A Estação Rodoviária de Jaú

e a dimensão urbana da arquitetura

Cesar Shundi Iwamizu

Dissertação de Mestrado

Sob orientação de:

Anália Maria Marinho de Carvalho Amorim

Universidade de São Paulo

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

Área de concentração: Projeto de Arquitetura

São Paulo, Fevereiro de 2008

Pesquisa realizada com o apoio da FAPESP

Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo.

Iwamizu, Cesar Shundi

196e A Estação Rodoviária de Jaú e a dimensão urbana da arquitetura / Cesar Shundi Iwamizu. - - São Paulo, 2008.

--- p. il.

Dissertação (Mestrado – Área de Concentração: Projeto de Arquitetura) – FAUUSP.

Orientadora: Anália Maria Marinho de Carvalho Amorim.

1.Estações rodoviárias – Jaú (SP) 2.Arquitetura moderna – Jaú (SP) 3.Arquitetura moderna - Brasil 4.Artigas, João Batista Vilanova, 1915-1985 I.Título

CDU 725.388

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Banca Examinadora

.....

.....

.....

.....

São Paulo,2008.

Agradecimentos

Biblioteca da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP

Biblioteca Vilanova Artigas e Escola da Cidade

Centro de Documentação da Fundação Raul Bauab

FAPESP

Fundação Vilanova Artigas

Adriana Shima Iwamizu, Marina Sabino e Valentina Soares;

Alexandre Mirandez, Marcelo Pontes de Carvalho e Ricardo Bellio;

Ana Addor, Marina Colonelli, Lívia Ribas, Paula Sertório, Rafael Urano e Tatiana Tatit;

Álvaro Puntoni, Anderson Freitas, Camila Chamatti, Caio Faggin, Fabiana Stuchi,

José Guilherme Pereira Leite, Massafumi Yamato e Pablo Hereñu;

Cecília Reichstul, Eduardo de Almeida, Felipe Noto, Giovana Avancini e Roberto Zocchio;

Guilherme Petrella, Helena Ayoub, José Paulo Gouvêa, Moracy Amaral e Tiago Oakley;

Cristiane Muniz e Fernando Viégas, pelas conversas iniciais;

Antônio Carlos Barossi e José Tavares Correia de Lira, pelo Exame de Qualificação;

Júlio Camargo Artigas, pelas inúmeras conversas, sugestões e apoio irrestrito;

Marlene Yurgel, Paulo Mendes da Rocha, Pedro Paulo Mello Saraiva,

Reinaldo Corcioli, Sylvia Ficher e Waldemar Bauab, pelos depoimentos;

Alcione Abramo e Fábio Abramo, pelas transcrições;

Cássia Buitoni, pelo constante apoio, projeto gráfico e revisões;

Eduardo Ferroni, pelas conversas em Louveira;

Carlos Ferrata, pela presença durante todo o processo;

Anália Maria Marinho de Carvalho Amorin, pela orientação confiante;

Anita Rodrigues Freire e Geórgia Lobo, pela intensa dedicação na diagramação, no tratamento de imagens, na leitura atenta e na troca de idéias, fundamentais para a conclusão dessa pesquisa.

Resumo

Projetada pelo Arquiteto João Batista Vilanova Artigas em 1973, a Estação Rodoviária de Jaú se caracteriza por uma engenhosa solução estrutural e por uma precisa inserção no tecido urbano da cidade.

Ao estudar as relações entre o edifício e a cidade, a pesquisa se estendeu ao conjunto de quinze projetos que Artigas realizou naquele município em um arco temporal de dez anos, período que marca seu crescente envolvimento em projetos de caráter urbanístico e, contraditoriamente, seu afastamento da Universidade pela Ditadura Militar.

Organizado em duas leituras principais – O desenho do Chão e O desenho do Teto – o presente trabalho analisa outros projetos realizados por Artigas, desde o início de sua atividade profissional, com o objetivo compreender a síntese encontrada no projeto da Estação Rodoviária de Jaú.

Abstract

The Bus Terminal of Jaú was designed by architect João Batista Vilanova Artigas in 1973 and it is distinctive for its ingenious structural solution and for its precise insertion into the urban fabric.

Starting from the study of the relationship between the building and the city, the research has been extended to fifteen projects that Artigas has created in Jaú during the period of ten years. Interesting to note is that these years corresponded to his increased involvement with projects of urban character, despite his forced retirement from the University by the military dictatorship.

Organized in two basic readings – The design of the Floor and The design of the Ceiling – this thesis also analyzes other projects created by Artigas since the beginning of his professional activities, in an attempt to understand the synthesis found in the project of the Bus Terminal of Jaú.

Sumário

1. Introdução	11
2. A Estação Rodoviária de Jaú	17
2.1. O projeto	27
2.2. O estudo preliminar	43
2.3. O anteprojeto	47
2.4. O projeto executivo	55
2.5. O desenvolvimento do projeto	69
2.6. O processo de construção	89
2.7. A estação e a cidade	111
2.8. Desdobramentos	123
3. Artigas e Jaú 1968 a 1978	129
3.1. O desenho possível	135
3.2. O Plano de Desenvolvimento Acelerado 1973-1976	147
3.3. Os projetos realizados por Artigas	163
4. A dimensão urbana da Arquitetura	223
4.1. O desenho do Chão	273
4.2. O desenho do Teto	349
5. Considerações finais	401
6. Bibliografia	405

1. Introdução

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

A obra do arquiteto João Batista Vilanova Artigas tem sido tema de inúmeros trabalhos de investigação e pesquisa, resultando dissertações de mestrado e teses de doutorado.

O estudo aprofundado sobre a Estação Rodoviária de Jaú, que é o objeto do presente trabalho, pretende contribuir com esse universo crítico, procurando explicitar a síntese encontrada nessa obra, considerando os aspectos construtivos, a organização espacial do programa proposto para a estação e a inserção urbana do edifício. Serão enfatizadas as relações entre a construção e seus pormenores, entre a parte e o todo, entre o edifício e a cidade.

O primeiro capítulo analisa o objeto de pesquisa a partir do material crítico existente sobre a obra de Artigas e da reflexão sobre dados primários encontrados, procurando aprofundar três aspectos principais: a leitura dos desenhos realizados para cada etapa do projeto, o processo de construção da Estação Rodoviária e sua repercussão na cidade e, por fim as relações estabelecidas entre o edifício e seu entorno.

No segundo capítulo, junto com um panorama geral que descreve o conturbado momento político vivido pelo país e a repercussão nas atividades acadêmicas e profissionais de Artigas, pretende-se publicar o conjunto de mais de quinze projetos realizados entre 1968 e 1978 no Município de Jaú. Um recorte que, ao explicitar as relações estabelecidas entre esse conjunto de projetos e a cidade como um todo, permite dar ênfase à dimensão urbanística da Estação Rodoviária de Jaú.

Com o objetivo de identificar procedimentos projetuais recorrentes que, de certo modo, aparecem sintetizados no objeto central dessa pesquisa, o terceiro capítulo apresenta uma série de projetos realizados por Artigas, organizados em três partes distintas.

Primeiramente, foram selecionados alguns projetos que pudessem demonstrar o envolvimento crescente de Artigas com as questões urbanísticas, ainda que boa parte dos projetos realizados até o final da década de 60 ficasse restrita aos limites do lote urbano.

Depois, no ‘Desenho do Chão’, pretende-se explorar o modo como se desenvolveram novas soluções para o encontro do edifício com o solo, enfatizando sua importância na configuração dos edifícios projetados por Artigas. O objetivo é discutir como, gradativamente, as soluções técnicas e formais utilizadas nos projetos foram se desenvolvendo de modo a ampliar as relações entre edifício e cidade.

Por fim, no ‘Desenho do Teto’, pretende-se retomar uma conhecida discussão sobre a obra de Artigas: a busca de uma riqueza espacial no interior dos edifícios, em contraposição direta à contenção formal presente na definição exterior dos volumes. O objetivo foi abordar os projetos desenvolvidos por Artigas, ressaltando o papel do desenho das estruturas de cobertura na definição da espacialidade dos edifícios, colocando lado a lado as soluções estruturais utilizadas por Artigas que, de certo modo, encaminharam as soluções presentes em Jaú.

Meu primeiro contato com a obra de Vilanova Artigas foi quando, ainda sem saber exatamente as atribuições que um arquiteto deveria ter, visitei a Faculdade de Arquitetura da Universidade de São Paulo por intermédio de minha irmã, na expectativa de conhecer a faculdade que pretendia cursar.

Aquela visita despertou uma enorme inquietação que persistiu durante todo o tempo em que vivi naquele edifício, e que permanece ainda hoje, toda vez que retorno a ele.

Nesse período de estudos, com amigos da escola, as visitas às obras constituíam as melhores aulas de arquitetura. As casas, as escolas, os prédios projetados por Artigas estavam sempre nessa lista e não deixaram de alimentar, de um modo ou de outro, aquela inquietação.

Foi assim também com a Rodoviária de Jaú. Em uma visita com os alunos da Escola da Cidade tive a surpresa de encontrar novidade em algo que me era familiar, já que os desenhos e as imagens haviam se revelado incapazes de traduzir a real dimensão daquela arquitetura.

2. A Estação Rodoviária de Jaú

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Essa é a Estação Rodoviária de Jaú. Se vê aqui: ‘qu’il faut faire chanter lês points d’appui’, que o Flávio Motta citou, referindo-se aos pilares da FAU. Só que aqui a cantiga é diferente.

Um pequeno pormenor, que vale a pena contar, porque sempre acho interessante um julgamento do povo, em relação às coisas que faço. Se acham bonito ou feio. Em relação à rodoviária, há uma anedota que me encantou. O ônibus entra na Rodoviária e as pessoas descem diretamente na plataforma e, uma senhora que ia para Jaú me contou que, quando o ônibus entrou na estação, o motorista disse:

– A senhora não vai descer?

E ela:

– Não, eu vou para Jaú.

– Mas nós estamos em Jaú.

– Que nada, rapaz, eu conheço Jaú e, lá, não tem dessas coisas!¹

¹ FUNDAÇÃO VILANOVA ARTIGAS e INSTITUTO LINA BO E P.M. BARDI. *Vilanova Artigas: arquitetos brasileiros*. São Paulo: Fundação Vilanova Artigas e Instituto Lina Bo e P.M. Bardi (coordenação editorial: Marcelo Ferraz), 1997, p. 178.

Implantação da Rodoviária de Jaú

Escala 1:2000

0 20 60

Desenho publicado na revista Módulo n.42, Rio de Janeiro, 1976.

Cortes transversais

Escala 1:500

Desenho publicado na revista Módulo n.42, Rio de Janeiro, 1976.

Planta níveis 107,22 e 108,85 e corte longitudinal

Escala 1:500

Desenho publicado na revista Módulo n 42, Rio de Janeiro, 1976.

Planta níveis 110,22 e 112,10 e corte longitudinal

Escala 1:500

Desenho publicado na revista Módulo n.42, Rio de Janeiro, 1976.

0 5 15

Planta níveis 113.62 e 115.35

Escala 1:500

Desenho publicado na revista Módulo n.42, Rio de Janeiro, 1976.

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

A estação está localizada numa área anteriormente ocupada pela estação da Estrada de Ferro, transferida para outro local.

O desnível entre as duas frentes é de ordem de 7 metros. Pensou-se que com as rampas seria possível aos habitantes de Jaú subirem para a rua mais alta através da estação, como passarela de pedestres.

O restaurante no andar superior pretende funcionar um tanto quanto independentemente da Estação – como ponto de encontro.

Nas cidades médias do Estado de São Paulo, principalmente nas mais antigas, o lazer de suas populações é, quase sempre, esquecido, havendo falta de hotéis, restaurantes, parques, etc..

As estações rodoviárias, por isso, funcionam como ponto de convergência para onde se dirige grande parte de sua população em seus justos momentos de lazer. O 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 para oferecer um aspecto mais humano à cidade de Jaú.²

² Memorial descritivo presente na primeira publicação do projeto da Estação Rodoviária. *Revista Módulo*. Número 42. Rio de Janeiro: Avenir, Mar/Abr/Maio 1976, p.42.

2.1. O projeto

Projetada em 1973, a Estação Rodoviária de Jaú é um dos edifícios mais importantes construídos por João Batista Vilanova Artigas. Realizado na última fase de projetos de sua vasta obra, sua importância reside no fato de que o edifício sintetiza uma série de procedimentos que fazem parte da trajetória de Artigas como arquiteto.

Muito conhecido, o projeto foi intensamente publicado nas revistas especializadas da época, e continua sendo destacado pelos recentes estudos realizados sobre a obra de Artigas, sobretudo pela “engenhosa”³ solução utilizada no desenho da estrutura de sua cobertura, notadamente pelos pilares desenhados em forma de ‘flor’.⁴

O desenho deste pilar não só confirma os procedimentos projetuais que permeiam toda a obra de Artigas, como também permite estabelecer diálogos com a própria história da arquitetura: permitindo uma reflexão que vai desde os capitéis desenhados pelos gregos ou as estruturas da arquitetura gótica, até chegar à arquitetura moderna e passando, inevitavelmente, pelas ‘cariátides’⁵ projetadas por Oscar Niemeyer.

3 “Oscar Niemeyer ficou muito impressionado; ele me telefonou do Rio dizendo: ‘Artigas, que solução engenhosa!’. Achei lindíssima a palavra; que eu tivesse achado uma solução arquitetônica ‘engenhosa’ seria de uma capacidade incrível de crítica desse homem.” ARTIGAS, João Batista Vilanova. *A Função Social do Arquiteto*. Incluído em *Caminhos da Arquitetura*. 4. ed. ver. E ampl. São Paulo: Cosac Naify, 2004, p. 224.

