



UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
Programa de Pós-Graduação em Arquitetura – PROPAR
UNIVERSIDADE CATÓLICA DE GOIÁS



Goiânia – GO



Jaú – SP



Londrina-PR

PORTAIS URBANOS – Rodoviários

Ana Maria Barboza Lemos

Prof. Dra. **Andrea Soler Machado** – Orientadora

Porto Alegre – 2007

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
Programa de Pós-Graduação em Arquitetura – PROPAR
UNIVERSIDADE CATÓLICA DE GOIÁS

PORTAIS URBANOS – Rodoviários

BRASÍLIA (DF)	Lucio Costa
CUIABÁ (MT)	Paulo Mendes da Rocha
GOIÂNIA (GO)	Paulo Mendes da Rocha, Luiz Fernando Cruvinel Teixeira (Xibiu), Moacyr Paulista Cordeiro
JAÚ (SP)	Vilanova Artigas
LONDRINA (PR)	Vilanova Artigas
VITÓRIA (ES)	Carlos Maximiliano Fayet e Nelson Inda

Trabalho apresentado ao PROPAR
Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em
Arquitetura da Universidade Federal do Rio
Grande do Sul – Universidade Católica de
Goiás, como requisito para avaliação final

do Curso de Mestrado em Arquitetura.

Ana Maria Barboza Lemos

Prof^a. Dr^a. Andrea Soler Machado
Orientadora

Porto Alegre
2007

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
Programa de Pós-Graduação em Arquitetura – PROPAR
UNIVERSIDADE CATÓLICA DE GOIÁS

PORTAIS URBANOS – Rodoviários

BRASÍLIA (DF)	Lucio Costa
CUIABÁ (MT)	Paulo Mendes da Rocha
GOIÂNIA (GO)	Paulo Mendes da Rocha, Luiz Fernando Cruvinel Teixeira (Xibiu), Moacyr Paulista Cordeiro
JAÚ (SP)	Vilanova Artigas
LONDRINA (PR)	Vilanova Artigas
VITÓRIA (ES)	Carlos Maximiliano Fayet e Nelson Inda

Ana Maria Barboza Lemos

Banca Examinadora

Ph.D. Cláudio Calovi Pereira–Arquiteto (PROPAR/UFRGS)

Dra. Elane Peixoto Ribeiro – Arquiteta (UCG)

Dr. José Artur D´Aló Frota – Arquiteto (UFG)

Dr. Manoel da Silva Álvares – Engenheiro Civil (UCG)

Porto Alegre, fevereiro de 2007

Agradecimentos

*Aos meus filhos, Ana Flavia e Rony, por
compreenderem minha ausência durante o curso.*

A toda a minha família, pelo apoio.

Ao colega Silas Varizo,

por entender o abandono ao escritório.

Aos colegas do Dep. de Arquitetura (UCG), pelo convite para participar desse grupo do mestrado.

Ao Departamento de Engenharia (UCG), em especial ao Prof. José Alves, pela colaboração.

A minha orientadora, Prof. Dra. Andrea Soler Machado, que me encorajou.

A revisora Ana Claudia Dantas, que contribuiu para a finalização deste trabalho.

Ao GRUPOQUATRO e a MB Construtora, pelos projetos e fotografias.

Resumo

O presente trabalho apresenta o conceito de portal urbano rodoviário como a porta de entrada de uma cidade. Analisa portais de seis cidades: Londrina (PR), Jaú (SP), Vitória (ES), Brasília (DF), Cuiabá (MT), e Goiânia (GO), projetados por arquitetos de renome, como Vilanova Artigas, Carlos Maximiliano Fayet, Lucio Costa e Paulo Mendes da Rocha, sua importância para o desenvolvimento da cidade em que se encontra e sua possível descaracterização, pois estudos a respeito dessa apropriação espacial nas edificações públicas projetadas com o cuidado de fornecer ambientes agradáveis ao usuário, merecem destaque entre as publicações da área de arquitetura

e urbanismo. Essas análises têm início à luz de um contexto histórico sociocultural em que se ergueram tais portais, no glamour do modernismo e influências das escolas paulista e carioca, envolvendo questões de tipologia entre outras, evoluindo para a realidade atual, na qual algumas edificações se encontram em funcionamento, de acordo com a atividade proposta ainda em projeto, sem deixar de levar em consideração a recente possibilidade de transformação do espaço oferecido por esses edifícios, em razão da ocupação de um centro de lojas e lanchonetes.

Palavras-Chave:

- 1 - Portais urbanos;
- 2 - Estação rodoviária;
- 3 - Partido;
- 4 - Programa;
- 5 - Paulo Mendes da Rocha;
- 6 - Vilanova Artigas;
- 7 - Lucio Costa;
- 8 - Carlos Maximiliano Fayet.

Abstract

The present work introduces the concept of an urban road gate as the main entrance of a city. Therefore, it analyses the gates present in six cities: Londrina(PR), Jaú (SP), Vitória (ES), Brasília (DF), Cuiabá (MT), and Goiânia (GO) which all of them have been designed by famous architects, such as: Vilanova Artigas, Carlos Maximiliano Fayet, Lucio Costa e Paulo Mendes da Rocha. The present study, analyses the importance of the gates to the development of the city in which it was built and its possible mischaracterizing, once it is important that studies are carried regarding the present usage of this typology of building, which was conceived with the purpose of providing pleasurable public spaces to the general population and due to that, these gates deserve distinction among the publications about architecture and urbanism. The studies about the gates start with the understanding of the social cultural context in which they were designed and built, the glamour of modernism and the influences of the architectural production of Rio de Janeiro (RJ) and São Paulo (SP) concerning subjects as typology and others, evolving until the actual situation, where some of the buildings still working and functioning, following the activities proposed in the original design, as well as the recent possibility of transformation of these spaces, due to the creation of a commercial center and food chains.

Key-words:

- 1 - Urban Gates;
- 2 - Bus Station;
- 3 - Concept;
- 4 - Program;
- 5 - Paulo Mendes da Rocha;
- 6 - Vilanova Artigas;
- 7 - Lucio Costa;

8 - Carlos Maximiliano Fayet.

Encontros e Despedidas

Mande notícias do mundo de lá
Diz que fica
Me dê um abraço
Venha me apertar
To chegando
Coisa que gosto é poder partir
Sem ter planos
Melhor ainda é poder voltar
Quando quero
Todos os dias é um vai e vem
A vida se repete na estação
Tem gente que chega pra ficar
Tem gente que vai pra nunca mais
Tem gente que vem e quer voltar
Tem gente que vai e quer ficar
Tem gente que veio só olhar
Tem gente a sorrir e a chorar
E assim chegar e partir
São só dois lados
Da mesma viagem
O trem que chega
É o mesmo trem da partida
A hora do encontro
É também despedida
A plataforma desta estação
É a vida desse meu lugar
É a vida desse meu lugar
É a vida.

Milton Nascimento e Fernando Brant
(Grifo nosso)

Sumário

06	
RESUMO	
07	
ABSTRACT	
11	
APRESENTAÇÃO	
16	
NAS TRILHAS DA MODERNIDADE	
19	
O desenvolvimento dos deslocamentos de massa	
22	
Surgimento das ferrovias no Brasil	
26	
Estações Rodoviárias	
28	
Nova Arquitetura para novos tempos	
33	
Programas, projetos e outros conceitos	
38	
PORTAL URBANO RODOVIÁRIO DE LONDRINA	
50	
PORTAL URBANO RODOVIÁRIO DE JAÚ	
63	

PORTAL URBANO RODOVIÁRIO DE VITÓRIA

75

PORTAL URBANO RODOVIÁRIO DE BRASÍLIA

89

PORTAL URBANO RODOVIÁRIO DE CUIABÁ

99

PORTAL URBANO RODOVIÁRIO DE GOIÂNIA

117

DESCARACTERIZAÇÃO DOS PORTAIS URBANOS
RODOVIÁRIOS

131

REFLEXÕES CONCLUSIVAS

135

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

140

CRÉDITO DAS IMAGENS



Apresentação

A arquitetura como construir portas, de abrir; ou como construir o aberto;
construir, não como ilhar e prender, nem construir como fechar secretos;
construir portas abertas, em portas; casas exclusivamente portas e teto.
O arquiteto: o que abre para o homem (tudo se sanearia desde casas abertas)
portas por-onde, jamais portas-contra;
por onde, livres: ar luz razão certa (NETO, 1979).

O corre-corre de quem se atrasa, a espera de quem chegou cedo, a ansiedade daquele que espera o outro, são situações que muitas vezes, dificultam aos transeuntes de uma estação rodoviária, um olhar mais apurado da arquitetura ao seu redor. No entanto, mesmo os mais aflitos, usufruem da qualidade arquitetônica desses portais urbanos que vêm perdendo, a cada dia, sua singularidade ao serem transformados em verdadeiros *shoppings center*.

Trata-se de projetos de envergadura, cuja autoria nos remete a nomes importantes da arquitetura brasileira. Impregnadas de elementos modernistas, essas edificações apresentam espaçosos vãos sustentados ao longe por pilares e rampas que se revestem de sutileza na combinação de curvas e retas, distintas pela iluminação interna indireta e suave, resultando em uma geometria delicada e exata, como exprime Castenou Neto (1972), “*no purismo geométrico e na leveza aliada a uma lógica extrema*”.

A análise dos portais urbanos rodoviários das cidades de Londrina no Paraná; Jaú em São Paulo; Vitória no Espírito Santo; Brasília no Distrito Federal; Cuiabá no Mato Grosso e Goiânia em Goiás, bem como a análise da obra de seus arquitetos Vilanova Artigas, Carlos Maximiliano Fayet, Lucio Costa, e Paulo Mendes da Rocha, reúnem-se no corpus deste trabalho, que se estreita na avaliação da descaracterização desses ambientes públicos, em razão do desenvolvimento da cidade ao seu redor.

Essa análise tem início à luz de um contexto histórico sociocultural em que se ergueram tais portais, no glamour do modernismo e nas influências das escolas paulista e carioca, envolvendo questões de tipologia entre outras, evoluindo para a realidade atual, na qual algumas edificações se encontram em funcionamento, de acordo com a atividade proposta ainda em projeto.

Por meio da análise proposta neste trabalho, é possível avaliar os avanços da arquitetura no decorrer dos tempos, sobretudo a interferência que as novas tecnologias vêm exercendo sobre as tipologias.

O objeto do estudo

Este trabalho tem como foco a análise da obra dos arquitetos, Vilanova Artigas, Fayet, Lucio Costa e Paulo Mendes da Rocha, por meio da investigação a respeito das rodoviárias de Londrina (PR); Jaú (SP); Vitória (ES); Brasília (DF); Cuiabá (MG) e Goiânia (GO), objetos deste estudo, abordando sua importância arquitetônica, a tipologia, a funcionalidade e, por fim, o processo de descaracterização espacial e funcional, decorrente do desenvolvimento local.

A justificativa deste estudo

É visível a descaracterização desses portais urbanos rodoviários, nos moldes modernos de ocupação do espaço por lojistas e comerciantes em geral. Estudos a respeito dessa apropriação espacial nas edificações públicas projetadas com o cuidado de fornecer ambientes agradáveis ao usuário, merecem destaque entre as publicações da área de arquitetura e urbanismo. No entanto, é escassa a bibliografia acerca de portais rodoviários já em suas características iniciais, principalmente com essa nova leitura espacial que vem se impondo nos dias atuais.

Este trabalho se justifica, não apenas por contribuir com a intensificação de estudos sobre o tema, como também com a promoção da conscientização sobre a preservação arquitetônica do ambiente público e da necessidade de se buscar soluções para a melhor preservação da funcionalidade da obra.

Justifica-se ainda, pelo fato de fornecer subsídios para uma intervenção coerente e responsável nas relações entre os fenômenos sócio-espaciais.

Os objetivos almejados

Esta pesquisa visa avaliar os portais urbanos rodoviários e a sua descaracterização espacial e funcional ocasionada pelo desenvolvimento da cidade ao seu redor, no decorrer dos tempos, e pelo surgimento de novos conceitos de ocupação.

Para tal, pretendemos investigar na literatura, a obra dos arquitetos Vilanova Artigas, Fayet, Lucio Costa e Paulo Mendes da Rocha; buscar a contextualização histórico-sócio-cultural dos portais de Londrina, Jaú, Vitória, Brasília, Cuiabá e Goiânia enquanto projetos, e ainda detectar sua tipologia e suas influências de estilos.

A metodologia da pesquisa

Esta pesquisa é de natureza empírica e qualitativa, por abordar a face mensurável de uma realidade social, qual seja: a tipologia e a utilização dos espaços arquitetônicos em alguns portais rodoviários brasileiros, bem como a descaracterização espacial e funcional decorrente do desenvolvimento no entorno. Para tanto, optamos pela investigação exploratória que contou com:

- a. revisão da bibliografia disponível em busca de referências históricas a respeito dos edifícios em questão;
- b. a análise da realidade dos portais rodoviários enquanto projetos e nos dias de hoje; e
- c. a apresentação de análises conclusivas.

O método dissertativo

A dissertação encontra-se estruturada em três partes:

Apresentação, através da qual o leitor se localiza a respeito dos objetos, objetivos, metodologia e método deste trabalho, bem como sobre os fatores que justificam sua elaboração.

A **Primeira Parte**, que apresenta um relato sobre o surgimento das estações rodoviárias, discutindo-se o conceito de *tipo* e *caráter* na arquitetura, enquanto referencial teórico para sustentação histórica, levando-se em consideração que a arquitetura dos edifícios tenha sido ditada pelas formas básicas: *tipos*, que no decorrer dos anos sofreram influências das novas tecnologias. Verifica-se, ainda nesse tópico, a existência de um *caráter* comum a estes edifícios.

A **Segunda Parte**, na qual apresentamos um pouco da vida profissional dos autores dos projetos dos portais rodoviários, objetos deste trabalho. Em seguida é feito o estudo dos portais em questão, identificando suas principais características tais como a tipologia arquitetônica de acordo com sua especificidade no sistema de transporte interurbano.

O trabalho não se limita a simples análise dos diferentes edifícios, também analisa os avanços da arquitetura no decorrer dos tempos, sobretudo, a interferência que as novas tecnologias exerceram sobre as tipologias demonstrando assim, o valor arquitetônico dos mesmos.

A **Terceira Parte**, expõe a avaliação da descaracterização dos portais anteriormente analisados, buscando a realidade em que se encontram esses edifícios, em relação a sua ocupação e funcionalidade.

Nas **Considerações Finais** apresentamos nossas impressões a respeito dos resultados obtidos pela avaliação dos portais enquanto projeto e enquanto realidade.



*Nas trilhas
da modernidade*

Nas trilhas da modernidade

A história da modernidade arquitetônica deverá se construir contemplando ao mesmo tempo a dialética entre permanência e novidade, e a dialética entre utopia e realidade construída. A linguagem da arquitetura é uma linguagem social; suas transformações não são discretas, ao contrário, se produzem em um constante ir e vir entre o estabelecido e o porvir. Não se deve esquecer que no seio da cultura metropolitana no qual se desenvolve, a modernização arquitetônica se apóia nas convenções estabelecidas e na invenção, seja própria ou recebida de outros centros de produção lingüística. Isto quer dizer que o problema das influências não pode ser descrito mecanicamente, mas como um dos fatores que incidem nessa dialética entre permanência e transformação lingüística (MACHADO, 2003, p. 15).

A modernidade é um processo ainda em curso que, conforme Anthony Giddens (1991, p. 11), se refere “*a estilo, costume de vida ou organização social que emergiram na Europa a partir do século XVII e que ulteriormente se tornaram mais ou menos mundiais em sua influência*”.

Nesse período a ocupação do território brasileiro, que até então praticamente se restringia aos núcleos litorâneos, viu-se incentivada a deslocar-se para o interior, em busca de atividade de mineração, pecuária bovina e criação de animais. O deslocamento ocorreu de modo paulatino, de norte a sul do País.

Partindo dessas premissas, situamos neste primeiro momento da investigação, a necessidade de deslocamentos que configuram a transição de uma situação da vida pré-moderna para um sistema de vida que implica na noção de progresso e de sistemas apoiados pela ciência.

Um dos sistemas de apoio à vida nos tempos modernos é aquele que procura tratar de espaços específicos que organizam os deslocamentos ou viagens, de maneira mais eficiente, confortável, com maior rapidez etc. A esses espaços, que aqui chamamos de *portais*

urbanos, dá-se o nome de estações ferroviárias ou rodoviárias. Poderíamos estender este conceito para os aeroportos, tele-portos e até mesmo para as plataformas de lançamentos espaciais, mas não é nosso objetivo neste trabalho, abarcar essa diversidade.

Caminhando em direção ao objetivo deste estudo, a análise dos portais rodoviários de Londrina, Jaú, Vitória, Brasília, Cuiabá e Goiânia, optamos por uma historicização da construção de espaços ferroviários e rodoviários, partindo do cenário mundial, para, em seguida, trilharmos esse mesmo percurso no Brasil.

Pensar em portais urbanos, sejam eles ferroviários ou rodoviários, é pensar em deslocamentos através de viagens que, como movimento/deslocamento, contrapõem-se à persistência e fixidez de hábitos adquiridos no dia-a-dia. Nosso tema, portanto, insere-se no espaço/tempo da modernidade, no qual a ruptura da fixidez geográfica torna-se não só mais evidente, como também, uma condição da própria existência do homem contemporâneo, cidadão, urbano, que investe em constantes deslocamentos.

A oposição entre deslocamentos curtos e distantes emerge da localização das cidades e exige a edificação de estabelecimentos com fins específicos de abrigo aos passageiros. Para tal, há ainda, que se considerar a forma com que as pessoas se movimentam, orientam e se deslocam na cidade, além do seu sentido de espaço.

O contexto de cada época determina como esses deslocamentos são organizados e ordenados em pontos de partida e chegada comuns, ou seja, em edifícios denominados estações. Como não compete a esse trabalho realizar uma longa investigação a respeito da história dessas estações, traçamos, aqui, um breve recorte histórico da transição do século XIX para o século XX no Brasil, situando a importância da construção de estações ferroviárias (séc. XIX) e estações rodoviárias (séc. XX).

Conforme mencionado anteriormente, este trabalho visa analisar as atuais estações rodoviárias escolhidas, construídas no final da década de 1980, antes, porém, faremos um passeio pela noção de deslocamentos humanos em forma de viagens, por meio das estações ferroviárias que precederam as estações rodoviárias, no contexto brasileiro.

O desenvolvimento dos deslocamentos em massa.

Até o século XVIII a maioria dos deslocamentos de pessoas acontecia através dos mares e rios. Os transportes terrestres se realizavam principalmente a cavalo.

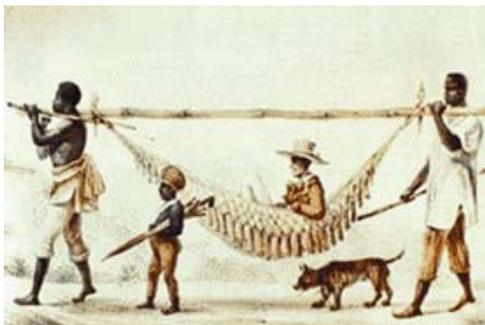


Fig. 04 – Primeiros Deslocamentos (Debret)



Fig. 05 – Primeiros Deslocamentos

A Revolução Industrial proporcionou um transporte mais eficaz com alternativas capazes de satisfazer o então crescente deslocamento populacional: o trem. Os principais portais erguidos para atender essa nova modalidade, destinavam-se ao transporte de mercadorias. Aos poucos, passageiros passaram a fazer o mesmo trajeto, porém em vagões descobertos.

Em meados do século XIX, com o considerável aumento de deslocamentos de pessoas, se tornou necessária a criação de novas estações que abrigassem salas para descanso e proteção das intempéries ao longo das paradas e dos caminhos.

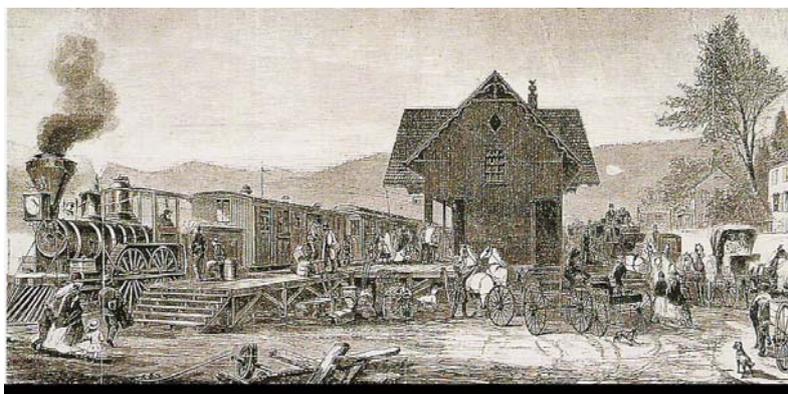


Fig. 06 - Estações norte-americanas de madeira

Nesse período, surgiram os sistemas de transporte em massa, dando origem a uma nova arquitetura designada por “Estações”, com vistas para a otimização dos deslocamentos de passageiros.

Durante a II Guerra Mundial, várias estações foram destruídas na Europa, como a Gare Montparnasse de Paris. Além dessas estações, muitas outras também foram destruídas. No bombardeio que assolou Londres durante a guerra, o que sobreviveu da Estação de Euston foi somente o acesso principal: o frontão em estilo dórico, que posteriormente também foi destruído num ato de vandalismo. Com tanta destruição na Europa, surge então o interesse por uma arquitetura específica para estações ferroviárias. No pós-guerra, a austeridade dos engenheiros fazia com que estes se preocupassem mais com os custos e a velocidade das construções, do que com as edificações em si. Os arquitetos, por sua vez, preocupavam-se em atribuir funcionalidade em seus projetos.

A arquitetura, como menciona Machado (2003, p.14) “*é uma disciplina que se caracteriza pela produção de representações espaciais*”, portanto, está sujeita à tendências épicas socioculturais. Em se tratando de estações ferroviárias e rodoviárias, isso não é diferente.

As primeiras estações ferroviárias possuíam estruturas rudimentares e tinham também o intuito de proteger os passageiros. Suas dimensões eram definidas em função das locomotivas a vapor, ou seja, precisavam ser muito altas para permitir que a fumaça das locomotivas não abafasse a estação. Uma tela de Claude Monet, da estação parisiense Gare St. Lazare (1877), ilustra bem esse requisito, como é possível ver na imagem a seguir.



Fig. 07 –Estação parisiense Gare St. Lazare – Claude Monet(1877)

As estações de trem foram absorvendo outras necessidades de seus viajantes e no decorrer do Séc. XIX, passaram a ter novas funções que viessem proporcionar maior conforto aos seus usuários. As longas e demoradas viagens que exigiam espera em paradas intermediárias, levaram ao surgimento de hospedarias para passageiros.

Com o desenvolvimento da máquina, os trens ganharam velocidade e foram incorporados vagões com novos usos tais como cafeteria e restaurantes, o que proporcionava aos passageiros maior conforto e rapidez da própria viagem, pois não era mais necessário fazer tantas paradas e interrupções. Como as próprias locomotivas passaram a prestar esses serviços à bordo, os espaços destinados a esses serviços, nas estações, foram readaptados.

Essa mudança nos programas arquitetônicos das estações, deram lugar à outras funções tais como centros comerciais. Assim foi nas maiores estações da Europa, como a Hauptbahnhof, em Colônia (1859); Central em Amsterdam, (1889); e Hauptbahnhof, em Leipzig (1907-15). Outras estações ganharam diferentes atividades, como é o caso da Central Station de Manchester, que hoje abriga um centro de exposições, e o Gare d'Orsay de Paris, que atualmente é o Museu d'Orsay.



Fig. 08 - Central Station de Manchester



Fig. 09 - Gare d'Orsay de Paris

A América do Norte viu seu crescimento acompanhar a própria urbanização e se desenvolver a partir dela, onde a arquitetura das estações ferroviárias era muito diferente da

arquitetura européia. Quando Washington DC passou a ser a capital dos Estados Unidos, a cidade ganhou a Union Station, estação essa que foi considerada a maior estação ferroviária do mundo, com 234 metros por 105 de largura.

Surgimento das ferrovias no Brasil

No Brasil, a própria história da ferrovia é diferente. Brina (1988) conta que a primeira tentativa para implantação de uma estrada de ferro no Brasil aconteceu em 1835, quando o regente Diogo Antônio Feijó promulgou uma lei concedendo favores a quem se interessasse em construir e explorar uma estrada de ferro que ligasse o Rio de Janeiro às capitais de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia mas nessa ocasião ninguém se aventurou à empreitada. No Estado de São Paulo, no ano seguinte, em 1836, foi criado o "Plano de Viação", que concedia o direito de construção e exploração a uma companhia, mas também aqui não houve sucesso.

Em 1840 o médico inglês Tomaz Cockrane obteve a concessão para fazer a ligação ferroviária Rio de Janeiro – São Paulo, com diversos privilégios, mas os resabiados investidores ingleses convidados não se animaram em uma empresa de êxito duvidoso e mais esta tentativa foi fracassada.



Fig. 10 – Primeira Estação no Brasil

Até que em 1852 foi construída pelo Barão de Mauá, Irineu Evangelista de

Souza, a ligação entre o Porto de Mauá, no interior da Baía de Guanabara, e a raiz da Serra, em Petrópolis. No dia 30 de abril de 1854 foi inaugurada a primeira estrada de ferro no Brasil, com 14,5 km de extensão, percorridos em 23 minutos ou seja, com a velocidade média de 38 km/h.



Fig. 11 – A Baronesa-primeira locomotiva da Cia Paulista das vias férreas e fluviais

A Rede Ferroviária do Brasil atingiu em 1953, a marca de 37.200 quilômetros de extensão. Com a extinção de várias linhas consideradas anti-econômicas, atualmente o Brasil possui 30.550 quilômetros de estradas de ferro, sendo o quarto País das Américas e o segundo da América do Sul, em extensão de linhas férreas, estando atrás somente da Argentina, que possui 41.000 quilômetros de ferrovias.

A importância das estações ferroviárias, no Brasil, não foi muito diferente das de países da Europa e Estados Unidos. Aqui elas tiveram também um papel preponderante: foram responsáveis por fundação de cidades, sendo muitas vezes o cerne da vida de povoações, prestaram serviços importantes, como o de correios e de uma forma geral, foram responsáveis pelo progresso.

Os edifícios ferroviários tiveram ainda, grande importância no que diz respeito ao desenvolvimento de tecnologia de construção no Brasil. Foram usadas diferentes arquiteturas, desde as mais glamourosas até as mais simples, com a utilização de técnicas construtivas inovadoras, surgidas na Europa e nos Estados Unidos durante o século XIX e início do século XX.



Fig. 12 – Estação da Sorocabana – 1929 Sorocaba SP

As construções ferroviárias, levadas à cabo por especialistas da época, incluíam todos os edifícios e funcionalidades, como armazéns, moradias para os trabalhadores da linha, edifícios administrativos e sobretudo, estações. Normalmente era utilizada uma solução arquitetônica: os serviços ferroviários, depósitos e casa do chefe da estação, ocupavam o corpo principal do edifício e uma gare metálica anexa, cobrindo a plataforma de embarque.

O porte e importância da cidade determinavam o tamanho e o acabamento das estações, que acabavam por se tornar marcos referenciais em quase todas as cidades, reunindo ao seu redor os mais importantes serviços da comunidade e o comércio.

Hoje, em sua grande maioria abandonadas, permanecem ativas somente aquelas que se transformaram em estações de trens metropolitanos, as que se estão no caminho dos poucos trens turísticos e as poucas que são utilizadas como central de recebimento de cargas pelas atuais concessionárias das ferrovias. Algumas mais importantes, como a Estação da Luz, tornaram-se museus; ou como é o caso da antiga Estação Júlio Prestes (Estrada de Ferro Sorocabana), que abriga hoje a maior e mais moderna sala de concertos da América Latina: a Sala São Paulo.

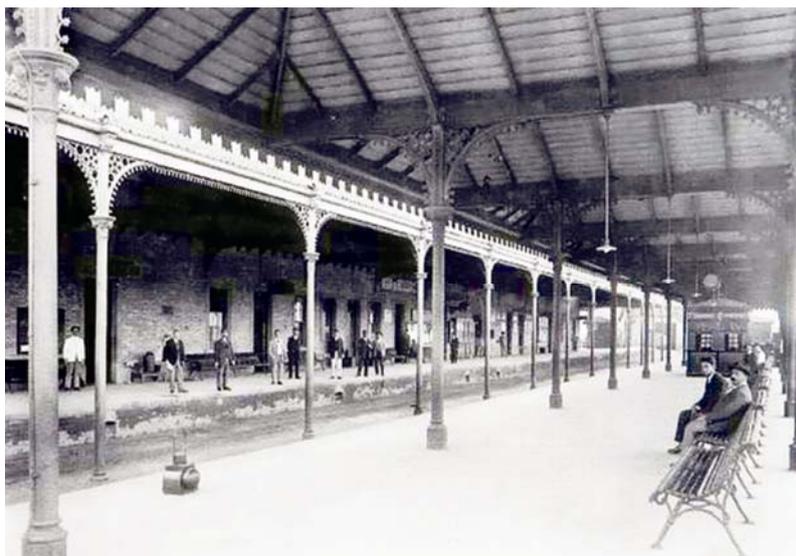


Fig. 13 – Estação da São Paulo Railway – Jundiaí - SP 1920

Destinos

De uma maneira geral, as estações ferroviárias tiveram sua finalidade alterada. A maior parte do complexo da Union Station em Washington DC por exemplo, se converteu em centro comercial e outra parte de sua estrutura original ainda se presta ao transporte ferroviário. No final do século XX, diversos países desenvolveram linhas férreas para trens de passageiros de alta velocidade, que conseguem atingir cerca de 350km/h. Em alguns casos, como acontece com o Channel Tunnel Rail Link, na Inglaterra, se tornou necessária a construção de túneis e elevados. Algumas estações mais antigas estão tendo suas instalações adaptadas para esses trens mais velozes, como é o caso de St. Pancras – Londres.



