a incorporar tamanha transformação. Seu trabalho concluía-se como um dos mais vastos, ousados e sortidos catálogos da melhor arquitetura produzida no Brasil até hoje.



1



2



3

4



1 Victor Dubugras,
projeto para a Vila
Uchoa (perspectiva),
1902, São Paulo

2 Entrada da Vila Uchoa

3 Interior da Vila Uchoa

4 Victor Dubugras,
projeto para a Igreja
Matriz (detalhe de corte),
1901, Ribeirão Preto-SP



5



6



7



8

5 Victor Dubugras,
residência José Tomaselli,
1916, São Paulo

6 Victor Dubugras,
residência Elias Calfat, 1916,
São Paulo

7 Victor Dubugras, projeto
para Prefeitura (perspectiva),
1903, Santos-SP

8 Victor Dubugras, projeto
para Prefeitura, perspectiva,
1908, Niterói-RJ

9



11

10



12



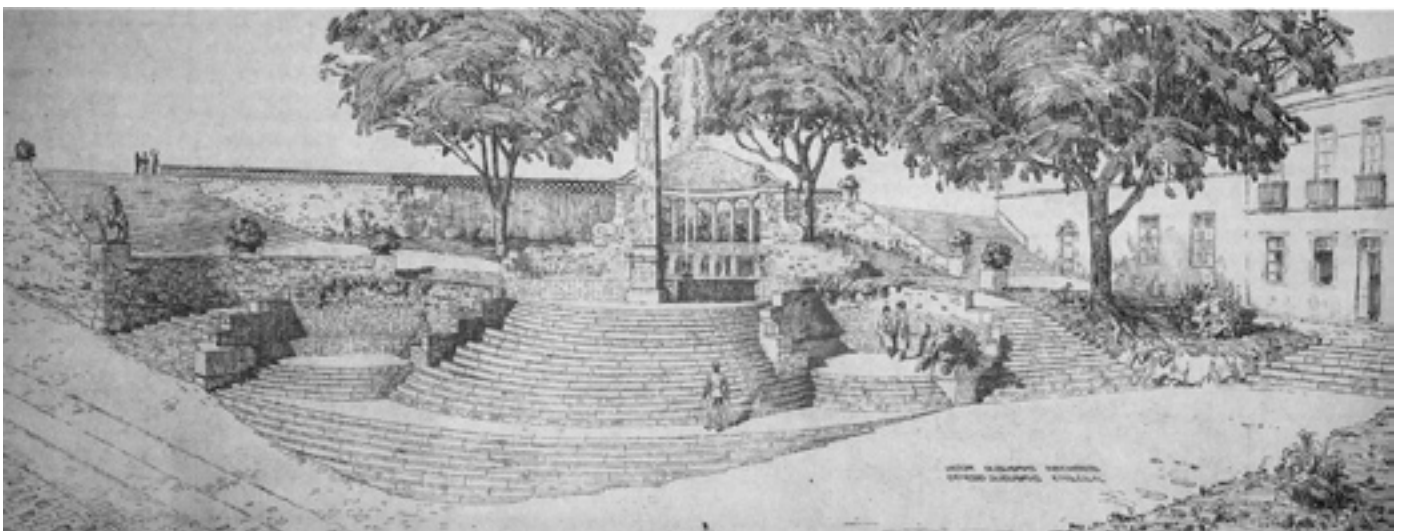
9-10 Victor Dubugras,
residência Horácio
Sabino, 1903, São
Paulo

11 Magyar Ede,
Palácio Reök, 1907,
Szeged, Hungria

12 Victor Horta, Hotel
Tassel, 1893, Bruxelas



13



14

13 Victor Dubugras, Ladeira da Memória, 1919-1922, São Paulo

14 Victor Dubugras, projeto para a Ladeira da Memória (perspectiva), 1919-22, São Paulo

15 Victor Dubugras, estação ferroviária, 1906, Mairinque-SP

16 Victor Dubugras, estação ferroviária, 1906, Mairinque-SP, foto de 2008

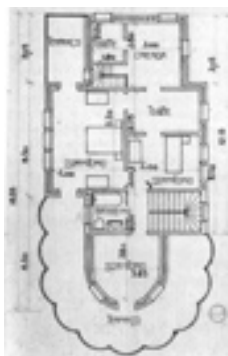
17 Victor Dubugras, projeto para casa para João Dente (planta), 1912, São Paulo

18 Victor Dubugras, duas casas para João Dente, 1912, São Paulo



15

16



17



18



19



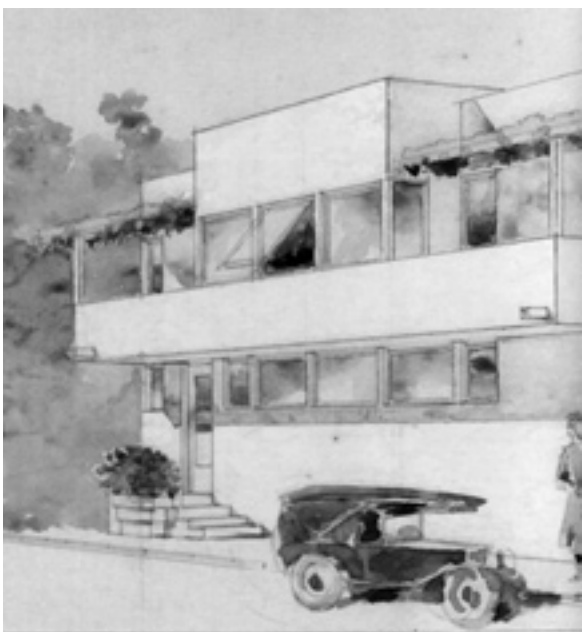
20



21



22



23

19 Victor Dubugras,
Pouso do Paranapiacaba, 1919-1922,
Estrada velha de Santos, foto de 2008

20 Victor Dubugras,
Pouso da Maioridade, 1919-1922,
Estrada velha de Santos, foto de 2008

21 Victor Dubugras,
Padrão do Lorena, 1919-1922,
Estrada velha de Santos, foto de 2008

22 Wasth Rodrigues, painel do
Padrão do Lorena, 1919-1922,
Estrada velha de Santos, foto de 2008

23 Victor Dubugras, projeto
para edifício não identificado,
1932, Rio de Janeiro