4 “aí no fim comecei a pegar aquelas colunas, me parece uma flor aquilo lá, imitando uma flor... e em cima fizemos a última laje, uma tremenda de uma laje, um metro, mais de um metro de ferragem...” Conforme depoimento de Reinaldo Corcioli, Mestre-de-obras responsável pela construção da Rodoviária, ao autor, Jaú, 24/09/2007.

5 Definição dada por André Mauraulx ao se referir às colunas desenhadas por Oscar Niemeyer nos palácios de Brasília.

Não obstante a importância das discussões suscitadas pelo desenho da estrutura utilizada em Jaú, fundamental para a compreensão da complexidade presente na obra de um arquiteto como Artigas, o que se pretende com essa dissertação é chamar atenção para outros aspectos presentes no projeto da Estação Rodoviária de Jaú que ficaram eclipsados pela enorme repercussão dessa estrutura, como já alertava Dalva Thomaz ao comentar a importância desse edifício:

No conjunto dessas obras, a Estação Rodoviária de Jaú, cujo projeto é de 1973, merece especial destaque. Desde as primeiras divulgações, esse projeto de Artigas foi objeto de uma certa curiosidade, tornando-se, ao longo do tempo, bastante conhecido nos meios arquitetônicos. Sua marca símbolo costuma ser representada nas imagens, pela singularidade do desenho de seus apoios internos. Porém, há que se observar que o projeto contém uma dimensão muito maior. O alcance da proposta se revela no tratamento arquitetônico de um problema concreto do ambiente urbano. Atento a essa questão, Artigas responde ao cumprimento de um programa restrito para uma estação rodoviária, de uma forma tão ampla e inusitada, que a obra acaba promovendo uma integração urbana. Ao mesmo tempo, cria um interessante lugar de permanência e passagem dentro da cidade.⁶

Ao solucionar o projeto da estação, Artigas incorpora novos programas, cria espaços públicos e permite uma transposição pelo interior do edifício, conectando a área central à parte alta da cidade, sem conflito entre o trânsito de pedestres e a circulação dos ônibus. Esse desenho gera uma estrutura construída na cidade de Jaú que é, a um só tempo, edifício e cidade. Como também reforça a leitura realizada por João Massao Kamita:

⁶ THOMAZ, Dalva Elias. *Um olhar sobre Vilanova Artigas e sua contribuição à Arquitetura Brasileira*. Dissertação de mestrado, FAUUSP. São Paulo, p. 356.

Fotos da Rodoviária de Jaú. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Croqui do autor, 2007.

Fotos da Rodoviária de Jaú. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

De fato, a ênfase na circulação faz da rodoviária não tanto um edifício no sentido estrito do termo, mas, na realidade, um grande equipamento urbano, tal como as inúmeras passarelas por ele projetadas nesse período para a cidade de São Paulo. Possibilitando o acesso por todos os lados e deixando a cidade entrar e constituir seus espaços, a Rodoviária de Jaú resume-se aos componentes básicos da construção: pisos, cobertura e apoios verticais. Trata-se, enfim, de uma das estruturas urbanas mais permissivas projetadas pelo arquiteto.⁷

Dando continuidade a esse raciocínio, pode-se dizer que Artigas consegue levar ao limite algumas das mais importantes idéias, recorrentemente utilizadas em sua obra: a criação de um edifício pensado como a ‘espacialização da democracia’ – projetado ‘sem portas de entrada’ e com rampas internas desenhadas como desdobramentos do chão da cidade – aparece materializado, de fato, no projeto da Estação Rodoviária de Jaú.

Além do caráter urbanístico inerente ao programa de uma estação rodoviária, pode-se dizer que é justamente pela utilização dessas soluções espaciais que o edifício assume um papel transformador no espaço urbano de Jaú: cada uma de suas quatro faces cria francas aberturas com os espaços adjacentes, permitindo cruzamentos pelo interior do edifício ao interligar as duas ruas anteriormente separadas pela linha férrea e as duas praças laterais conquistadas com a demolição dos antigos armazéns.

O leito da antiga linha de estrada de ferro que cruzava a cidade já está sendo convertido para o sistema viário da cidade e a área da estação foi adquirida pela prefeitura para a implantação de uma praça. A prefeitura construiu um novo armazém para a FEPASA (...) para permitir o abandono dos antigos armazéns da área da estação.⁸

7 KAMITA, João Massao. Vilanova Artigas. Espaços da Arte Brasileira. São Paulo: Cosac&Naify, 2000, p.45.

8 *Plano de Desenvolvimento Acelerado – 1973/1976*. Jaú: Prefeitura Municipal de Jahu, 1973, p.20.

Mapa do Município de Jaú, 1970, Notar Estação e Ramal desativado da Linha Oeste da Companhia Paulista de Vias Férreas.

Fonte: *Geomorfologia 26*, Instituto de Geografia da USP, São Paulo, 1972.

Antiga Estação Ferroviária Central da Companhia Paulista de Vias Férreas.
Fonte: SANTOS, Ivan Cláudio Domingues dos e JÚNIOR, João Jair Feltrin.
Jahu, Retratos de uma época 1900-1929. Jaú: 1996.

A descrição presente no Plano de Desenvolvimento Acelerado – 1973/1976 esclarece as condições que possibilitaram a criação da estação rodoviária, peça chave do novo plano urbanístico para a cidade de Jaú.

O plano modernizador não só pretendia direcionar o crescimento da cidade a partir de um novo zoneamento, como buscava qualificar a cidade com projetos urbanísticos concretos: além de novos equipamentos públicos, pensou-se na ordenação do sistema viário e na criação de um parque ao longo do rio Jaú. Tais ações originaram muitos dos projetos desenvolvidos posteriormente por Artigas.

A execução de parte do plano urbanístico se viabilizou pelo aproveitamento da área desativada do ramal oeste da Companhia Paulista de Vias Férreas, complementando as avenidas de acesso à cidade e possibilitando a criação de uma nova praça pública, associadas ao projeto da Estação Rodoviária.

Tais ações justificavam a substituição de um edifício do início do século – símbolo da urbanização promovida pelo desenvolvimento da produção cafeeira em Jaú – por uma construção atrelada aos novos planos para a cidade, adequada aos ‘novos tempos’.

(...) e várias vezes nós fomos a Jaú para ver as áreas, escolher se a Rodoviária era melhor ali ou em outro lugar. Inclusive houve uma celeuma porque onde era a Rodoviária tinha a estação; tinha a estação antiga da estrada de ferro, o Artigas mandou derrubar e eu dizia: ‘não, deixa ela aí, vamos fazer mais pra cá, tem lugar’. Mas ele não gostava disso, nem o prefeito queria que se mantivesse uma coisa que do ponto de vista deles não era moderna.⁹

⁹ Conforme depoimento de Marlene Yurgel ao autor, São Paulo, 01/11/2007.

Apesar dessa visão modernizadora¹⁰, Artigas estava atento à importância da Estação Ferroviária em relação à malha urbana da cidade. Implantada em uma posição privilegiada, o edifício da antiga estação tinha sua grande porta central construída como desfecho da principal rua da cidade, condição urbanística que se mantém no novo edifício projetado por Artigas, não só pela simetria do conjunto, mas principalmente pelo alinhamento que sua rampa central estabelece com a rua, garantindo sua continuidade pelo interior do edifício.

O caráter urbano desse percurso pelo interior da construção também é reforçado pela diversidade das atividades compreendidas pelo programa, posicionadas a cada patamar do conjunto de rampas. De acordo com a explicação dada no Memorial Descritivo, além de solucionar as necessidades funcionais da estação, privilegiou-se a implantação de programas complementares com certa independência de funcionamento, como se esse projeto pudesse colaborar na ampliação dos espaços de lazer de uma cidade como Jaú.

Como acontece em uma série de outros projetos realizados por Artigas, essa diversidade funcional dos edifícios é ressaltada por sua própria organização interna: a exemplo de uma calçada que cria conexões entre diferentes edifícios, o caminho estabelecido pelas rampas interliga os diferentes programas, atribuindo características específicas a cada um dos pavimentos presentes no edifício.

Um espaço coberto e aberto configura um térreo livre que assume a função de recepção, tanto para quem chega pela área central da cidade, quanto para quem vêm de cada uma das praças laterais.

10 Importante lembrar que, no mesmo período, Artigas sugere a demolição do Edifício dos Correios e Telégrafos, no centro de São Paulo, para poder viabilizar seu projeto para o Vale do Anhangabaú, ainda que esse plano urbanístico estivesse naturalmente ligado à preservação da memória de um local como o Vale.

Foto da rua Edgar Ferraz, 1920. Notar Estação Ferroviária ao fundo.
Fonte: SANTOS, Ivan Cláudio Domingues dos e JÚNIOR, João Jair Feltrin. *Jahu, Retratos de uma época 1900-1929*. Jaú: 1996.

Foto do Município de Jaú, 1971. Notar Estação Ferroviária e armazéns ao fundo, além do edifício da Prefeitura Municipal em processo de construção. Fonte: Site Estações Ferroviárias do Brasil (www.estacoesferroviarias.com.br), foto de 1971, cedida por Edson Castro.

Foto do Município de Jaú, 1976. Notar Estação Rodoviária e novo prédio da prefeitura. Fonte: *Jaú – 1976*. Prefeitura Municipal de Jaú. Administração Waldemar Bauab 1973-1976. Jaú: 1976.

Fotos do terraço da Estação Rodoviária de Jaú. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Foto da circulação das lojas, a partir da rampa central. Foto do autor, 2007.

Foto da plataforma de acesso aos ônibus. Foto do autor, 2007.

Croqui do autor, 2007.

Desse piso pode-se chegar a um espaço de pé-direito triplo, onde se localizam os volumes das bilheterias, visíveis de todo o edifício. Solução oposta àquela adotada para os sanitários e guarda-volumes que, deliberadamente, foram implantados meio-nível abaixo do pavimento térreo de modo a interferir minimamente na configuração espacial da Estação.

Meio-nível acima da cota desse pavimento de acesso se situa a plataforma da estação, um espaço desenhado com os atributos de uma simples rua que adentra o interior do edifício e permite – sem criar vagas específicas – o embarque e o desembarque de passageiros em sua própria ‘calçada’.

A continuidade das rampas leva ao conjunto de estabelecimentos comerciais que ocupam todo o segundo pavimento, conformando uma ‘caixa suspensa’ que é estruturada independentemente dos outros elementos que compõem o conjunto da estação.

Na cobertura desse mesmo volume, um restaurante com vistas privilegiadas para a cidade funciona independentemente da estação rodoviária. Definido por um caixilho de vidros temperados, seu espaço se soma a uma área externa que, apesar de construídos sobre laje, é desenhada com os atributos de uma praça: um espaço público interligado à avenida de acesso por duas passarelas posicionadas na extremidade do edifício.

Essas duas passarelas de conexão também recebem os dois últimos lances da circulação em rampas, promovendo a continuidade espacial entre todos os planos criados para a realização da estação. O conjunto conforma uma espécie de embasamento que cria uma nova 'topografia' capaz de, simultaneamente, interligar as ruas existentes, as praças laterais, e os programas arquitetônicos da Estação.

O último lance de rampas, materializado em um segundo volume suspenso no centro do edifício, cria uma interrupção em seu vazio interno ao separar a área da plataforma do espaço onde se localizam o conjunto de rampas transversais.

A estação rodoviária é concebida, enfim, como o local de cruzamento de dois fluxos de circulação: o de ônibus, em desenvolvimento paralelo às ruas; e o dos pedestres, em sentido perpendicular, valorizando a conexão entre os vários pisos, inclusive os planos das ruas limítrofes. É por essa razão que o elemento estrutural da circulação interior – as rampas – tem seu percurso marcado por esse duplo registro, como um 'T', cifrando as coordenadas que definem o espaço. Nos lances iniciais, a rampa segue como planos horizontais, em continuidade com os pavimentos, mas ao mudar de direção, no braço do "T", altera o seu registro plástico, assumindo expressão volumétrica pela adição de paredes baixas que a transformam num corredor sem teto.¹¹

Esse volume dinamiza o espaço central do edifício, tanto pela geometria cuidadosa que revela a inclinação da rampa – no contraste à linha reta estabelecida pela cota superior de seu muro –, quanto pelo contraponto que suas paredes criam em relação aos demais lances do conjunto de rampas, totalmente abertas.

11 KAMITA, João Massao. *Vilanova Artigas*. Espaços da Arte Brasileira. São Paulo: Cosac&Naify, 2000, p.44.

croquis do autor, 2007.

Vistas do volume suspenso que define o último lance de rampas. Em cima, o lado que se volta para a área comercial. Embaixo, o lado da rua interna destinada à circulação de ônibus. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

(...) um determinado ponto da rodoviária que é fundamental é a rampa intermediária, você sabe o que eu estou te dizendo, você sobe no intermediário da rampa, divisa a plataforma, a cavaleira da plataforma de ônibus, se você elevar a vista você vê a parte alta de Jaú, e pode prosseguir, e chegar, pela passarela, à parte alta da cidade. Desse ponto, que é uma espécie de uma janela para você parar e apreciar o ponto central da rodoviária, meio nível acima das lojas, você pode divisar a totalidade da rodoviária, você tem uma compreensão do projeto como um todo, que é uma solução muito comum do Artigas. Na FAU, quando era estudante, a gente vivia arrumando uns cantinhos – daqui a gente entende a escola como um todo! – a cavaleira, à montante, à jusante, de cima, de baixo, o próprio vazio do teatro é um lugar que você compreende a altura da estrutura e começa a compreender parte da FAU porque ali você está subterrâneo, do lado do AI têm um espaço estratégico que você tem a totalidade da visão da FAU, e isso o Artigas fazia isso desde a primeira casinha que ele fez para ele, em 1942.¹²

Nesse ponto estratégico, entre a chegada das rampas e a janela que se debruça sobre a plataforma de embarque, o contraste estabelecido por uma pequena abertura num muro que segue o alinhamento da rampa central é que revela a relação do edifício com a cidade.