Fig. 14 - Channel Tunnel Rail Link - Inglaterra

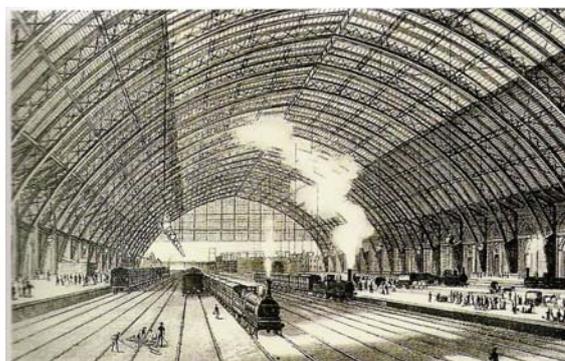


Fig. 15 - St. Pancras – Londres

Os passageiros com trajetos superiores a 800 km optam por via férrea de alta velocidade ou por linhas aéreas. Para percursos inferiores a esta distância, o transporte terrestre é o responsável pela maior parte dos deslocamentos de passageiros. No contexto brasileiro, devido a falta de linhas férreas de alta velocidade, a obsolescência das linhas antigas e o alto custo dos transportes aéreos, o transporte rodoviário se torna o responsável por expressivo contingente de deslocamentos, tanto de curta quanto de longa distância, dada a dimensão territorial do País.

Estações rodoviárias

Entende-se por Estação Rodoviária uma área construída e coberta que se presta aos deslocamentos de passageiros, efetuados por ônibus ou veículos equivalentes. Estes deslocamentos podem ser intermunicipais e interestaduais, o que pressupõe uma rede viária de rodovias conectando cidades e regiões. Mesmo não existindo dados estatísticos exatos, estima-se que grande parte dos deslocamentos de passageiros é realizada pelo transporte rodoviário.

Para a análise de uma estação rodoviária não se pode negar os fatos urbanos, uma vez que a cidade é o local de transferência entre uma viagem urbana e uma viagem interurbana. O edifício não pode ser visto isoladamente, deve-se considerar sua inserção na cidade, observar as vias de acesso, os meios de transporte local e o entorno. Remetendo a estudos específicos sobre estações, procuramos nos deter aos principais fatos históricos, políticos e antropológicos que levaram a implantação destas estações, não estendendo ao ideal da cidade ou às utopias urbanas.

O transporte rodoviário interestadual de passageiros no Brasil, é um serviço público essencial responsável por uma movimentação superior a 140 milhões de usuários/ano¹. O serviço interestadual em especial, é responsável por quase 95% do total dos deslocamentos realizados no País². Para um país com uma malha rodoviária de aproximadamente 1,8 milhões de quilômetros, sendo 146 mil asfaltados (rodovias federais e estaduais), a existência de um sólido

¹ A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), é o órgão competente pela outorga de permissão e de autorização, para a operação desses serviços, por meio de Sociedades Empresariais legalmente constituídas para tal fim. O grau de importância desse serviço pode ser medido quando se observa que o transporte rodoviário por ônibus é a principal modalidade na movimentação coletiva de usuários, nas viagens de âmbito interestadual e internacional.

² Sua participação na economia brasileira é expressiva, assumindo um faturamento anual superior a R\$ 2,5 bilhões na prestação dos serviços regulares prestados pelas empresas permissionárias, onde são utilizados 13.400 ônibus.

sistema de transporte rodoviário de passageiros é vital³. No Brasil existe um considerável número de deslocamentos de passageiros, seja ele em busca de melhores condições de trabalho, seja com intenção de lazer e descanso⁴. A mecanização das zonas agrícolas e o desenvolvimento industrial são os principais responsáveis pela criação das cidades dormitórios, que provocam um grande número de viagens intermunicipais. Além desses fatores, a pulverização das Universidades em todo o país é mais um fator que contribui para o aumento desses deslocamentos. Sabe-se que a maior parte destes deslocamentos se realiza através de ônibus. Mesmo existindo outros locais de embarque, tais como pontos de embarque, a maioria dos deslocamentos acontece nas estações rodoviárias.

Estação rodoviária requer diversas especificidades para elaboração de projetos, com particularidades locais envolvendo a configuração urbana da cidade. As estações rodoviárias compõem uma rede que envolve além da cidade, uma região. Esses edifícios devem facilitar e orientar o movimento e deslocamento dos passageiros. Deve-se considerar sua relação com a cidade.

O acesso em massa a uma cidade acontece através de edifícios emblemáticos que compõem a paisagem urbana. Nas décadas de 1950 e 1960, a preocupação com os edifícios de estações acontecia apenas em relação aos aspectos funcionais. Já na década de 1970, arquitetos e engenheiros desenvolveram tecnologias para execução de grandes vãos traduzindo novas respostas arquitetônicas a estes edifícios.

³ Para efeitos de regulamentação e fiscalização, o transporte de passageiros é tratado nas três esferas de governo: (a) As prefeituras municipais cuidam do transporte urbano (dentro da cidade); (b) Os governos estaduais respondem pelas linhas intermunicipais dentro de cada Estado (ligando municípios de um mesmo Estado); (c) Governo Federal zela pelo transporte interestadual e internacional de passageiros (transporte de um Estado para outro ou que transpõe fronteiras terrestres com outros países).

⁴ A exploração de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros encontra-se sob a égide da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, no que couber da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, regulamentadas pelo Decreto nº 2.521, de 20 de março de 1998, e pelas normas aprovadas em Resolução, pela Diretoria Colegiada da ANTT. As ações de regulação e fiscalização do setor têm caráter permanente e objetivam a adequação das rotinas e procedimentos para a efetiva operacionalização da Lei nº 10.233/2001, que criou a ANTT, buscando a melhoria dos serviços e a redução dos custos aos usuários do transporte rodoviário de passageiros, quer no transporte regular, quer no de fretamento contínuo, eventual ou turístico.



Nova arquitetura para novos tempos

Nova arquitetura para novos tempos

“A arquitetura se acha diante de um código modificado. As inovações construtivas são tais que os antigos estilos, pelos quais estamos obcecados, não podem mais corresponder a elas; os materiais empregados atualmente não se prestam às composições dos decoradores.” (VASCONCELOS, 2002, p.123).

Desde a década de 1920, com o trabalho vanguardista de arquitetos europeus, “a abstração formal acompanhada da negação do ornamento aplicado nunca se afastou de uma atenção ao trabalho de gerações anteriores, sempre movida pelo espírito da época: progressista e tecnicista”, afirma Vasconcelos (2002, p.123). Esse autor atribui à crise provocada pela depressão dos anos de 1930, a disseminação da crença nas virtudes “da máquina revolucionária e do espírito da época”. Desde então, para sobreviver, a arquitetura precisa passar por uma transformação que a torne mais versátil, e cuja abstração, acompanhada de uma carga de figuratividade não é necessariamente, de caráter utilitário como era antes, “mas que agora bebem na fonte da própria tradição clássica” (VASCONCELOS, 2002, p.123).

“O movimento moderno efetivamente destruiu o que restou do sistema de produção arquitetônica, diz Alan Colquhoun(1976). Segundo o crítico, o movimento moderno acelerou “com seu fervor ideológico, um processo de mudança cultural que já havia sido

impulsionado pelas mudanças sociais, tecnológicas e econômicas nos países industrialmente avançados”.

Desta feita, a arquitetura modernista ficou marcada pela ruptura com a tradição. Portoghesi (1999, p.258) menciona o fato de que essa ruptura garantiu a unidade e o suporte ideológico/programático no início do movimento, resumindo-se na negação estilístico-projetual-constructiva do século XIX, e permitindo adesão às novas possibilidades tecnológico-formais da Era da Máquina; além da opção ética pelo conteúdo social, utópico e transformador para a prática da arquitetura.

O pensamento idealista da crítica moderna negou o valor do conceito de “tipologia arquitetônica”. O “tipo” ideal refere-se apenas a uma abstração e o fato de que esses “tipos” admitem critérios de avaliação das obras de artes individuais não deve ser levado em consideração. Não se deve afirmar que o valor artístico de uma obra arquitetônica é maior quanto mais ela se aproxima do “tipo”.

Já nos anos de 1960, Argan abriu o debate tipológico, no qual considerou o tipo relevante para o processo projetual, interpretando-o como um princípio que permite variações. Segundo ele, o valor do conceito de “tipologia arquitetônica” é negado pela maior parte da crítica moderna fundada no pensamento idealista.

Os neo-racionalistas interpretaram o tipo como base racional para o processo projetual, acreditando nas leis fixas dos tipos “desmoronados” durante o movimento moderno. Eles entenderam que, como explica Rossi (1976), “o tipo é a verdadeira idéia da arquitetura, a que está mais próxima da sua essência”.

Para Rossi, a noção de tipo não corresponde a um sistema de operação formal; o tipo, para ele, é o registro de uma estrutura persistente, “a noção de tipo é a idéia de uma estrutura constante, como um relato atemporal”. (MENDONÇA, 2000).

Sendo assim, o tipo se caracteriza pela necessidade e universalidade, ainda que isso possa pender para uma relação com a técnica, as funções, o estilo e o caráter coletivo e com o momento individual da arquitetura. Essa forma de abordagem introduziu uma nova leitura

conceitual do termo *tipo* na década de 1990. Dessa forma, o termo *tipologia* pode ter duas interpretações: a natural e a operativa. A interpretação natural é a mais difundida no meio científico, pois o cientista exerce o papel de sistematizador dos fatos, fenômenos ou objetos naturais. A interpretação operativa surge da possibilidade de uma relação construtiva com o objeto estudado. Nesse contexto, admitimos tipologia como processo de análise e síntese que conforma a essência do ato de projetar. Sendo assim, a tipologia em arquitetura envolve a teoria do uso do material e serve de base para um confronto entre mimese e inovação.

Analogamente, a Tipologia da Arquitetura e a Iconografia da Arte Figurativa constituem um fator não determinante, mas sempre presente no processo artístico. O processo formativo de uma tipologia não é um mero processo classificatório e estilístico, mas um processo conduzido com vistas a uma finalidade estética precisa.

Novos tempos

O Século XVIII presenciou o despertar da Revolução Industrial. A mecanização da indústria exigiu invenção e inovação. A demanda por grandes espaços para abrigar os processos mecanizados de produção levou os arquitetos a buscarem e desenvolverem novas técnicas na utilização dos materiais que poderiam resolver as exigências estruturais que necessitavam, tais como o ferro, o aço e o vidro, evidenciando assim novas tipologias arquitetônicas. A radicalização nos sistemas de transportes converteu o início do século na época do ferro e do engenheiro. Pontes, armazéns e estações constituíram a nova iconografia da sociedade industrializada. A estética fabril sofre novas mudanças tipológicas com o uso do aço — material mais barato e mais acessível que contribuiu para superar as limitações projetuais, permitindo assim o uso de grandes vãos — que até então não eram possíveis sem o uso do concreto e do aço. Os vãos, a leveza e a transparência arquitetônica se manifestaram ao mundo em 1889 na *Exposición de Paris* (PHILLIPS, 1993, P.06).



Fig. 17 – Exposición de Paris

Com tudo isso, a arquitetura sofreu mudanças expressivas e, somente a partir do Século XIX, iniciou-se uma nova fase arquitetônica: a da industrialização incrementada pelo uso de elementos pré-fabricados, responsáveis pela aceleração dos processos construtivos. As estruturas de sustentação dos edifícios são as principais mudanças resultantes do uso dessas tecnologias, que permitem projetos com espaçosos vãos livres, determinando, assim, a nova tipologia.

Benévolo (1985) afirma que a segunda Revolução Industrial (entre 1870 e 1895) favoreceu o uso do ferro e do vidro na construção civil, principalmente nos pavilhões de exposições, estações ferroviárias e mercados públicos. Segundo o autor, esses edifícios permitiram uma nova linguagem arquitetônica expressada pela sua altura e pelos grandes vãos.

Para a arquitetura, o século XX representou o início de uma ruptura, tanto nos processos produtivos como no uso de técnicas e materiais de construção. Os novos materiais agora em destaque - o aço, o vidro e o concreto armado - possibilitaram novas soluções arquitetônicas para a construção civil, permitindo que sejam trabalhadas as aberturas em janelas, aproveitando a iluminação e ventilação de forma mais adequada aos usos e processos produtivos. E esse é o cenário no qual selecionamos nossos objetos de estudo, ressaltando o uso dos novos

materiais, os grandes vãos, a iluminação conseqüente e o resultado que essa tecnologia proporcionou a uma nova arquitetura.

*Programas, projetos e
outros conceitos*

Programas, projetos e outros conceitos

Os teóricos modernos têm considerado os transportes e a comunicação como os bens mais importantes de uma área urbana [...] Controlar a movimentação das pessoas é retirar-lhes uma liberdade individual importante, limitar-lhes o acesso mais fundamental. (LYNCH, 1988)

A análise dos Portais Urbanos Rodoviários de Londrina, Jaú, Vitória, Brasília, Cuiabá e Goiânia, encontra-se alicerçada na reflexão das condições em que foram construídos, nos aspectos sócio-políticos de suas implementações, nas autorias dos projetos e por fim, nos aspectos arquitetônicos, classificando-se os edifícios na tipologia de grandes vãos.

Na análise dos portais levamos em conta os fatos urbanos, uma vez que a cidade é o local de transferência entre as viagens, urbanas e interurbanas. Deve-se observar a inserção do edifício na cidade, levando em conta as vias de acesso, os meios de transporte local e o entorno.

As análises

Os portais rodoviários são responsáveis pelo primeiro olhar que paira sobre a cidade, de chegada ou de saída, fixando o instantâneo na memória daquele que se desloca. Dessa forma, eles são de grande importância, pois representam a porta de entrada da cidade.

Adentrar o edifício traduz-se na mais forte expressão arquitetônica; leva ao envolvimento, a quebra das expectativas e da transição das relações natureza/homem, na qual se apropria o uso com intenções simbólicas. Essas definições se tornam verdadeiras em face de uma proposta de intervenção da paisagem urbana através da atividade arquitetônica. É evidente o destaque dos portais urbanos na representação dessa intervenção, principalmente quando levamos em conta a indiscutível movimentação de pessoas e a possibilidade de alteração da paisagem

urbana. É possível inserir-se no mundo da arquitetura a partir de um projeto arquitetônico, reconhecendo o ponto de vista de quem o projeta.

A decomposição do todo estabelece as relações para a análise das partes, por meio de uma seqüência projetual. Essa busca significa “reviver o projeto, participar do fazer, da técnica de elaboração, é conviver com a obra”. Nesse sentido, precisamos “identificar o sistema de relações que vincula as partes e compreender o modo como cada uma das partes trabalha” (GASCÓN, 2004).

Para analisar um projeto, é preciso compreender o contexto no qual ele foi desenvolvido e a que o mesmo se dispõe solucionar. O procedimento adotado neste trabalho para a análise dos edifícios escolhidos entre os portais rodoviários brasileiros, consiste em uma apreciação da composição de seus elementos, das relações que se estabelecem entre eles e dos princípios de composição que os regem. Busca também compreender os problemas identificados pelo autor, como foram solucionados, relacionando o contexto, o programa e a proposta final.

As análises desenvolvidas no presente estudo estão estruturadas da seguinte forma:

- 1) A princípio apresentamos os arquitetos responsáveis pelas obras em questão, procurando esclarecer ao máximo, o vínculo do autor com a obra, desde a contratação do projeto, a equipe, o contexto arquitetônico da época, a tendência etc.
- 2) A relação da obra com a cidade.
- 3) O programa e as soluções adotadas pelos arquitetos:
 - a) o partido adotado
 - c) o programa
 - d) a técnica
 - e) as soluções

Para estas análises utilizamos plantas, cortes, vistas, detalhes estruturais e imagens fotográficas, anexadas ao estudo. Os objetos da análise são seis projetos arquitetônicos, destinados ao atendimento das atividades de estações rodoviárias, ou seja, de portais urbanos

rodoviários. Para a seleção, consideramos a função a que se destinam os edifícios, no entanto, mesmo que apresentem basicamente o mesmo programa e, embora sejam todos projetados para o atendimento da mesma função, levou-se em conta o fato de que eles apresentam diferentes problemas e também diferentes soluções. O estudo se justifica, pois atualmente a arquitetura dos portais rodoviários passa a integrar ao círculo do consumismo e isso não se deve a obsolescência da arquitetura, mas a uma busca pelo interesse comercial onde a riqueza dos edifícios é relevada, reduzindo sua arquitetura a uma geometria de volumes simples e padronizados. Dessa forma, não podemos mais considerar a arquitetura dentro do pensamento de protótipo de permanência. A esse respeito, Compagnon afirma:

“Mas, com o advento da modernidade, a própria distinção entre o presente e o passado desaparece no efêmero. A antítese entre o gosto clássico e o gosto moderno deixa de ser significativa, não sendo o classicismo percebido doravante senão como o romantismo de ontem. O clássico, em vez de ser concebido como o belo intemporal, se reduz ao belo de ontem, isto é, ele não é mais belo de jeito nenhum. Como a arte contemporânea se torna o único valor, a arte de ontem não é mais arte. A modernidade pende continuamente para o classicismo e torna-se sua própria antigüidade. É nesse sentido que ela não se opõe mais a nada, senão, mais tarde, a si mesma. A arte atrelou-se ao tempo da história e ao progresso.” (COMPAGNON, 1999, p.22-23)

Sendo assim, é importante que façamos o registro de uma arquitetura exemplar, pois a cada dia se torna maior o número de edifícios que vêm perdendo suas características, ou melhor: que têm seus detalhes escondidos por panos geométricos que valorizam o comércio em detrimento ao valor arquitetônico da obra.



Fig.: 19 – Fachada original do Portal Urbano de Goiânia – Atualmente descaracterizada



Portal urbano rodoviário de Londrina

“Percebi que a arquitetura estava ligada a uma problemática nacional e popular e que era preciso arranjar uma ética que me reconciliasse com os ideais do povo brasileiro”.
Vilanova Artigas



Fig. 23 – Cadeira de Vilanova Artigas para os móveis Z

Impressões

Uma cobertura que abriga uma estação, assim é o portal rodoviário de Londrina. O edifício é permeável no espaço urbano e se distingue pela horizontalidade que permite a visibilidade do entorno, evitando a barreira visual. Da área de embarque e desembarque avista-se a rua, e a ventilação flui livre, sem qualquer impedimento. Por se tratar de um edifício aberto, mesmo com um pé-direito relativamente baixo, possibilita o escape dos gases decorrentes dos ônibus que chegam e saem em um moto-contínuo.

As abóbadas do portal rodoviário de Londrina que, em seqüência, abrigam as baias, serviram de modelo para muitas construções posteriores. As abóbadas são bi-apoiadas em pilares delgados. O espaço destinado ao embarque e desembarque é totalmente aberto. Os espaços administrativos também permitem comunicação visual com o exterior devido ao uso de grandes painéis de vidros. O edifício está implantado em um terreno relativamente plano e o setor destinado aos ônibus se acomodaram em um único nível.

O contexto

“Professor nos estúdios e fora deles, liderança política na vida pública, na Universidade e na organização profissional”, assim Machado define Vilanova Artigas (SUZUKI, 2003, p.13). Para o autor, Artigas “é uma referência fundamental para todos os arquitetos brasileiros” e “deve ter seu pensamento e obra permanentemente lembrados para as novas gerações, que não tiveram o privilégio de sua convivência”.

João Batista Vilanova Artigas nasceu em Curitiba, em 1915. O ingresso na Escola Federal de Engenharia do Paraná lhe serviu, então, para disfarçar o seu gosto pelo desenho e provar que tinha “machidão” suficiente para que o avô ressaltasse a descendência.

“Entrei para a escola de engenharia do Paraná porque era um moço que tinha facilidade para a Matemática. Os arquitetos, hoje, entram para a Arquitetura porque tem facilidade para o desenho. Desenhar a gente desenhava, mas se eu dissesse para o meu avô Artigas, que era um homem severo e que me parece, hoje, uma figura do Garcia Marques, que eu gostava de desenho, ele acharia, um pouco desconfiado, que não tinha a machidão necessária para ser descendente dele” (ARTIGAS, 2000, p.15).

Mas Artigas se formou Engenheiro-Arquiteto na Escola Politécnica da Universidade de São Paulo⁵. Em 1944, Artigas se desfez da sociedade com Marone e se associou a Carlos Cascaldi. Seus projetos começaram a assimilar os padrões do racionalismo arquitetônico sob

⁵ Em 1936 ingressou na Escola de Belas-Artes de São Paulo e conheceu Virgínia Camargo, sua futura companheira. Com Virgínia, passou a se reunir com os artistas populares da cidade, conhecido como Grupo Santa Helena ou a “família artística paulista”. No ano seguinte, Artigas se formou na Politécnica e abriu uma firma com o colega Duílio Marone, a Artigas & Marone. Além do escritório, começou também a trabalhar na Secretaria de Viação e Obras Públicas do Estado de São Paulo. Ainda nesse período tomou contato com a arquitetura de Lloyd Wright. Com Gregori Warchavchik, Artigas ganhou a segunda colocação no concurso para o novo Paço Municipal, sobre isso, o arquiteto comenta: “procurei a forma que fosse a minha forma original e moderna de volume que era mais fácil ir buscar no Wright do que no Corbusier. Mais tarde me reconciliei com as coisas do Corbusier, mas a partir do que ele fez posteriormente” [AR77:20]. Iniciou o magistério como professor de estética, arquitetura e urbanismo na Universidade de São Paulo, em 1941.

a influência de Le Corbusier (ou de sua extensão), despertando a atenção internacional⁶.

O pós-guerra levou Artigas a um amadurecimento pessoal e profissional. As soluções individualizadas que Artigas adotara até então foram substituídas por padrões estéticos que remeteram aos ideais de funcionalidade criando, assim, novas tipologias, vislumbrando as soluções para programas específicos.

Artigas se destacou em São Paulo com obras significativas como a sede da Faculdade de Arquitetura da Universidade de São Paulo, FAUUSP, construída em 1961, e o projeto do Estádio Cícero Pompeu de Toledo, o Morumbi, em 1952. Esta obra trouxe ao arquiteto o prenúncio de uma nova arquitetura a qual valorizava a plástica e a técnica dos materiais construtivos, utilizando principalmente o concreto armado aparente.

As formulações teóricas e ideológicas do grupo em torno de Vilanova Artigas buscavam fundamentar teses-utopias que, longe de corresponder apenas a teorias arquitetônicas tradicionais, elevavam a questão a uma dimensão da ética política e social. Nunca antes no Brasil houve um esforço tão claro de correlacionar uma série de teses com realizações concretas - como as muitas obras projetadas pelo próprio Vilanova Artigas, ou as de colegas mais jovens como Paulo Mendes da Rocha, Fábio Penteadó, Carlos Millan, Júlio Katinsky, João Walter Toscano, Abrahão Sanovicz, Marcos Acayaba e outros. Ética e estética nunca estiveram tão em evidência. Uma estética com ética, uma ética com estética - jogos de palavras que rondaram as discussões e a prática da arquitetura em São Paulo naqueles anos 1960/1970 (SERAPIÃO 2006).

O início dos anos 1960 consolidou o trabalho de Artigas através de obras de grande porte que totalizaram aproximadamente 60 projetos, sendo um dos mais reconhecidos a Garagem de Barcos de Santa Paula Iate Clube (1961). Esse projeto teve seu destaque pela solução estrutural adotada, uma vez que o edifício é apoiado em roletes de aço e juntas de neoprene conectadas à fundação.

Nesse momento de grandes obras, Artigas fez uso do concreto armado em volumes simples, prismáticos marcados pela horizontalidade e pelas estruturas porticadas.

⁶ Em paralelo as suas atividades na área de Arquitetura, Artigas vinha se empenhando na melhoria das condições de trabalho dos arquitetos e na consolidação de um estatuto próprio à profissão.

Abandonou então a arquitetura comprometida com as transformações sociais e começou a participar de programas de governo que visassem a realização de grandes obras⁷. Ainda em 1961, Artigas desenvolveu o projeto da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU-USP) que foi considerado como a síntese das experimentações que Artigas vinha desenvolvendo. É nesse projeto que Artigas intencionalmente buscou uma valorização plástica da estrutura, através dos pilares⁸.

Do arquiteto ao portal

Em 1945, no ápice das discussões políticas e profissionais em São Paulo, Artigas foi convidado a executar trabalhos em Curitiba, sua cidade na tal. Ao lado Frederico Kirchgässner e Lolô Cornelsen, o arquiteto levou para Curitiba as primeiras manifestações modernistas⁹.

Em 1948, Rubens, irmão de Carlos Cascaldi, na condição de diretor do Departamento de Obras Públicas de Londrina, convidou Artigas para executar os primeiros trabalhos naquela cidade, foi então que o arquiteto deu início a um dos seus mais conhecidos projetos, o portal rodoviário da cidade.



Fig. 24 – Centro de Londrina (década de 1950)

⁷ Nesse período, Artigas fez projetos para escolas públicas cuja organização espacial era a partir de um pátio central.

⁸ Essa valorização plástica da estrutura através dos pilares também pode ser observada na residência Taques Bittencourt (1959).

⁹ Dois anos depois recebeu, da Fundação Guggenheim, uma bolsa para estudar nos Estados Unidos. Foi recomendado ao MIT, o Massachusetts Institute of Technology para verificar trabalhos na área habitacional.

O portal e a cidade

Com a chegada dos ingleses à região, surgiram os primeiros ônibus de Londrina. O primeiro já circulava em 1932 e recebera o nome de Catita. A necessidade de um portal surgiu então. Uma construção de madeira foi erguida onde hoje se encontra a praça Willie Davids. Era grande o movimento no pequeno portal, toda espécie de comércio ambulante se mesclava aos automóveis e aos transeuntes, tornando evidente a necessidade de um terminal mais adequado.



Fig. 25 – Primeira Estação de Londrina - 1937

Nas décadas de 1940 e 1950, o sul e sudeste brasileiros se desenfreadam em crescimento favorecido pela economia cafeeira. As edificações transcendiam modernidade, mesmo aquelas que não possuíam nenhum arquiteto vinculado. Segundo Suzuki (SUZUKI, 2003, p.22). nesse período Londrina recebeu Artigas e Cascaldi que tinham como objetivo, desenvolver uma série de edifícios de caráter público e privado. Para a autora, a chegada dos dois arquitetos na cidade “*se deveu fundamentalmente à atuação da Sociedade Amigos de Londrina (SAL), grupo formado pela elite cultural e econômica local: profissionais liberais, empresários e fazendeiros*” (SUZUKI, 2003, p.65). Tal sociedade durou 15 anos na cidade e foi responsável pela maioria dos empreendimentos locais com o objetivo de acelerar o progresso de Londrina. As idéias surgiam nas reuniões e eram encaminhadas para a Prefeitura Municipal.

A chegada da arquitetura moderna à região se deveu a Rubens Cascaldi (1919-1978). Em 1948, engenheiro recém-formado recebeu um convite para se tornar diretor do Departamento de Obras Públicas da prefeitura de Londrina. Consultado pelo prefeito Hugo Cabral sobre quem elaboraria o projeto da nova estação rodoviária, no final dos anos 1940, Cascaldi

indicou seu irmão mais velho, Carlos, que trabalhava em São Paulo associado a Vilanova Artigas (SUZUKI, 2003, p.65-66).

A moderníssima estação rodoviária de Londrina, um soberbo conjunto arquitetônico a enfeitar a urbe. Há tempos atrás, o que se via, entretanto, era um barracão. Do contraste ressalta o próprio desenvolvimento da cidade nos últimos tempos, cuja feição urbana a coloca, indiscutivelmente, entre as melhores do país¹⁰.



Fig. 26 – Fachada Principal do Portal Londrina – Praça Rocha Pombo

O partido, o programa e as soluções adotadas

A circulação tem função primordial, por ser, esse, um edifício urbano e público. O edifício se estende ao longo de um pavilhão que se constitui, basicamente, pelo desenho da cobertura, sugerindo certa influência das “ousadas plásticas, vazadas e cheias de movimentos, dos projetos cariocas do período, particularmente de Oscar Niemayer e Affonso Eduardo Reidy” (KAMITA, 2003, p.17).

¹⁰ O então prefeito Milton Ribeiro de Menezes comentou, em 1976, que o projeto foi caro como são os atuais, nos quais se acostumou a pagar uma fortuna para técnicos sofisticados. O portal fora construído com 1/6 da receita da prefeitura da cidade, cuja arrecadação daquele ano foi de 30 milhões e 443 mil cruzeiros. (SUZUKI, 2003, p.70).

A exuberância plástica do portal rodoviário de Londrina, conciliada a sua funcionalidade, se fazem presentes na associação do volume - trapezoidal que abriga as áreas administrativas e de serviços -, às abóbadas em seqüência que constituem as baias para embarque e desembarque. “Tudo se resume praticamente aos componentes da estrutura: as lajes de cobertura e dos pavimentos intermediários e os pilotis que os ancoram” (KAMITA, 2003, p.17).

Para elaboração desse projeto, Artigas se apropriou das possibilidades que as novas tecnologias passaram a oferecer, tal como o uso do concreto armado. Esse material favoreceu uma nova possibilidade construtiva e diferenciada: o uso de abóbadas apoiadas em pilares esbeltos, estabelecendo então uma nova tipologia que posteriormente foi muito utilizada por outros arquitetos, por diversas vezes.

São dois corpos que se integram em uma rigorosa modulação. A circulação pelos diferentes níveis se dá por meio de rampas “[...] cujo percurso possibilita uma série diversa de visuais, tanto do edifício como da paisagem externa. Esse recurso confere dinamismo ao projeto, reforçado pelas linhas das abóbadas das plataformas de embarque” (SUZUKI, 2003, p.73).

Ocupando a extensão total do lote, o portal está posicionado em paralelo à rua, em um terreno de declive. Ao lado oposto há uma grande praça. Em um corpo único, “mas diferenciado pelo desenho de cobertura que marca a separação das áreas de atendimento do setor de embarque e desembarque” (KAMITA, 2003, p.66).

A Rua Sergipe dá acesso ao portal pela fachada sul, através de uma marquise que leva ao corpo principal da edificação, na qual a ponta da cobertura obriga os mais altos a se curvarem ao passar. Sobre isso, Artigas (SUZUKI, 2003, p.72) comentou em 1983: “*Ela era um pouco mais alta quando a construí. Creio que cedeu um pouco, o que é perfeitamente normal*”.

Trata-se de um programa relativamente simples, que inclui setores administrativos; guichê de venda de passagens; restaurante e serviços anexos como locais de espera, bar, lojas e apoio. Para chegar até as plataformas e à espera, é necessário passar por um lance de escadas. Os sanitários e o guarda-malas estão localizados no subterrâneo e no primeiro pavimento fica

o restaurante e a cozinha.