Pois a existência dessa pequena janela não só ressalta, como um quadro, a existência da rua que continua na parte alta da cidade, como também justifica o desenho das rampas que são compostas por um lance de maior largura intercalado a duas rampas laterais estreitas. Tal configuração ressalta a relação de continuidade entre a rampa central e a principal rua da cidade, trazendo o ‘chão da cidade’ para o interior do edifício.

12 Conforme depoimento de Júlio Artigas ao autor, São Paulo, 07/11/2007.

Foto do pavimento das lojas, notar continuidade da rua Edgar Ferraz em direção ao vale do Rio Jaú. Foto do autor, 2007.

Foto do volume suspenso a partir da plataforma. Notar alinhamento entre a abertura e o conjunto de rampas. Foto do autor, 2007.

Foto a partir da plataforma, notar rampa central em continuidade à Rua Edgar Ferraz. Foto do autor, 2007.

Foto do encontro entre a rampa central e o volume suspenso que abriga o último lance de rampas. Notar continuidade visual através da abertura. Fonte: KAMITA, João Massao. Vilanova Artigas. Espaços da Arte Brasileira. São Paulo: Cosac&Naify, 2000. Foto da Capa.

Contraditoriamente, ao mesmo tempo em que permite passagens fluidas e contínuas, as estruturas de concreto suspensas projetadas por Artigas definem claramente a volumetria implantada na paisagem urbana, distinguindo o espaço interior do exterior. Internamente, a fluidez da circulação e a disposição de volumes soltos no espaço vazio, resultam em uma complexa organização que denota um caráter urbano à vivência que se estabelece no edifício.

São características que, de certa forma, revelam procedimentos projetuais recorrentes na obra de Artigas. Na Estação Rodoviária de Jaú a simples presença de um ‘teto’ é capaz de definir o espaço interno do edifício: um plano simplesmente apoiado no último pavimento do edifício que cria um espaço interno sombreado e iluminado, protegido, mas aberto. Aparentes contradições que são reforçadas pelo desenho da laje de concreto armado aparente, posicionada a apenas 2,5 metros do chão. Um volume espesso e pesado que, por estar totalmente suspenso, cria aberturas para todos os lados. Recuados em relação ao plano da fachada, os pontos de apoio da estrutura ficam totalmente sombreados, no entanto são, simultaneamente, dotados de luz própria.

Croqui do autor, 2007.

Estação Rodoviária de Jaú recém construída. Foto a partir dos jardins externos.
Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Foto da estrutura de cobertura, a partir da plataforma de acesso aos ônibus.
Foto do autor, 2007.

croquis do autor, 2007.

croquis do autor, 2007.

A engenhosidade dessa solução retoma uma lógica estrutural e uma poética construtiva onde os tradicionais elementos que compõem a estrutura – fundações, pilares, vigas, fechamentos – são desenhados de modo a subverter sua utilização corrente: vigas que se transformam em fechamentos, pilares que se transformam em vigas, blocos de fundações que afloram do chão e se transformam nos próprios pilares¹³. Os projetos realizados por Artigas criam uma fusão entre os elementos estruturais que definem o edifício, gerando soluções técnicas e formais onde o que realmente importa é a lógica estrutural do conjunto.

Nesse caso, as nervuras que compõem a laje caixão-perdido da cobertura não se cruzam, evitando o tradicional encontro entre vigas e pilares. Ao contrário, dentro de uma rigorosa malha estrutural, Artigas faz com que cada uma das quatro vigas se curve em direção ao piso, encaminhando os esforços da grelha estrutural diretamente ao plano do último pavimento.

Essa solução gera um inusitado pilar em forma de ‘flor’, composto pelas quatro ‘pétalas’ criadas a partir do desdobramento das nervuras, mas totalmente solidarizadas por um anel de concreto no plano da cobertura, um desenho que permite a abertura de um vazio para obter uma iluminação zenital de 6,0 m de diâmetro no fundo da laje, e 4,2 m no topo.

13 “Quando você projetou as colunas da FAU, escolheu, no meu entender... você fez uma pirâmide. Não há uma pirâmide? Que tem uma base sólida, uma das figuras mais sólidas existe. De repente essa pirâmide acaba num ponto e existe um outro ponto virtual aqui, no centro da pirâmide. Aqui tem essa parede, que desce, vai se afinando até encontrar-se com a coluna. Nem sei se isso é coluna, porque é como se eu dissesse que é um elemento de vedação, a parede procura ser coluna. E a coluna quer ser vedação”. Arguição de Flávio Motta durante o concurso prestado por Artigas para o cargo de professor na FAUUSP, realizado em junho de 1984. ARTIGAS, João Batista Vilanova. *A Função Social do Arquiteto*. Incluído em *Caminhos da Arquitetura*. 4. ed. ver. E ampl. São Paulo: Cosac Naify, 2004. p. 224.

No encontro entre pilares e laje, na ausência de cruzamento entre nervuras, surge a oportunidade de se criar uma iluminação zenital circular possibilitando que no momento de maior tensão, todo o esforço estrutural se desmaterialize em luz.

Esse teto permite trazer uma iluminação zenital para o interior, onde uma relação de contraste entre luz e sombra, dependendo da hora do dia, modifica até a cor do edifício, ao mesmo tempo em que cria um ambiente ameno e protegido para os moradores da cidade, como ressalta o arquiteto Júlio Artigas:

Acho muito importante destacar duas questões na Rodoviária do Artigas, todo mundo fala da luz na rodoviária, que desmaterializa a estrutura, algo que eu até já disse, não sei se fui eu quem disse primeiro, também não tem a menor importância se não foi. Às vezes, no verão lascado, meio dia, parece que a laje está flutuando, então a luz no pilar é muito importante, é algo que tem que ser interpretado, desenvolvido por todos os arquitetos, que é essa solução que o Artigas traz do foco de luz no pilar. Têm outra questão da rodoviária, que eu acho muito importante na minha interpretação, que é o outro lado da luz, que é a sombra. Na realidade, no clima de Jaú, na situação de Jaú, a maior contribuição da Rodoviária para a questão urbana é a sombra, é você estar no centro da cidade e poder circular num lugar que têm um vão enorme, generoso, ventilado, e você tem uma outra relação climática com a cidade. Então junto com a luz, a rodoviária oferece a sombra.¹⁴

¹⁴ Conforme depoimento de Júlio Artigas ao autor, São Paulo, 07/11/2007.

2.2. O Estudo Preliminar

Secção transversal apresentada como Estudo Preliminar da Estação Rodoviária de Jaú

Escala 1:500

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP

A criação da Estação Rodoviária como uma conexão urbanística para a cidade de Jaú fica evidente no estudo preliminar apresentado em julho de 1973, um único e singelo corte transversal que sintetiza as principais intenções do projeto, mas que não se materializa no desenho de um edifício – pelo menos não do modo como estamos acostumados a ver tradicionalmente.

No desenho aparecem sublinhados os limites impostos pelas edificações existentes e o perfil do terreno, cujo desnível é dividido em três planos principais: o primeiro deles – no ponto mais baixo – cria a conexão com a área central da cidade, o segundo – posicionado meio-nível acima do primeiro – se destina a abrigar a circulação dos ônibus, enquanto o último – no ponto mais alto – dá continuidade à cota da avenida de acesso à cidade. Em cada um dos planos é possível identificar a diferenciação entre ruas, calçadas e jardins, pela simples representação gráfica de veículos, pessoas e árvores.

A circulação entre os três planos, livre de cruzamentos indesejáveis entre pedestres e ônibus, é garantida pela criação de rampas em meios-níveis, passarelas de ligação e lajes destinadas a abrigar os demais programas da estação.

A ausência da estrutura de cobertura nesse desenho é marcante e permite ver a intenção de caracterizar o último piso como um terraço que se debruça sobre a área central da cidade, em direção ao vale do Rio Jaú.

O que mais chama a atenção nesse estudo preliminar é que, para Artigas, o que parecia realmente ser importante essa etapa do trabalho eram as definições dos pisos destinados a abrigar os programas da estação e as conexões urbanísticas sugeridas pelas rampas, e não o projeto do edifício em si.

Interessante notar ainda que nesse corte, o último lance das rampas, próximo à cota da nova avenida, já aparece desenhado com um desdobramento diferenciado em relação aos demais lances, promovendo um acesso direto à parte alta da cidade, em sentido oposto ao lance que segue em direção ao terraço.

Como parece sugerir um croqui presente na prancha original desse estudo preliminar, a solução encaminhada no anteprojeto é atingida graças à inversão desse último lance de rampas, agora posicionado paralelamente à plataforma de embarque. Uma rotação de 90 graus que, além de solucionar o pé-direito destinado à passagem de ônibus, ressalta a intenção de se estabelecer conexões com as praças laterais.

Croqui presente na prancha de apresentação do Estudo Preliminar, indicando as alterações que seriam realizadas no anteprojeto. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

2.3. O Anteprojeto

Secções transversais – Anteprojeto
 Escala 1:500
 Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

0 5 15

Planta níveis 107,22 e 108,85 e Elevação – Anteprojeto

Escala 1:500

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Planta níveis 110,22 e 112,10 – Anteprojeto

Escala 1:500

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

0 5 15

Planta níveis 113,62 e 115,35 – Anteprojeto

Escala 1:500

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

A transição entre o estudo preliminar e o anteprojeto, apresentado pouco tempo depois, revela um grande salto, entretanto, o partido de projeto é exatamente o mesmo que foi desenvolvido no projeto executivo e construído posteriormente.

A principal alteração entre essa fase inicial e o anteprojeto foi justamente a eliminação das interferências entre o conjunto das rampas e os pisos destinados aos programas, liberando o espaço aéreo da plataforma para a passagem de ônibus. Uma nova configuração espacial desenhada a partir de quatro ações básicas: a rotação do último lance de rampas em relação aos demais; a substituição do talude ajardinado ao lado da rua interna por um muro de arrimo de pedras e a criação de um bloco suspenso sobre pilotis próximo à rua. Tudo organizado pelo plano da cobertura que surge nos cortes apresentados nesse anteprojeto.

O desenho das rampas ganha autonomia em relação aos demais elementos que compõem a estação rodoviária, desenhando no vazio central um percurso entre cada uma das cotas que definem cada pavimento, tanto aqueles construídos em laje, quanto aqueles diretamente apoiados no solo.

No segundo pavimento se distribuem as áreas administrativas, as lojas e um bar, subdividindo o plano da laje com uma seqüência de paredes paralelas que partem das delimitações geradas pela própria estrutura do edifício, empenas estruturais posicionadas a cada 10 metros, apoiadas em uma única linha de pilares no pavimento térreo.

Essa seqüência de programas é conectada por um único corredor longitudinal interno, elemento de ligação que também dá continuidade às rampas transversais e a cada uma das praças localizadas nas extremidades do edifício.

Foto do modelo – Anteprojeto. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

No último piso, o terraço, apenas insinuado no estudo preliminar, aparece completamente materializado. A cobertura do volume dos estabelecimentos comerciais se liga à avenida de acesso pelas duas passarelas laterais, criando uma plataforma contínua no ponto mais alto do terreno, um espaço absolutamente livre de programas, tratado como uma praça parcialmente coberta.

A concepção estrutural da cobertura, muito semelhante ao que foi posteriormente desenvolvido e construído, já aparece desenhada com os pilares em forma de ‘flor’, cobertos por uma cúpula semi-esférica, como demonstram as fotos do modelo.

Fotos do modelo – Anteprojeto, Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

2.4. O Projeto Executivo

Secções transversais – Projeto Executivo

Escala 1:500

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Planta níveis 107,22 e 108,85 e Secção Longitudinal – Projeto Executivo

Escala 1:500

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Planta níveis 110,22 e 112,10 e Secção Longitudinal – Projeto Executivo

Escala 1:500

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Planta níveis 113,62 e 115,35 – Projeto Executivo

Escala 1:500

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

croquis do autor, 2007.

Foto da Casa Domschke, projetada em 1974, notar empenas paralelas que permitem elevar o volume da residência em apenas duas linhas de pilares.
Fonte: KAMITA, João Massao. *Vilanova Artigas*. Espaços da Arte Brasileira. São Paulo: Cosac&Naify, 2000, p. 116.

Apesar do partido utilizado na Estação Rodoviária de Jaú ter sido praticamente definido no anteprojeto, a transição para o projeto executivo revela alterações de fundamental importância para a compreensão do edifício. Tanto pelo desenvolvimento de um detalhamento coerente com as principais idéias geradoras, quanto pelas substanciais alterações construtivas e programáticas.

A diferença mais significativa é o desenho da estrutura do bloco comercial. Inicialmente suspenso por uma única linha de pilares em continuidade direta ao eixo estabelecido pela estrutura da cobertura, o volume suspenso passa a ser sustentado por um conjunto de 16 pilares de secção quadrada de 80 cm de lado, divididos em duas linhas.

Desse modo, as empenas de concreto armado passam a funcionar como verdadeiras vigas de transição, já que os pilares da cobertura continuam a descarregar suas cargas bem no centro do volume.

Interessante lembrar que a utilização de paredes estruturais como elementos de vedação faz parte do repertório da obra de Artigas, sendo que essa solução específica – a utilização de paredes estruturais também nas subdivisões internas do edifício – é rigorosamente a mesma daquela utilizada na residência Domschke, projetada em 1974, em São Paulo.

Essa modificação altera substancialmente o comportamento da estrutura. Apesar da continuidade estabelecida entre os pilares do piso ao teto, no anteprojeto, as paredes estruturais surgiam para sustentar os grandes balanços exigindo, naturalmente, a criação de travamentos complementares necessários à estabilidade do conjunto.

Pelo que podemos compreender no anteprojeto, o equilíbrio da estrutura desse volume suspenso era possível graças à ligação com as passarelas laterais do último pavimento, solução que ficava evidente na diferença de altura entre as vigas da fachada.

Na versão definitiva do projeto, a solução de independência estrutural adotada para esse volume – composto por uma grande viga de transição apoiada em duas linhas de pilares – define um outro desenho para as passarelas laterais localizadas no último piso.

Estruturada por meio de vigas protendidas, as passarelas se apóiam tanto no muro de arrimo que define a rua interna, quanto nos pilares localizados próximos às extremidades da plataforma e, sem transmitir nenhuma carga ao terraço, segue em balanço até possibilitar a passagem de pedestres.

A solução estrutural adotada reforça a idéia de autonomia entre as partes que compõem o conjunto, criando um edifício a partir da ‘sobreposição’ de diferentes elementos construtivos:

(...) Então em cada andar o Artigas resolveu fazer um partido estrutural diferente; a estrutura não tem pilar (...) que começa embaixo ou no segundo ou no terceiro andar. E decidiu que pela característica do terreno e por serem de atividades diferentes, que a estrutura era diferente em cada andar.¹⁵

Essa distinção fica evidente no bloco posicionado mais próximo à área central da cidade: em cada um de seus pavimentos uma nova espacialidade é criada, revelando um caráter específico, apropriado às atividades programáticas e às condições gerais de implantação.

¹⁵ Conforme depoimento de Marlene Yurgel ao autor, São Paulo, 01/11/2007.

Elevação – Anteprojeto. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Elevação – Projeto Executivo. Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Terraço, cota 115,35. Foto do autor, 2007.

Pavimento das Lojas, Cota 112,10. Foto do autor, 2007.

Pavimento Térreo, cota 108,75. Foto do autor, 2007.

Totalmente desprovido de interferências visuais, o terraço desenhado no anteprojeto foi parcialmente ocupado no projeto executivo para a criação do restaurante. Um volume construído em alvenaria de blocos de concreto celular – destinado a abrigar sanitários, depósitos e cozinha – é implantado no último pavimento, posicionado junto ao vazio central. Tal solução cria uma barreira visual do terraço em direção ao interior do edifício, mas garante a permanência desse espaço como um mirante para a cidade, em direção ao vale do Rio Jaú.

Croqui do autor, 2007

Um fechamento de vidro temperado define o espaço interno do salão, mas garante as visuais para o exterior com a máxima transparência possível, já que essa tecnologia permite a eliminação dos tradicionais caixilhos.

A resistência adquirida nesse processo de fabricação de vidros permite criar grandes placas capazes de fechar um espaço do piso ao teto, livre de montantes verticais, garantindo uma vedação de extrema simplicidade construtiva e de máxima transparência. Vale ressaltar que tal solução também foi utilizada por Artigas no pavimento térreo da Residência Domschke e no pavilhão anexo à Residência Elza Berquó, realizadas em 1974, recorrendo a uma solução amplamente difundida entre os arquitetos de São Paulo.¹⁶

¹⁶ Conforme depoimento informal do arquiteto Eduardo de Almeida ao autor, a primeira vez que utilizou o vidro temperado em substituição aos caixilhos foi em uma residência projetada em 1962, pela influência direta das obras do arquiteto Sérgio Bernardes, que já havia desenhado sua própria casa, no Rio de Janeiro, com essa mesma tecnologia.

Externamente a esse fechamento de vidro, o espaço desse último pavimento continua caracterizado como uma praça. O próprio tratamento dado à pavimentação desses trechos – desenhado com mosaico português – sugere a reconstituição de calçadas, fazendo com que as áreas externas tenham os atributos de um espaço público, apesar de construído sobre uma laje de concreto armado, sobre o pavimento das lojas.

Outro fator que contribui para ampliar esse caráter é o recuo que o teto estabelece em relação ao comprimento total do edifício, já que a cobertura protege apenas seu espaço central, deixando os acessos laterais parcialmente descobertos. Essa cobertura, construída como uma laje ‘caixão perdido’ com 1,0 m de altura total, cria uma sombra de 49,0 m de largura por 58,0 m de comprimento, sendo sustentada por três linhas de seis pilares, dentro de uma malha estrutural de 17,0 m de largura por 10,0 m de comprimento e balanços de, respectivamente, 7,5m e 4,0m.

Planta de pavimentação do terraço – Projeto Executivo, sem escala. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Terraço da Rodoviária de Jaú. Foto do autor, 2007.

Ao lado, malha estrutural da cobertura, croqui do autor, 2007.

Foto da Rodoviária de Jaú em construção, notar gabaritos para execução do piso.
Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Foto da Garagem de Barcos do Clube Santa Paulo. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Foto da Rodoviária de Jaú durante a construção. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

O conjunto – composto pelo plano da laje e seus dezoito pilares em forma de flor – é simplesmente apoiado no plano estabelecido pelo último pavimento, intermediado apenas por placas de neoprene. A mesma tecnologia utilizada nas inúmeras passarelas que projetou e na cobertura apoiada em troncos de madeira da Residência Elza Berquó.

Essa independência da estrutura de cobertura cria uma distinção construtiva entre o plano que define o edifício – o teto – e os demais elementos que constituem o projeto. Assim como acontece no projeto da Garagem de Barcos do Clube Santa Paula, é na tensão criada entre a cobertura simplesmente apoiada e o desenho dos muros de arrimo que moldam o chão – ressaltando o encontro entre a cobertura e o solo – que Artigas consegue realizar uma de suas obras mais ‘líricas, pela relação entre opostos gravitacionais’, como descreve João Massao Kamita.¹⁷

Na Estação Rodoviária de Jaú, ao invés de criar uma base de muros de pedras ou de concreto ciclópico, como costumava fazer para enfatizar o encontro do edifício no terreno, Artigas cria um embasamento formado pela justaposição dos próprios volumes arquitetônicos. A caixa ocupada pelos estabelecimentos comerciais e o volume que apenas abriga o último lance de rampas, dispostos paralelamente à plataforma, se interligam pelas rampas e passarelas aos muros de arrimo, formando um conjunto único e coeso.

O que também reforça essa idéia é que os próprios muros de arrimo, desenhados no anteprojeto como muros de pedra, foram desenvolvidos como paredes de concreto armado, com a mesma materialidade construtiva dos demais elementos estruturais do edifício.

¹⁷ KAMITA, João Massao. *Vilanova Artigas*. Espaços da Arte Brasileira. São Paulo: Cosac&Naify, 2000, p.46.

No entanto, é interessante notar que essa coesão não impede que cada um deles seja reconhecido por sua independência volumétrica. Em ambos os casos, abrigados por uma única cobertura, tanto o volume dos estabelecimentos comerciais quanto aquele que define o último lance de rampas permanecem soltos no ar, não se encostam no chão, nem tocam o teto.

Representado em uma prancha exclusiva, o segundo volume solto no espaço é desenhado desse modo apenas no projeto executivo já que, inicialmente, havia sido pensado sem as duas paredes paralelas que substituíram os guarda-corpos. Solução que transforma radicalmente o espaço interno da estação a partir da criação de alvenarias de concreto celular, possibilitando a realização daquela singela abertura que relaciona o edifício ao seu entorno.

É por esse motivo que a solução dada à ocupação da laje do segundo pavimento é profundamente alterada com a eliminação dos estabelecimentos comerciais que estavam posicionados em frente ao conjunto das rampas, garantindo as relações visuais entre a janela, as áreas de circulação e as ruas.

A consequência natural dessa decisão é a criação de um segundo corredor em frente às lojas, posicionados junto à fachada externa do edifício, garantindo fluidez de circulação ao conjunto ao criar uma 'varanda' que se debruça sobre a rua.

No alto, à esquerda, Elevação do volume do último lance de rampas. Projeto Executivo, sem escala. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Acima, desenvolvimento da ocupação do pavimento das lojas, croquis do autor, 2007

Fachada de vidro temperado da Rodoviária de Jaú. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Foto da abertura criada em frente às rampas, permitindo a visão do eixo da rua. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Foto do corredor criado junto às fachadas, em frente ao conjunto de lojas. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Internamente, esse corredor da área comercial é, de um lado, definido pelas lojas – portas de vidro temperado alternadas por panos de alvenaria de concreto celular – e de outro, pela fachada de vidro contínua com a mesma tecnologia utilizada no restaurante do último pavimento.

Nesse andar, garantindo visibilidade total ao exterior e proteção às intempéries, o fechamento de vidros fixos é estruturado por meio de um rebaixo presente no piso e por ferragens presas ao teto, posteriormente substituídas por um perfil de alumínio contínuo.

Externamente, os vidros fixos das fachadas criam uma superfície reflexiva e limpa, solução que cria um plano em contraponto direto ao requadro composto pelas paredes laterais e lajes de concreto armado, reforçando a presença desse volume suspenso.

Essa configuração, por uma relação de contraste entre o aberto e o fechado, valoriza o espaço livre do pavimento térreo, projetado sem qualquer tipo de fechamento ou obstrução. O plano de fechamento do restaurante, posteriormente removido, foi executado praticamente alinhado aos caixilhos do segundo pavimento, em posição diferente daquela indicada no projeto executivo, que evitava a interrupção da continuidade do banco de concreto que contorna o terraço.

O desenho de implantação, o único que insinua a importância urbanística desse edifício, indica claramente a locação do edifício em relação ao eixo da rua localizada no ponto mais alto. No entanto o que realmente chama a atenção é a dimensão das praças laterais, de dimensões muito superiores à própria Estação.

Nesse desenho, ressaltando a permeabilidade do edifício em relação a elas, nota-se a presença de rampas paralelas à plataforma, conexões que realizam o percurso longitudinal em pisos pavimentados com mosaico português, com motivo geométrico idêntico àquele utilizado no terraço.

O curioso é que, ao sintetizar uma série de níveis em uma única planta, o que se representa é apenas a projeção da cobertura, como se não houvesse planos de laje, conjunto de rampas ou programas arquitetônicos, apenas uma 'sombra' em meio a um jardim.

2.5. O desenvolvimento do Projeto

Mobiliário Urbano – Projeto de Paisagismo

Sem escala

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Durante a realização dessa pesquisa, pareceu-nos importante abordar o método de trabalho adotado por Artigas em seu escritório. Nos estudos realizados sobre sua obra, esse aspecto – que certamente merece maiores aprofundamentos – fica quase sempre em segundo plano, frente à densidade poética de seus edifícios, à sua atuação política ou ao seu papel frente ao desenvolvimento de uma cultura arquitetônica nacional.

Coordenado pela arquiteta Marlene Yurgel naquele período, o escritório de arquitetura se responsabilizou pela realização e compatibilização dos projetos como um todo, contando com a colaboração de profissionais específicos para a realização dos projetos complementares.

Além da evolução do próprio projeto arquitetônico descrita anteriormente, nota-se que as demais alterações presentes no projeto executivo decorrem do desenvolvimento técnico dos pormenores necessários à execução da obra – ampliação de caixilhos, bancos, bilheterias, etc. – e, sobretudo, da compatibilização com os projetos estruturais, de instalações hidráulicas e elétricas e de paisagismo.

Esse último, concebido pelo arquiteto Paulo Del Pichia, previa o tratamento das praças laterais como jardins entrecortados por caminhos e áreas de lazer, em meio a uma grande massa arbórea. O projeto ainda prevê a criação de bancos e, entre outros elementos paisagísticos, um pequeno anfiteatro ao ar livre.

A posição de cada árvore e o desenho de cada canteiro segue uma geometria que, apesar da aparente irregularidade, é rigorosamente baseada nos pontos localizados em uma grelha quadrada imaginária de 2,50 m, distribuída por toda a área das duas praças laterais.

O projeto de instalações elétricas e hidráulicas – realizado pela empresa Sandretec – demandou a criação de duas áreas técnicas capazes de abrigar os geradores de energia e os reservatórios de água. Cada uma delas foi convenientemente posicionada sob cada um dos patamares das rampas de acesso às praças laterais, com acesso técnico localizado ao lado das bilheterias.

Desse projeto específico, vale a pena registrar a solução dada ao escoamento de águas pluviais da cobertura, que embute dois condutores de ferro fundido de 4” a cada pilar e, em alguns casos, um terceiro duto de 3” para a realização da ventilação das instalações da rede de esgoto. No pavimento onde se localizam as lojas, esses mesmos condutores se localizam entre a estrutura, composta por duas paredes paralelas de concreto armado. No térreo, a passagem acontece junto aos pilares, em um rebaixo especialmente criado para a instalação das tubulações de águas pluviais.

O sistema de iluminação, parcialmente executado, previa a instalação de luminárias com lâmpadas fluorescentes embutidas no ‘caixão perdido’ da estrutura de concreto armado, sendo substituídas por pequenas luminárias cilíndricas encostadas no fundo da laje, como se nota nas fotos da obra recém concluídas. No anel de concreto que contorna os pilares, pequenas luminárias circulares foram embutidas em sua face inclinada.

O cálculo estrutural ficou sob responsabilidade do Engenheiro Geraldo Camargo Demétrio, da empresa Maubertec. Além da realização de complexos desenhos de formas e armação dos pilares da cobertura, podem-se destacar os cálculos de protensão das passarelas do último pavimento e as empenas do volume do segundo pavimento.