As residências paulistas projetadas por Artigas estão representadas no Portal Rodoviário, nas suas lajes e formas trapezoidais, mas mesmo com elementos semelhantes, o efeito de sua utilização nesse Portal Rodoviário é muito mais eloqüente por conta do terreno ser maior, do programa todo, por ser aberto a experimentações e por não ser residencial, além de primar por espaços vazios que realçam a paisagem e o edifício em si.

“O interior do trapézio enfatiza o sentido de fluência espacial pelo seccionamento do bloco em dois (passagens e restaurante no maior e juizado no menor), abrindo em posição intermediária uma cavidade vazia de dupla altura” (KAMITA, 2003, p.17).

O edifício foi construído no sentido leste-oeste da cidade, em paralelo ao leito da antiga ferrovia que constituía, para o período colonial, o principal meio de transporte. Localizava-se em terreno central, com privilegiado ponto de vista da topografia, de onde se avista todo o setor norte da cidade. Antes de sua construção, eram realizadas naquele local, as manifestações políticas e onde foi, pouco antes do início das obras, palco de um dos maiores discursos realizados em Londrina, ocasião em que mais de cinquenta mil pessoas compareceram para ouvir o então candidato à presidência da República, Getúlio Vargas.

Instalando o Portal sobre um platô, o arquiteto teve a preocupação de valorizar a vista da região que, de um lado apresentava a cidade, e de outro, as enormes plantações de café.

“Completamente permeável, o projeto permitia a circulação dos pedestres através do edifício, inclusive para aqueles que o cruzavam para encurtar a distância entre as ruas e a praça que o limitavam. Através das superfícies envidraçadas, o projeto de Artigas e Cascaldi traz para dentro de si a cidade, permitindo que invadam seus ambientes internos. Ao mesmo tempo, por meio de suas formas arrojadas e transparentes, lança diretrizes para a organização do espaço urbano ainda em formação: encaminha-o para o novo, para o futuro, mas não ignora as raízes agrícolas que o originaram”. (SUZUKI, 2003, p.71-72)

Artigas sempre teve uma clara preocupação com o entorno de suas obras, para não agredi-lo com as proporções e volumes, mas para Londrina, na época, a Estação Rodoviária era:

“[...] monumental [...] como elemento orientador e organizador do espaço que a circunda. A influência direta sobre o ambiente citadino ganharia contornos mais explícitos em obras posteriores dos arquitetos(SUZUKI, 2003, p.72).

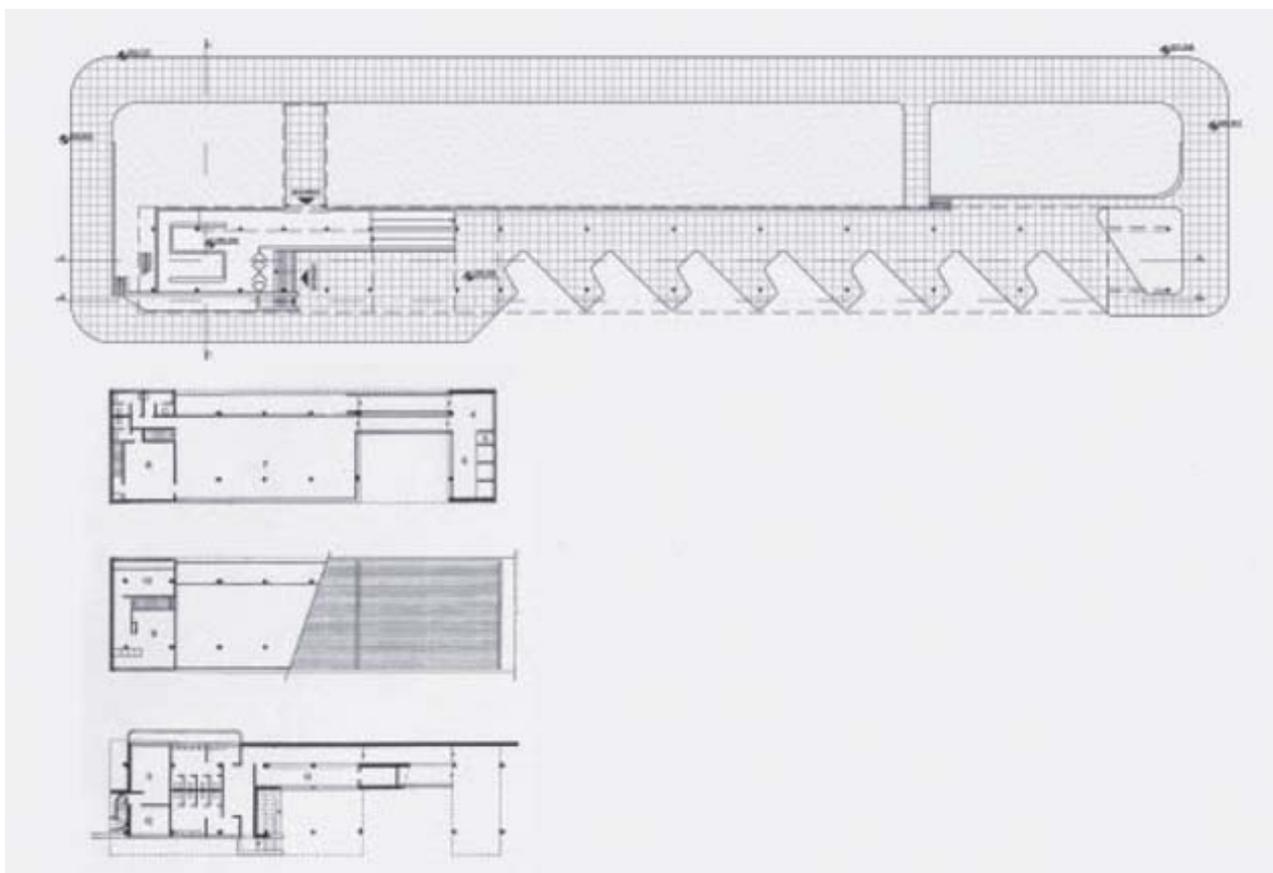


Fig. 27 – Plantas Baixas - Portal Londrina

A localização não visava atender somente aos viajantes, mas também o público em geral que, por viver em uma pequena cidade carecida de espaços de lazer e alimentação.

O projeto do Portal Rodoviário de Londrina pode ser dividido em duas partes: o corpo, ou volume prismático, que abrangia o restaurante, escritórios e lojas, e a gare, ou sucessão de sete abóbadas, onde se localizava os setores de embarque e desembarque de passageiros.

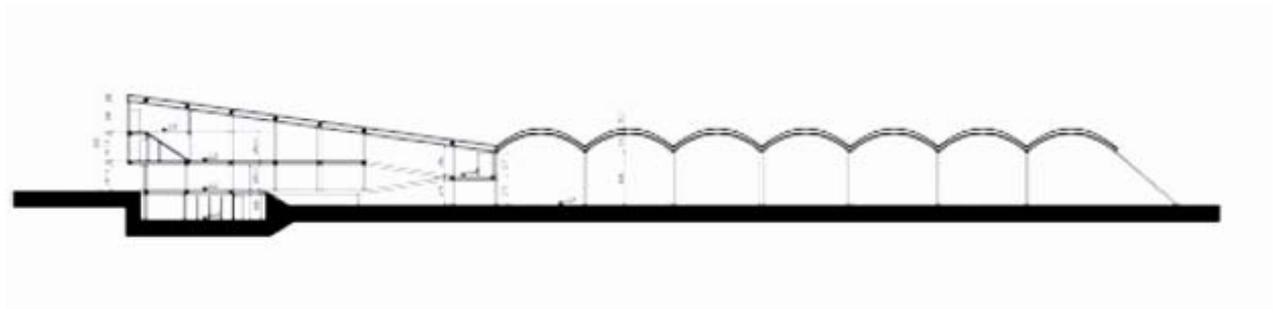


Fig. 28 – Corte Longitudinal - Portal Londrina

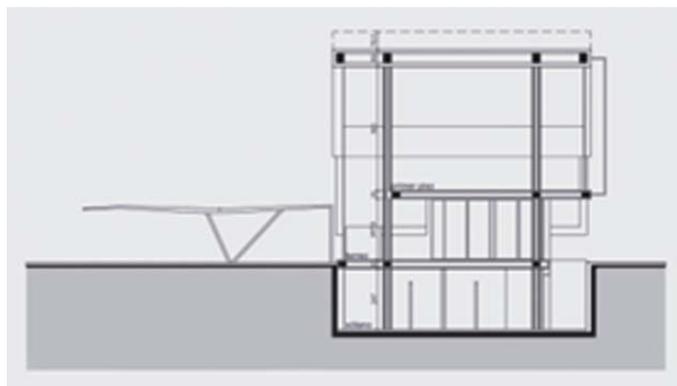


Fig. 29 – Corte - Portal Londrina

A idéia inicial era cobrir as abóbadas com vidros, mas o alto custo de manutenção, limpeza e eventuais substituições foi motivo suficiente para que eles deixassem de lado essa idéia. Contudo, desse detalhe sobrou o desconforto dos usuários em dias chuvosos, pois a altura do teto permitia com facilidade a entrada da chuva.

“Em 1956, foram colocados dois suportes ao final da sucessão das abóbadas. O engenheiro José Augusto Queiroz, que na época trabalhava para a Prefeitura, argumenta que o recurso foi necessário para diminuir o comprimento da flambagem da coluna, evitando que a estrutura cedesse em função das trincas que apresentava. Ele relata que Artigas, em sua última visita a Londrina, em 1983, ficou furioso com o *anexo*” (SUZUKI, 2003, p.79).

Outro fator relevante é a escala usada para os pés-direitos que resultaram em impróprios para uma rodoviária, contando com dois metros e quarenta centímetros de altura, “reforçando a sensação de aperto de que se queixavam os usuários” (SUZUKI, 2003, p.75).

Grande parte dos materiais utilizados para a construção são oriundos de São Paulo, pois, no período, Londrina podia oferecer apenas areia, paralelepípedos, pedra e madeira. A distância entre as cidades apresentou-se com uma dificuldade para o transporte. A mão-de-obra local também se configurou em problema, pois exigia treinamento. A compensação vinha das possibilidades financeiras e de criatividade que Artigas e Cascaldi possuíam com relação ao vidro, uma vez que esse material começara a ser produzido no Brasil.



Fig. 30 –Portal Londrina – Embarque e desembarque



Fig. 31 –Portal Londrina – Cortina de Vidro

A obra se caracteriza pela leveza e o sentido de transparência do conjunto, que predomina, tanto no sentido aéreo da cobertura em abóbadas, como pelo pano de vidro que cortina o interior do trapézio, bem como pelo dinamismo imprimido pelas linhas oblíquas das coberturas e pelos diversos níveis em que se integram as rampas. Ainda, como característica, vale ressaltar sua horizontalidade que interpretamos como respeito ao entorno, cujas construções não são dotadas de muitos pavimentos. O desejo manifesto de Artigas era o de que o edifício sempre se caracterizasse como portal, no entanto, em 1974, foi tombado¹¹ pela Coordenadoria do Patrimônio Público da Secretaria do Estado da Cultura, dando lugar, em 1997, ao Museu de Arte de Londrina¹².

¹¹ “Com o objetivo de preservar ‘o primeiro prédio público construído, no Paraná, dentro do espírito da arquitetura moderna brasileira, constituindo-se como exemplo clássico da mesma’” (SUZUKI, 2003, p.81).

¹² “Apesar as manifestações contrárias de parte da comunidade, que argumentavam que o prédio não era adequado à função proposta” (SUZUKI, 2003, p.81).



Impressões



Fig. 33 – Acesso Principal - Pé direito 2,20m

Ao se aproximar da Estação, a vista da parede-viga de concreto de 3,75m de altura contrastando com o pé direito 2,20m de altura da entrada principal é surpreendente. As flores de concreto possuem um raio de 3,00m, sobre uma circulação de aproximadamente 1,30m. O transeunte que circula muito próximo aos pilares é levado a abaixar a cabeça para não tocar na quina do pilar. O gesto é feito com naturalidade, como em uma reverência ao autor da obra.



Fig. 34 – Pavimento Superior - Portal Jaú



Fig. 35 - Terraço - e m destaque as flores de concreto - Portal Jaú

Ao consultar literaturas sobre uma obra, percebe-se que o fotógrafo procura um melhor enquadramento do recorte do cenário, já o arquiteto lança seu olhar sobre cada detalhe, e o usuário procura um local arejado para se recostar enquanto aguarda, mas cada qual ao seu modo,

tem a oportunidade de sentir a grandeza da estrutura que os envolve.

Pelas quatro fachadas, em todos os pavimentos, a paisagem é deslumbrante. As pessoas vêm pelos enormes vãos e não há como não se influenciar pelo ambiente.



Fig. 36 – Terraço - Portal Jaú

O edifício não se presta apenas à função de estação rodoviária, mas de local de passeio, ponto de encontro. Um usuário, o senhor Vislei Testa¹³, de 75 anos, sabe toda a história sobre o edifício e sobre o arquiteto que o projetou. Foi ele que me contou a respeito do rebaixamento feito na pista de embarque e desembarque para possibilitar o acesso aos ônibus de hoje, bem mais altos que aqueles do período em que a estação fora projetada.



Fig. 37 – Vista do Restaurante – Portal Jaú



Fig. 38 – Pista Rebaixada – Portal Jaú

¹³ Transeunte que abordei durante a minha visita técnica à Estação Rodoviária de Jaú.

Vislei afirma que “antes a viga era muito baixa e não permitia a entrada dos novos ônibus, agora bem mais altos. Por isso foi necessário fazer o rebaixamento da pista”. Foi ele também que me contou sobre a cobertura anexa ao portal, projetada pelo filho do arquiteto Artigas, que existe para integração com o transporte urbano local. Falou ainda sobre a opinião da população, contrária a construção do anexo.



Fig. 39 – Anexo em estrutura metálica - Portal Jaú

É interessante ver como as pessoas se orgulham de um edifício “público” dessa magnitude e que, ao mesmo tempo, percebem-se “proprietários” do espaço, conhecendo e divulgando a história da edificação, como se fosse a sua própria, como se o edifício fizesse parte do seu dia-a-dia, da sua vida. Somente uma arquitetura exemplar traz essa condição.

Jaú é uma cidade montanhosa e a estação se posiciona em um sítio alto que favorece o desfrute da paisagem. Além disso, apesar de estar localizado na zona central, o edifício não representa barreira visual, de um lado da rua é possível enxergar a praça que fica de outro lado. A estação se ergue como um elemento de integração entre o urbano e a população.

Artigas conseguiu, com sua arquitetura, conquistar a população da pequena cidade de Jaú, em São Paulo.

Do arquiteto ao portal

Após oito anos trabalhando no Departamento de Obras Públicas da

Prefeitura de Londrina - para onde levou o irmão Carlos e o seu sócio Vilanova Artigas, responsáveis pela modernidade arquitetônica que envolveu a cidade - o engenheiro Rubens Cascaldi, em 1955, se desligou da vida pública para dedicar-se ao cultivo do café e aos seus clientes particulares. Por um pequeno período, Carlos o acompanhou, abdicando a sociedade com Artigas. No entanto, os tempos que se seguiram não foram bons para a atividade cafeeira, forçando os irmãos a se mudarem da cidade. Carlos procurou Artigas na cidade de São Paulo, e Rubens, em 1957, foi exercer suas atividades de engenharia na cidade de Jaú, em São Paulo.

Nesse período, o engenheiro arquiteto Vilanova Artigas se afastava da tendência carioca por meio de uma postura crítica a respeito da arquitetura moderna brasileira que, até então, vinha em sucesso, inclusive no exterior. Com sua forte convicção política, Artigas inicia a discussão a respeito da então arquitetura que se aplicava no País, acusando o grupo carioca influenciado por Le Corbusier, e vistos como a glória da arquitetura brasileira, de “burgueses vendidos aos interesses capitalistas”.

O “Brutalismo Paulista”, denominação abominada pelo grupo envolvido, ganhou força com a liderança de Artigas. Tratava-se de uma tendência de valorização aos materiais sem revestimentos, a austeridade do concreto exposto responsável pela simplicidade e monumentalidade das construções, obtida por meio da estruturas geométricas nuas e rígidas.

A acepção e interação espacial *versus* interação social deu-se, principalmente, após os projetos para escolas públicas e clubes sociais da década de 1960. O projeto da FAU/USP (1961) é um bom resultado dessa experiência. Sobre isso, Artigas comentou: “[...] *confesso-lhes que procuro valor da força da gravidade, não pelo processo de fazer coisas fininhas, umas atrás das outras, de modo que o leve seja leve por ser leve. O que me encanta é usar formas pesadas e chegar perto da terra e, dialeticamente, negá-las*” (KAMITA, 2003, p.39). Dessa forma, a obra do arquiteto se apegava a terra e às circunstâncias imediatas, ao passo em que admite o utópico.

A batalha política que Artigas vinha travando há tempos resultou seu exílio no Uruguai de 1964 a 1965. O “milagre econômico”, sugerido nos anos de 1970, veio com o vazio gerado da repressão, “*que corroia a ambição social da arquitetura moderna*” (KAMITA, 2003, p.44). Havia a promessa de injeção de capital que se concretizou em um surto no setor arquitetônico. As obras de Artigas foram erguidas pelo interior de São Paulo e na região norte do

País.

Foi nesse cenário que Artigas projetou o Portal Urbano Rodoviário de Jaú.



Fig. 40 – Fachada Posterior - Portal Jaú



Fig. 41 – Restaurante - Portal Jaú



Fig. 42 – Portal Jaú - Rua interna - Integração com o Urbano

O partido, o programa e as soluções adotadas

No portal rodoviário de Jaú, o projeto tira partido da sua relação com o fluxo urbano. O edifício se ergue interligando duas ruas paralelas e desniveladas¹⁴. A rua localizada no plano mais baixo, estende-se ao acesso às bilheterias; no plano mais alto, a calçada da rua se funde ao pavimento do portal alongando-se em uma área espaçosa e arejada, de onde se obtém a noção completa do entorno. “*O acesso ao ônibus ocorre em plano intermediário, como uma rua que atravessa longitudinalmente o corpo da edificação*” (KAMITA, 2003, p.44).

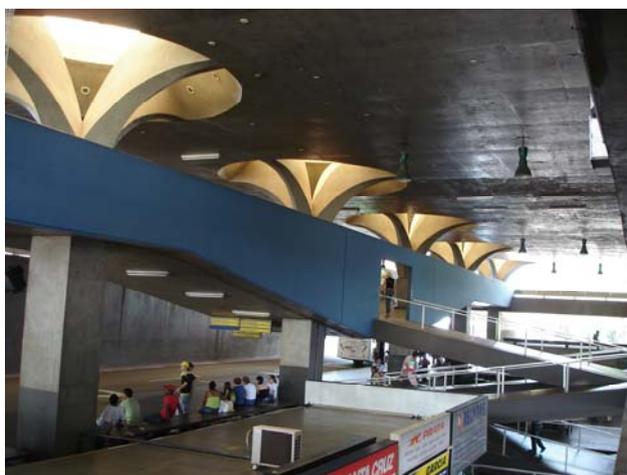


Fig. 43 – Vista Interna - Rampas - Portal Jaú

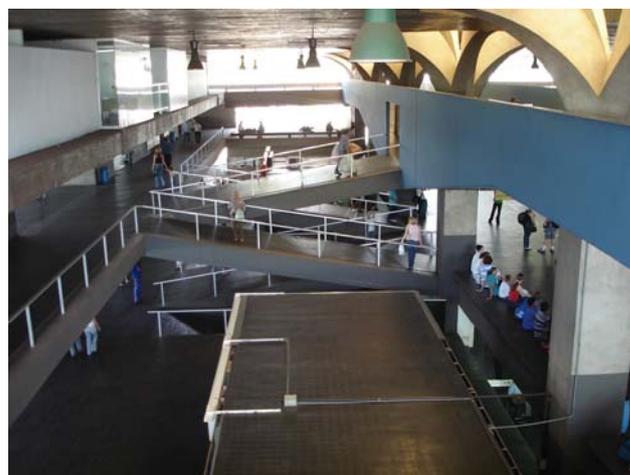


Fig. 44 – Vista Interna - Rampas - Portal Jaú

O edifício segue a horizontalidade corriqueira de Artigas. Possui rampas que unem os diferentes níveis abrigados por uma única laje plana. Tudo se resume no cruzamento de dois fluxos de circulação: o dos ônibus que ocorre em paralelo às ruas, e o dos pedestres, “*em sentido perpendicular, valorizando a conexão entre vários pisos, inclusive os planos das ruas limítrofes*” (KAMITA, 2003, p.44). Dessa forma, o conflito entre o atendimento ao programa e os problemas apresentados pela localização e a topografia do terreno foi solucionado.

Mais uma vez, Artigas faz uso das novas tecnologias. O concreto armado novamente permite um jogo de estrutura e arquitetura. Somente o concreto, o ferro e o vidro permitiriam essa tipologia. Possibilitaram também o uso de grandes vãos. O edifício traz o aspecto

¹⁴ O desnível entre as duas frentes (ruas) é na ordem de sete metros.

de uma grande praça coberta e aberta. Os usuários do espaço não se restringem apenas aos passageiros em viagens. A tipologia do edifício favorece seu uso para descanso, lazer e contemplação, além da proposta original que é de portal urbano-rodoviário.

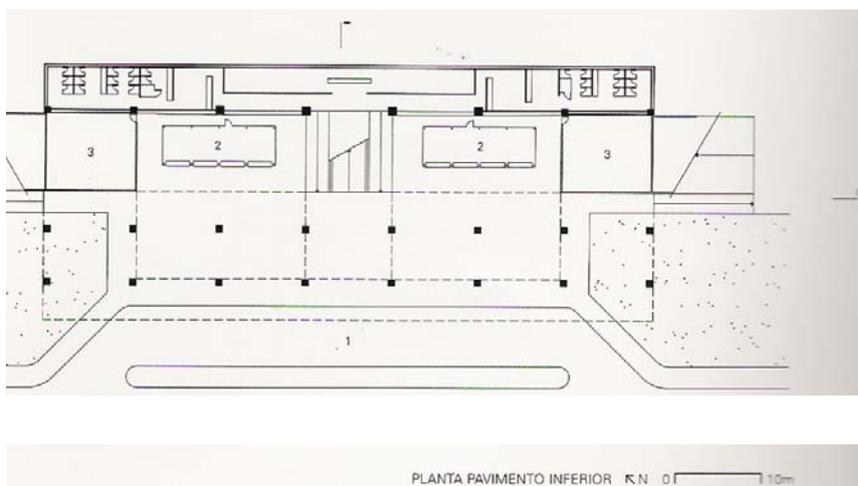


Fig.45

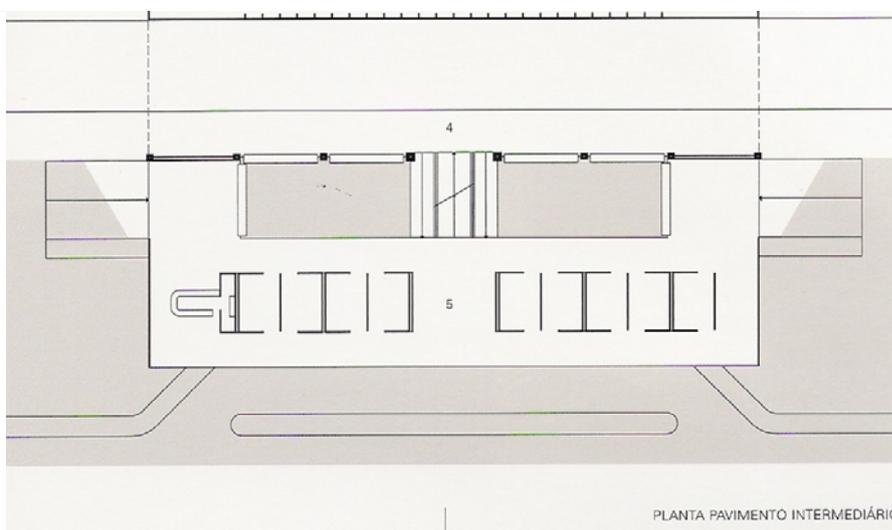


Fig. 46

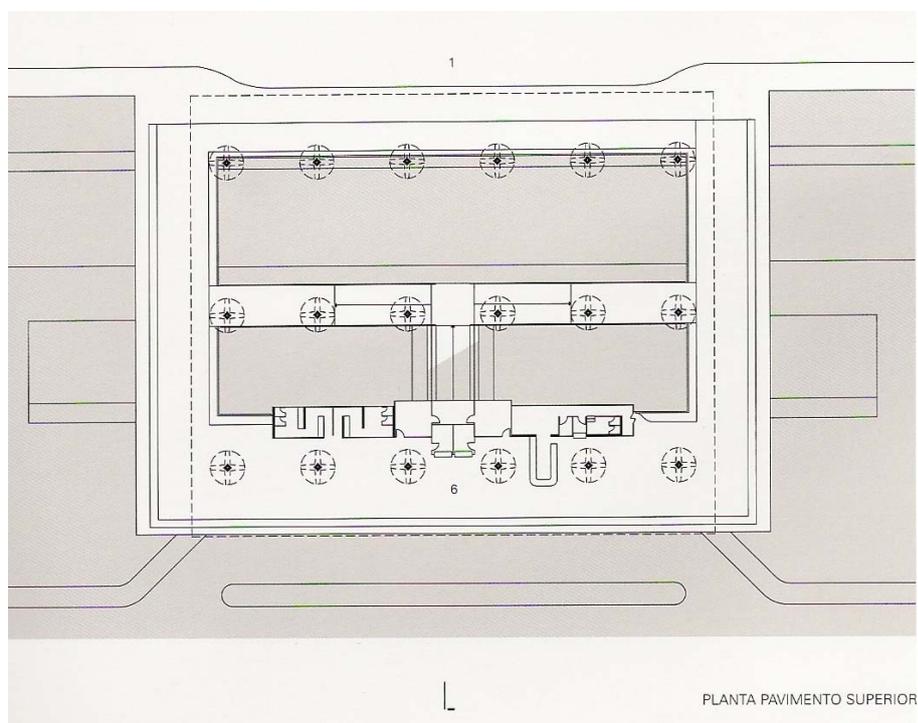


Fig 47

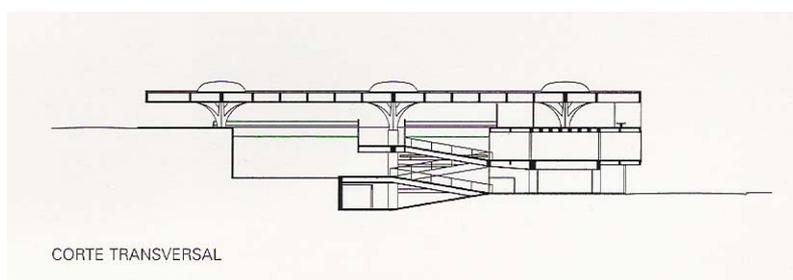


Fig. 48

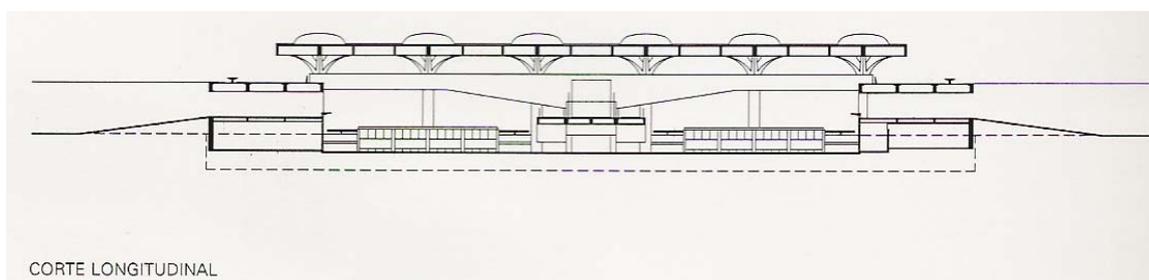


Fig. 49

Situado na Praça Oswaldo Galvão de França, em uma região privilegiadamente central que reforça o caráter urbano da paisagem, favorecendo outras atividades da vivência cidadina. A construção do edifício retrabalhou elementos de composição da paisagem

urbana: vias urbanas foram alteradas e o entorno se modificou para adaptar-se a novos usos¹⁵. A simplicidade estrutural — laje de cobertura e apoios em concreto —, foi valorizada pela característica escultórica dos pilares.



Fig. 50 – Acesso Desembarque – Portal Jaú – Vista Externa



Fig. 51 – Acesso Principal – Portal de Jaú – Vista Interna

O programa do portal de Jaú compreendia alas para embarque e desembarque, bilheteria, bar, lojas e um restaurante que serve de âncora para atrair a população ao portal¹⁶. A aparência formal é a de um edifício sólido, cuja leitura de seu interior torna-se praticável tanto para o observador na rua quanto para o transeunte na praça. O projeto se destaca pela “escultura” inusitada dos pilares, que brotam do piso em seção retangular e se abrem em flores na parte superior para sustentação da laje. São essas as flores de concreto armado de Artigas. Novamente o arquiteto busca a plasticidade para definição da estrutura.

¹⁵ A construção do portal rodoviário do município de Jaú fez parte, também, de um projeto da prefeitura, cujo propósito foi a intervenção do cenário urbano da região, no qual o então prefeito Waldemar Bauab abriu novas avenidas, derrubou muros para expor os jardins desconhecidos etc.

¹⁶ Vale ressaltar que o projeto do portal previa que os habitantes de Jaú utilizassem o espaço, não apenas como usuários da rodoviária, mas também, para o acesso às ruas, a mais baixa ou a mais alta. Também com esse pensamento, o restaurante tende a funcionar de modo independente.



Fig. 52 - Detalhe dos Pilares escultóricos



Fig. 53 - Rua Interna - Embarque - Portal Jaú

Ao contrário das soluções convencionais, Artigas parece disposto a contradizer no último instante a lógica desse sistema de apoios, dissolvendo-a justamente pelo elemento que é antítese da matéria: a luz. Ou seja, ele quer coincidir no mesmo ponto de encontro entre laje e pilar e a abertura de iluminação zenital. “[...] o efeito singular da luz atravessando os

robustos ramos tramos do pilar é extraordinário, pois tira a carga opressiva do pesado do concreto, tornando-o participante ativo do jogo aéreo dos planos, volumes e passarelas ao redor do vão central das baias dos ônibus” (KAMITA, 2003, p.46). Mais uma vez, uma obra de Artigas prima por fazer “do ato de circular a ocasião privilegiada para a percepção da montagem espacial” (KAMITA, 2003, p.45).