Planta e corte dos encaminhamentos das águas pluviais pelo pilar
Projeto de Instalações Hidráulicas desenvolvido pela Sandretec, desenhos sem escala.

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Terraço, notar iluminação embutida no anel de concreto. Foto do autor, 2007

Foto da Rodoviária recém construída, notar luminárias instaladas junto à laje, posteriormente substituídas. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Ao lado, Cortes longitudinal e transversal do projeto de iluminação
 Projeto de Instalações Elétricas desenvolvido pela Sandretec, desenhos sem escala
 Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Secção transversal, notar muros de arrimo, exceção estrutural no encontro entre a rampa e a laje do primeiro pavimento e detalhes das articulações

Projeto Estrutural desenvolvido pela Maubertec, desenho sem escala

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Além disso, foram incorporadas ao projeto duas juntas de dilatação no módulo central do edifício, uma de cada lado do conjunto de rampas, solução que fica evidente nas juntas presentes nos pilares e nas paredes localizadas sobre as rampas.

Nesse mesmo módulo central, uma exceção estrutural no piso das lojas é criada para criar a sustentação necessária das cargas que as rampas incidem sobre a laje do segundo pavimento, solução visível no fundo da laje a partir do pavimento térreo.

De qualquer modo, esse compromisso com a totalidade dos projetos nos chama a atenção para o processo de produção do escritório que, apesar de contar com uma equipe relativamente pequena, conseguia realizar um enorme número de projetos.

Nesse período, Artigas se dedica exclusivamente ao escritório, já que se encontrava impedido de assumir suas atividades acadêmicas e, como se sabe, vivia em um período nada favorável a um envolvimento político intenso.

No entanto, a enorme produção do escritório no período não se justifica simplesmente por essa condição, até porque mesmo envolvido em uma série de atividades paralelas ao trabalho do escritório, Artigas nunca deixou de realizar um grande número de projetos em períodos anteriores – a não ser no período de crise, que o afastou temporariamente da prática profissional, ou nos períodos de poucas encomendas de projeto.

De acordo com os depoimentos dos colaboradores do escritório naquele momento, o que sempre parece chamar a atenção, sobretudo nessa fase de grande maturidade, é a enorme capacidade de Artigas de dar respostas objetivas às questões impostas por cada projeto, uma síntese que nunca deixava de lado os aspectos artísticos, culturais, técnicos, sociais ou políticos, necessários à arquitetura que vinha desenvolvendo.

Foto do encontro entre pilar, laje e volume da passarela. Notar junta de dilatação do edifício ao lado das rampas, no módulo central. Foto do autor, 2007.

Detalhe da armação dos pilares localizados no último pavimento.
 Projeto Estrutural desenvolvido pela Maubertec, desenhos sem escala
 Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Minha primeira tarefa no escritório foi desenhar a casa Domschke. O primeiro trabalho e a grande surpresa. Artigas me levou à sua sala e, sentados à mesa de pau-brasil, passou-me o serviço. Desenhava as plantas, os cortes e as fachadas, à mão livre, em pedaços de papel manteiga, mais ou menos de tamanho A4, enquanto me explicava o projeto. Falava ao mesmo tempo da solução funcional, estrutural e formal a qual adotara, evidenciando as qualidades do espaço que, como em todos os seus projetos, refletia, ao mesmo tempo, o rigor ético e a generosidade com que interpretava o mundo. Desenhos feitos e a exposição completa e clara, entregou-me os desenhos para que eu comesse a representação técnica para o anteprojeto. Argumentei então: – Artigas, nos desenhos não tem nenhuma medida, como vou saber o tamanho dos espaços? Artigas me olhou como se eu estivesse dizendo uma grande asneira. Tomou o escalímetro que estava sobre a mesa e disse-me, colocando-o sobre o desenho que acabara de fazer: esse quarto, está vendo?, tem 4 x 4m. Esta sala,... e por aí foi. Fiquei boquiaberto, porque ele não utilizou o instrumento enquanto desenhava o projeto para mim, e desenhava tudo em exatos um para cem.¹⁸

Essa inegável habilidade de Artigas certamente se refletia no próprio desenvolvimento de cada trabalho e no processo produtivo estabelecido pelo escritório como um todo, como esclarece a arquiteta Sylvia Ficher, acerca do projeto da Estação Rodoviária de Jaú:

18 Depoimento de Eduardo de Jesus Rodrigues. *Pós – Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAUUSP n18*. Comissão de Pós-Graduação. São Paulo: FAU, dezembro de 2005, p. 28.

Fui trabalhar com Artigas em 69, no escritório em 70 ou 71, eu passei da CECAP para o escritório. Artigas foi cassado em 68 e a partir daí o escritório secou, não tinha mais trabalho. A gente ficava vendo projeto antigo, fazendo reforma, vendo obra que tinha parado, pegava projeto velho que tinha sido interrompido. Era muito pouco trabalho, ainda mais para o sistema de projeto do Artigas, que era uma máquina. (...) Porque desse desenhinho aqui, o anteprojeto, virava uma planta de implantação, uma planta do térreo, uma planta dos demais andares, uma folha para cada planta. Pronto, quatro pranchas. Mais uma prancha com todos os cortes transversais e outra para os todos os cortes longitudinais. Acabou. Tava tudo aí. Tava pronto o prédio. Aí tinha uma planta com os detalhes de alvenaria, banheiros, essas coisas. Aí tinha mais uma planta com detalhes de caixilho e eventualmente, na mesma prancha de ferro tinha a madeira, ou seja, caixilhos e portas. E pronto. Então em 10 folhas de desenho tava o projeto completo de um prédio deste tamanho! Então o processo de anteprojeto era rapidíssimo, o projeto de detalhamento era rapidíssimo também, não tinha muito mistério, passar de escala, acertar problemas de mudança de escala que, lógico, sempre surgem. Resolver alguns detalhes – já que obviamente ninguém vai desenhar em 1:500 o balcão para vender bilhetes. A gente desenhava tudo em escala 1:100. As folhas de detalhes de ferro e madeira tinham escala variada. É lógico, esse banco que ele gostava aparecia em um corte, mas às vezes na própria planta, no cantinho, botava a planta e as medidas, o concreto ficava todo junto. O processo era conciso e o prédio era conciso. O anteprojeto era tão bem resolvido que passar para o projeto executivo era muito simples.¹⁹

De fato, os desenhos realizados para cada etapa do trabalho – não só no projeto executivo – apresentam uma enorme concisão, revelando informações mínimas, porém indispensáveis para a comunicação das intenções do projeto como um todo.

¹⁹ Conforme depoimento de Sylvia Ficher ao autor, Brasília, 08/09/2006.

PORMENOR 8

GUARDA-CORPO
CONCRETO APARENTE
FORMA DE MADEIRIT

PORMENOR 9

BANCO
CONCRETO APARENTE
FORMA DE MADEIRIT

PORMENOR 7

GUARDA-CORPO
PERFIL DE ALUMÍNIO

PORMENOR 5

BANCO
CONCRETO APARENTE
FORMA DE MADEIRIT

Pormenores desenvolvidos no Projeto Executivo. No alto: Guarda-corpo em concreto armado do último pavimento e banco do terraço com pilares centrais.

Acima, Guarda-corpos de alumínio instalados nas rampas e bancos de concreto com estrutura assimétrica implantados ao lado da plataforma.

Notar Banco ao redor do vazio central. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Terraço, notar o banco e guardacorpos. Foto do autor, 2007.

Detalhe do banco de concreto armado. Foto do autor, 2007.

Essa concisão presente na execução de desenhos, claros e sintéticos, naturalmente, se reflete no próprio edifício, tanto nas definições gerais do partido, quanto no desenvolvimento das soluções técnicas e nos pormenores realizados para a execução da obra.

Um exemplo disso é a inclusão de determinados elementos arquitetônicos como partes integrantes da estrutura do edifício. Como descreve a arquiteta Sylvia Ficher, boa parte do mobiliário é desenhado em concreto armado e desenvolvido concomitantemente com o projeto estrutural, justificando sua presença ao lado das plantas do edifício, dispostos nas mesmas pranchas.

Semelhante à solução utilizada em outros projetos, os bancos projetados por Artigas na Estação Rodoviária assumem dupla função, além de criar áreas para o descanso ou espera, são sempre desenhados junto aos desníveis, configurando barreiras de segurança aos usuários, mas evitando obstruções visuais desnecessárias no espaço. Essas estruturas, desenhadas com pilares inclinados e grandes balanços, revelam formas inesperadas, em diálogo constante com as estruturas realizadas em outros projetos, até mesmo em edifícios.

Na Estação Rodoviária de Jaú foram utilizados desenhos específicos para a plataforma e para o terraço. Nos primeiros, Artigas desenha pilares assimétricos posicionados junto aos vazios, enquanto no último pavimento cria um plano contínuo de secção triangular apoiado em pilares centrais hexagonais, sendo distanciados da borda da laje de concreto para conferir uma sensação de segurança maior.

Apesar dessa solução, foi criado posteriormente um peitoril de concreto armado que, ao criar uma faixa contínua ao redor da laje do último pavimento, altera sensivelmente a volumetria do edifício, mesmo tendo sido implantado o mesmo desenho utilizado no limite do vazio central da Estação.

PORMENOR 10

BALCÃO DO BAR
APOIO E BASE - CONCRETO APARENTE
FORMA DE MADEIRIT
REVESTIMENTO - FORMICA FOSCA BRANCA

CORTE ESC.: 1:10

PLANTA ESC.: 1:20

ELEVAÇÃO ESC.: 1:20

Pormenores desenvolvidos no Projeto Executivo.

Planta, corte, elevação e detalhes do balcão do bar.

Desenhos sem escala. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Vazio central, notar guarda-corpos de alumínio. Foto do autor, 2007.

Esse guarda corpo, também desenhado com uma estrutura de concreto armado – um plano ‘solto’ do chão, com uma de suas faces inclinada – não é utilizado no conjunto de rampas. Nesse trecho, o guarda corpo de tubos quadrados de alumínio, idênticos aos utilizados na FAU, garantem a transparência necessária a esse espaço.

Além dos bancos e guarda-corpos, dois balcões de concreto armado também são detalhados no projeto executivo. Idênticos, os balcões localizados no bar do primeiro pavimento e no restaurante do terraço possuem uma base de concreto armado com seção semelhante aos bancos projetados na plataforma e sustentam um móvel de madeira que, internamente, cria condições de trabalho adequadas aos funcionários, enquanto externamente, é pensado para a utilização dos clientes. Nesse caso, ao invés de recorrer a pilares pontuais para a estrutura de concreto, uma parede contínua percorre todo o balcão em forma de “U”, criando cinco ‘dobras’ que garantem a estabilidade e a rigidez do conjunto.

No anteprojeto, os balcões das bilheterias foram desenhados como dois volumes, posicionados simetricamente ao lado das rampas, no espaço de pé-direito triplo. Com a eliminação de um desses volumes no projeto executivo, criava-se uma ocupação assimétrica do espaço. No entanto, durante o decorrer da obra, os dois volumes foram executados conforme as intenções originais, agora desenhados com uma geometria mais compacta.

Esses volumes, soltos no espaço da estação, foram construídos com vidros temperados escuros e balcão frontal de concreto armado, a curiosidade fica por conta de sua cobertura, composta por vigotas associadas a elementos vazados de concreto, garantindo a ventilação permanente das bilheterias.

Pormenores desenvolvidos no Projeto Executivo.

Plantas e cortes do volume das bilheterias.

Desenhos sem escala. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Notar elementos vazados no teto das bilheterias. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Terraço, notar detalhe da gárgula de concreto. Foto do autor, 2007.

Detalhe da gárgula do primeiro pavimento, notar rebaixo para instalação do vidro, entre a estrutura de concreto e o piso de borracha. Desenhos sem escala. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

A análise desses pormenores permite constatar que existe uma distinção radical no desenvolvimento dos pormenores da Estação Rodoviária de Jaú. Se por um lado boa parte do mobiliário que equipa o edifício faz parte da própria estrutura de concreto armado, podemos dizer que todos os outros detalhes utilizados no projeto se valem da utilização de elementos provenientes da indústria.

Os guarda-corpos de alumínio das rampas, os fechamentos de vidro temperado e suas ferragens de aço-inoxidável, até o piso de borracha aplicado nos espaços internos da estação e os revestimentos de fórmica dos sanitários reforçam essa leitura.

Esses elementos produzidos pela tecnologia mais avançada, disponibilizados pela indústria da construção civil, são especificados em coerência com as intenções do partido de projeto, gerando a necessidade de poucos e precisos detalhes, responsáveis pela interface com as estruturas de concreto e demais elementos construtivos.

Entre vários outros exemplos, podemos citar o rebaixo no piso que embute o perfil de alumínio do vidro temperado, eliminando os ‘requadros’ que certamente alterariam a leitura dessa fachada. Simultaneamente, esse detalhe cria a separação entre o piso de borracha e a canaleta de drenagem desenhada em conjunto com a própria estrutura que, associadas a pequenas gárgulas, mantém a conservação das fachadas de concreto aparente.

Esse mesmo piso de borracha apresenta detalhes específicos para seu encontro com paredes de concreto armado ou para aquelas construídas com alvenaria. Nas primeiras, cria-se uma pequena fresta no próprio piso a partir de um arremate em “L”, normalmente especificados para bordas de laje ou degraus de escadas. Nas demais, prevendo a espessura dos revestimentos e a utilização de cantoneiras de alumínio, cria-se um pequeno friso na própria parede.

Ao lado da aplicação direta de produtos disponíveis no mercado, o projeto da estação se utiliza das possibilidades colocada pela indústria para solucionar problemas específicos. A cúpula translúcida de fibra de vidro localizada sobre os pilares em forma de ‘flor’ teve seu projeto desenvolvido em conjunto com a empresa responsável pela sua fabricação, conhecida pela fabricação do automóvel Puma.

Desenhada pelo Arquiteto Eduardo Jesus Rodrigues, colaborador do escritório naquele período, o projeto dessas grandes cúpulas, especialmente projetadas para esse pilar, foram realizadas de modo a cobrir um espaço de 4,2 metros de diâmetro, estruturado apenas por uma cuidadosa geometria composta por rebaixos e saliências. Solução que cria uma vedação contínua sem a presença de elementos estruturais complementares, garantindo a uniformidade da luz sobre os pilares de concreto armado em forma de ‘flor’.

Acima, Pormenores dos encontros entre o piso e alvenaria e piso e estrutura.
Desenhos sem escala. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Ao lado, fechamento de fibra de vidro do Domus. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

O DOME DEVERÁ SER EXECUTADO EM
FIBRA DE VIDRO TRANSPARENTMENTE INCLUSA,
COM 6 MM DE ESPESURA, CONTENDO CA-
MADA DE L.A. DE VIDRO PARA A RESISTEN-
ÇA NECESSÁRIA P.E.A.

FORMENOR GENÉRICO
FIXAÇÃO DO DOME
ESCALA 1:1

Plantas, cortes, elevação e detalhe de fixação do fechamento de fibra de vidro do domus localizado na cobertura.
Desenhos sem escala. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Essa mistura de componentes especialmente desenhados para a obra, ao lado de produtos amplamente difundidos pela indústria da construção, se somam à estrutura de concreto armado especialmente projetada para a estação.

Desse modo, evita-se a utilização de ‘nobres materiais’, ‘requintados detalhes’ ou ‘elementos excessivamente desenhados’ no projeto, resultando em uma arquitetura de enorme despojamento, caracterizada fundamentalmente pelas qualidades plásticas das estruturas de concreto que, certamente, assumem o protagonismo principal na definição do edifício.

Estação Rodoviária de Jaú em processo de construção.
Fonte: *Jaú 1976*, Prefeitura Municipal de Jaú. Jaú: 1976, p.23.

2.6. O Processo de construção

5 de Agosto

- 1707 — Em Lisboa, o padre Bartolomeu Lourenço de Gusmão realiza a 1ª experiência aerostática do mundo.
- 1877 — Nasce Manuel Dórea da Fonseca, o Proclamador da República.
- 1872 — Nasce Oswald Cruz.
- 1948 — Espande a 1ª bomba atômica do mundo, em Hiroshima, no Japão.
- 1964 — Ocorrem os primeiros bombardeios americanos no Vietnã.
- Hoje: Dia Nacional da Saúde (Lei 5.352/67).
- Araçuaia, SP. — Aniversário da Rádio Cultura (1923).
- Rio de Janeiro, RJ. — Grande Prêmio Brasil. Local: Nipódromo da Glória. Promoção: Jockey Club Brasileiro. Informações: Jockey Secret, Turfismo.

COMÉRCIO DO JAHU

FUNDAÇÃO EM 11 DE JULHO DE 1906

EMPRESA COMÉRCIO DO JAHU MTD.

SAUL GALVÃO DE FRANÇA JUNIOR — DIRETOR-RESPONSÁVEL

REDAÇÃO E OFICINAS: Rua Edgard Faria, 215 — Domingo, 5 de Agosto de 1973

No 17.072

Nivelamento do morro da estação da Paulista

PREFEITURA INICIA UMA OBRA GIGANTESCA

Na manhã de ontem nossa reportagem teve a oportunidade de constatar "in loco" o gigantesco trabalho iniciado pela Prefeitura Municipal de Jahu, nivelando totalmente aquele morro onde se localiza a estação e em arredores da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Búido curioso no local apreciando o gran-

dioso serviço, que realmente está sendo executado dentro de uma prisa fora do comum. Uma via carregadeira, Yale, um Trator de Esteiras e sete caminhões trabalham intensamente no sentido de terminar o quanto antes o nivelamento. Aproximadamente trinta funcionários da F.E.M. também trabalham no local.

PREFEITO ACOMPANHA OBRAS
Quando de nossa visita ao local destas obras, de oportunidade de conversar com o Prefeito Municipal de Jahu, Doutor Waldemar Bauab.

Podemos sentir o entusiasmo do Prefeito, que diariamente percorre todas as obras em andamento. Afirmamos que este trabalho que está sendo feito de uma maneira, que toda a parte onde se localiza o conjunto da Paulista será nivelada, com a rua Soldado Marinho, que sem dúvida alguma dará ao local uma nova vida.

Fuarmos até a estação rodoviária, onde de praga tem ampla pista para pedestres. Informamos o Dr. Waldemar Bauab que dentro de aproximadamente

cinquenta dias o Dr. Waldemar Bauab deverá entregar o projeto completo de todas estas obras citadas. Enquanto isso continua o trabalho do arquiteto Maria Lacerda de Mendonça, no sentido de elaborar o projeto urbanístico do local.

NA RUA MARECHAL BITTENCOURT
Quem passar pela rua Marechal Bittencourt, na altura das ruas Soldado Marinho e Haimã, irá notar que a

quele endereço onde estava a Rua da Paulista já desapareceu. Na manhã de ontem uma grande número de funcionários da Prefeitura Municipal, em conjunto com caminhões basculantes e pá carregadeiras, estiveram a pouco mais de um mês com a rua Marechal Bittencourt. Naquela local, como to-

dos sabem, muitos veículos foram danificados em virtude da desproteção entre o leito da Marechal Bittencourt e o ornamento da linha.

OBRAS EM RITMO ACCELERADO
Junto ao Prefeito Municipal ainda, podemos

apurar que todas as obras que estão sendo realizadas pela Prefeitura Municipal prosseguem em ritmo acelerado. Num trabalho muito bem coordenado e estruturado, a Prefeitura vem conseguindo manter um bom ritmo de obras.

Prova isto o número de funcionários empregados pela cidade, trabalhando nos mais diversos pontos: CECAP, Pope Municipal, Avenida Marginal, Morro da antiga estação da Paulista, entre outras.

HOJE NO "COMÉRCIO"	
CRÔNICA SOCIAL	pag. 2
CINEMA — RADIO — TV	pag. 3
COLUNA ESPÍRITA	pag. 3
PLANTÃO POLICIAL	pag. 4
EDITAIS — PUBLICAÇÕES	pag. 5
ORDEN DO DIA — CÂMARA MUNICIPAL	pag. 6
SOCIAL EM DESTAQUE	pag. 7
CANTINHO PARA VOCE	pag. 7
BOBÓSCOPO	pag. 8
REPORTAGE	pag. 9

SERVIÇOS URBANOS

O programa de iluminação pública, declara o prefeito Waldemar Bauab, visa a substituição total das lâmpadas incandescentes por iluminação a vapor de mercúrio de 415 W. O número de lâmpadas a ser remanejado é de 2.612 que correspondem a 1.112 lâmpadas incandescentes de 100 W, 582 de 200 W e 907 lâmpadas de 300 W.

As lâmpadas serão instaladas nos pontos de iluminação especial e adequados para maior volume de tráfego e para melhorar a iluminação.

gem da cidade, permitindo identificação visual mais clara para as avenidas.

Estão programados dois projetos de pavimentação: — a pavimentação nova da rua já ocupada e o reaparelhamento asfáltico, das vias da zona central, atualmente calçadas com paralelepípedos.

A pavimentação nova deverá abranger cerca de 13 quilômetros de vias com faixa de 7,5 metros, incluindo as ruas ainda não pavimentadas dos bairros periféricos.

O reaparelhamento asfáltico das vias centrais abrangirá cerca de 7 quilômetros de vias e permitirá melhores condições de tráfego de veículos e o aperfeiçoamento do aspecto visual da cidade. O programa será feito conjuntamente com a execução de galerias de águas pluviais para assegurar o conforto dos pedestres, segurança do tráfego, a conservação do pavimento, além do aspecto do saneamento urbano.

PRAÇAS, PARQUES E JARDINS

PRAÇAS, PARQUES E JARDINS
A execução de praças públicas e a arborização da cidade serão bastante ampliadas para melhorar e aperfeiçoar o paisagem urbana. Os principais projetos serão a praça da Estação e a Praça Centenário. Outros projetos importantes serão o tratamento paisagístico do córrego da Figueira (já em andamento) e a arborização ampla dos

canteiros centrais das avenidas, que terão 10 metros de largura.

As longas do córrego da Figueira, que já está sendo canalizado pela Prefeitura, será edificada uma área verde, contendo, apenas para pedestres com calçadas, gramado e arborização. Essa solução foi adotada porque não era necessária uma avenida neste local para o trânsito de veículos e

porque as margens já estão demasiadamente ocupadas. Serão também tratadas outras praças menores em diversos bairros.

Os demais serviços urbanos, de responsabilidade municipal, como cemitérios, mercado e matadouro, terão a sua operação aperfeiçoada para melhor atendimento da população local.

(MAP)

O NOVO RESTAURANTE CAPELINHA

— SISTEMA RODÍZIO —

ANUNCIA PARA HOJE

Alem de lombo - Linguica - Salsicha - Pernil - Costela - Cupim - Peru - Leitea
Contra file e Frango:

ACOMPANHAR: GNOCCHI — ARROZ E FAROFA

Foto do primeiro churrasco da obra, em comemoração à finalização da terraplenagem. Fonte: Acervo Reinaldo Corcioli.

No alto, concretagem do muro de contenção ao lado da plataforma.

Acima, muro já concluído.

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

As obras de terraplenagem da Estação Rodoviária da Jaú foram iniciadas em agosto de 1973, enquanto o projeto executivo ainda se encontrava em andamento. Uma grande quantidade de terra foi removida para a criação dos platôs previstos pelo anteprojeto, eliminando o acentuado aclive entre a linha férrea e a parte alta da cidade.

A partir desse momento, o desenvolvimento da obra passa a fazer parte dos noticiários locais, adquirindo a devida importância que uma obra como essa teria no espaço urbano de uma cidade de pequeno porte como Jaú – localizada no interior do Estado de São Paulo e com uma população de aproximadamente 55 mil habitantes.

O início das obras da estação, apenas oito meses após a tomada de posse, marcava definitivamente o caráter empreendedor pretendido pela gestão de Waldemar Bauab, que foi amplamente amparada por Artigas nas questões relacionadas aos problemas urbanísticos.

E dentre tantas coisas o foco principal era a Rodoviária. Jaú não tinha uma rodoviária naquela época. Cada companhia tinha um ponto, uma casa era um ponto para o pessoal pegar os ônibus, cada companhia em um lugar diferente. Quando chovia era um desastre...²⁰

Além de solucionar a precária situação em que se encontrava o sistema de transporte rodoviário da cidade, o projeto da estação utilizava o terreno desapropriado do ramal ferroviário, se atrelando a outras ações urbanísticas que pretendiam transformar o espaço da cidade:

²⁰ Conforme depoimento de Waldemar Baub ao autor, Jaú, 24/09/2007.

4 de Abril

COMÉRCIO DO JAHU

■ Ilúsc. SP — Aniversário da Rádio Clube (1907).
■ Resende, RJ — Aniversário do Jornal A Lira (1898).

EMPRESA COMÉRCIO DO JAHU LTDA. FUNDADA EM 31 DE JULHO DE 1908

SAUL GALVÃO DE FRANÇA JUNIOR — DIRETOR-RESPONSÁVEL

REDAÇÃO E OFICINA: Rua Edgar, Ferns, 715 — Quinta-Feira, 4 de Abril de 1974

Nº 17.268

Fabrica de papel

Será instalada, no Paraná, nova indústria que se dedicará à fabricação de papel de imprensa. Terá capacidade para 300 toneladas diárias de papel e já no segundo ano de atividades, contribuirá com mais de 180 mil toneladas.

Centro de Desenvolvimento Agrícola

O Governo de São Paulo implantará, no Vale do Ribeira, o Centro de Desenvolvimento Agrícola. Destina-se a centralizar o trabalho em, técnicos e especialistas japoneses realizará na região, para elevar o índice de produtividade.

Um desafio para o novo governo

A escassez de produtos alimentícios considerados essenciais se amplia rapidamente, constituindo um desafio à política de abastecimento do novo governo, na medida em que os diversos setores envolvidos na produção e comercialização exigem soluções que possam comprometer o programa de contenção inflacionária.

INPS paga diferença

O Instituto Nacional de Previdência Social, por decreto assinado pelo Presidente da República, foi autorizado a pagar a complementação da pensão especial e o salário-família às viúvas e dependentes de funcionários civis, aposentados daquele órgão previdenciário.

Brasil exporta frutos do mar

Um novo produto surge na pauta de exportações de Pernambuco. Trata-se, de algas-marinhas secas, cujas remessas ao exterior, no ano passado, somaram cerca de 231 mil dólares. O Japão figura como principal comprador.

CINEMA

Mia Farrow finalmente passa à condição de estrela de primeira grandeza. Depois de ter seu talento mais do que confirmado em "O Bebe de Roma" e "A sua figura reconhecida como "muito interessante" em tantos outros filmes, é a vez de Mia passar à superestrelação, vivendo a trágica e trilhante Daisy no filme "O Grande Gatsby", de Jack Clayton. Baseado na obra de F. Scott Fitzgerald, já lançado nos Estados Unidos, vem prometendo uma carreira semelhante à do "Chet" ou "Love Story". E isso dá a Mia Farrow um lugar ao lado das primeiras damas do cinema norte-americano. Afinal, fazendo o papel de Daisy, ela é nada menos do que a nostálgica e fascinante Zelda Fitzgerald, a mulher de Scott que inspirou a criação de Daisy. E Jay, o grande Gatsby, é Robert Redford, um dos nomes de maior prestígio do cinema americano.