O portal rodoviário de Jaú foi tombado pelo Condephaat (Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico Arqueológico e Turístico do Estado de São Paulo) por ser considerado como uma das 50 obras mais importantes da arquitetura moderna do País. Em agosto de 2005, na parte superior do portal foi inaugurado o Terminal de Integração do Transporte Coletivo, um projeto de Julio Camargo Artigas, filho de Vilanova. Trata-se de uma cobertura especial de aço e concreto que pesa 70 mil quilos e é sustentada por quatro pilares.



Fig.: 54 – Anexo – Terminal de Integração do Transporte Coletivo



Fig.: 55 – Anexo – Terminal de Integração do Transporte Coletivo



Impressões

Um pássaro pousado ao lado do canal. Esta é imagem que ficou registrada ao ver o Portal de Vitória. O portal se localiza muito próximo ao braço do mar e entre duas pontes que cruzam o canal. Apesar de região ser um pouco acidentada, o portal de Vitória está implantado em uma área plana, aterrada, que permitiu a execução do edifício em um único nível. O portal com dimensões horizontais muito grandes, sempre causa surpresa aos transeuntes, em razão das inflexões na planta que acontecem com frequência.

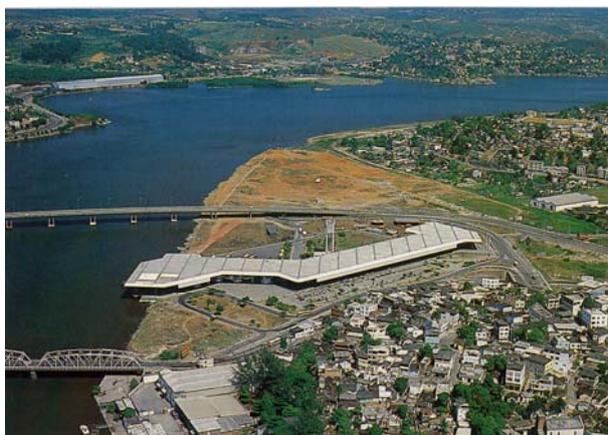


Fig. 57 – Vista Aérea do Portal de Vitória



Fig. 58 – Fachada Lateral Portal de Vitória

Ao caminhar pelo mesmo, as mudanças de direção vão mostrando novas situações em diferentes paisagens. Até mesmo a estrutura espacial vai causando visões diferentes ao caminhar pelo portal. Os banzos são paralelos e esse paralelismo não acompanha as inflexões da planta. Desta forma, a cada trecho percorrido, a estrutura se apresenta de uma maneira diferente, inclusive as telhas translúcidas utilizadas para a iluminação zenital.

É interessante notar como um edifício com área aproximada de 30.000 m² se apresenta com tamanha leveza. O uso da estrutura metálica e sua forma irregular deram ao portal de Vitória uma leveza que o diferencia dos portais resultantes da escola paulista.

A irregularidade na planta acontece de forma a acompanhar a topografia do terreno que se localiza ao lado do canal. Essa assimetria possibilitou a diferenciação das fachadas. A cada lugar que se posiciona, percebe-se uma nova fachada. O edifício é totalmente aberto, com a idéia de “TETO”, onde os espaços administrativos e/ou destinados ao pequeno comércio local estão dispostos em blocos independentes de um ou dois pavimentos posicionados de forma independente ao longo da cobertura-teto.

O contexto

Carlos Maximiliano Fayet foi escolhido, em 2002, o arquiteto do Ano, pelo SAERGS - Sindicato dos Arquitetos no Estado do Rio Grande do Sul em sua 7ª Edição. O arquiteto Fayet nasceu em seis de junho de 1930, em Domingos Martins, no Espírito Santo. É arquiteto e urbanista, graduado em 1953 pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul, UFRGS. Possui, em seu currículo, obras que marcam a paisagem urbana da capital gaúcha, como o Palácio da Justiça (1954, em concurso público), Auditório Araújo Viana e a Ceasa. Destacou-se em complexos industriais de grande porte em todo o país: Refinaria Alberto Pasqualini – Canoas, Rio Grande do Sul; Fábricas Tramontina, em Farroupilha e Carlos Barbosa (1989); Terminal Rodo-aquaviário de Vitória, no Espírito Santo, em 1977.



Fig. 59 – Terminal Rodo-aquaviário de Vitória – Fachada Lateral

No campo do urbanismo, pode-se destacar a urbanização da praia de Belas-Porto Alegre, projeto para primeira Perimetral; Parque Ecológico Guarapiranga em São Paulo, entre outras. A promoção "Arquiteto do Ano" é uma iniciativa da entidade que busca homenagear o arquiteto que tenha se destacado e contribuído para a arquitetura gaúcha. Os requisitos para a homenagem a este profissional se referem ao exercício da profissão com excelência em qualquer das habilitações específicas promovendo o reconhecimento e esclarecimento da arquitetura em geral.

O portal e a cidade

A cidade de Vitória está localizada numa ilha que leva o mesmo nome e suas características principais são a beleza natural e a modernidade que a cidade assume. Vitória está entre as dez cidades mais antigas do Brasil e foi fundada oficialmente em setembro de 1551. Sua população é de 1,3 milhões de habitantes. É possível encontrar, em meio à modernidade, muitos edifícios coloniais que guardam a sua história nos antigos fortes e igrejas, além da tradição que é cultuada pelo povo capixaba.

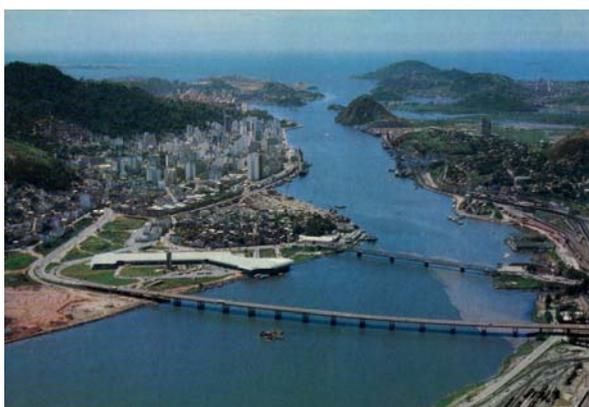


Fig.: 60 – Vista Aérea do Portal e da Ilha de Vitória

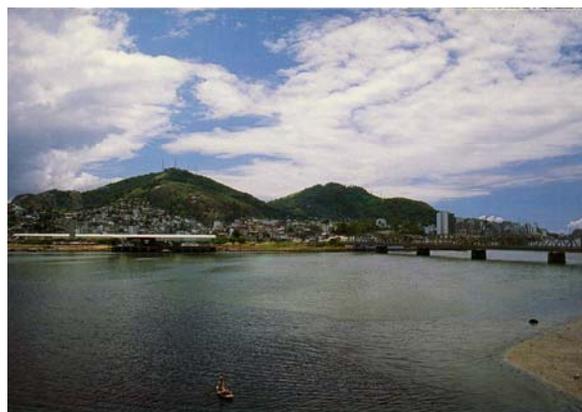


Fig.: 61 – Vista Aérea do Portal e da Ilha de Vitória

Vitória é a maior ilha do arquipélago. Sua topografia é caracterizada por sinuosidades, recortes, encostas, afloramentos rochosos, baía e canal.

Foi neste contexto que os arquitetos Fayet e Inda se inspiraram para o projeto do Portal de Vitória. Eles se aproveitaram do contexto local e propuseram um portal que atendesse não somente ao transporte rodoviário, mas que se favorecesse a utilização do canal. Por motivos desconhecidos, não utilizaram o transporte hidroviário.

No projeto do Portal de Vitória, percebe-se que Fayet adota uma metodologia projetual, que parte da realidade local: topografia, hidrografia, vegetação a ser preservada, necessidade de isolamento do fluxo turístico e respeito às tradições arquitetônicas. Há objetividade nas relações que se estabelecem entre os elementos componentes e os princípios que regem a composição do edifício.



Fig. 62 – Portal Vitória – Vista Interna

Segundo Fayet, Vitória não possuía Portal Rodoviário. Havia sim, uma

confusão promíscua de passageiros, de malas, de carregadores, de ônibus, vendedores, automóveis, táxis em um antigo abrigo de bondes que se esparramava pelas calçadas de um cargo viário chamado, de eufemisticamente, de Rodoviária de Vitória.

O partido, o programa e as soluções adotadas

Inicialmente o projeto do Portal Rodo-aquaviário previa atender as classes B e A. Foi realizado um estudo de viabilidade para detectar a necessidade de dotar a grande Vitória de um sistema de transporte aquaviário. O terreno constitui-se de um dos quarteirões urbanizados do aterro da Ilha do Príncipe, realizado pela COMDUSA-Companhia de Melhoramentos e Desenvolvimento Urbano S.A.

O portal de Vitória se destaca por sua implantação fora do tecido urbano tradicional caracterizando assim, uma função mono-funcional e para-urbana. O portal induz, de certa forma, o crescimento da cidade em sua direção, criando um novo pólo fora do centro urbano.

O portal dos arquitetos Fayet e Inda utiliza o sistema de cobertura em estrutura metálica. A grande vantagem desta tecnologia é poder associar a rapidez na execução e a flexibilidade da espacialização. A utilização da estrutura espacial permitiu ao arquiteto, o uso de grandes vãos, favorecendo assim uma tipologia diferenciada o que veio atender a intenção inicial do projeto que era criar um teto. Essa tecnologia permitiu maiores vãos livres, o que é apropriado para elaboração de grandes projetos, como foi o caso do portal de Vitória. O vão livre superior a 20,00m foi determinante para definição do partido. O edifício favorece a tipologia pelo de uso de novas tecnologias.

No projeto inicial, elaborado pela COMDUSA, o Portal Rodoviário ficaria isolado do Terminal Aquaviário, Centro Comercial, Mercado e centro da cidade por um anel de avenidas que tornariam necessários túneis e passarelas para que os usuários chegassem até o portal, vindos do centro ou do terminal aquaviário, conforme indicado no croqui.

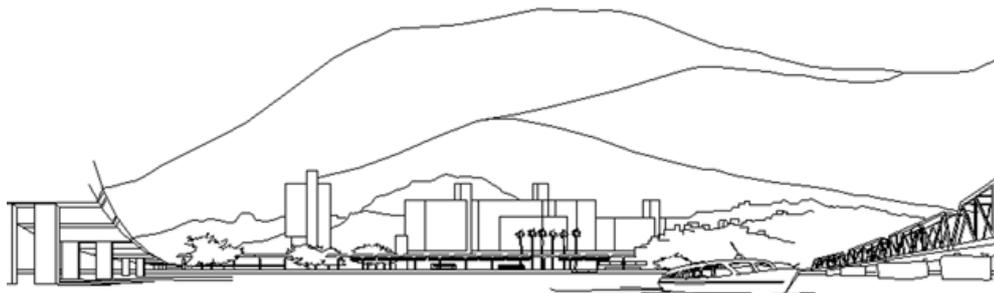


Fig. 63 – *Perspectiva Portal Vitória. – Proposta Inicial*

O projeto dos arquitetos Fayet e Inda adota outra proposta, no qual ele assume a organização de um conjunto arquitetônico formado pelo terminal aquaviário, portal rodoviário e centro comercial, de forma tal que possibilite mútuas vantagens desta contigüidade. Fayet criou um percurso coberto para que os pedestres pudessem transitar desde o mercado, por sob a ponte seca existente, através do centro comercial e por sob um viaduto a ser construído.

Todo este complexo se situaria em um anel pelo qual passariam a maioria dos ônibus urbanos. De acordo com Fayet, a unidade do conjunto veio da concepção básica de um “teto”, ou seja: uma grande cobertura, a qual define o espaço contínuo ao longo do qual se estabelecem os espaços específicos como bilheterias, lojas, lanchonetes, sanitários e outros que organizam as zonas de transição, sendo um estar para o ambiente de término de uma viagem e início de outra. A solução previu a execução da obra por partes, sendo que inicialmente construíram as plataformas de embarques e desembarques, destinadas a classe D. A segunda etapa foi construída em 1980, destinando-se à classe C, e somente em 1988 algumas melhorias elevaram o portal destinado à classe B e, quatro anos depois se concluíram as obras que poderiam atender a classe A.

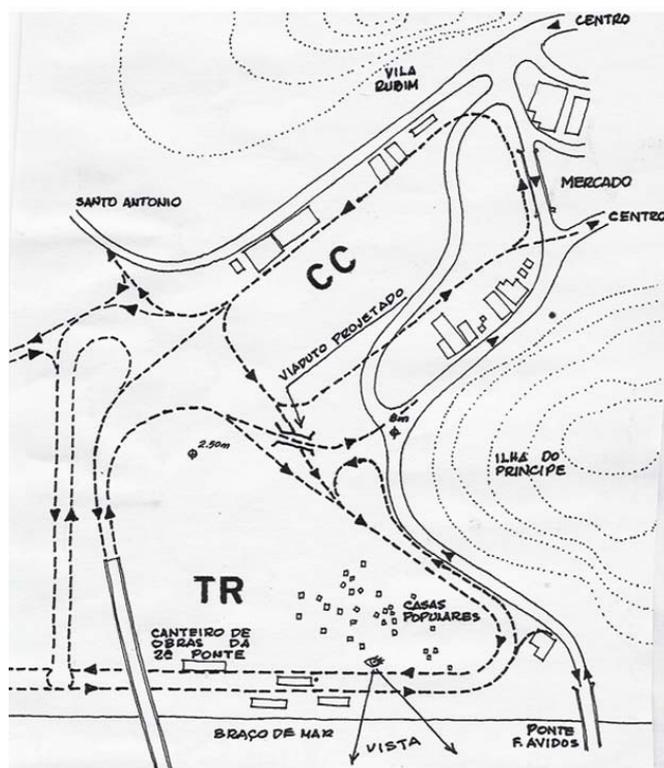


Fig. 64 – Implantação Vitória

A estrutura formal do portal rodoviário é um conjunto de pátios internos que se destinam aos usuários e aos ônibus, e permitem a vista para o braço do mar e a outra através da plataforma de desembarque.

A estrutura do edifício foi construída em treliças metálicas apoiadas em pilares pré-moldados de concreto, que suportam a cobertura de telhas trapezoidais inteiriças de alumínio e pintadas com proteção termoacústica.

Todo o edifício é aberto, com exceção dos locais em que é necessária a preocupação com a segurança, ou em locais climatizados. Os vãos que se articulam diagonalmente de 15 metros e 21,21 metros foram determinados em função da largura padrão dos boxes das plataformas pra os ônibus.

O piso da área coberta destinada aos pedestres é constituído de uma plataforma de concreto que garante os inevitáveis adensamentos do terreno. Sob essa placa de piso, existe um vão de desterro de um metro por onde passam as tubulações das redes de instalações suspensas da laje, possibilitando a inspeção a partir de uma galeria inferior.

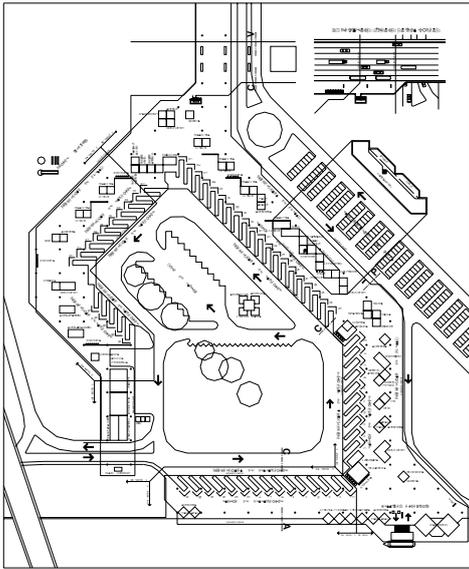


Fig. 65 – Planta Baixa do Portal

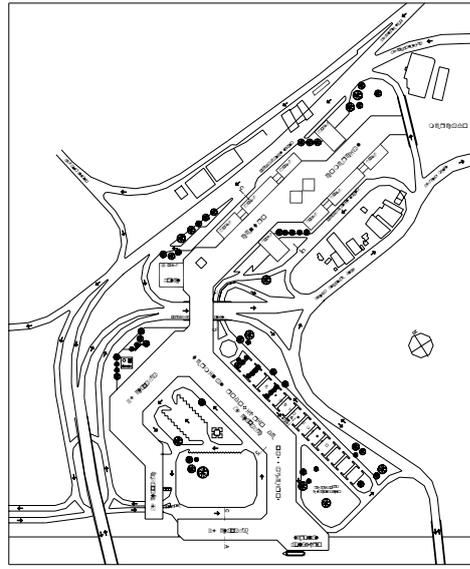


Fig. 66 – Planta Baixa do Conjunto

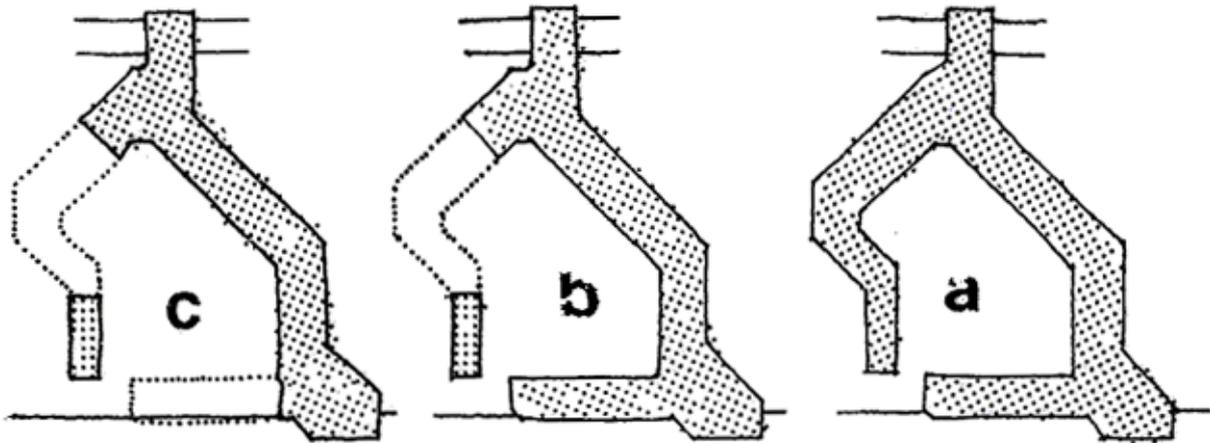


Fig.67 – Estudos do Arquiteto

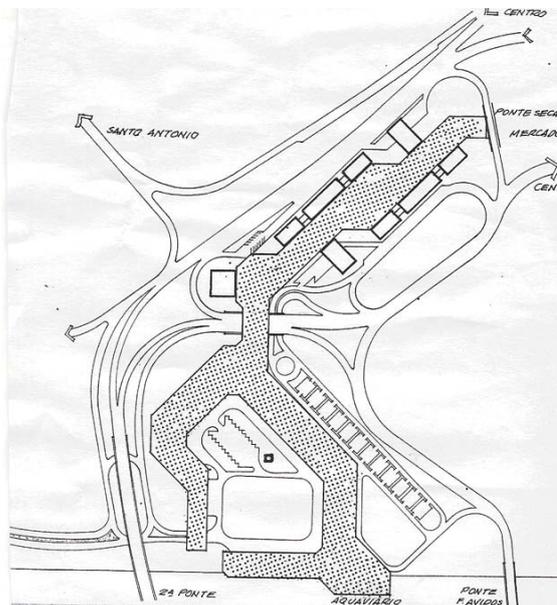


Fig. 68 – Implantação do Portal Vitória (Proposta)

A plataforma nervurada do piso possibilita a localização em qualquer posição dos módulos de locais específicos que se servem dos pontos de instalações. A flexibilidade da solução proporcionou economia de tempo de projeto e de execução, assim como possíveis modificações que poderiam ter ocorrido no dia-a-dia.

A chegada dos usuários ao portal, prevista em projeto, aconteceria a pé, pelo centro comercial, ou por ônibus urbano ou intermunicipal, assim como por táxi, carros particulares ou por barco, desde o terminal aquaviário. Em qualquer uma das opções, os passageiros utilizam-se do passeio da plataforma de acesso para a qual estão voltadas as bilheterias que estão posicionadas a 45°, formando um espaço para o público em frente aos guichês.

Apesar de o passeio ser muito extenso, não causa desagrado o trajeto, haja vista a disposição dos módulos. Esses módulos foram distribuídos de maneira a proporcionar um centro de animação na inflexão do edifício onde se localizam as funções mais procuradas pelo público. A posição dos módulos permite a passagem pelo salão de espera de embarque, formando amplos espaços capazes de acomodar um grande número de passageiros nos respectivos boxes, ultrapassando as exigências do DNER, proporcionando, assim, maior conforto aos usuários.

O acesso às plataformas de embarque é bloqueado por bancos e por um balcão onde é feita a entrega da passagem ao motorista ou encarregado. Existe uma cancela que é aberta pelo motorista somente após a autorização para o embarque.

Quando os ônibus chegam à plataforma de desembarque, os passageiros passam por uma cancela e saem para o salão de desembarque por sobre o mar e do qual descortinam uma bela paisagem. A bagagem é entregue aos passageiros pelo balcão que separa o *hall* da plataforma. A saída do portal acontece a pé, ao longo do centro comercial, de táxi em local próprio, por veículos particulares e também deveria acontecer por barco.

O portal permite aos usuários, em tempo de espera, a realização de compras, refeições, libações, uso do parque infantil e principalmente, a contemplação da paisagem.



Fig. 69 – Interior Portal Vitória (Administração)

A administração está localizada no segundo pavimento, voltada para o interior do portal, permitindo assim maior controle. O dimensionamento da área administrativa já previa o atendimento a um terminal destinado à classe A, evitando assim futuras ampliações com obras no portal já em operação. Os serviços públicos foram posicionados conforme sua função, levando em consideração as recomendações do DNER.

Edifício: PORTAL RODO-AQUAVIÁRIO DE VITÓRIA

Local: Vitória (ES)

Projeto Arquitetônico: Arquitetos Carlos Maximiliano Fayet e Nelson Inda

Área de Construção: 30.000,00m²

Estrutura: Metálica

O PROGRAMA:

- a) Acessos de Pedestres
- b) Plataformas de Embarque e Desembarque
- c) Bilheterias
- d) Serviços
- e) Posto Policial
- f) Correios
- g) Espera / Bar / Lojas
- h) Apoios
- i) Administração



“O convívio entre as diferentes camadas sociais transferiu-se para o centro da cidade, graças à localização da Rodoviária”.
Lucio Costa (CEBALLOS, 2005, p.80)

Impressões

O portal de Brasília localiza-se no principal centro urbano do Distrito Federal. Podemos afirmar que esse portal é um elemento de transição entre edifício e urbano. Ao visitá-lo é possível perceber uma grande diferença em relação aos outros portais.



Fig. 71 – Situação / Sistema Viário - Brasília

Não é possível definir exatamente o momento que o mesmo deixa de ser um edifício e passa a ser equipamento urbano. Edifício e rua se confundem e “o sistema de mão

única obriga os ônibus, na saída, a uma volta, num ou noutro sentido, fora da área coberta pela plataforma, o que permite ao viajante uma última vista ao eixo monumental da cidade antes de entrar no eixo rodoviário-residencial – despedida psicologicamente desejável”, segundo Lucio Costa (CEBALLOS, 2005, p.56). É possível perceber a utilização do portal como local para contemplação.



Fig. 72 - Portal Brasília – Nível Inferior

Além das funções principais que o edifício se propõe, ele ainda se presta a uma função contemplativa. É possível estar em diferentes níveis e apreciar os edifícios exemplares de Brasília, tais como a catedral, o teatro, a esplanada dos ministérios.

Ao adentrarmos o portal de Brasília, não somos capazes de delimitar os espaços de maneira diferenciada. Não existe um local que rompe a transição com o urbano. Lucio conseguiu em seu projeto, mesclar as funções de edifício e urbano conjuntamente.

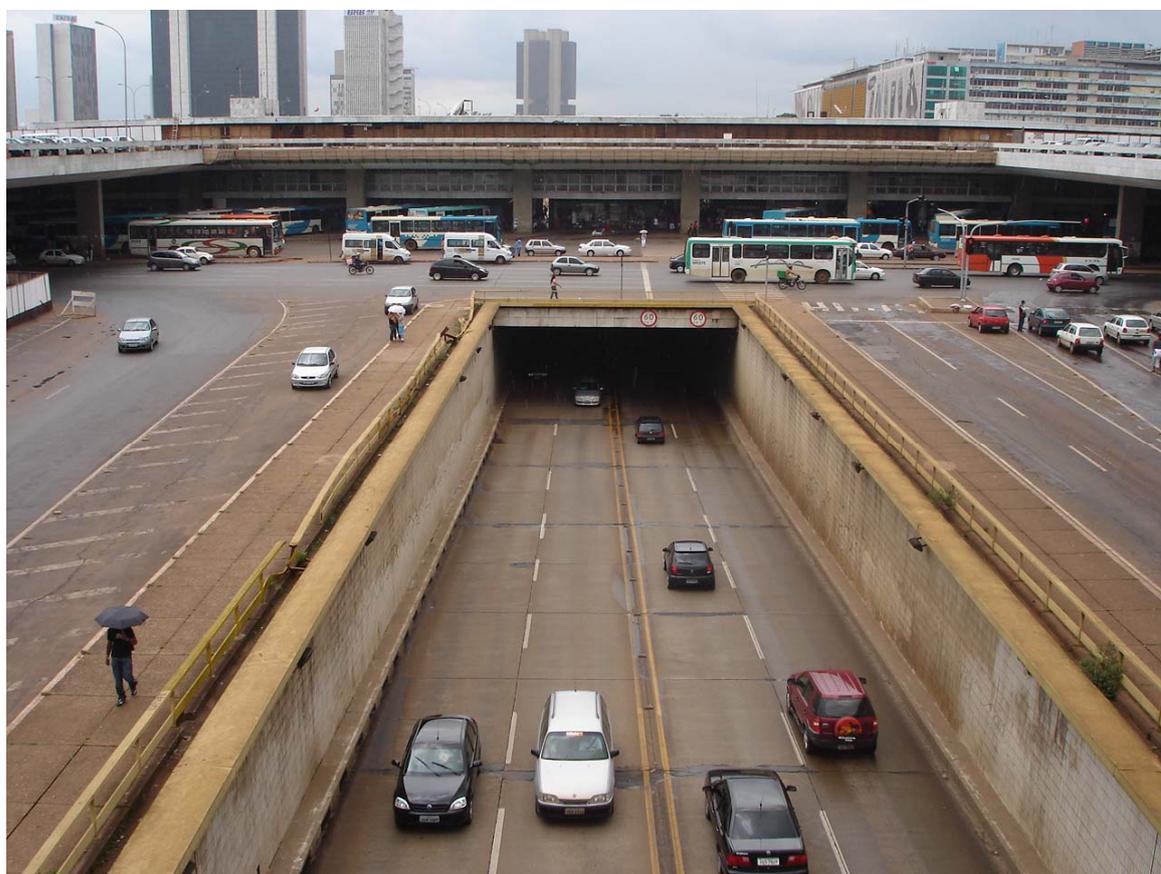


Fig. 73 – Portal Urbano Rodoviário de Brasília – Projeto original na implantação da nova capital

O contexto

A obra monumental e moderna foi a vitória que Lucio Costa buscava desde o começo da década de 30. Em 1929, folheando casualmente a revista Para Todos, parou os olhos numa casa modernista, projeto de Gregori Warchavchik, arquiteto ucraniano precursor do modernismo no Brasil. Lucio Costa gostou do que viu e daí em diante traçou a ponte que o levaria à arquitetura moderna. Pouco tempo depois, cada vez mais cansado do ecletismo que dominava a arquitetura da época (tendência que misturava estilos antigos e produzia prédios excessivamente enfeitados), ele foi chamado a reformar a Escola Nacional de Belas Artes, no Rio, então enrijecida pelo academicismo rançoso. Pressionado pela reação conservadora, ficou só dez meses na escola. Mesmo assim fez estremecer as paredes do Salão Nacional de Belas Artes de 1931 ao convidar, pela primeira vez para um evento oficial, artistas modernistas até então à margem do establishment da cultura brasileira. Vieram Tarsila do Amaral, Lasar Segall, Victor Brecheret, Flávio de Carvalho,

Cícero Dias, Guignard, Portinari, Di Cavalcanti,
a vanguarda das artes plásticas da época. (FREITAS, 2002)

O arquiteto Lucio Marçal Ferreira Ribeiro de Lima e Costa, conhecido por Lucio Costa, nasceu em 27 de fevereiro de 1902 em Toulon, na França e morreu em 13 de junho de 1998. Era filho do engenheiro naval Joaquim Ribeiro da Costa. Estudou na Royal Grammar School de Newcastle (Reino Unido) e no Collège National, em Montreux (Suíça). Em 1917 veio para o Brasil, e cursou arquitetura na Escola Nacional de Belas Artes, em 1922. Foi diretor da Escola, em 1931 onde tentou a reestruturação do ensino.

Sua contribuição à preservação do nosso patrimônio artístico e à renovação arquitetônica foi fundamental. É considerado líder do movimento de implantação da arquitetura moderna no Brasil, foi consagrado como o criador do Plano Piloto de Brasília. Na época em que era coordenador do grupo de arquitetos responsável pela elaboração do projeto do prédio do Ministério da Educação solicitou ao então Presidente Getúlio Vargas a vinda de Le Corbusier - que *"enfrentou os falsos conceitos e a incompreensão acadêmica, acrescentando à palavra escrita e falada a constante surpresa de sua própria criação"*, segundo Lucio Costa.

Autor de vários textos, em 1960 recebeu o título de Doutor Honoris Causa da Universidade de Harvard. Mereceu ainda o prêmio Calouste Gulbenkian e foi agraciado pelo governo francês com Legião de Honra no grau de Comandeur. Após a inundação de 1964, a convite do governo italiano, participou dos debates visando o futuro urbanístico da cidade de Florença. Foi convidado pela família Kennedy, Estados Unidos, para discutir o projeto de construção de uma biblioteca em memória de John Kennedy.