GENTE

O Sucesso com a virada de Alice Cooper está animando Marcos Lins ao bater suas cartas com mais vigor. Na mira do empresário, Pink Floyd, Frank Sinatra e outros por aí, mais ou menos cotados.

ESTAÇÃO RODOVIÁRIA

Perfeição e precisão de construção

UM ASPECTO DE COMO VAI SER A FUTURA ESTAÇÃO RODOVIÁRIA LOCAL.

Quem passar pelas imediações do local onde está se construindo a Estação Rodoviária de Jahu, pode fazer um pouco de desenvolvimento das obras ou em falta de rendimento no serviço. Acontece que aqui, obra encontra-se, numa fase onde realmente o grande serviço não aparece, aos olhos das pessoas. Os trabalhos que estão sendo realizados dizem respeito à base, à estrutura, metais que deverão resistir todo peso da importante e arrojada obra. Quem por ali

passa e vê aquelas altas pilares ou colunas, não imagina o quanto de concreto e ferro existe por baixo da terra. Para exemplificar, uma daquelas colunas, além da altura que vemos sobre a terra, avança sob o solo aproximadamente seis metros. Outras, por sua vez, além de avançarem esta medida, têm bases concretadas de nove metros quadrados de área. Um TRABALHO IMPORTANTE

Atualmente os funcionários da Prefeitura Municipal de Jahu, realizam uma das mais importantes partes de toda a obra, ou seja, as das grandes muralhas de arrimo, que sustentam o enorme quantidade de terra.

A construção dos muros, os paredes, como queremos, requer uma técnica especial que não admite margem a erros. As armações já estão em fase, avançada de construção e tão logo se tenha pronta iniciar-se-ão os grandes trabalhos de concretagem.

No tempo de quem temos oportunidade de percorrer todo o local, constatamos o trabalho que vem sendo executado. No local erguem-se um verdadeiro cenário de obras, desde as estruturas destinadas a concretagem, até ferro, vigas e molduras.

FASE DE DESLANÇE

Em contactos que mantivemos com responsáveis, pedreiros e outras pessoas que se encontram no local, apuramos que dentro da aproximação de 3 meses é que a obra deslançará. In-

clusive para os olhos do público. Isto se explica. As fases da fundação, com as muitas concretagens, as escavações, etc., são realmente demoradas e difíceis. E todo este trabalho, segundo a opinião dos responsáveis, não é nada fácil. Mas são aquelas gigantescas colunas, aquelas escavações, aquelas concretagens que irão socorrer a Estação Rodoviária propriamente dita, repetimos, obra de arrojado e despendimento do Prefeito Municipal de Jahu, Dr. Waldemar Bauab.

Sanatório realiza sessões Clínicas-Científicas

O Sanatório Thomas Peratt de Jahu, através do Centro de Estudos "Pacheco e Silva", vem realizando em suas dependências todas as seguintes feiras, a partir das 7.30 horas, sessões clínicas-científicas, onde são debatidos assuntos a respeito da psiquiatria. Por isso, interessamos convidamos todos os médicos de Jahu e de nossa região para participarem destas sessões. A seguir damos uma relação de fundamentos e temas para estas sessões.

1 — Conceitos de psicoses, de neurros, e de personalidade psicopática.

2 — Dados de laboratório clínico em psiquiatria. Semiologia do líquido cefalo-raquidiano em particular.

3 — Contribuição do radiodiagnóstico e da eletroencefalografia para o diagnóstico.

4 — Semiologia das doenças sensoriais e de fatores reeducacionais.

5 — Estudo diferencial das afecções.

6 — Semiologia do transtorno mental. Tipos clínicos de prognóstico.

7 — Estrutura das concepções destrutivas.

8 — Distúrbios atuais.

9 — Exame do déficit mental.

10 — Tipos de distúrbios de memória. Psicogenia.

11 — Caracterização do desenvolvimento da infância e na idade escolar. Causas.

12 — Estudo clínico das neuras em geral.

Formas clínicas.

13 — Quadros clínicos particulares em medicina psiquiátrica.

14 — Psicose por doença infecciosa.

15 — Encefalite epidêmica. Sequelas da lesão da infância.

16 — Quadros clínicos de neuro afilia.

17 — Psicose auto-imunológica e hetero imunitária.

18 — Epilepsias e estudos cirúrgicos epileptológicos. Implicações médico legais.

19 — Formas clínicas das psicoses maníaco-depressivas.

20 — Diferenciação clínica em geral dos grupos esquizofrênicos.

21 — Formas clínicas da Esquizofrenia.

22 — Oligofrenia. Formas clínicas.

23 — Discussão da psiquiatria e da parafrenia.

24 — Quadros clínicos da arteriosclerose cerebral e das psicoses senis.

25 — Quadros psiquiátricos residuais de traumatismos crânio-encefálicos focais do cérebro.

26 — Exame psiquiátrico de um paciente recolhido pela Banca examinadora.

27 — Relação do crime com as formas clínicas da epilepsia.

28 — Dissertação oral sobre um ponto sortido na ocasião, entre os seguintes.

29 — Tratamento biológico em psiquiatria. O caso ilustrativo em particular.

30 — Indicações da electroconvulsão e choque cerebral, etc.

31 — Estudo atual da terapêutica medicamentosa em psiquiatria.

32 — Técnica do sono prolongado e da impregnação como tratamento psiquiátrico.

33 — Tratamento dos estados depressivos. Discussão da escolha do método.

34 — Tratamento medicamentoso das diversas formas clínicas da epilepsia.

35 — Psicoterapia em geral. Indicação clínica.

36 — Psicoterapia de grupo. Alcança, e viabilidade.

37 — Noções gerais de psicoanalise. Indicação.

38 — Fase atual da hipnose. Campos de aplicação.

Ao lado, Jornal Comércio do Jahu, 4 de abril de 1974.
Fonte: Centro de Documentação da Fundação Raul Bauab.

No alto, concretagem dos pilares do pavimento térreo.
Acima, muro de contenção já concluído, já com a movimentação da terra.
Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Quem viu Jahu antes da Rodoviária inaugurada e vê agora, não acredita. Como uma obra bem planejada como esta pode transformar em tão pouco tempo toda a movimentação de uma cidade! Sem forçarmos tanto a mente, parece-nos que a Estação Rodoviária trouxe uma série de vantagens para a cidade. Primeiramente, concentrou todos os ônibus num só ponto, eliminando por completo os inconvenientes causados pelos ônibus estacionados em ruas centrais da cidade, que não só irritavam os motoristas como também os pedestres, já que as calçadas tornavam-se intransitáveis. Outra vantagem da Rodoviária diz respeito às acomodações dos passageiros que agora, ao aguardarem o embarque, permanecem num local agradável com toda a comodidade. Por outro lado contribuiu para a completa urbanização do local, que por muitos anos permaneceu esquecido. (...) Outro ponto positivo foi a criação, juntamente com a Rodoviária, de mais uma grande área verde.²¹

As notícias dos jornais da época demonstram o impacto causado pela Rodoviária e, registrando passo a passo o processo de construção da obra, divulgam tanto a imagem de um governo extremamente empreendedor, quanto a presença de um arquiteto com o prestígio de Artigas na cidade de Jaú. A construção da Estação se torna um grande acontecimento no cotidiano da cidade:

Quando, no ano passado, junto com uma centena de alunos da FAU, fomos visitar a Estação Rodoviária de Jaú, ficamos emocionados ao verificar que todos na cidade conheciam o nome do autor do projeto, o funcionário da prefeitura, o engraxate, o motorista, o jornalista, uns diziam que ele era do Rio, outros de Brasília, outros que era de São Paulo mesmo. Mas todos sabiam que o nome era Artigas.

²¹ *Comércio de Jahu*, número 18.027, Jaú: 27 de outubro de 1976.

Montagem das formas do muro de contenção do subsolo.
Fonte: Acervo Reinaldo Corcioli

Montagem das formas das rampas. Fonte: Acervo Reinaldo Corcioli.

Concretagem das rampas. Fonte: Acervo Reinaldo Corcioli.

Acima, laje do primeiro pavimento já concluída, com paredes de concreto em fase de concretagem. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

E teve o homem do bar que nos contou até que um dia Artigas esteve lá, nos mostrou a mesa, mas que não o deixou pagar a conta da jeito nenhum porque quem faz uma rodoviária como aquela no bar dele não iria pagar nada. E quando Artigas nos confirmou a história salientou que mais importante que este gesto de solidariedade era ver como o povo era capaz de entender a obra de arte, a rodoviária bem feita, e zelar por ela. O que nos confirmou também o Madela, responsável pelas obras, que nos contou como centenas de moradores da cidade ficaram acordados até de madrugada no dia em que os grandes domus transparentes chegaram, após viagem demorada pela Via Anhanguera, e como todos queriam ajudar e como todos imaginavam as histórias mais impossíveis de como aqueles domus iriam parar em cima daquelas colunas em forma de árvores.²²

Havia por parte dos moradores da cidade uma relação de grande admiração por Artigas, o que por sua vez, se refletia no compromisso de Artigas com os problemas da cidade.

E o que mais me apaixonou, e ao Artigas, é que toda essa obra foi feita com funcionários da Prefeitura: eu não licitei a obra. E hoje é quase impossível, uma obra como aquela, fazer com os funcionários da Prefeitura. O que tornou a obra bem mais barata, quer dizer que a mão de obra eu descontei da própria folha de pagamento. Então, era só comprar o material que precisava... Mas isso foi feito com muito amor. Com muito amor, com muita dedicação, com muito idealismo e isso tudo foi amarrando o Artigas. Ele se sensibilizava com isso. E ele pegou uma confiança em nós muito grande. Eu ligava para ele:– Artigas, você precisa vir aqui ver...– Manda o automóvel. (...) Ele gostava de vir aqui. E todos nós nos empenhamos na obra, ele estava aí a cada 15 dias.²³

22 GIGLIOLI, Ubirajara. Kumanga, Mu di Nkuvana. in *Revista Projeto*, Ano 1, número 7. São Paulo: junho 78.

23 Conforme depoimento de Waldemar Baub ao autor, Jaú, 24/09/2007.

Formas para a concretagem do último lance de rampas. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Montagem das formas para a concretagem das rampas.
Fonte: Acervo Reinaldo Corcioli.

Interessante notar que todo o conjunto de obras, inclusive a realização das novas avenidas, só foram viabilizadas pela utilização da mão-de-obra da própria prefeitura, eliminando os tradicionais custos de administração de obra, caso fossem feitas por uma construtora qualquer.

Aí é que está, nós fizemos uma grande jogada... então, eu transformei uma folha de pagamento em mão de obra, (...) Essa que foi a chave, eu não fiz um contrato com empreiteira nenhuma. Eu tinha o Nardo, tinha o Valhosca, que era um ferreiro, e eles eram muito bons... e eles faziam, e a mão-de-obra era de funcionários. (...) Senão não havia como conseguir isso. (...) Isso para tudo, até para o asfalto. Naquela época o asfalto era feito artesanalmente mesmo, não é? Jogavam as pedras.²⁴

Dessa forma, a responsabilidade sobre todas as obras que se desenvolveram em Jaú nesse período estava a cargo do Engenheiro Laurindo Patrocínio Burini, mais conhecido como Madela, Diretor de Construção e Conservação dos Bens Públicos, cargo criado por Waldemar no início de sua gestão.

A estratégia utilizada para a viabilização da construção da estação teve como consequência a ampliação das responsabilidades daqueles que participavam diretamente do processo de construção. O Mestre-de-obras Reinaldo Corcioli, mais conhecido como Nardo, participou diretamente da obra durante todo o processo de execução.

²⁴ Conforme depoimento de Waldemar Baub ao autor, Jaú, 24/09/2007.

Equipe de funcionários da prefeitura sobre a laje de cobertura. Notar armaduras da estrutura de concreto e anel da estrutura do pilar. Fonte: Acervo Reinaldo Corcioli.

À direita, Reinaldo Corcioli, o Nardo, ao lado de um operário da obra. Montagem das formas de madeira da laje do primeiro pavimento.
Fonte: Acervo Reinaldo Corcioli.

Poucos anos antes do início das obras da estação, por intermédio de Toni Magalhães, irmão de Zezinho Magalhães Prado, Nardo foi responsável pela construção da Residência Richard Civita, em São Paulo, projetada pelo arquiteto Paulo Bastos totalmente em concreto armado. Experiência fundamental para a realização de uma obra como a Estação Rodoviária de Jaú.

Antes de começar a executá-la, já comecei a imaginar como poderia ser feita. Aí o Dr. Vilanova Artigas veio aqui em casa, ele e um amigo meu, (...) o Madela, Laurindo Patrocínio Burini, que também acompanhou e era uma pessoa de confiança do Waldemar. (...) Ainda não estava executando as colunas. Eu estava 'pré-moldando' a Rodoviária e ele queria me conhecer e falou: – olha, uma obra dessas aí, tem que ser bem feita... E eu falei: – Vou fazer o possível... Mas e aquelas colunas? Como nós vamos fazer? E ele falou: – Eu fiz o projeto, agora você se vira! Falou assim... Aí com os desenhos eu fui executando. A Rodoviária começou em 73, hoje eu tenho 67, eu tinha uns trinta e poucos anos.²⁵

A responsabilidade exigida pela postura de Artigas, segundo relato de Nardo, foi o que permitiu explorar suas habilidades de carpinteiro e mestre-de-obras ao máximo, despertando seu interesse pela obra, sobretudo no desenvolvimento de um método para a construção dos pilares em forma de 'flor'.