“Antes de desenhar Brasília, ele liderou a equipe de cinco arquitetos (Oscar Niemeyer, Affonso Eduardo Reidy, Carlos Leão, Ernani Vasconcelos e Jorge Moreira) que construiu o primeiro grande marco da arquitetura moderna brasileira. O grupo projetou, em 1936, o edifício do Ministério da Educação e Saúde Pública, atual Palácio Gustavo Capanema, no centro do Rio de Janeiro. Foi o primeiro prédio modernista em escala monumental, em todo o mundo. Inaugurou o uso, em larga escala, do brise-soleil, as lâminas móveis que regulam a luminosidade, invenção do arquiteto franco-suíço Le Corbusier, aplicada mais tarde nos prédios da Esplanada dos Ministérios”. (FREITAS, 2002)

Entre os anos de 1932 e 1936, Lucio Costa se retraiu ao que chamou de *chômage* (desemprego em francês), deixando de aceitar projetos de clientes que desejavam casas de “estilo”, “uma mistura eclética de tendências que ele passara a abominar” (FREITAS, 2002). Aproveitou esse período para se aprofundar nas idéias modernistas, estudando melhor a obra dos fundadores da arquitetura moderna, como o germano-norte-americano Walter Gropius, o alemão Mies van der Rohe e,

sobretudo, o franco-suíço Le Corbusier, “porque abordava a questão no seu tríplice aspecto: o social, o tecnológico e o artístico, ou seja, o plástico na sua ampla abrangência” ” (FREITAS, 2002). Saiu do *chômage* inteiramente moderno (ele detestava a expressão modernista, considerava-a pernóstica e de sentido suspeito)¹⁷.

Depois de criar uma cidade [Brasília], ele fez o projeto de urbanização da Barra da Tijuca, o Pavilhão do Brasil na 13ª Trienal de Milão, participou de concurso para construção da nova capital da Nigéria (que não foi adiante), projetou casas, produziu o documento Brasília Revisitada, no qual estabelece as coordenadas para o crescimento da cidade. (FREITAS, 2002). Em 1987 lançou Brasília Revisitada, trabalho no qual pede que se respeitem as quatro escalas que estiveram na concepção da cidade de Brasília: monumental, residencial, gregária e bucólica. Em 13 de junho de 1998 faleceu em sua residência no Leblon, na cidade do Rio de Janeiro (CEBALLOS, 2005, p.50). Para Wisnik: “É dele a maioria dos livros que escrevem a história da arquitetura moderna brasileira. Foi ele quem inventou o modernismo combinado com a arquitetura popular da colônia.” (FREITAS, 2002).

¹⁷ Como arquiteto e urbanista elaborou vários projetos significativos para a arquitetura moderna brasileira, tais como: os edifícios do Parque Guinle, no Rio de Janeiro, o Parque Hotel de Friburgo, as residências Hungria Machado, também no Rio, Barão de Saavedra, em Correias, da urbanização da Barra da Tijuca, na Baixada de Jacarepaguá, e do Plano Piloto de Brasília, em 1957.

Em sua última entrevista ele comentou que ainda não tinha recebido o título de cidadão brasiliense, mas que isso não o incomodava.

Do arquiteto ao portal

Lucio Costa foi o autor do Plano Piloto de Brasília, e teve o cuidado de compor harmoniosamente todos os elementos. Com o Portal Urbano Rodoviário não foi diferente. As rodovias projetadas por ele convergem para o centro urbano e sua rodoviária foi localizada, diferente do que acontece em outros locais, no “próprio coração da cidade [...] como uma forma de garantir maior comodidade aos usuários” (CEBALLOS, 2005, p.55-56).

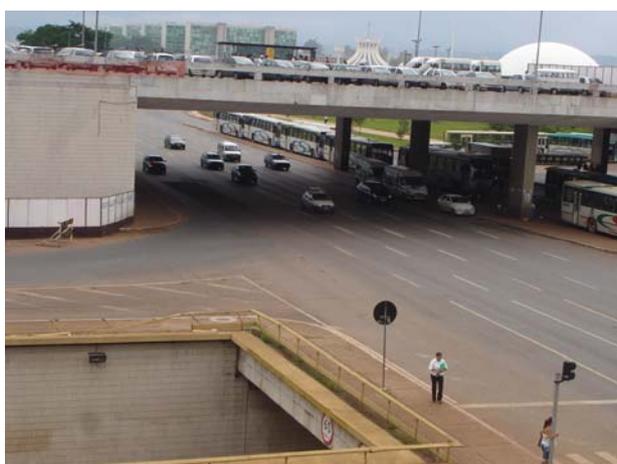


Fig. 74 – Portal Brasília – Integração com as vias públicas



Fig. 75 – Portal Brasília

Em sua última entrevista, a qual foi concedida ao *Jornal Correio Brasiliense* em seis de outubro de 1997, Lucio Costa, aos 95 anos de idade, fez o seguinte comentário sobre a Estação Rodoviária de Brasília:

“Aquele plataforma é fundamental lá no plano, em três níveis, naquele cruzamento. [...] eu tinha concebido essa plataforma rodoviária, no Plano Piloto, como um centro muito cosmopolita, compreende? Que era o centro urbano. Que essa plataforma, na coberta [...] da estação rodoviária era [...] o centro urbano, a cidade, o ponto de encontro. De modo que eu tinha concebido, na época do Plano Piloto, aquilo como uma coisa muito civilizada e cosmopolita. O café, com aquela vista linda da esplanada, compreende? E, e tudo ali, né? Eu, quando, quando estive dessa última vez, [...] constatei que lá tarde, é exatamente á tardinha, á noite, anoitecendo, àquela hora

em que o pessoal se manda para aquelas cidades-satélites ao redor do plano, senti, percebi, que essa plataforma invés daquele centro cosmopolita requintado que eu tinha elaborado, tinha sido ocupado pela população periférica, compreende? A população daqueles candangos que trabalharam em Brasília. Era o ponto [...] de convergência, compreende? Onde eles desembarcavam e havia então esse traço de união, era um traço de união da população [...] da população burguesa burocrata, compreende? Com a população obreira e, e, que vivia na periferia, né? De modo que eu senti que isso tinha tomado conta daquilo e de fim me deu uma impressão muito feliz de estar vendo aquele pessoal com umas caras uma flor de estufa como eu disse. Uma coisa requintada, meio cosmopolita, meio artificial. Foi o Brasil de verdade; saudáveis, muito boas, que o pessoal em Brasília tem um ar saudável. E, e protelando a viagem para casa, bebericando, conversando, tomando conta da área, compreende? De modo que invés do lastro popular do Brasil é que tomou conta da área. Isso deu uma força enorme da capital, compreende? Me fez feliz de ter contribuído involuntariamente, compreende? Para essa, essa realização..." [grifo da autora]¹⁸ (AREAL, 2006).

No dia 19 de setembro de 1956 foi lançado o edital para o concurso do plano piloto para a construção da que viria ser a capital do Brasil: Brasília. O projeto deveria imprimir a contemporaneidade e a ousadia esperada dessa nova cidade¹⁹.

Lucio Costa teve o seu projeto escolhido, com um conceito simples e universal, promovendo o encontro de dois eixos. Seu plano foi escolhido pela concepção urbanística e pela fantástica descrição de seu estudo. “Não deixa de ser curioso que num concurso urbanístico, as palavras tenham vencido o detalhamento técnico. Mas Lucio Costa tratava as palavras com a precisão de um poeta, era a obra de um ser livre que se permitiu sonhar”.

Estavam ali impressas, entre os "ingredientes" da concepção urbanística de Brasília, as lembranças dos gramados ingleses de sua infância, das auto-estradas americanas, dos altiplanos da China e da brasileiríssima Diamantina. Lucio Costa planejou uma cidade moderna, voltada para o futuro, mas ao mesmo tempo bucólica e urbana, lírica e funcional. Não havia cruzamento para que o trânsito pudesse fluir; os prédios residenciais tinham gabarito uniforme e

¹⁸ Entrevista gravada em 31 de maio de 1988, no Rio de Janeiro, para o Programa de História Oral, do Projeto Memória da Construção de Brasília do Arquivo Público do Distrito Federal. O depoimento de Lucio Costa durou 01h:30min.

¹⁹ Até o dia 11 de março de 1957, a comissão julgadora do concurso recebeu 26 projetos de um total de 63 inscrições. O arquiteto Oscar Niemeyer era um dos jurados, representando o Instituto de Arquitetos do Brasil. Havia também um arquiteto do Clube de Engenharia do Brasil, além do urbanista inglês William Holford, do francês André Sive e do americano Stamo Papadaki. Alguns dos projetos inscritos eram bastante ousados — e até mesmo curiosos — como o de M.M.M Roberto, que previa uma cidade construída em sete módulos circulares com 72.000 habitantes em cada módulo. No projeto de Rino Levi, Cerqueira Cezar e Carvalho Franco, seriam construídos superblocos de 300 metros de altura, que abrigariam 288.000 pessoas.

foram projetados sobre pilotis para não impedir a circulação de pessoas.



Fig. 76 – Portal Brasília – Inserido no contexto urbano

Brasília está inserida no Distrito Federal, que possui 5.822,10 km² e se localiza na Região Centro-Oeste do Brasil. Sua altitude média é de 1.172 metros acima do nível do mar, com topografia suave e clima tropical. A população prevista até o ano 2000 seria de 500 mil habitantes e hoje é aproximadamente 2 milhões de habitantes. Nesse sentido, Lucio Costa afirmou que

“Brasília cresceu muito mais rápido do que eu previ. Eu recomendaria pé no freio. Acho que Brasília não deve se transformar numa metrópole assim no sentido de grande cidade. É uma cidade nova que já criou raízes. Brasília já é reconhecida como uma grande capital do país por todos os brasileiros.” (AREAL, 2006).

O portal e a cidade



Fig. 77 – Obras da construção de Brasília – Portal Rodoviário no Centro Geométrico

É surpreendente a originalidade do portal de Brasília. Lucio Costa transformou o centro geométrico da cidade em um portal rodoviário. Os diferentes níveis atendem as diferentes necessidades que abarca. A concentração momentânea da população vinda das cidades satélites provoca uma variedade de situações onde os acontecimentos não se encerram isoladamente. Nesse sentido, podemos nos apoiar em Marc Augé²⁰ para afirmar que o portal se transforma em um “Não-Lugar” contrapondo com a sua localização de destaque e sua centralidade no cenário urbano. Considerando a visão Corbuseana, que a cidade exerce quatro funções básicas: habitar, trabalhar, esporecer e circular, podemos afirmar que o portal de Brasília favorece de forma significativa a circulação, permitindo que centro e periferia desfrutem do mesmo equipamento urbano como ponto inicial de sua trajetória.

O “Coração de Brasília”, como foi chamada na época, a Estação Rodoviária de Brasília localizada no cruzamento dos eixos estruturais visava ser mais que um simples viaduto de tráfego, pois a maior circulação de pedestres acontece no sentido do eixo monumental. A circulação de veículos acontece no sentido norte/sul na parte subterrânea. O tráfego local com destino ao setor cultural e ao setor de diversões, é feito pelas plataformas.

No projeto de Lucio Costa, o portal seria o ponto de encontro da cidade, com uma belíssima vista para a Esplanada dos Ministérios, por estar num plano mais elevado. Desta forma, a arquitetura e o urbanismo estariam contribuindo para a socialização, ou seja: seria um traço de união entre a burguesia e a classe operária. O local seria o ponto de cruzamento das pessoas que

²⁰ Marc Augé refere-se a não-lugares como os aeroportos, as gares, as auto-estradas, enquanto locais de trânsito, de ausências, de suspensão do tempo e do espaço.

chegariam para o trabalho ou voltariam para suas casas. Na realidade isso não aconteceu e o local atende a massa operária que reside nas cidades satélites ou no entorno do DF.

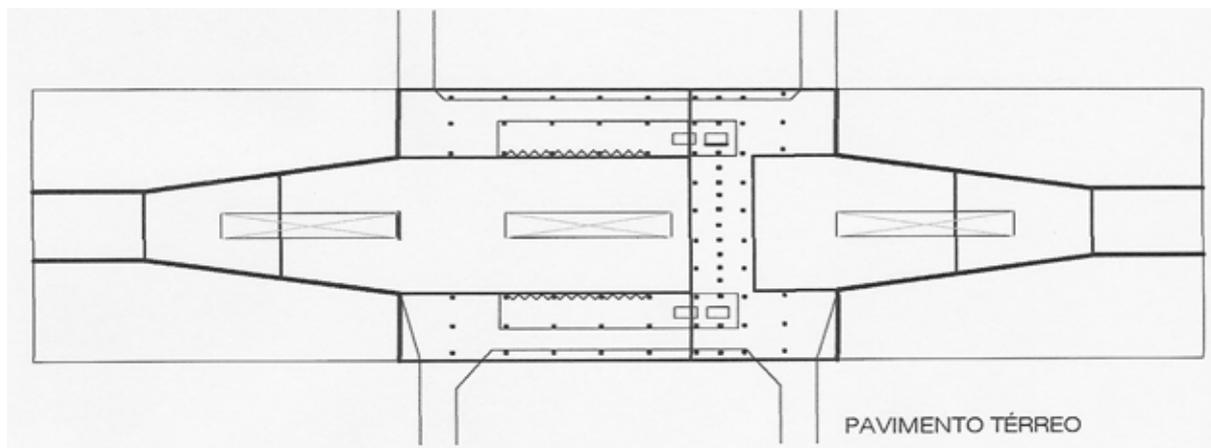


Fig. 78 – Planta Baixa Portal Brasília

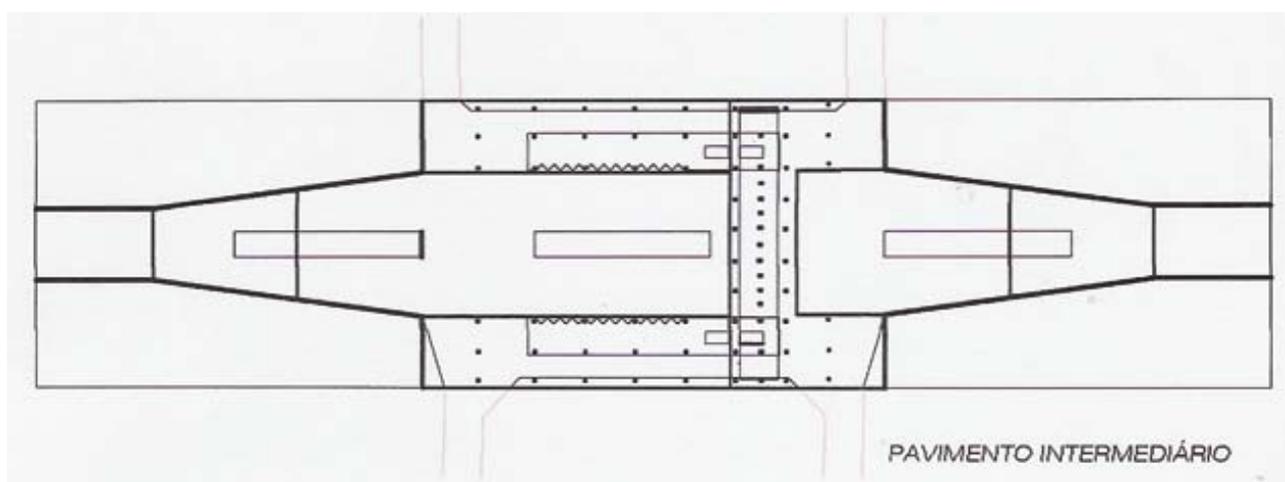


Fig. 79 – Planta Baixa Portal Brasília

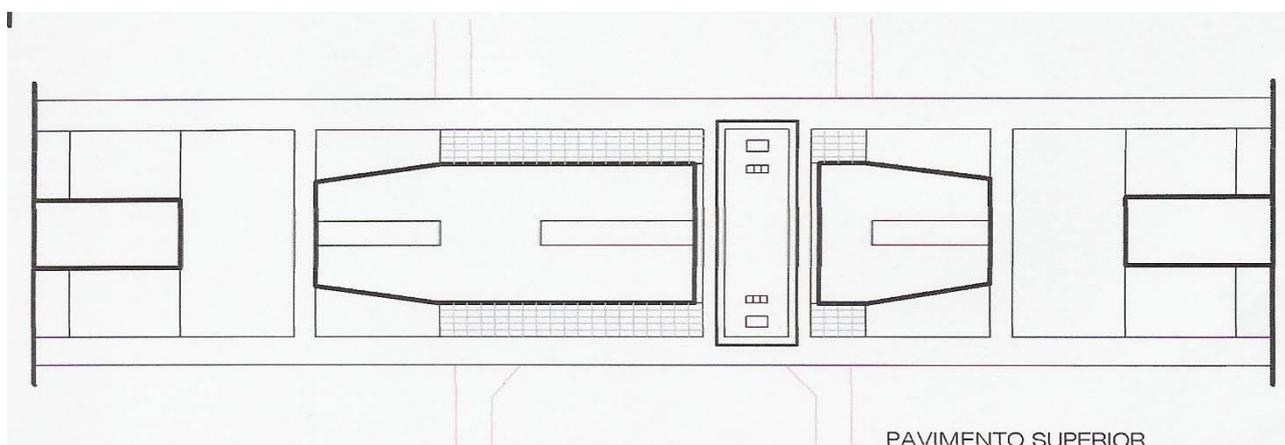


Fig. 80 – Planta Baixa Portal Brasília

O partido, o programa e as soluções adotadas

O problema identificado por Lucio Costa foi o de integrar o interior e exterior, abrindo o edifício para o espaço público. Assim sendo, a proposta de circulações de pedestres e veículos foi solucionada de forma a não negar o contato com a paisagem arquitetônica da cidade e ainda criar um elemento de transição entre o espaço urbano e o edifício.

Na questão da organização espacial dos elementos constantes do programa fica evidente a intenção plástica da composição, onde elementos funcionais assumem uma característica escultórica – edifício/urbano, criando uma articulação relacionada ao equilíbrio do conjunto arquitetônico proposto.

Na parte central da plataforma se encontra o saguão da rodoviária, com bilheterias, bares e restaurantes. A edificação é baixa e a comunicação entre os diferentes níveis é feita por escadas rolantes. O hall inferior de embarque é separado por envidraçamento do cais propriamente dito. No pavimento térreo, foi prevista uma grande área de estacionamento e duas grandes praças destinadas aos pedestres, sendo uma em frente ao teatro da Ópera e a outra posicionada simetricamente em frente ao pavilhão de pouca altura, voltada para os jardins do setor cultural.

As plataformas foram concebidas em três níveis, sendo que na plataforma inferior se localizam os pontos de ônibus que ligam o Plano Piloto a todos os setores do Distrito Federal e do entorno. Nas plataformas intermediárias, o portal divide a Asa Norte e a Asa Sul da cidade. Na plataforma superior se localizavam os setores de diversões, que na atualidade funcionam como dois shoppings, o SDS localizado na parte sul e o Conjunto Nacional no lado norte.

Previram-se igualmente nesta extensa plataforma destinada principalmente, tal como no piso térreo, ao estacionamento de automóveis, duas amplas praças privativas de pedestres, uma fronteira ao teatro da ópera e outra, simetricamente disposta, em frente a um

pavilhão de pouca altura debruçado sobre os jardins do setor cultural e destinado a restaurante, bar e casa de chá. Nestas praças, as pistas de rolamento, sempre de sentido único, foi ligeiramente sobrelevado em larga extensão para o livre cruzamento dos pedestres num e noutro sentido, o que permitirá acesso franco e direto tanto aos setores do varejo comercial quanto ao setor dos bancos e escritórios.

Mesmo utilizando de tecnologias que foram adotadas também por Artigas e Paulo Mendes da Rocha em seus projetos de portais urbanos, como o uso de grandes vãos e concreto armado, o edifício de Lucio Costa se diferencia dos edifícios pertencentes ao Brutalismo Paulista, uma vez que o mesmo não se destaca na paisagem, enquanto edifício. O Portal de Brasília está integralmente inserido no contexto urbano enquanto edifício, enquanto equipamento urbano e, principalmente, enquanto elemento de integração com o sistema viário local.



PORTAL RODOVIÁRIO DE CUIABÁ

“Parece-me que o que é dinâmico é a sucessão de modelos:
um modelo não tem que ser eterno.
A evolução se faz de um modelo para o outro.
Chegar a um modelo único que se adapta
eternamente não é uma perspectiva dinâmica, pelo contrário,
é uma visão totalmente estática e imutável.
Isso não me faz ver nenhuma forma, dá a idéia de um caos total.
Não se trata de uma adaptação ad perpetuum do modelo.
A transformação acontece de um modelo para outro;
e cada modelo deve ter uma clara intenção”.
Paulo Mendes da Rocha (ZEIN, 2000, p.157)

Impressões

O Portal de Cuiabá (MT) se assemelha muito ao Portal de Goiânia, porém é um pouco menor. Ambos estão classificados entre os dez projetos mais importantes da obra de Paulo Mendes da Rocha. O edifício está implantado em uma área muito plana e sua setorização principal foi definida com a utilização de diversas rampas, assim como o de Goiânia e o de Jaú.



Fig.82 – Fachada Principal – Portal de Cuiabá

O partido pode ser definido por uma caixa suspensa, na qual se utilizou concreto e vidros. Mesmo sendo um edifício representativo da escola paulista, Paulo Mendes utilizou o vidro na fachada principal como elemento de composição, somando a isso, as vigas de concreto. Diferentemente de Goiânia, onde ele valorizou o concreto e utilizou o vidro inclinado na fachada de forma a não concorrer com o mesmo, quase que imperceptível do ponto de vista do observador que chega caminhando.

A caixa em balanço não valoriza os pilares de concreto. Somente quando adentramos o edifício nos é possível ver a magnitude do mesmo, a grande utilização de concreto aparente. Todos os pilares, vigas e rampas nos remetem ao brutalismo paulista. Parece que a linguagem da fachada se diferencia da linguagem interna.

Em Cuiabá, Paulo Mendes da Rocha também utilizou os recursos naturais para iluminação do edifício, fazendo uso da iluminação zenital. A estrutura da cobertura é metálica.



Fig. 83 – Fachada Lateral (Mirante) Portal Cuiabá

O contexto

A obra de Paulo Mendes da Rocha trouxe nova proposta estética para a Arquitetura Brasileira, retomando as ideologias construtivistas das vanguardas européias e implantadas no Brasil nos anos de 1930; ele pertence à última geração de arquitetos modernistas brasileiros, representante da escola paulista. Formou-se pela Universidade Mackenzie, em São Paulo, em 1954.

No início de sua carreira profissional, Paulo Mendes da Rocha projetou o ginásio para o Clube Atlético Paulistano (1957-58), com um sistema estrutural misto em concreto bruto e cabos de aço expostos, levando seu nome ao reconhecimento dentro da Arquitetura Moderna Brasileira. Segundo Bruand, este edifício precedeu a produção brutalista de Vilanova Artigas, que teve seu reconhecimento com o projeto da FAU/USP em 1961.

Trabalhou com Vilanova Artigas, em 1959 e 1960, um dos principais arquitetos da geração anterior. Em 1961 tornou-se professor da FAU–USP, afastado em 1969 pela ditadura militar, retornando a lecionar em 1980.

Em 1971 foi premiado no Concurso Internacional para o Centro George Pompidou, em Paris e, de 1972 a 1986, ocupou o cargo de presidente da seção paulista do IAB.



Fig. 84 – Pilar Ø 2,00m

Foi premiado na I Bienal Ibero-Americana de Arquitetura e Engenharia Civil de Madri (Trajetória Profissional), Museu Nacional de Belas-Artes (Prêmio Vitruvius), Arquitetura Latino-Americana (Prêmio Mies van der Rohe), e recebeu homenagem com sala especial na IV Bienal Internacional de Arquitetura de São Paulo (Ginásio do Clube Paulistano).

Entre as obras importantes de Paulo Mendes da Rocha estão: Museu de Arte de Campinas, na Unicamp (SP - 1989), Museu de Arte Contemporânea, com Jorge Wilhelm, (SP - 1975/77), Museu Brasileiro de Arquitetura (SP), Centro Cultural da Fiesp (SP), a renovação da Pinacoteca do Estado, (SP), Ginásio do Clube Atlético Paulistano (SP), Terminal Rodoviário de Cuiabá (MT), Terminal Rodoviário de Goiânia (GO), Estádio Serra Dourada em Goiânia (GO), Pavilhão do Brasil na Exposição Mundial de Osaka (Japão - 1970).

A obra de Paulo Mendes da Rocha se destaca pelo domínio entre a arte e a técnica, evidenciando assim uma estreita relação entre forma e estrutura. A origem desta arquitetura se deu a partir do procedimento imaginativo onde se valorizou o conhecimento técnico dos materiais. Nesse sentido, retornamos ao período renascentista com a Cúpula da Catedral de Santa Maria del Fiore (Florença), em que Brunelleschi sintetizou a dicotomia entre a arte e a técnica, quando então, criou a independência do sistema estrutural.

Do arquiteto ao portal

Para Paulo Mendes da Rocha, o espaço em que acontecerá a arquitetura é um elemento importante da obra, bem como a intervenção que a obra fará no seu entorno:

“[...] a primeira e primordial arquitetura é a geografia. Antes de construir, o homem escolheu um lugar, onde antevê uma situação arquitetônica sobre o espaço: aqui fundaremos uma cidade, neste estuário será um porto. A idéia de projeção desse universo, das instalações humanas, implica na idéia de construção a partir da configuração inicial que está na geografia e sua necessária transformação. A arquitetura é modificadora do espaço na perseguição de desejos e necessidades humanas, históricas, sociais.” (ROCHA, 2002, p.172)

E pensando assim, o arquiteto interferiu no espaço de Cuiabá, capital do Estado do Mato Grosso, que possui hoje cerca de 700 mil habitantes. Foi lá que ele projetou e levou a cabo em 1997, o portal urbano rodoviário de Cuiabá.

Um comentário de Denise Solot parece encaixar-se perfeitamente à este monumento: “*a arquitetura de Paulo Mendes da Rocha apresenta-se como contraponto de pausa e reflexão. Sua forma regular, regida pelas leis de precisa geometria, impõe-se como expressão de confiança no projeto arquitetônico para a construção e reorganização do espaço urbano*” (SOLOT, 2004).

O portal e a cidade

Um edifício amplo, iluminado, vazado e muito ventilado. Essa seria a melhor descrição para o portal de Cuiabá, que se assemelha muito ao projeto original do portal de Goiânia, anterior a re-arquitetura realizada no mesmo.

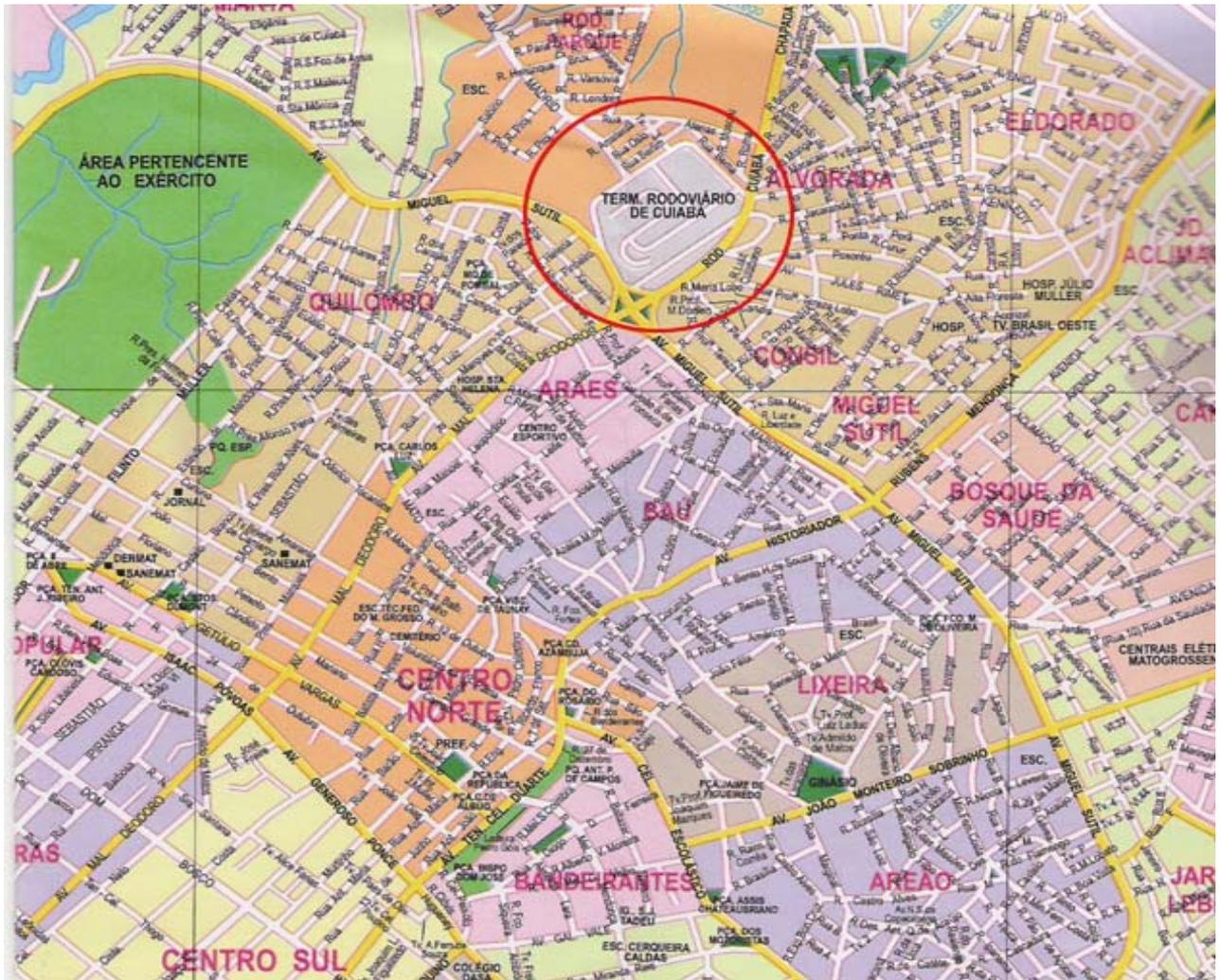


Fig. 85 – Situação / Sistema Viário - Cuiabá

O edifício, localizado na região central da cidade de Cuiabá, está implantado numa área cuja topografia é muito acidentada e, para melhor adaptação, Paulo Mendes criou um platô onde a setorização principal do edifício foi definida com a utilização de diversas rampas, assim como os portais de Goiânia e de Jaú.

O arquiteto utilizou, para este portal, os recursos naturais para iluminação do edifício, fazendo uso da iluminação zenital, o que proporciona muita claridade ao prédio.

A disposição da planta, para a qual definimos como a peça principal da composição, foi desenvolvida de forma a valorizar os aspectos funcionais e de acordo com o programa de necessidades proposto. As interligações entre os setores foram resolvidas de maneira que favorecem a circulação de pedestres. As proximidades das partes de um agrupamento tal como

Setor de Bilheterias e Setor de Embarque, remetem a necessidade de comunicação entre estes setores. Esta proximidade pode ser entendida como uma característica topológica, pois se tratando de espaços simples, não exige elaboração conceitual do espaço.

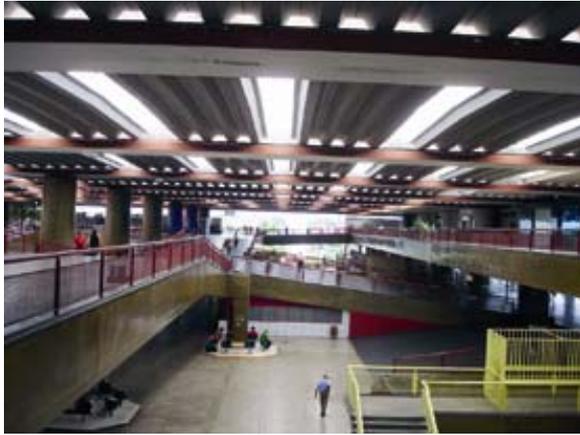


Fig. 86 –Portal Cuiabá – Iluminação Zenital



Fig. 87 – Portal Cuiabá – Balanço de 15m

Existe uma hierarquização e diferenciação das circulações, favorecendo assim os principais percursos de pedestres.

O Portal de Cuiabá foi projetado anteriormente ao de Goiânia. Podemos dizer que ambos têm o mesmo “DNA”. Ou seja, a idéia básica é a mesma. O projeto difere um pouco visto as diferenças da topografia e o entorno local. Do ponto de vista plástico, podemos perceber que a diferença básica nas fachadas, é que Paulo Mendes da Rocha utilizou um vidro inclinado em Goiânia junto a viga de concreto e em Cuiabá o vidro foi utilizado na vertical, assumindo assim, maior importância.



Fig. 88 – Rampas de Circulação - Portal Cuiabá

O partido, o programa e as soluções adotadas

O partido pode ser definido por uma caixa aberta onde se utilizou muito concreto na estrutura — pilares, vigas e lajes — além de vidros para fechamento da fachada principal. A assimetria das fachadas valorizou o edifício. Cada ângulo remete a uma situação de surpresa, de encantamento ao observador. Os guarda-corpos do edifício funcionam como mirantes e como local de contemplação.

A caixa em balanço, tanto na fachada principal como na fachada posterior (com 15,00 metros de balanço - onde se localiza a plataforma de embarque), não valoriza os pilares de concreto, enquanto fachada. Somente quando adentramos o edifício nos é possível ver a magnitude do mesmo e a grande utilização de concreto aparente. Todos os pilares, vigas e rampas nos remetem ao brutalismo paulista.

Os pilares principais, com diâmetro de 2,00 metros, recebem uma viga horizontal da mesma largura, que também tem a função de calha e apóia a cobertura de telhas de concreto. Essa telha absorve muito calor que, de certa maneira, é combatido pela ventilação cruzada.

As lajes intermediárias, com altura de 1,50m, são interligadas por espaçosas rampas. O edifício tem o pé direito no térreo de 4,40m e no pavimento superior 4,20m. O desembarque acontece em uma rua central que, em determinados pontos, possui o pé direito duplo, causando uma sensação mais agradável aos recém-chegados ao portal, podendo assim, confirmar a monumentalidade do mesmo. A entrada e saída da rua central têm o pé direito de 4,40m coberto com uma enorme laje de concreto aparente. As telhas de concreto são auto-portantes, com caimento para os dois lados.



Fig. 89 – Desembarque – Rua Central - Portal Cuiabá

A viga-calha direciona as águas pluviais para dutos que descem internamente aos pilares. Os pilares centrais são cilíndricos e os laterais são quadrados.

Edifício: PORTAL URBANO RODOVIÁRIO DE CUIABÁ

Local: Cuiabá (MT)

Projeto Arquitetônico: Arquiteto Paulo Mendes da Rocha

Data do Projeto: 1977

Estrutura: Concreto aparente

Lajes: 1,50 m de altura

Maior Balanço: 15,00 m

O PROGRAMA:

- a) Acessos de Pedestres
- b) Plataformas de Embarque e Desembarque
- c) Bilheterias
- d) Serviços
- e) Posto Policial
- f) Correios
- g) Espera / Bar / Lojas
- h) Restaurante/Apoios



Portal Urbano rodoviário de Goiânia

“O que chama a atenção em seu trabalho é uma clarividência certa no que diz respeito à implantação do projeto. Paulo é mestre na interpretação das direções essenciais da construção, sempre surpreendentes em relação ao terreno”.
(ROCHA, 2002, p.7)

Impressões

A beleza da estrutura arquitetônica associa-se a praticidade, quando observamos a cada momento a preocupação com o emprego de soluções para diferentes problemas, além da variação dos materiais utilizados prevendo a adequação para cada dificuldade espacial, conferindo à obra, em seus diversos recantos, uma personalidade própria.



Fig. 91 –Portal Goiânia – Fachada original

A legibilidade espacial é clara: a partir do principal acesso, o Sul, localiza-se uma área que distribui o fluxo de circulação tanto para os embarques e desembarques como para o acesso Norte. A simplicidade majestosa da obra que leva o nome de Paulo Mendes da Rocha, de Luiz Fernando Cruvinel Teixeira, o Xibiu, e de Moacyr Paulista Cordeiro, cumpre com a função básica da arquitetura de cobrir os espaços de forma coerente e agradável. O pátio, que se destina ao estacionamento, convive com árvores — algumas nativas preservadas —, que trazem para o interior do edifício os elementos indutores de sua aparência, garantindo ao espaço interno a presença da natureza do exterior.

Do arquiteto ao portal

Paulo Mendes da Rocha tem, no trabalho de seu pai – de transpor a América de forma navegável, sem precisar contornar o continente – uma grande referência. Nos anos 1980, quando a construção do Memorial da América Latina estava sendo planejada, antes de solicitado o projeto ao arquiteto Oscar Niemeyer, Paulo Mendes da Rocha foi informalmente consultado, “e começou a imaginar: o primeiro vislumbre foi pendurar uma imensa tela de Benedito Calixto, uma marinha, mostrando uma imagem do Atlântico” (SERAPIÃO, 2006).

“Para críticos e estudiosos, nos anos 1980, a modernidade chegara ao fim, e o nome do arquiteto era arrolado no bolo. O ostracismo profissional é potencializado pela inconstância, no período, dos periódicos especializados. Também desaparecem os concursos de arquitetura, apesar de a economia do país estar aquecida. Quando o debate voltou com mais intensidade, já nos anos 1980, vivia-se o auge da discussão sobre a pós-modernidade na mídia local de arquitetura. Entre os críticos e estudiosos, havia a percepção de que a modernidade havia acabado, e o nome de Mendes da Rocha (intimamente ligado a ela) era arrolado no bolo. Vale lembrar que o arquiteto passou ao largo de algumas das poucas exposições de arquitetura brasileira contemporânea de então no exterior - só para citar duas, *Architecture in Latin America*, em Berlim (1984), e *Arquitetos Brasileiros*, em Paris (1987)”. (SERAPIÃO, 2006).

Foi nesse período que Paulo Mendes da Rocha esteve entretido com dois projetos importantes na sua recondução da organização tectônica, que retomava peremptoriamente a utilização de elementos estruturais metálicos em seus projetos. Os projetos eram: Portal Urbano Rodoviário de Goiânia (1985 - com a colaboração do Grupo-Quatro: Xibiu e Moacyr Cordeiro) e a loja Forma, em São Paulo (1987).

Em Goiás, duas linhas estruturais periféricas e paralelas em concreto - formadas por cinco pilares duplos que abraçam vigas-calhas de sete metros de altura cada uma - apóiam, com o auxílio de um sistema estrutural central, vigas metálicas treliçadas com vão de 60 metros.

“Esse sistema foi adotado, em escala diversa, no projeto do pavilhão principal do Aquário Municipal de Santos (1991), sem o pilar central, e também no galpão de eventos do complexo às margens do rio Piracicaba, neste caso com calha central desnivelada, criando uma cobertura em borboleta” (SERAPIÃO, 2006).



Fig. 92 – Estrutura de Concreto com Estrutura Metálica.

O portal e a cidade

Goiânia foi projetada em 1935, por Atilio Correia Lima, para uma população de 50.000 habitantes. Localiza-se a menos de 200 km da Capital Federal, e suas principais atividades econômicas são Agropecuária e Agricultura. Em 1985, a população de Goiânia já era de aproximadamente um milhão de habitantes e até então, possuía uma pequena estação

rodoviária, projetada por Elder Rocha Lima, que permitia o embarque e desembarque simultâneo de 12 ônibus. Diante da ineficiência dos serviços, o governador do Estado de Goiás decide propor a construção de um novo Portal Urbano Rodoviário.



Fig. 93 – Em primeiro plano a Estação Ferroviária e ao fundo, o Portal Urbano Rodoviário de Goiânia.

O local da implantação do Portal Rodoviário de Goiânia se deu no pátio de manobras/oficinas da antiga estação ferroviária, no centro da cidade: final da Avenida Goiás, que é o eixo Norte/Sul da cidade. A estação ferroviária servia de barreira para o desenvolvimento da região norte da cidade. O Estado adquiriu a área, construiu o portal rodoviário, executou o prolongamento da Avenida Goiás e viabilizou, então, a integração das regiões norte e sul, ligando à Avenida Perimetral Norte, que é um anel viário da cidade. O terreno é praticamente plano e o edifício se desenvolveu em apenas um nível.

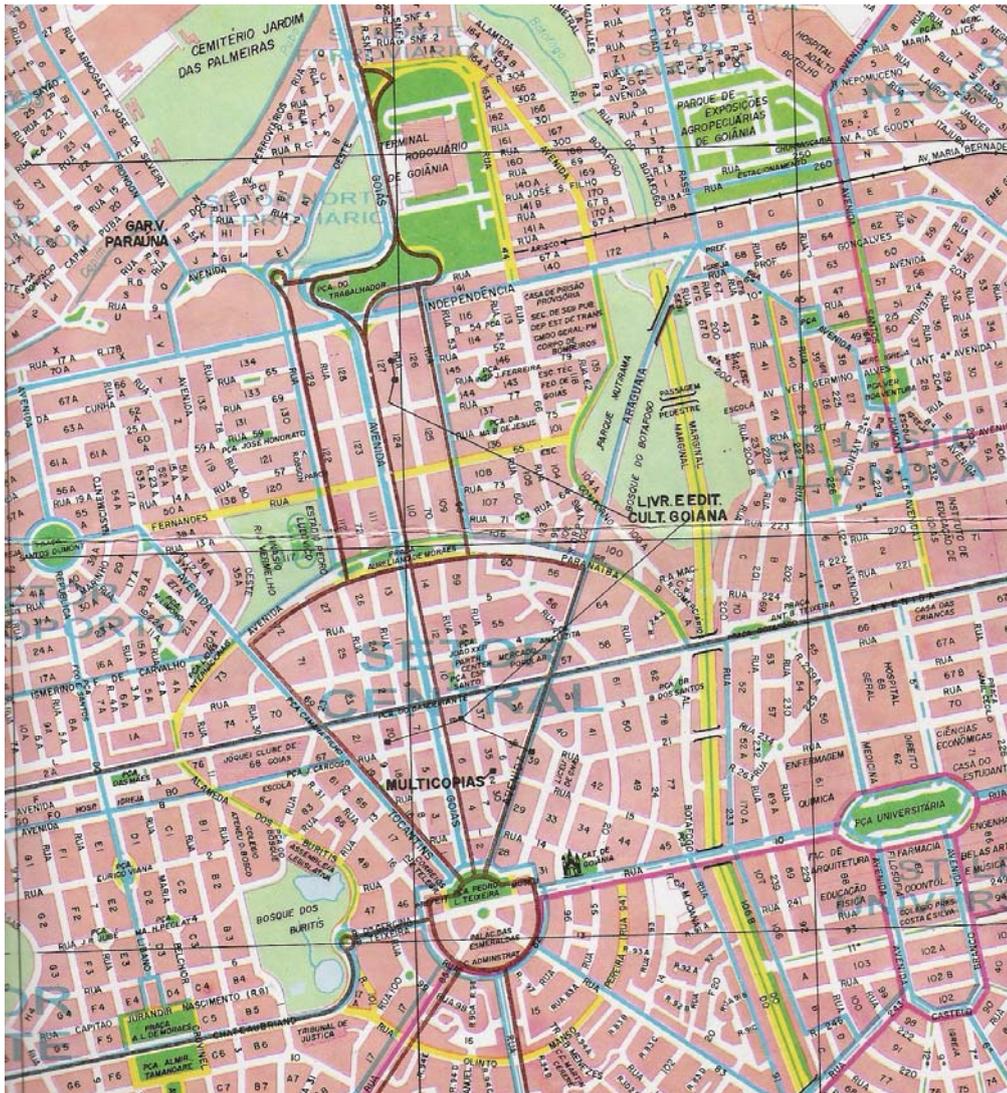


Fig.94 – Planta de Situação – Goiânia (do Centro Cívico ao Portal Rodoviário)

A instalação da Estação Rodoviária foi parte de um planejamento que envolveu o prolongamento da Avenida Goiás, a interligação com a Avenida Perimetral Norte, transformadas no atual anel viário da cidade. Esse conjunto de empreendimentos faz com que a obra de Paulo Mendes da Rocha e GRUPOQUATRO seja reconhecida entre os elementos responsáveis pelo desenvolvimento econômico do Estado de Goiás.



Fig. 95 – Alteração no sistema viário

O partido, o programa e as soluções adotadas

As diretrizes gerais de para ocupação do espaço urbano, ficaram a cargo da SUPLAN (Superintendência de Obras e Planejamento de Desenvolvimento do Estado, do município e da comissão de implantação do sistema rodo-ferroviário), que aconselhou a remoção do antigo pátio ferroviário para outra área da cidade. Estabelecidas as diretrizes, o governo do Estado contratou o GRUPOQUATRO dos arquitetos Luiz Fernando Cruvinel Teixeira e Moacyr Paulista Cordeiro, os quais convidaram o arquiteto Paulo Mendes da Rocha para compor a equipe.



Fig. 96 – Vista Geral – Portal Goiânia

Considerando que Goiânia é o maior pólo no Estado de atendimento à saúde, comprovou-se, através de pesquisa, que 20% das pessoas que chegam à Goiânia por meio de transporte rodoviário intermunicipal buscam atendimento médico. Essa realidade fez com que se transcendesse ao programa de necessidades adotado pelo DER-GO (Departamento Estadual de Estradas de Rodagem - Goiás). Além dos espaços convencionais necessários para o funcionamento de um portal rodoviário, acrescentou-se ao programa, espaços para atendimento de crianças, encaminhamento para ambulatórios e espaços para serviços que atenderiam, de forma peculiar, ao portal de Goiânia. Neste sentido, Paulo Mendes da Rocha afirmou que “Em vista disso, devemos à estação uma forma de gare, de modo a evitar que ela viesse a se assemelhar a um telheiro com um abrigo de ônibus no beiral”. A área de construção de 32.000m² preocupava os arquitetos, principalmente em relação a solução dos fechamentos laterais e do escoamento das águas pluviais numa cobertura dessa dimensão e também a ancoragem adequada a estrutura da cobertura, que estaria exposta aos ventos fortes da região.

A adoção do partido teve como principal referência a quantidade de 32 unidades de boxes, que havia sido definido pelo programa. Isso levou a definição pela linearidade do edifício que, distribuídos numa única linha, necessitaria de um comprimento de aproximadamente 500 metros. Essa dimensão extremamente longa dificultou a implantação do edifício no terreno.



Fig. 96a – Interior com dimensões muito extensas

Essa linearidade foi obtida com a utilização de grandes vãos em concreto protendido. Os pilares foram especialmente desenhados com intenção plástica. Paulo Mendes não se preocupou apenas com a solução do problema proposto, mas com certas particularidades que deu ao edifício um resultado exuberante. O arquiteto mais uma vez em sua obra, conciliou tecnologia e plasticidade. Ao adentrar o edifício percebia-se a magnitude da obra. O valor plástico se associava ao uso de tecnologias.

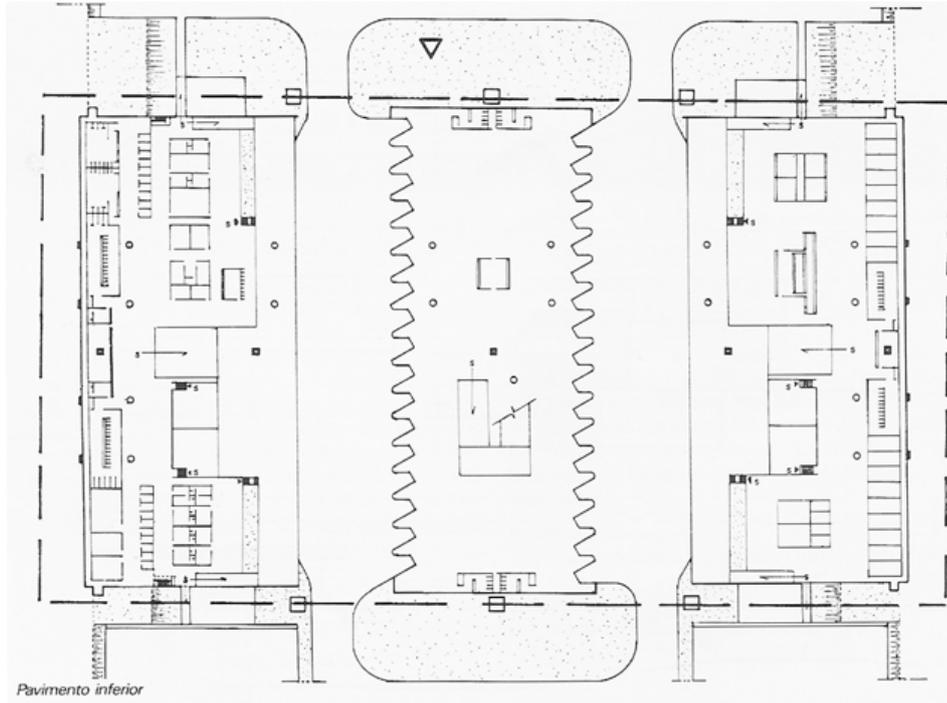


Fig. 97 – Planta Baixa do Pavimento Inferior – Portal Goiânia

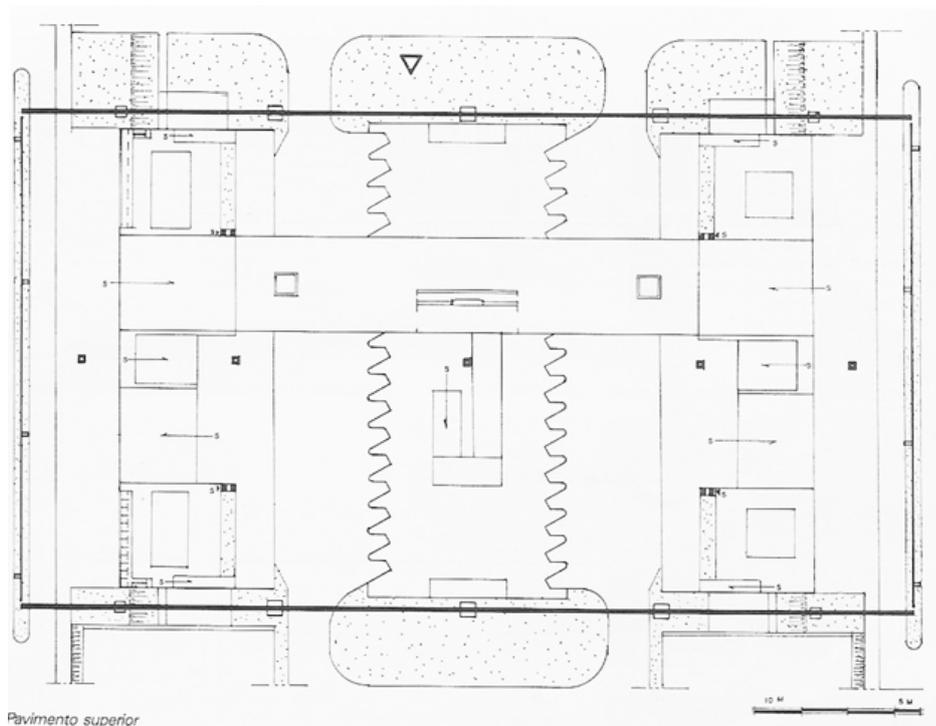


Fig. 98 - Planta Baixa do Pavimento Superior - Portal Goiânia

O grande fluxo de ônibus em uma zona habitacional proporcionaria aos transeuntes uma circulação conturbada, o que foi resolvido com a criação de uma passagem

elevada. Paulo Mendes da Rocha explica que,

“a circunstância de atravessar o recinto de movimentação de ônibus e de reduzir a dimensão da estação, procurando fazer com que ela fosse colocada dentro de um retângulo mais cômodo ou, digamos, sem nenhum escrúpulo, mais perto do quadrado, levou ao partido que adotamos”. (Arquitetura dos Transportes, 1986).

O partido arquitetônico se destaca pela idéia de partido praça. Embora esse partido tenha sido utilizado em diferentes contextos, a questão essencial foi idêntica: o acesso dos transeuntes é favorecido para o deslocamento de uma rua até a outra, por dentro do edifício. O partido praça se justificou, pois era uma necessidade, uma vez que o edifício poderia receber pessoas que chegavam caminhando, de carro ou mesmo de ônibus coletivo.

Porém, a maestria do autor está na solução de materialização desse espaço, posicionada de modo tal que ordenasse todos os outros espaços destinados à solução do programa.

É interessante de se observar como as passarelas foram empregadas para resolver diferentes problemas, e também como a variação de materiais, associada às diferentes soluções, conferiu a cada espaço, uma personalidade própria. O edifício não tem fechamentos laterais, permitindo assim uma permeabilidade visual.

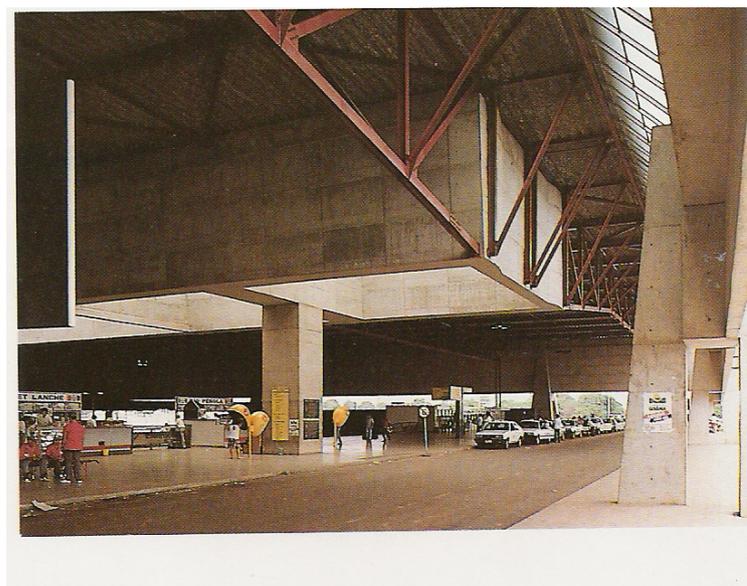


Fig. 98a – Edifício sem fechamentos laterais



Fig. 99 – Obras Portal Goiânia

A legibilidade espacial é clara e, a partir do principal acesso, que é o Sul, localiza-se uma grande circulação que distribui o fluxo de circulação tanto para os embarques e desembarques como para o acesso Norte.

Os pilares esculturalmente desenhados compõem as quatro fachadas, sendo que os centrais são cilíndricos e extremamente pesados e não são visíveis em nenhuma fachada, embora todas sejam abertas. Dessa forma, a estrutura perceptível leva a ilusão de uma grande caixa apoiada nas extremidades, que são delimitadas por vigas na parte superior.

O edifício é composto por duas plataformas: a norte e a sul, com dezesseis boxes cada. Uma se destina aos ônibus intermunicipais e outra aos ônibus interestaduais. A solução para a passagem de pedestres na transposição das vias urbanas existentes se realiza pela passagem aérea, que funciona também como plataforma. Essa passagem com 25 metros de largura e 184 metros de comprimento; possui uma rampa transversal que atende a uma ilha envolta pelas plataformas onde se realizam as operações de embarque e desembarque.

Definidos esses aspectos, volta-se ao problema dos fechamentos. Paulo Mendes da Rocha observa que, se os fechamentos laterais fossem leves, não resolveriam os problemas de captação de águas pluviais com o esforço dos ventos. Diante destas dificuldades, os arquitetos optam por estruturas mais pesadas, de concreto armado, sendo vigas vazadas de fechamento, com 225 metros de comprimento e sete metros de altura, que funcionariam como

galeria para escoamento das águas pluviais e, também, tirando proveito do peso próprio da estrutura, serviriam como ancoragem. Com estas definições, estabeleceu-se a forma arquitetônica do edifício.

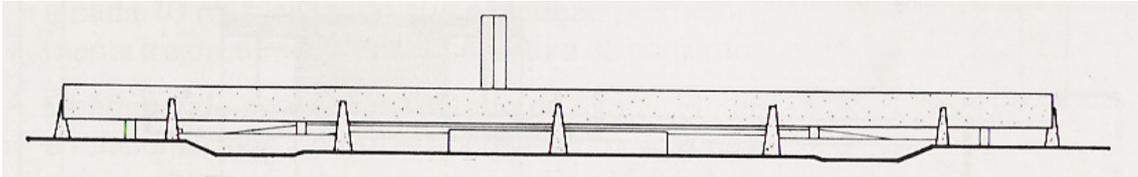


Fig. 100 – Fachada

Para a cobertura, foi projetada uma estrutura de 120 metros, dividida em dois vãos. Para vencer o vão de 60 metros entre as paredes, os arquitetos projetaram uma viga H com 10 metros entre as abas e aberta no centro, coberta por uma clarabóia em vidro que favorece a iluminação natural no interior do edifício.



Fig. 100a – Clarabóia em vidro

Paulo explica que:

“Essa estrutura central, que divide o recinto, estabelece a clareza dos espaços. De um lado ficam as rampas que levam ao saguão de embarque e, de outro, a rampa de 25m de largura que resolve a circulação no sentido das plataformas de desembarque do setor sul e do setor norte, para a cidade. Com isso, todo o sistema de comunicação visual, de inteligência, de capacidade de leitura do projeto, pela população, fica muito simples”.(Arquitetura dos Transportes, 1986, p. 79).

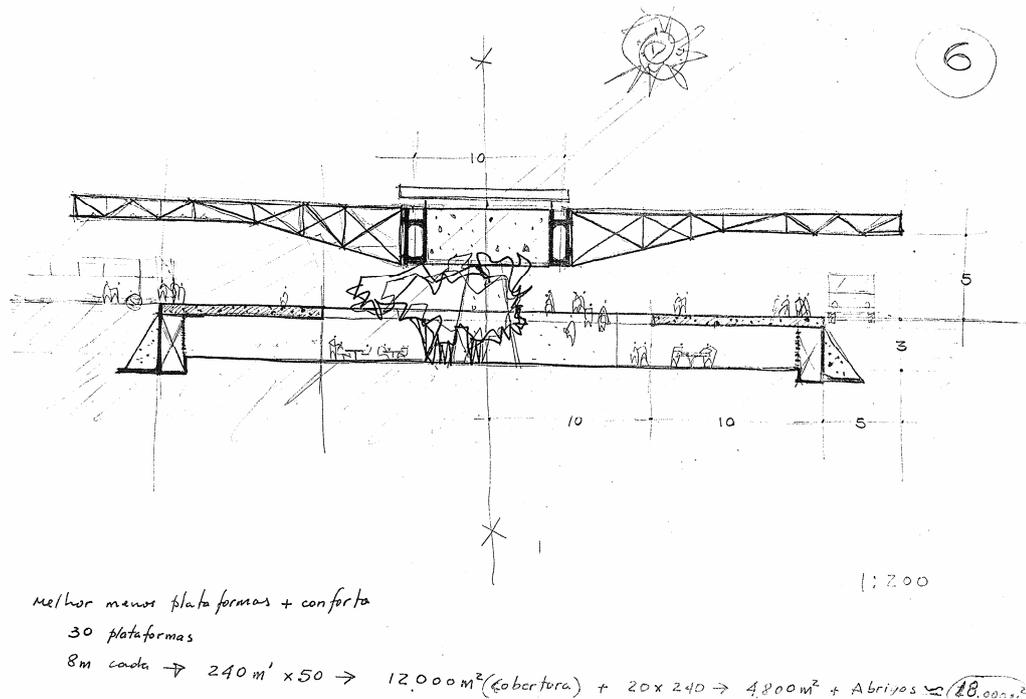


Fig. 101 – Croquis de Paulo Mendes da Rocha

Na fase final do anteprojeto de arquitetura, momento em que já estavam definidos o partido geral e a geometria básica, buscou-se o escritório de cálculo dos engenheiros Jorge Kurken Kurkdjian e Jorge Zaven Kurkdjian, estabelecidos em São Paulo, com quem Paulo Mendes da Rocha já havia trabalhado em outros projetos. Mesmo estando definidas algumas preliminares, ainda havia dois problemas fundamentais para serem resolvidos: a cobertura e sua sustentação.

Estava definido que a cobertura seria em aço, mas ainda não estavam definidos os fechamentos laterais. De acordo com Zaven, o cronograma era muito apertado. Para a elaboração do projeto estrutural, os engenheiros teriam apenas três meses para finalizar o projeto. E uma exigência dos arquitetos é que a cobertura não poderia se parecer com um galpão industrial. A estrutura da cobertura deveria ser limpa e não poderia ser do tipo comum, usuais nas coberturas metálicas, onde acontece um emaranhado de vigas que provocaria uma perturbação visual.

Ficou muito clara a necessidade de utilização de vigas metálicas para vencer o grande vão de 120 metros apoiado que seria dividido em duas partes com 60 metros cada e que seriam sustentados por apenas três linhas de apoio. Essas linhas seriam duas laterais e uma central. Para responder aos questionamentos dos arquitetos, os calculistas inicialmente cogitaram a possibilidade de executar os apoios metálicos nos quais fixariam os fechamentos. Essa solução acabaria caindo no que os arquitetos não queriam, ou seja: dar ao edifício uma configuração de fábrica, de galpão.

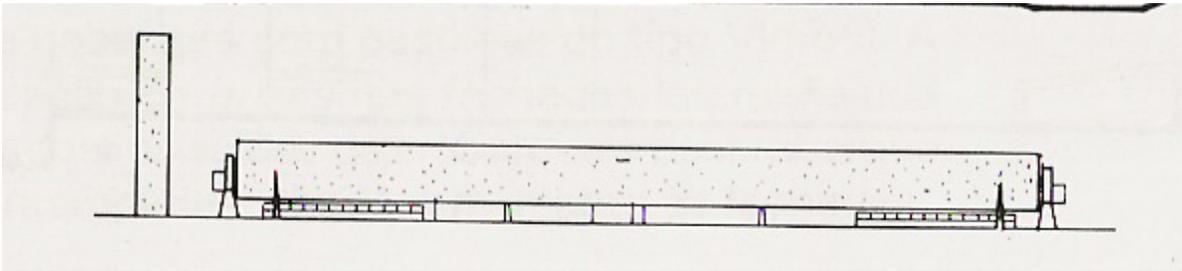


Fig 102 - Fachada

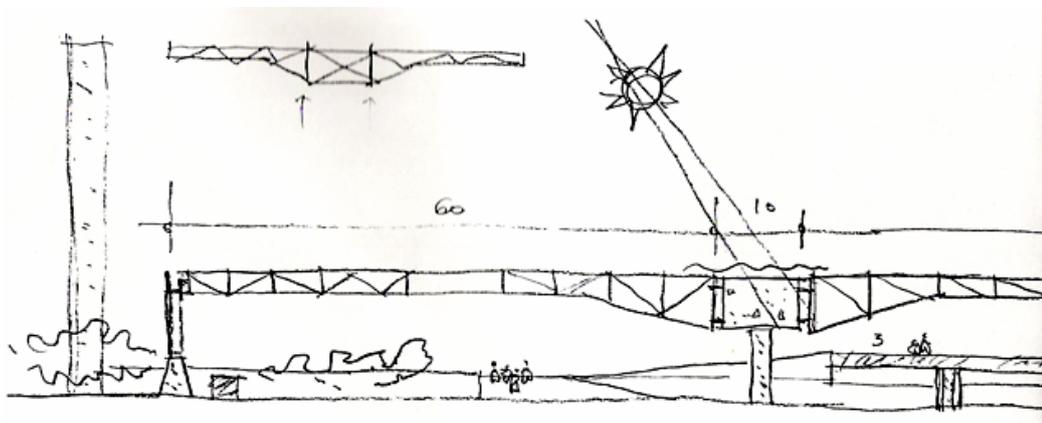


Fig. 103 – Croquis do arquiteto

Aliada a essa preocupação, a equipe de cálculos analisou também o problema da calha que, devido a sua extensão, exigiria uma segunda estrutura metálica, além do que a manutenção das calhas é complicada, principalmente se elas forem metálicas. Nesse sentido, o projeto estrutural previu uma solução para a mesma utilizando-se de calha em concreto armado. Kurkdjian explica que:

[...] com a adoção do concreto armado nas vigas de apoio das fachadas, criamos a possibilidade de fazer com que essas enormes peças pudessem funcionar também como calhas, com a vantagem de que, por ser material final, o próprio concreto fazia o acabamento. Foi dessa forma que nasceu o conceito da conjugação dos dois elementos, a estrutura metálica e as vigas vazadas de concreto (Arquitetura dos Transportes, 1986, p. 79).

Kurkdjian tinha outra preocupação que era a sucção que os ventos provocariam, e somente um material pesado poderia servir de ancoragem para a estrutura metálica. Uma particularidade para esta solução estrutural é que a viga principal funciona em dois estágios: um seria a facilidade que ela proporcionaria para a fabricação e montagem, pois os módulos poderiam ser executados independentes, assumindo o comportamento de treliças isostáticas. Na montagem da estrutura, o peso próprio da viga, sem esforços, funcionaria isoladamente durante sua montagem; outro estágio importante seria que, ao receberem as cargas finais, passariam a funcionar como uma treliça contínua através dos elementos superiores.

Uma exigência dos arquitetos é que a estrutura de concreto fosse contínua e sem juntas visíveis. Diante dessa solicitação, surgiu uma nova preocupação com a temperatura, visto a conjugação dos materiais que trabalham de forma diferente, com dilatações variadas. A utilização de Neoprene na estrutura de sustentação de concreto e estrutura metálica da cobertura, viria contribuir para que não houvesse coações entre os diferentes materiais e mantendo a estruturação estável, o que também facilitaria sua montagem.

Para isso, a estrutura considerada como a mais importante foi a passarela, que possui um perfil de ponte, com pórticos principais, dois pilares e dois balanços que sustentam o conjunto das vigas protendidas. O concreto protendido viria vencer os vãos de 40 metros necessários às passagens sobre as pistas dos ônibus.

Em 30 de maio de 1986 a cobertura já estava montada. Foi utilizado o aço

estrutural A-36, cuja estrutura pesa 941,3 toneladas. A estrutura principal, dividida em dois vãos de 60 metros, está espaçada a cada 20 metros no sentido transversal e estão apoiadas nas vigas calhas longitudinais. Já as vigas secundárias possuem vãos de 20 metros e estão apoiadas nas treliças principais e foram executadas em perfis de alma cheia com espaçamento de cinco metros, servindo de apoio direto às telhas autoportantes.

Após a concretagem dos pilares, foram executadas as vigas de fechamento, realizadas em toda a extensão. Foram divididas em seis etapas horizontais e deixando janelas para inspeções periódicas das estruturas. Do mesmo modo, executaram as vigas centrais utilizando pinos ajustáveis para a fixação da estrutura metálica. A execução da obra aconteceu com uma precisão que foi considerada excelente e a comprovação se deu quando da montagem da estrutura metálica, onde não houve nenhuma dificuldade de ajuste dimensional.



Fig. 104 – Vista Geral de Goiânia – Vidro inclinado (Projeto original)

Edifício PORTAL URBANO RODOVIÁRIO GOIÂNIA (GO)

Local: GOIÂNIA (GO)

Projeto Arquitetônico: Arquiteto Paulo Mendes da Rocha e GRUPOQUATRO

Data do Projeto: 1985/86

Área de Construção: 32.000,00m²

Estrutura: Concreto

O PROGRAMA:

- a) Acessos de Pedestres
- b) Bilheterias
- c) Serviços
- d) Plataformas de Embarque e Desembarque
- e) Espera / Bar / Lojas
- f) Restaurante/Apoios
- g) Espaço de atendimento infantil
- h) Sala de Encaminhamento Ambulatorial



PORTAL URBANO RODOVIÁRIO DE LONDRINA

Um projeto de colonização, elaborado por empresas privadas, foi lançado em 21 de agosto de 1929, no Patrimônio Três Bocas, assinalando o marco da futura Londrina, a “Cidade Menina”. Foi fundada oficialmente em 1931, com seus primeiros moradores formados por colonos alemães e japoneses, precedentes de São Paulo.

Quando aos trilhos da Estrada de Ferro São Paulo-Paraná atingiram as barrancas do Tibagi já existiam mais de 130 quilômetros de estradas de rodagem em Londrina. Foram os fundadores da Companhia de Terras Norte do Paraná que escolheram, em reunião em 1929, o nome da cidade, em uma referência a Londres.

Desmembrada em mais de 13 municípios, Londrina tinha como fonte de subsistência as grandes lavouras de café, e foi expressão pujante do grande desenvolvimento por que passou a região.

João Batista Vilanova Artigas foi convidado juntamente com e Rubens Cascaldi, para projetar uma moderna estação rodoviária para atender a uma demanda crescente da cidade, e o portal foi inaugurado em 12 de dezembro de 1952.

A bela construção tinha características de grande expressão de novos conceitos de arquitetura e utilização de obra pública, sendo tombada pela Coordenadoria do Patrimônio Público da Secretaria do Estado da Cultura em 1975, juntamente com a Praça Rocha Pombo, à qual está paisagisticamente integrada. Em fevereiro de 1985, a ainda estação rodoviária passou a se chamar por Decreto, de João Batista Vilanova Artigas, em homenagem ao arquiteto.

O portal é um marco arquitetônico, símbolo da renovação urbana iniciada no final dos anos 40 e intensificada nas décadas seguintes, e com a expansão e verticalização da cidade, em virtude principalmente, da riqueza que o café e, posteriormente, a soja lhe proporcionaram. Com a modernização, Londrina ganhou feições cosmopolitas e, em 1993, o portal foi, então, restaurado e adaptado para utilização como centro de exposições de artes plásticas, o Museu de Arte de Londrina, segundo projeto do arquiteto Antonio Carlos Zani, contrariando o

desejo manifesto de Artigas, de que o edifício sempre se caracterizasse como portal rodoviário, quando afirmou: *“Sinceramente, acho o prédio mais bonito na condição de Estação Rodoviária. Ele é feito para este objetivo, não há acúmulo de pessoas”* (SUZUKI, 2003, p.80-81).

Sobre isso, Artigas declarou, em 1988, *“Minhas opiniões são muito pessoais. Quem deve decidir é a própria comunidade, que é quem utiliza não só este, como os demais prédios que projetei para Londrina”* (SUZUKI, 2003, p.80).

O arquiteto já havia se ressentido quando, em 1956, foram colocados dois suportes ao final da sucessão das abóbadas do portal, como um recurso para diminuir o comprimento de flambagem da coluna e evitando que a estrutura cedesse em função das trincas que apresentava. Artigas declarou, sobre isso, em 1983: *“Eu não fiquei magoado com ninguém por causa dessa providência que tomaram. Pode-se tirar o suporte que não acontecerá nada. A Rodoviária não vai cair. Acredito que a pessoa que os colocou, o fez com o mesmo amor com que elaborei o projeto, visando, certamente, a preservação do prédio.”* (SUZUKI, 2003, p.79).

Antes de o portal se tornar Museu, quando foi desativado, em 1988, o portal sediou um centro de exposições de artesanato enquanto era decida sua futura destinação. Em 1997, quando foi definido que seria museu, mesmo com a reação contrária da comunidade que acreditava que não era adequado, o portal teve de passar por modificações em aspectos importantes do projeto original. *“A instalação de gradis em volta da edificação prejudicou um dos aspectos mais caros de toda a obra de Artigas, que é a sua dimensão democrática. A película escura sobre os vidros alterou sua cor e sua relação com a paisagem, e os grandes equipamentos de ar condicionado comprometeram imensamente o pano de vidro da fachada norte”*. (SUZUKI, 2003, p.81).

Como que prevendo o que iria acontecer, Vilanova Artigas disse, na ocasião do tombamento de sua obra:

“A estação rodoviária agüentou de tal forma, ficou de tal forma ligada ao povo, que o Serviço de Patrimônio Histórico quis tombar. Eu fiquei contente, não porque fui eu que fiz. Nada a ver com a forma feita. Depois de feita, a diaba vira as costas, esperneia por todo lado, faz o que bem entende. Vai embora, faz seus casamentos, se esfrega com o povo e ganha qualidade própria. E o povo se serve, como uma caneca velha, estende roupas. A obra artística criada, que foi produto do

pensar, assume independência” (SUZUKI, 2003, p.81).

PORTAL URBANO RODOVIÁRIO DE JAÚ

Jahu é o nome do peixe que os bandeirantes costumavam pescar na foz de um ribeirão quando seguiam o rio Tietê. Logo o local recebeu o nome de Barra do Ribeirão do Jahu. Hoje é Jaú.

O povo que ali foi se aglomerando, veio de cidades dos arredores, como Itu, Porto Feliz, Capivari e sul de Minas. Procurava a terra boa para o plantio. Era milho, mandioca, cana-de-açúcar e algodão. Mas também criava bovinos, suínos e ovelhas. O fumo teve um papel importante na economia local, o café só se tornou a principal riqueza da região mais tarde, por volta de 1860.

A fundação do município ocorreu em 1857, pela vontade das famílias que lá se estabeleceram, por meio de uma comissão criada especificamente para tratar desse assunto. Famílias italianas e espanholas começaram a se fixar no município no final do século XIX, para substituir a mão-de-obra escrava. Entre eles vieram engenheiros, médicos, professores e lavradores, que influenciaram na cultura e a arquitetura local, formando o colonato nos interiores das fazendas, com características de um sistema de trabalho familiar e de ajuda mútua entre amigos, nas colheitas. A pouca remuneração não preocupava, pois a fartura de alimento era permanente.

O assalariamento levou os trabalhadores da roça para o centro urbano. Fazendas foram loteadas e transformadas em bairros de periferia. O café foi trocado pela cana-de-açúcar, as fazendas dão lugar às usinas, o homem que antes era colono, passou a ser o bóia-fria e a fartura passou a custar muito caro e se tornou escassa.

Podemos dizer que a energia elétrica foi apenas um dos sintomas do fenômeno que aconteceria mais tarde: a incorporação pelo caipira de novos comportamentos despejados pela economia de mercado (MARIANO, 2000).

O portal urbano rodoviário foi criado em 1973, época em que a cidade tinha

uma estimativa populacional de 56.301 habitantes, segundo a Confederação Nacional dos municípios. E uma das preocupações de Vilanova Artigas era projetar o portal em uma área que tinha sido ocupada pela antiga estação ferroviária. Como havia um desnível entre duas frentes, Artigas imaginou que com as rampas seria possível aos habitantes de Jaú subirem para a rua mais alta através da estação, como passarela de pedestres.



Fig. 105 – Rampas que vencem o desnível de 7,00m - Portal de Jaú

Além de passagem de uma rua para outra, o arquiteto pensou o portal como um ponto de lazer e de encontro para a população local, projetando nele um restaurante, no andar superior, que funcionasse independentemente da Estação. O então prefeito do município, Waldemar Bauab, atento a tal situação, traçou novas avenidas, derrubou muros que escondiam jardins desconhecidos, iniciou as obras da nova estação rodoviária, tudo isso visando oferecer um aspecto mais humano à cidade de Jaú, evidenciando ainda mais a beleza do portal.

Nesses mais de 30 anos, o município sofreu grandes alterações, incluindo aí

a economia de base, a forma de comércio e tudo isso trouxe progresso para a cidade. De 56.301 habitantes na década de 1970, a população passou para 123.374 em 2005.

Com isso, não é de se admirar que construções de outrora sofressem variações de utilização. No caso do portal rodoviário, ele continua sendo usado para o mesmo fim a que se destinava originalmente. Com o crescimento da cidade que aumentou expressivamente o fluxo de passageiros, foi construído em agosto de 2003, um Terminal Urbano de Integração, anexo ao portal urbano rodoviário, projetado pelo arquiteto Júlio Camargo Artigas, filho de Vilanova Artigas. Em decorrência disso, houve um aumento de circulação no local, o que atraiu o comércio informal para a vizinhança, gerando um problema urbano.

O “camelódromo”, amontoado de vendedores ambulantes, que se instalou nas proximidades do portal, chamou atenção da prefeitura que, juntamente com Júlio Camargo Artigas, encontra-se em busca de uma solução.

Como o portal de Artigas é considerado como uma das 50 obras mais importantes da arquitetura moderna, e foi tombado pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arqueológico e Turístico do Estado de São Paulo, Condephaat, não é possível realizar no prédio nenhuma alteração estrutural nem interferência na fachada do edifício sem autorização.

PORTAL URBANO RODOVIÁRIO DE VITÓRIA

Vitória é a terceira capital mais antiga do Brasil. Foi fundada em oito de setembro de 1551, depois de Recife (1548) e Salvador (1549). Sua história tem início com a colonização do Brasil, quando, em 1534, Dom João III, então rei de Portugal, dividiu o Brasil em Capitanias Hereditárias e entregou a Capitania de Espírito Santo ao fidalgo Vasco Fernandes Coutinho.

Nos trezentos anos iniciais de sua história, Vitória foi uma vila-porto, enfrentando franceses, ingleses e holandeses atrás de pau-brasil e açúcar. Sua emancipação política se deu em 24 de fevereiro de 1823, quando um decreto de lei imperial concedeu fórum de cidade à Vitória.

Situada entre o mar e as montanhas, a cidade é dividida em duas zonas distintas: a alta e a baixa. Diferentes escadarias ligam as duas partes da cidade. A mais conhecida delas é a escadaria Maria Ortiz. Na cidade, as construções antigas e marcos históricos da colonização cobrem os morros e o enorme cargueiro navega ao lado dos carros na Avenida Beira-Mar - o canal do porto de Vitória passa dentro da cidade e o entra-e-sai de navios não pára.

Na baía da Ilha de Vitória está situado um dos mais importantes complexos portuários do País. Dos 11 portos do Espírito Santo, dois estão na Capital, inclusive o mais antigo deles, o Porto de Vitória, às margens da área central da cidade, em frente ao Palácio Anchieta, sede do Governo Estadual.

O acesso à cidade se dá por vias aérea, marítima, rodoviária ou ferroviária. As principais entradas são a BR-101, rodovia que permite a ligação do sul e nordeste brasileiros com a Região Metropolitana da Grande Vitória, a BR-262, que liga o centro-oeste a Vitória, e a Rodovia do Sol, ES-060, que faz a ligação litorânea regional. O principal portal de entrada aérea é o Aeroporto de Vitória e de entrada terrestre é o Portal Rodoviário Carlos Alberto Vivacqua Campos. A Estrada de Ferro Vitória-Minas, que dá suporte ao corredor centro-leste, também transporta passageiros entre a Região Metropolitana até Belo Horizonte. O acesso marítimo é feito por pequenas embarcações até grandes cargueiros dos mais diferentes países, e também por navios de

passageiros, os cruzeiros marítimos, que fazem escalas no Porto de Vitória.

A ilha, que possui 81 km² de extensão, completou 455 anos de história em 08 de setembro de 2006, com uma população, medida em 2005, de 313.312 habitantes, segundo a Confederação Nacional de Municípios.

O portal hidro-rodoviário de Vitória, chamado Terminal Rodoviário Carlos Alberto Vivácqua Campos, projetado por Carlos Maximiliano Fayet em 1973, está localizado na Ilha do Príncipe e tinha, originalmente, sido planejado para funcionar como terminal rodoviário e como porto. Atualmente ele só funciona como terminal de ônibus e atende 1,8 milhões de passageiros anualmente. Não há uma descaracterização propriamente dita, mas o projeto foi concebido com requinte, para proporcionar prazer a quem chega ou sai de Vitória, mas o portal, embora mantenha suas características originais, não recebe a atenção e o cuidado que Fayet teria desejado, sendo tratado com displicência, apenas um local de passagem.

*PORTAL URBANO
RODOVIÁRIO DE BRASÍLIA*

Lucio Costa projetou Brasília em 1957, criando o que hoje é considerada uma grande metrópole, com 2.333.108 de habitantes contabilizados em 2005 pela Confederação Nacional dos Municípios. Isso é muito mais do que o arquiteto imaginou, quando afirmou, ainda em 1997: “Brasília cresceu muito mais rápido do que eu previ. Eu recomendaria pé no freio”.

O portal urbano rodoviário, projetado por Lucio Costa, teria de ser o ponto de encontro da cidade, um traço de união entre a burguesia e a classe operária. Para tanto, ela foi posicionada no ponto mais alto, propiciando uma vista única da Esplanada dos Ministérios. Por lá, deveriam passar quem estivesse indo ou vindo do trabalho, mas o que ocorreu então foi que o portal ficou restrito, basicamente, à massa operária que reside nas cidades satélites e no entorno do Distrito Federal. Essa foi a constatação do próprio Lucio Costa, que criou o portal com certo requinte esperando atender a população burguesa burocrata, mas percebeu que sua obra encantava mesmo era a classe operária oriunda da periferia, que se demorava ali antes do retorno à casa. Sobre isso, Lucio Costa chegou a afirmar, em 1988, que

“[deveria ser] o ponto de convergência, onde eles desembarcavam e, havia então esse traço de união da população burguesa burocrata com a população obreira, e protelando a viagem para casa, bebericando, conversando, tomando conta da reá, compreende? De modo que invés de o lastro popular do Brasil é que tomou conta da reá. Isso deu uma força enorme da capital, compreende? Fiquei feliz de ter contribuído involuntariamente, compreende? Para essa, essa realização.”(LUCIO COSTA, 1988)

Afora sua obra não ter exatamente servido como ele tinha esperado, como ponto de encontro da cidade, o portal urbano rodoviário não sofreu nenhuma descaracterização. Mesmo com o enorme crescimento populacional — em 1997, o Censo Demográfico contabilizou 537.492 de habitantes, contra os 2.333.108 residentes em 2005, segundo a Confederação Nacional dos Municípios — não foi necessária nenhuma alteração no edifício. No entanto, sua descaracterização é observada com relação a sua função, já que, hoje se caracteriza como um terminal urbano, diferente do proposto inicialmente, um terminal interurbano.

PORTAL URBANO
RODOVIÁRIO DE CUIABÁ

Cuiabá foi fundada em 1719 como Arraial do Cabo e promovida em 1722 à Vila Real do Senhor Bom Jesus de Cuiabá, foi transformada em 1818 em cidade e em 1825, na capital mato-grossense. Teve sua ocupação desenhada em torno das jazidas de ouro ao longo do córrego da Prainha. A região passou dos tempos áureos da exploração do ouro, à sua decadência e a predominância da agricultura na economia. No final do século XIX, com o fim da Guerra do Paraguai e a livre negociação, a economia da cidade ganha força voltando-se para a realização de obras de infra-estrutura e equipamentos urbanos.

No começo do século XX, teve seu desenvolvimento e fortalecimento econômico em razão de investimentos internacionais destinados ao cultivo de seringueiras para a fabricação de borracha no norte do País.

A partir de 1940, a aviação comercial e a ligação rodoviária entre Goiás e São Paulo e na década de 1960, o programa “Marcha para o Oeste” do governo de Juscelino Kubitschek voltado para o povoamento no interior do País, trouxeram mais e rápido desenvolvimento a Cuiabá fazendo da cidade o maior núcleo urbano do oeste brasileiro. De 1970 a 1975 a população cresceu de 83 para 127 mil. A concentração de migrantes dava-se principalmente, no setor de comércio e de serviços.

Com o estado do Mato Grosso dividido em 1977, Cuiabá se engrenou em um processo de crescimento, erguendo complexos industriais, edifícios modernos e centros comerciais e, ainda, estendendo estradas que seguem para as principais cidades do Brasil. Em 1980, Cuiabá puxava o crescimento da região, tendo recebido até então, a maior parte de migrantes do próprio Estado. Nessa década, somava um contingente imigratório de 112 mil pessoas (CUNHA, 2004, p.103).

O mais significativo foi o crescimento urbano centrado na rede de serviços e comércio necessários à produção estadual. A atividade agropecuária tornou-se secundária à economia da cidade, ainda assim, Cuiabá é a cidade da região que mais emprega na zona rural também.

No entanto, o crescimento populacional ocorreu de modo desordenado, intensificando a ocupação nas áreas periféricas, sem planejamento, saneamento ou outros serviços públicos, provocando significativas desigualdades sociais. Na década de 1990, o Censo Demográfico contabilizou em 402.813 a população residente de Cuiabá, segundo a Confederação Nacional dos Municípios.

Seu portal rodoviário, criação de Paulo Mendes da Rocha, criado em 1997, foi projetado para atender uma população com cerca de 483.346 habitantes, contabilizados em 2000. Em 2005, a população do município já era de 533.800 residentes no município. Com menos de dez anos, a cidade pouco mudou desde a sua construção, portanto, não podemos observar descaracterização significativa.

PORTAL URBANO RODOVIÁRIO DE GOIÂNIA

No século XVI os bandeirantes descobriram o ouro às margens dos rios da região, a notícia se espalhou incentivando o estabelecimento dos aglomerados de mineradores. O crescimento da região levou a província de Goiás se desmembrar de São Paulo em 1824.

Passado mais de um século, no primeiro governo de Getúlio Vargas, foi lançado o programa Marcha para o Oeste, no intuito de “civilizar o sertão”. Em 1932 o então interventor de Goiás, Pedro Ludovico, buscava apoio político e financeiro para a construção de uma nova capital.

O arquiteto Atílio Correa Lima, urbanista de influência francesa, foi encarregado do planejamento da nova capital, com a missão de projetá-la considerando um futuro crescimento harmonioso. O projeto do arquiteto buscou privilegiar o sistema viário com avenidas largas, sistemas de estacionamento, beneficiando assim o comércio. Foi previsto escoamento ferroviário para a área industrial e tranquilidade longe do centro para a área residencial, além de muita área verde.

Com a demissão de Atílio Correa Lima, o engenheiro Armando Augusto de Godoi imprimiu características do urbanismo inglês na nascente cidade e, em 1934 teve início a construção Goiânia, uma cidade moderna no interior do Brasil, inaugurada em 1942. O poder executivo do Estado já tinha se transferido de Goiás para a nova capital entre 1935 e 1937, quando os principais edifícios públicos do Legislativo e do Judiciário estavam prontos.

Em 1940, a cidade já contava com uma população urbana de 19.000 habitantes. Em 1950 a população era de mais de 53.000 pessoas, número que saltou para 150.000 em 1960, para cerca de 700.000 em 1980 e para mais de um milhão em 1998. Projetada para ter 50.000 habitantes, a população de Goiânia cresceu rapidamente.

O portal urbano rodoviário foi construído por Paulo Mendes da Rocha, em

1985, a partir de um projeto pioneiro que envolvia o prolongamento da Avenida Goiás, a interligação com a Avenida Perimetral Norte, transformadas no atual anel viário da cidade. Por tal feito, o portal foi considerado como um fator responsável pelo desenvolvimento econômico do Estado de Goiás.

Atualmente, visitar o portal é como estar em um “não lugar”²¹. Antes mesmo de adentrar o edifício, as pessoas são “fiscadas” por ofertas de toda a sorte de produtos. Lá estão coisas necessárias e fúteis. Esse comércio desorganizado, com suas grandes vitrines, escondeu a brilhante arquitetura de Paulo Mendes da Rocha. Verdadeiramente, não se reconhece o local que um dia foi palco de uma grande arquitetura. Um edifício “referência” e representante da escola paulista, se perdeu junto ao comércio. Com muita dificuldade, é possível encontrar detalhes ainda não escondidos pelo desvairio. As vigas de 7,00m de altura e a cobertura com estrutura metálica visíveis em alguns locais, é o que resta para uma na visão interna.

A nova administradora do portal, criou um shopping internamente aproveitando-se da movimentação de 1.500.000 pessoas que passam por lá todos os meses.



Fig. 107 - Vista Atual - Interior do Portal de Goiânia



Fig. 108 - Vista Atual - Interior do Portal de Goiânia

Para usar o edifício em sua principal função proposta, que é o Portal Rodoviário, se faz necessário buscar informações através das placas indicativas, ou tótems. Nenhum

²¹ Para Marc Auge, o discurso do não-lugar pode se apresentar em lugares universais, ou seja, independentes dos contextos em que se situam e sobre os quais se debruçam.

usuário consegue encontrar facilmente as alas de embarque ou desembarque. Os grandes vãos foram reduzidos em pequenas lojas. A amplidão do espaço foi negada aos usuários.

Em uma paródia com a canção *Encontros e Despedidas*, de Milton Nascimento e Roberto Brant, pode-se dizer, lamentavelmente que:

*Todos os dias é um vai-e-vem, mas a vida **NÃO** se repete na estação: tem gente que chega pra **COMPRAR**, tem gente que vai pra nunca mais voltar, tem gente que veio só olhar, tem gente a sorrir e a chorar. **NÃO EXISTE MAIS** a hora do encontro e da despedida, a plataforma dessa estação **NÃO** é mais a vida desse meu lugar. É a vida.*

Ainda é possível apreciar a arquitetura da parte externa, mas até essa estrutura está com seus dias contados, pois o portal será fisicamente adequado ao modelo de shopping, interna e externamente.

A fachada, valorizada pelo concreto aparente, com grandiosas vigas e os pilares esculturais ainda comprovam que ali fora uma arquitetura de Paulo Mendes da Rocha.



Fig. 109 - Fachada original do Portal de Goiânia



*REFLEXÕES
CONCLUSIVAS*

REFLEXÕES CONCLUSIVAS

O portal urbano rodoviário, como tratado neste trabalho, é a estação rodoviária, porta de entrada e saída das cidades. É por ele que passam, esperam, transitam, descansam, comem, compram, cochilam, passeiam os passageiros que chegam, ou vão embora. Mesmo os mais apressados usufruem a qualidade arquitetônica do portal.

A análise dos portais rodoviários das cidades de Londrina-PR, Jaú-SP, Vitória-ES, Brasília-DF, Cuiabá-MT e Goiânia-GO aponta para sua importância no contexto em que estão inseridos, sua influência no desenvolvimento da cidade e sua possível descaracterização diante da transformação espacial da cidade ao seu redor.

Notamos aqui que alguns destes portais urbanos vêm perdendo a cada dia sua singularidade, sendo transformados sem muito cuidado, em shoppings centers, como por exemplo, o portal de Goiânia. Ou ainda, tendo sua importância arquitetônica reconhecida, são tombados como patrimônio histórico e transformados em museus, mesmo sem a aprovação da comunidade, como é o caso do portal de Londrina.

Essa alteração no uso do equipamento público se deve a um processo natural, de adequação ao movimento cultural de desenvolvimento, que surge com a própria transformação do cenário, do modo de vida da população, além de outros fatores que não cabem ser analisados neste trabalho.

Isso quer dizer que a função do edifício é alheia à vontade do projetista. Ela toma vida própria. Quem determina isso é a sociedade urbana, o próprio usuário, mediante sua necessidade urgente. Sobre isso, a socióloga Jane Jacobs, em sua popular obra *Morte e Vida nas Grandes Cidades*, percebeu ainda na década de 1960:

“Pense (...), por exemplo, na questão de um parque urbano. Qualquer fator desse parque, isoladamente, é tão fugidio quanto uma enguia; pode significar várias coisas, dependendo da influência de outros fatores e de sua reação a eles. A intensidade de uso do parque depende em parte do próprio traçado do parque. Mas mesmo essa influência parcial do traçado do parque sobre o uso que se faz dele depende, por

sua vez, da presença de pessoas para usá-lo e do momento em que o usam, e isto, por sua vez, depende dos usos da cidade à volta do próprio parque. Além disso, a influência desses usos sobre o parque é apenas em parte a questão de como cada um deles afeta o parque independentemente dos outros; é também em parte a questão de como eles afetam o parque conjuntamente, já que certas combinações estimulam o nível de influência deles sobre seus componentes. Por sua vez, esses usos urbanos próximos do parque e suas combinações dependem ainda de outros fatores, como a mistura de idade dos edifícios, o tamanho das quadras nas redondezas, e assim por diante, aí incluída a presença do próprio parque como uso comum e aglutinador nesse contexto. Aumentando consideravelmente o tamanho do parque, ou então mudando seu traçado de modo a afastar e dispersar os usuários das ruas vizinhas, em vez de juntá-los e misturá-los, então todas as correlações se desfazem” (JACOBS, 2000, p.482).

Segundo Jacobs (2000), incessantemente novos grupos de influência tomam parte desse jogo, não apenas do local em questão, mas também de todo o seu entorno. Não se trata apenas de uma questão de conjugar índices de áreas livres com índices populacionais. *“O mesmo se aplica às outras partes e particularidades das cidades. Embora a inter-relação de seus vários fatores seja complexa, não há nada de acidental ou irracional na maneira como esses fatores se influenciam mutuamente”* (JACOBS, 2000, p.483).

Uma vez que há mudança em todo o contexto sócio-político-cultural, não é de se admirar que isso ocorra também com o patrimônio físico dos espaços das cidades.

A preocupação expressa, tanto por arquitetos quanto por Jane Jacobs, corresponde à transformação funcional dos centros das cidades já consolidadas que perdiam suas antigas atribuições diante do crescimento global e mais precisamente, do amadurecimento do processo de metropolização. A descentralização de atividades ocorre simultaneamente ao processo de metropolização reforçando assim, a polinucleação.

Tal fato não traz em si, necessariamente uma carga negativa, um ônus à arquitetura. Isso ocorre quando as mudanças de cenário ocorrem desordenadamente, sem controle, denotando uma falta de respeito à própria comunidade. Há que se manter sempre, uma coerência com o projeto original, realizado com cuidado pelo arquiteto, bem como um enorme respeito à

própria memória da cidade, para se manter a beleza impingida pela construção, sua funcionalidade e por conseguinte, a auto-estima da sociedade.

A própria tipologia dos portais urbanos favorece essa descaracterização que vem ocorrendo. Como os edifícios, geralmente possuem grandes vãos e pés direitos bastante altos, além de estruturas limpas, a elaboração de uma re-arquitetura nos mesmos se torna facilitada.

A história da re-arquitetura nas estações ferroviárias, como visto anteriormente, se repete nos portais urbanos de nossos dias.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

ACOSTA, Maria Martina. **Imaginários da modernidade: arquitetura em Santa Fé, 1930-1950**. 2003. 143 fl. Dissertação (Mestrado). Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo. São Carlos.

ARTIGAS, Rosa. **Paulo Mendes da Rocha**. São Paulo: Cosac & Naify, 2000.

ARGAN, Giulio Carlo. **Sobre o Conceito de Tipologia Arquitetônica**. 1962. In: ARGAN, Giulio Carlo. *Projeto e Destino*. São Paulo: Editora Ática, 2001, p.65-70.

AREAL, Augusto César B. (Org.). **A História de Brasília: Um pouco sobre Lucio Costa**. Brasília, 1997-2005. 2006. Disponível em: <<http://www.infobrasilia.com.br/lucio.htm>>. Acesso em out. 2006.

Arquitetura dos Transportes: **A obra, o espaço criado e o desenvolvimento de Goiânia.** Revista Projeto. nº 94. 1986.

ATEM, Camila Gregório; BASSO, Admir. **Apropriação e eficiência dos brise-soleil: o caso de Londrina (PR).** Ambiente Construído. vol. 5, n. 4, p. 29-45. Porto Alegre, out./dez. de 2005.

BENEVOLO, L. **O Último Capítulo da Arquitetura Moderna.** Lisboa: Edições 70, 1985.

CASTELNOU NETO, A. M. N. **Arquitetura das primeiras décadas de Londrina.** UNOPAR Científica Ciências Humanas e da Educação. vol. 1, nº 1, p. 65-75, jun. Londrina de 2000.

CANEZ, Anna Paula; COMAS, Carlos Eduardo; BOHER; Glênio. **Arquiteturas Cisplatinas: Roman Fresnedo Siri e Dieste em Porto Alegre.** Porto Alegre: UniRitter Editora, 2004.

CASA VILANOVA ARTIGAS. **João Batista Vilanova Artigas: Arquiteto do Paraná, Arquiteto do Brasil.** Curitiba: Instituto G Arquitetura. 2006. Disponível em: <http://www.g-arquitetura.com.br/vilanova_artigas.htm>. Acesso em: nov. de 2006.

CEBALLOS, Viviane Gomes de. **E a historia se fez cidade...: a construção histórica e historiográfica de Brasília.** Campinas. Dissertação (Mestrado). Universidade Estadual de Campinas – UNICAMP. 2005.

CHAGAS, Aline. **Cuiabá próxima de ultrapassar 200 mil.** Diário de Cuiabá. Ed. nº 11695, Veículos, 18 de dez de 2006. Disponível em: <<http://www.diariodecuiaba.com.br/detalhe.php?cod=274348>>. Acesso em: dez de 2006.

CNM - CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS MUNICÍPIOS. **Demografia, população total: Cuiabá – MT.** 2006. Disponível em <http://www.cnm.org.br/demografia/mu_dem_pop_total.asp>. Acesso em: nov. 2006.

CNM - CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS MUNICÍPIOS. **Demografia, População total: Jaú – SP.** 2006. Disponível em:<http://www.cnm.org.br/demografia/mu_dem_pop_total.asp?iIdMun=100135289>. Acesso em: nov. 2006.

CNM - CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS MUNICÍPIOS. **Demografia, População total: Brasília – DF.** 2006. Disponível em <http://www.cnm.org.br/demografia/mu_dem_pop_total.asp>. Acesso em: nov. de 2006.

CNM - CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS MUNICÍPIOS. **Demografia, População total: Vitória - ES.** 2006. Disponível em <http://www.nm.rg.br/demografia/mu_dem_pop_total.asp>. Acesso em: nov. 2006.

COLLIS, Hugh. **Transporte y Arquitectura:** H Kliczkowski-Onlybook, S.L. Madrid. 2003.

CONDURU, Roberto. **Entrevista com Alan Colquhoun.** 2004. Disponível em: <http://www.vitruvius.co.br/entrevista/colquhoun/colquhoun_4.asp>. Acesso em: out. de 2006.

COLQUHOUN, Alan. **Arquitectura Moderna y Cambio histórico**: Ensayos 1962-1976. Barcelona: Editorial GUSTAVO GILI.

COMPAGNON, Antoine. **Os cinco paradoxos da modernidade**. Trad. Cleonice P. B. Mourão, Consuelo F. Santiago, Eunice D. Galéry. Belo Horizonte: UFMG, 1999. p. 22 e 23.

CUNHA, José Marcos Pinto da; ALMEIDA, Gisele Maria Ribeiro de; RAQUEL, Fernanda; CARVALHO, Pollyana de. **Diagnósticos Regionais do Estado do Mato Grosso**. NEPO. nº 49. Campinas: Unicamp. 2004. Disponível em: <www.nepo.unicamp.br/textos_publish/textos_nepo_49_cuiaba.pdf>. Acesso em: dez. de 2006.

FREITAS, Conceição. **Lucio Costa 100 anos: o mestre silencioso**. Correio Braziliense. Brasília, quarta-feira, 27 de fevereiro de 2002. Disponível em: <http://www2.correioweb.com.br/cw/2002-02-27/mat_34156.htm>. Acesso em: out. de 2006.

GASCÓN C. **Presentación de las obras, em Documentos de Arquitectura Moderna em América Latina 1950-1965**. Primera recopilación. Barcelona: Institut Català de Cooperació Iberoamericana. Universidad Politécnica de Catalunya, 2004.

GIDDENS, Anthony. **As conseqüências da modernidade**. São Paulo: Unesp, 1991.

JACOBS, Jane (2000). **Morte e Vida das Grandes Cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 1961.

KAMITA, João Massao. **Vilanova Artigas**. São Paulo: Cosac & Naify Edições, 2003.

KATINSKY, Júlio Roberto. **Desenho Industrial**. In: ZANINI, Walter, org. História Geral da Arte no Brasil. São Paulo: Instituto Moreira Salles, 1983.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martim Fontes, 1988.

MARIANO, Neusa de Fátima. **O lugar do caipira no processo de modernização**. Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Universidad de Barcelona. Barcelona, Nº 69 (22), 1 de agosto de 2000.

MARTINEZ, Alfonso Corona. **Ensaio sobre o projeto**. Trad. Ane Lise Spaltemberg: revisão técnica de Silvia Fisher. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2000.

MACHADO, Andréa Soler. **A borda do rio: arquiteturas imaginárias como suporte para a construção de um passado**. 2003. 328 fl. Tese (Doutorado). Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre.

MACIEL, Carlos Alberto. **Modernidade ainda que tardia**. In: A pertinência da forma e a poética da construção. Mínimo denominador comum. Revista de Arquitetura e Urbanismo. Ano I, nº 1, jan. de 2006.

MENDONÇA, Denise Xavier de. **Rossi e Eisenman... Freud explica!** Arquitectos. nº 005. Texto

Especial 020, out. de 2000. <<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp020.asp>>. Acesso em nov. de 2006.

NETO, João Cabral de Melo. **Fábula de um arquiteto**. In: Antologia Poética. Rio de Janeiro: Editora Olympio, 1979.

OLIVEIRA, Maria das Mercêdes Brandão de. **O padrão territorial de Goiânia: um olhar sobre o processo de formação de sua estrutura urbana**. Arquitextos. nº 065. Texto Especial 335, out. de 2005. <<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp335.asp>>. Acesso em nov. de 2006.

PEVSNER, N. **Historia de las Tipologias Arquitectonicas**. 2ª edição. Barcelona: GUSTAVO GILI, 1980.

PHILLIPS, Alan. **Arquitectura Industrial**. Edición Castellana. México, 1993. Ediciones G. Gili S. A. de CV, México, 1993.

PORTOGHESI, Paolo. **Después de la Arquitectura Moderna**. Lisboa: EDIÇÕES 70 Lda, 1999.

Revista Aplauso. **Porto Alegre, cidade brega?**. Disponível em: <http://www.aplauso.com.br/site/portal/anteriores.asp?campo=541&secao_id=50>. Acesso em nov. 2006.

ROCHA, Paulo Mendes da. **Paulo Mendes da Rocha**. São Paulo: Cosac & Naify; Associação Brasil 500 anos Artes Visuais; Fundação Bienal de São Paulo. 2ª ed., 2002.

Rodoviária: Artigas quer camelôs fora. **Jornal O Comércio do Jahu**. Geral. 21 de dez. de 2004. Disponível em: <www.comerciodojahu.com.br>. Acesso em: nov. de 2006.

ROSSI, Aldo. **La arquitectura de la ciudad**. Barcelona: Editora Gustavo Gili. 1976.

ROTH, L. M. **Entender la arquitectura: sus elementos, historia y significado**. Prólogo de J. M. Montaner. Barcelona: Ed. Gustavo Gili, 1999.

SERAPIÃO, Fernando. **O recado de Paulo: Ostracismo, no edifício do IAB: de Osaka ao Mube**. Disponível em <http://www.arcoweb.com.br/debate/debate90c.asp>>. Acesso em out. 2006.

SOLOT, Denise Chini. **Contraponto: O Arco do Patriarca**. Centro Brasileiro de Construção em Aço, CBCA, abr. 2004. Disponível em: <http://www.cbca-ibs.org.br/noticias_exibe.asp?Codigo=204&Refresh=200656521>. Acesso em out. de 2006.

SOLOT, Denise Chini. **Paulo Mendes da Rocha: estrutura o êxito da forma**. Rio de Janeiro: Viana & Mosley, 2004.

SUZUKI, Juliana Hamuri. **Artigas e Cascaldi: Arquitetura em Londrina**. São Paulo: Ateliê Editorial, 2003.

VASCONCELLOS, Juliano Caldas de. **Concreto Armado: Arquitetura moderna, escola carioca, levantamento e notas**. 2002. 313 fl. Dissertação (Mestrado). Universidade Federal do Rio

Grande do Sul. Porto Alegre.

Vilanova Artigas. **Vermelho - revista teórica, política e de informação**. Galeria de Fotos. 2006. Disponível em <<http://www.vermelho.org.br/galeria/lenin.asp>>. Acesso em: nov. de 2006.

ZEIN, Ruth Verde. **Arquitetura brasileira, Escola Paulista e as casas de Paulo Mendes da Rocha**. Dissertação (Mestrado). São Paulo e Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul, UFRGS, 2000.

Sites Consultados:

<http://www.infobrasilia.com.br/lucio.htm>

Acesso em: 17/09/2006

http://www.portalbrasil.eti.br/brasil_cidades_brasilia.htm

Acesso em: 17/09/2006

http://www.brasiliaconvention.com.br/turismo_atracoes_rodoviaria.htm

Acesso em: 17/09/2006

http://www.correioweb.com.br/cw/2002-02-27/mat_34157.htm

Acesso em: 17/09/2006

<http://www.brasiliaturismo.df.gov.br/guia.asp>

Acesso em: 17/09/2006

<http://www.arcoweb.com.br/arquitetura/arquitetura237.asp.htm>

Acesso em: 17/09/2006

<http://www.mec.gov.br/.../500anos/imperio/caderno.shtm>

Acesso em: 15/04/2006

*CRÉDITO DAS
IMAGENS*

CRÉDITO DAS IMAGENS:

- Fig. 01** – Capa - Montagem feita pela autora deste, a partir de imagens do trabalho.
- Fig. 02** – Pilar de Concreto - Portal de Jaú. Fonte: Ana Maria Lemos, 2006
- Fig. 03** - Gare St. Lazare. 1877. [Detalhe]. MONET, Oscar Claude. In: Boston College. Disponível em: <http://www.bc.edu/bc_org/avp/cas/fnart/art/monet1.html> Acesso em: nov. de 2006.
- Fig. 04** - Retour en ville d'un propriétaire de Chácara. DEBRET, Jean Baptiste. 1822. In: Arara. Bresil Bresils. Disponível em: <<http://www.arara.fr/BBHISTOIRE.html>>. Acesso em: nov. de 2006.
- Fig. 05** - Traffic in town [Helsinki]. In: The Sea and the cities. 1850. Disponível em: <<http://www.valt.helsinki.fi/projects/enviro/cross/1850/p4.htm>>. Acesso em: nov. de 2006.
- Fig. 06** - Estações norte-americanas de madeira. In: Transporte y Arquitectura. COLLIS, Hugh. H. Kliczkowski. Pág. 26
- Fig. 07** – Cuadro de Monet. In: Transporte y Arquitectura. COLLIS, Hugh. H. Kliczkowski. Pág. 26
- Fig. 08** – La Central Station de Manchester-Inglatera. In: Transporte y Arquitectura. COLLIS, Hugh. H. Kliczkowski. Pág. 28
- Fig. 09** – Gare d'Orsay- Paris. In: Transporte y Arquitectura. COLLIS, Hugh. H. Kliczkowski. Pág. 29
- Fig. 10** – 1a Estação Rodoviária Brasileira. In: Disponível em: <http://www.mec.gov.br/.../imperio/images/caderno08.jpg>
Acesso em: abril de 2006
- Fig. 11** - A Baronesa: a locomotiva nº 1 da Companhia Paulista das Vias Férreas e Fluviais, a primeira que passou por terras de Nova Odessa (Pombal) em 1987.
In: Prefeitura Municipal de Nova Odessa. Disponível em: <<http://www.novaodessa.sp.gov.br/historia.php>>. Acesso em: nov. de 2006.
- Fig. 12** - Estação da Sorocabana, construída em 1929, em Sorocaba, São Paulo.
In: ABPF Regional São Paulo: História das Ferrovias Paulistas, nº 32. Disponível em: <<http://www.abpfs.com.br/ferrovias.htm>>. Acesso em: nov. de 2006.
- Fig. 13** - Estação da São Paulo Railway, na cidade de Jundiaí, c. 1920.
In: ABPF Regional São Paulo: História das Ferrovias Paulistas, nº 23. Disponível em: <<http://www.abpfs.com.br/ferrovias.htm>>. Acesso em: nov. de 2006.
- Fig. 14** – Linea CTRL – Inglaterra. In: Transporte y Arquitectura. COLLIS, Hugh. H. Kliczkowski. Pág. 119.
- Fig. 15** – Estación de St. Pancras – Londres. In: Transporte y Arquitectura. COLLIS, Hugh. H. Kliczkowski. Pág. 126
- Fig. 16** – Estação Rodoviária de Goiânia. Fonte: MB Construtora
- Fig. 17** – Exposición de Paris. In: Arquitectura Industrial. PHILLIPS, Alan. Pág. 06
- Fig. 18** – Montagem feita pela autora deste, a partir de imagens da internet.
- Fig. 19** – Estação Rodoviária – Goiânia.

Fig. 20 – Estação Rodoviária de Londrina.

Fig. 21 - Colagem feita pela autora, a partir de imagens coletadas na internet.

Fig. 22 - Rodoviária de Londrina: Área de espera.

In: KAMITA, João Masao. Vilanova Artigas. São Paulo: Cosac & Naify Edições, 2003, p. 67.

Fig. 23 – Cadeira de Vilanova Artigas para os móveis Z.

SANOVICZ, Abrahão. In: Revista Ponto. 1994. Disponível em: <<http://www.ponto.org/4/index4.html>>. Acesso em: nov. de 2006.

Fig. 24 - Centro de Londrina na década de 50. [Antigo cruzamento da Alameda Manoel Ribas com a Rua Souza Naves]. In: Prefeitura de Londrina. Disponível em:

<<http://www.londrina.pr.gov.br/turismo/fotos/fotos3.php3>>. Acesso em: nov. de 2006.

Fig. 25 - Primitiva Rodoviária de Londrina no ano de 1937, na Praça Willie Davids.

In: Prefeitura de Londrina. Disponível em: <<http://www.londrina.pr.gov.br/turismo/fotos/fotos3.php3>>. Acesso em: nov. de 2006.

Fig. 26 - Estación de autobuses: Calle Sergipe frente a la Plaza Rocha Pombo, Londrina, Brasil. [Fachada embarque].

Documentos de arquitectura moderna en América Latina 1950-1965. Barcelona: Institut Català de Cooperació Iberoamericana - Universitat Politècnica de Calalunya, 2004, p. 59.

Fig. 27 - Estación de autobuses: Calle Sergipe frente a la Plaza Rocha Pombo, Londrina, Brasil. [Plantas].

Documentos de arquitectura moderna en América Latina 1950-1965. Barcelona: Institut Català de Cooperació Iberoamericana - Universitat Politècnica de Calalunya, 2004, p. 61.

Fig. 28 - Estación de autobuses: Calle Sergipe frente a la Plaza Rocha Pombo, Londrina, Brasil. [Sección longitudinal].

Documentos de arquitectura moderna en América Latina 1950-1965. Barcelona: Institut Català de Cooperació Iberoamericana - Universitat Politècnica de Calalunya, 2004, p. 61.

Fig. 29 - Estación de autobuses: Calle Sergipe frente a la Plaza Rocha Pombo, Londrina, Brasil. [detalle del brise-soleil].

Documentos de arquitectura moderna en América Latina 1950-1965. Barcelona: Institut Català de Cooperació Iberoamericana - Universitat Politècnica de Calalunya, 2004, p. 62.

Fig. 30 - Rodoviária de Londrina: Embarque e desembarque.

In: KAMITA, João Masao. Vilanova Artigas. São Paulo: Cosac & Naify Edições, 2003, p. 68.

Fig. 31 - Estación de autobuses: Calle Sergipe frente a la Plaza Rocha Pombo, Londrina, Brasil. [Cortina de vidro].

Documentos de arquitectura moderna en América Latina 1950-1965. Barcelona: Institut Català de Cooperació Iberoamericana - Universitat Politècnica de Calalunya, 2004, p. 63.

Fig. 70 - Vista da rodoviária de Brasília à noite.

In: Imagens de Brasília. Disponível em:

<http://www.geocities.com/TheTropics/3416/foto_rodoviaria_n.htm>.

Acesso em: nov. de 2006.

PORTAL URBANO RODOVIÁRIO DE JAÚ

Fig. 32 – Interior do Portal - Fonte: Ana Maria Lemos, 2006

Fig. 33 – Acesso principal do Portal - Fonte: Ana Maria Lemos, 2006

Fig. 34 – Interior do Portal - Fonte: Ana Maria Lemos, 2006

Fig. 35 – Terraço do Portal - Fonte: Ana Maria Lemos, 2006

Fig. 36 – Terraço do Portal - Fonte: Ana Maria Lemos, 2006

- Fig. 37** – Interior do Restaurante no Portal - Fonte: Ana Maria Lemos, 2006
- Fig. 38** – Rebaixo na pista do Portal - Fonte: Ana Maria Lemos, 2006
- Fig. 39** – Anexo em estrutura metálica - Fonte: Ana Maria Lemos, 2006
- Fig. 40** – Fachada Posterior do Portal - Fonte: Ana Maria Lemos, 2006
- Fig. 41** – Vista Externa do Restaurante - Fonte: Ana Maria Lemos, 2006
- Fig. 42** – Rua Interna do Portal - Fonte: Ana Maria Lemos, 2006
- Fig. 43** – Interior do Portal - Fonte: Ana Maria Lemos, 2006
- Fig. 44** – Interior – rampas do Portal - Fonte: Ana Maria Lemos, 2006
- Fig. 45** – Planta Baixa – Pav. Inferior - Fonte: KAMITA, João Massao. Vilanova Artigas. Pág 114
- Fig. 46** – Planta Baixa – Pav. Intermediário - Fonte: KAMITA, João Massao. Vilanova Artigas. Pág 115
- Fig. 47** – Planta Baixa – Pav. Superior - Fonte: KAMITA, João Massao. Vilanova Artigas. Pág 115
- Fig. 48** – Corte Transversal - Fonte: KAMITA, João Massao. Vilanova Artigas. Pág 114
- Fig. 49** – Corte Longitudinal – Pav. Inferior - Fonte: KAMITA, João Massao. Vilanova Artigas. Pág 114
- Fig. 50** – Acesso ao desembarque - Fonte: Ana Maria Lemos, 2006
- Fig. 51** – Acesso Principal - Fonte: Ana Maria Lemos, 2006
- Fig. 52** – Detalhe dos Pilares - Fonte: Ana Maria Lemos, 2006
- Fig. 53** – Rua Interna - Fonte: Ana Maria Lemos, 2006
- Fig. 54** – Anexo Terminal de Integração Transporte Coletivo - Fonte: Ana Maria Lemos, 2006
- Fig. 55** – Anexo Terminal de Integração Transporte Coletivo - Fonte: Ana Maria Lemos, 2006

PORTAL URBANO RODOVIÁRIO DE VITÓRIA:

- Fig. 56** – Porta de Vitória – Iluminação Zenital - Fonte: Ana Maria Lemos, 2006
- Fig. 57** – Vista Aérea - Fonte: Acervo arquiteto Fayet
- Fig. 58** – Fachada Lateral - Fonte: Ana Maria Lemos, 2006
- Fig. 59** – Fachada Lateral - Fonte: Ana Maria Lemos, 2006
- Fig. 60** – Vista Aérea - Fonte: Acervo arquiteto Fayet
- Fig. 61** – Vista Aérea - Fonte: Acervo arquiteto Fayet
- Fig. 62** – Vista Interna - Fonte: Ana Maria Lemos, 2006
- Fig. 63** – Perspectiva - Fonte: Acervo arquiteto Fayet. Reprodução eletrônica Alessandro Miguel de Oliveira, 2006
- Fig. 64** – Implantação - Fonte: Acervo arquiteto Fayet

Fig. 65 – Planta Baixa - Fonte: Acervo arquiteto Fayet. Reprodução eletrônica Alessandro Miguel de Oliveira, 2006

Fig. 66 – Planta Baixa - Fonte: Acervo arquiteto Fayet. Reprodução eletrônica Alessandro Miguel de Oliveira, 2006

Fig. 67 – Estudos do arquiteto - Fonte: Acervo arquiteto Fayet

Fig. 68 – Implantação - Fonte: Acervo arquiteto Fayet

Fig. 69 – Interior - Administração - Fonte: Ana Maria Lemos, 2006

PORTAL URBANO RODOVIÁRIO DE BRASÍLIA:

Fig. 70 – Vista da rodoviária de Brasília à noite. In: Imagens de Brasília. Disponível em: http://www.geocities.com/TheTropics/3416/foto_rodoviaria_n.htm. Acesso em: nov. de 2006.

Fig. 71 – Planta de Situação - Fonte: Mapa Turístico de Brasília - 27ª EDIÇÃO – Editor: Amadeu Rodrigues.

Fig. 72 – Plataforma nível Inferior - Fonte: Ana Maria Lemos, 2006.

Fig. 73 – Projeto original – Implantação da Capital - Fonte: Ana Maria Lemos, 2006.

Fig. 74 – Plataforma – Integração com as vias públicas - Fonte: Ana Maria Lemos, 2006

Fig. 75 – Vista da Plataforma - Fonte: Ana Maria Lemos, 2006

Fig. 76 – Portal inserido no contexto urbano - Fonte: Ana Maria Lemos, 2006

Fig. 77 – Obras da Construção de Brasília - Fonte: Brasília sob o Olhar de Jesco. Wolff Jesco von Puttkamer. Fundação Assis Chateaubriand – Ed. Universidade Católica de Goiás. Pág. 55.

Fig. 78 – Planta Baixa – Nível Inferior - Fonte: Revista Acrópole 256/257. Reprodução eletrônica: Silas Varizo, 2006.

Fig. 79 – Planta Baixa – Nível Intermediário - Fonte: Revista Acrópole 256/257. Reprod. eletrônica: Silas Varizo, 2006.

Fig. 80 – Planta Baixa – Nível Superior - Fonte: Revista Acrópole 256/257. Reprodução eletrônica: Silas Varizo, 2006.

PORTAL URBANO RODOVIÁRIO DE CUIABÁ:

Fig. 81 – Interior - Fonte: Acervo MB Construtora

Fig. 82 – Fachada Principal - Fonte: Ana Maria Lemos, 2006

Fig. 83 – Fachada Lateral - Mirante - Fonte: Ana Maria Lemos, 2006

Fig. 84 – Pilar Ø 2,00m - Fonte: Ana Maria Lemos, 2006

Fig. 85 – Situação - Fonte: Mapa - Planta Urbana de Cuiabá e Várzea Grande. Edição Atualizada. Editora Cartográfica Centro-Oeste, 2006

Fig. 86 – Interior do Portal - Fonte: Ana Maria Lemos, 2006

Fig. 87 – Fachada Posterior Balanço de 15m - Fonte: Ana Maria Lemos, 2006

Fig. 88 – Rampas - Circulação Interna - Fonte: Ana Maria Lemos, 2006

Fig. 89 – Rua Central - Desembarque - Fonte: Ana Maria Lemos, 2006

PORTAL URBANO RODOVIÁRIO DE GOIÂNIA:

Fig. 90 – Vista Aérea - Fonte: Acervo GRUPOQUATRO

Fig. 91 – Fachada Original - Fonte: Acervo MB Construtora

Fig. 92 – Fachada - Fonte: Revista Projeto nº 94

Fig. 93 – Vista Aérea da Estação Ferroviária e do Portal Goiânia - Fonte: Acervo GRUPOQUATRO

Fig. 94 – Situação - Fonte: Acervo: Mapa – Estado de Goiás Planta Urbana de Goiânia Edição Atualizada.

Fig. 95 – Alteração no Sistema Viário - Fonte: Acervo GRUPOQUATRO

Fig. 96 – Vista Geral - Fonte: Acervo MB Construtora

Fig. 96a – Vista Interior com dimensões muito extensas - Fonte: Arquiteturas no Brasil/Anos 80- Hugo Segawa. Projeto Editores Associados Ltda, 1988. p. C-28

Fig. 97 – Planta Baixa do Pavimento Inferior - Fonte: Revista Projeto número 94

Fig. 98 – Planta Baixa do Pavimento Superior - Fonte: Revista Projeto número 94

Fig. 98a – Edifício sem fechamentos laterais - Fonte: Arquiteturas no Brasil/Anos 80- Hugo Segawa. Projeto Editores Associados Ltda, 1988. p. C-29

Fig. 99 – Obras - Fonte: Revista Projeto número 94

Fig. 100 – Estrutura concreto e Cobertura metálica - Fonte: Revista Projeto número 94

Fig. 100a – Clarabóia em vidro - Fonte: Arquiteturas no Brasil/Anos 80- Hugo Segawa. Projeto Editores Associados Ltda, 1988. p. C-29

Fig. 101 – Croquis - Fonte: Acervo Paulo Mendes da Rocha

Fig. 102 – Fachada - Fonte: Revista Projeto número 94

Fig. 103 – Croquis - Fonte: Acervo Paulo Mendes da Rocha

Fig. 104 – Vista Geral de Goiânia – Vidro inclinado (Projeto original)

DIVERSAS:

Fig. 105 – Anexo Portal de Jaú - Fonte: Ana Maria Lemos, 2006

Fig. 106 – Rampas Internas – desnível de 7,00m - Jaú - Fonte: Ana Maria Lemos, 2006

Fig. 107 – Interior atual – Portal Goiânia - Fonte: Acervo MB Construtora

Fig. 108 – Interior atual – Portal Goiânia - Fonte: Acervo MB Construtora

Fig. 109 – Fachada original do Portal Goiânia - Fonte: Arquiteturas no Brasil/Anos 80- Hugo Segawa. Projeto Editores Associados Ltda, 1988. p. C-28