²⁵ Conforme depoimento de Reinaldo Corcioli, o Nardo, ao autor, Jaú, 24/09/2007.

4 de Junho

COMÉRCIO DO JAHU

EMPRESA COMERCIO DO JAHU LTDA FUNDADA EM 31 DE JULHO DE 1968

SAUL GALVÃO DE FRANÇA JUNIOR — DIRETOR-RESPONSÁVEL

Redação e Oficina: Edgard Ferraz, 715 - Fone 2851 — Quarta-feira, 4 de Junho de 1975

Nº 17.618

- ** Peron, é eleito presidente da República Argentina (1946).
- ** Recife, PE — Aniversário da TV Rádio Clube (1960).
- ** As espadas cruzam-se, e o duelo, quem será o vencedor? Não se sabe. Por isso os hermetistas tomaram o X para sinal do destino, e os algebristas para sinal do desconhecido. (Vitor Hugo).
- ** Não há nada na mulher mais perigoso, mais sensual, mais infernal, mais divino do que a voz. (Julio Dantas).

Palestra

A Direção da Escola Estadual de Segundo Grau "Professor Uria Ferreira" — Colégio Técnico Agrícola — promoverá amanhã, dia cinco, no Salão de Santa Casa de Misericórdia de Jahu, uma palestra, a respeito dos "Vícios do Alcoolismo e Tabagismo".

O tema é cativante e bastante atual, já que hoje em dia a sociedade se depara com problemas sérios a respeito dos viciados em bebidas alcoólicas e em fumo.

Por esta razão acreditamos que esta palestra deverá ser assistida por um grande número de pessoas.

Desde já agradecemos o convite feito a nossa reportagem, pelo Professor Antonio Carlos Totti, Diretor da Escola Estadual "Professor Uria Ferreira", para que compareçamos amanhã, às dezesseis horas e trinta minutos, no Salão da Santa Casa de Misericórdia, para assistirmos a palestra.

Petróleo

A Petrobrás informou que, no primeiro trimestre de 1975, a produção nacional de petróleo foi de 26 milhões de metros cúbicos (102 mil barris diários), superando em 16,7 mil metros cúbicos a igual período do ano passado. Os campos terrestres participaram com 85 por cento da produção do trimestre e os campos da plataforma continental com os restantes 15 por cento. Um total de 40 campos contribuíram para o volume produzido no período, sendo 3 em Alagoas, 6 em Sergipe, 27 na Bahia, 2 no Espírito Santo e 2 na plataforma continental.

Furam intensificados, no trimestre, os esforços de delimitação e avaliação das novas áreas produtoras recém-descobertas no litoral de Sergipe, Rio Grande do Norte e Rio de Janeiro, visando a abrir a entrada em produção. Em decorrência desses trabalhos, esperase que os campos submarinos de Camerim, em Sergipe, e Ubarana, no Rio Grande do Norte, entrem em produção em fins do corrente ano e início de 1976, respectivamente.

A produção de gás natural, constituída de gás associado ao petróleo produzido, elevou-se a 412.707 mil metros cúbicos, durante o trimestre, apresentando um significativo aumento em relação aos primeiros três meses de 1974, pelas quantidades adicionais obtidas dos campos da plataforma marítima de Sergipe.

XV versus Batatais

Neste domingo o Esporte Clube XV de Novembro de Jahu estará recebendo a visita do Batatais, da cidade que dá nome ao nome, pelo Campeonato Paulista da Primeira Divisão.

O XV vem de bom requete frente a representação do Estádio da Bela Vista, de São Carlos. O Batatais também vem de empate, só que em seus próprios domínios, com o Velo Clube, sem abertura de contagem. Acrescentamos que no grande solitário deverá comparecer ao Estádio Zealino Magalhães e prestigiar o Esporte Clube XV de Novembro, que aos poucos vai se engrandecendo e podendo oferecer um melhor futebol aos juvenis.

Estação Rodoviária

Ultima fase para a concretagem da cobertura

A amarração dos ferros, já na fase final na Estação Rodoviária

As gigantescas colunas que em breve estarão recebendo a concretagem, para a cobertura

A betoneira, na Praça Municipal, não para de fazer mistura de concreto. São os resquícios finais da Praça Municipal.

Funcionários da Prefeitura, na parte externa da Praça Municipal, sob a orientação do senhor Patrocínio Laurindo Bursini.

Grande trabalho vem sendo desenvolvido pelos carpinteiros e pessoal de ferragens da Prefeitura Municipal de Jahu, nas obras da Estação Rodoviária.

Praticamente toda a infra-estrutura para a concretagem da cobertura está terminada. Os trabalhos de amarração dos ferros e construção de cunhas para amassamento do concreto são delicados e requerem uma mão-de-obra especializada e precisa, para que haja firmeza da massa de concreto.

Pelo que podemos apurar em termos de um mês: todas as colunas e as grandes "abóbodas" da cobertura já estarão revestidas de concreto, concluindo-se assim a parte mais importante da obra, que vai desde a base até a cobertura.

Em razão das obras da Estação Rodoviária estarem correndo, pouca gente pode avaliar a grandeza do que ali está se fazendo. Mas não falta todo o melhoramento seja retirado, depois da secagem do concreto, todo poderão ter uma noção exata do que se fez no local.

PAÇO MUNICIPAL. Por outro lado funcionários da Prefeitura encontram-se trabalhando a todo vapor no Paço Municipal.

Colaboradores já iniciaram a colocação de ladrilhos pelo lado da rua Edgard Ferraz, enquanto que outra equi-

pe está colocando concreto na lateral do gigantesco edifício, que dá para a Major Prado.

Pelo que nos informou o senhor Patrocínio Laurindo Bursini, Diretor de Conservação da Prefeitura, o Paço está inaugurado a quinze de agosto próximo, quando Jahu

estará comemorando o seu 122º aniversário. Prosseguem celebrando as obras municipais por todos os cantos da cidade. A equipe de manutenção encontra-se na rua Tenente Navarro, com os preparativos para pavimentar toda aquela rua, que já foi alargada.

Plano Rodoviário do Estado terá início este ano

São Paulo - (CBL) — O secretário dos Transportes, Thomas Magalhães, entregou ao governador Paulo Egydio Martins o Plano Rodoviário do Estado de São Paulo, cuja execução, a ser iniciada este ano, compreende a continuação das obras em andamento e novos projetos de grande importância para a infra-estrutura viária estadual.

Após despacho com o chefe do Executivo, no Palácio dos Bandeirantes, o secretário informou que durante a atual administração ficará concluída uma parte do Anel Rodoviário de São Paulo. Tratase do trecho que se inicia na futura estrada da via Norte, prolongando-se pela entrada da rodovia Castelo Branco, no chamado "Cobolito", marginal do rio Pinheiros, e cruzando com as avenidas Santo Amaro e Washington Luiz até atingir a rodovia dos Imigrantes.

Entre outras obras rodoviárias que serão executadas prioritariamente, o secretário dos Transportes citou a implantação da via Norte, a ser concluída ainda no atual governo, e o prosseguimento dos trabalhos na rodovia dos Imigrantes.

Durante o contato que manteve com os jornalistas na Sala de Imprensa do Palácio dos Bandeirantes, Thomas Magalhães ressaltou, citando, que o Governo do Estado, livre de qualquer preocupação "inauguratória", não se fixará em obras específicas, pois os empreendimentos rodoviários transcendem os mandatos administrativos. A diretiva adotada — esclareceu — é a executar os projetos no tempo possível, de acordo com a realidade técnica e econômica, sem qualquer sacrifício para a qualidade dos trabalhos.

Ao fundo, montagem das formas das rampas. Em primeiro plano, protótipo das formas do pilar realizado por Nardo. Fonte: Acervo Reinaldo Corcioli.

Minha família morava em Jaú, eu que fiz essa lancha, eu fiz aqui em casa, ela é de compensado naval e o motor eu tenho até hoje. Depois eu vendi a lancha... mas fiz ela depois da rodoviária, bem depois, a rodoviária foi mais difícil, foi trabalhosa. O Vilanova Artigas vinha direto, foi acompanhando a obra e a gente ficava sempre junto. O Artigas, quando me conheceu, me deu toda a liberdade. Eu trabalhei a vontade, da minha cabeça: 'o que você achar que deve fazer, você tem que fazer'... Então trabalhei livre e quando ele vinha eu perguntava: tá indo certo? E eu ia fazendo rigorosamente, acompanhando o projeto. E tava tudo certinho, o projeto dele é isso daqui, segui o projeto. Ele vinha na obra e a gente ia mostrando o que já estava executado e o que eu ia executar, e já falava como ia ser o andamento. Se tivesse alguma dúvida trocava idéia com ele. Essa foto aqui é a mais importante, porque eu tava aqui quebrando a cabeça, enquanto estava fazendo as rampas eu já estava quebrando a cabeça.²⁶

A complexa geometria do pilar exigiu a criação de um protótipo, simultaneamente à realização dos demais elementos estruturais que compõem o edifício – tubulões profundos, muros de arrimo com mais de 5,0 metros de altura, empenas de concreto aparente da altura do próprio pavimento – soluções técnicas de extrema complexidade que também exigiam grande atenção.

A atividade exercida por Nardo como professor de uma escola técnica possibilitou a formação dos funcionários da prefeitura, o que permitiu a criação de uma equipe competente para a execução dessa obra que tinha na execução do pilar seu momento de maior complexidade.

²⁶ Conforme depoimento de Reinaldo Corcioli, o Nardo, ao autor, Jaú, 24/09/2007.

Esse pilar é formado assim, começa lá embaixo, 56 cm por 56, aí temos o corte A. Depois vem subindo, corte B, esse daqui, vai pegando o formato já. Aí tem o corte C, e vai abrindo e assim por diante. E aqui tem os raios, aqui é que é o quebra-cabeça, olha os raios. Para ficar no formato que está lá, olha como é trabalhoso, três elevações diferentes para chegar naquilo lá... Viu aquela foto, eu fui pegando esse desenho e fui modelando, no chão, fazendo o esqueleto. Aí ficou o quebra-cabeça: se eu fizer a forma, não coloca ferro, como vou fechar a forma e colocar o ferro? Amarra o ferro, e como vai entrar o concreto lá na forma? Então comecei bolar, estudei e fazendo o esqueleto falei: se fizermos uma, fazemos mil... vamos fazer uma, aí eu fiz o esqueleto, montei certinho, fomos fazendo por partes... fazia uma parte de madeira e jogava a ferragem, aí enchia de concreto aquela parte. Mas tinha que ser tudo num dia só, para não dar emenda no concreto. Já ia fazendo e enchendo. Pegava de manhã e ia até acabar... pegava os carpinteiros e já montava, dando seqüência, e não dá para ver porque depois foi lixado, foi passada a lixadeira e nem se nota. Foi feito um concreto numa parte, até aqui. Quando começava a abrir, trabalhava uma equipe num braço, uma equipe no outro, aí vinham os ferreiros, colocavam os ferros, concretavam, e ia até acabar... aí fazia um pilar por dia. São 18 pilares. Um pilar por dia. Secava esse, fazia outra forma, e aí fazia outro. Nós usamos acelerador no concreto, para secar mais rápido, mas assim mesmo curava depois de dois ou três dias...²⁷

Esse depoimento descreve claramente a realização do protótipo e o processo de construção desses dezoito pilares. Cada um realizado em uma concretagem em 5 fases que exigia o trabalho simultâneo de toda a equipe.

²⁷ Conforme depoimento de Reinaldo Corcioli, o Nardo, ao autor, Jaú, 24/09/2007.

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Fonte: Acervo Reinaldo Corcioli.

Plantas e secções com a geometria do pilar – Projeto de formas.

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

COMÉRCIO DO JAHU

EMPRESA COMÉRCIO DO JAHU LTDA. — FUNDADA EM 21 DE JULHO DE 1966

Sexta-Feira, 20 de Fevereiro de 1975 No 17.823

Em visita oficial

Secretário do Trabalho amanhã em Jahu

Secretário do Trabalho, Jorge Mahaly Neto.

Nossa cidade receberá, amanhã, a visita oficial do Secretário do Trabalho, Deputado Jorge Mahaly Neto. É mais um Secretário do Estado que, ao longo do tempo, visita nossa cidade e região, no âmbito da administração Waldemar Bauab, vem conhecer de perto as obras implantadas e o desenvolvimento das atividades do nosso Jahu na esfera do governo central.

A sua chegada está prevista para às 13 horas e quanto ao programa oficial, em nossa edição de amanhã, daremos todas as pormenores.

Reinício de atividades

Depois de uma breve paralisação, motivada pelas chuvas que caíram sobre nossa cidade e região, funcionários da Empresa — Empresa Municipal de Pavimentação retomaram suas atividades, no asfaltamento das três quadras centrais.

O calor de ontem, com sol forte, colaborou para a secagem do quarteirão da Major Prindo, onde haviam sido colocadas camadas de pedras e de asfalto.

Se nos próximos três ou quatro dias registrar-se calor, sem a presença de chuvas, os trabalhos deverão estar concluídos.

Amanhã o jogo da Seleção

Amanhã, em Brasília, a Seleção Brasileira, sob a orientação de Oswaldo Brandão, enfrenta a Seleção de Brasília em partida que deverá ser iniciada às quinze horas e trinta minutos e será transmitida ao vivo para todo o Brasil.

A Seleção do Brasil está praticamente definida, devendo iniciar com Waldyr Pereira, Nelson, Miguel, Amaral e Marinho; Cláudio e Falcão; Pálhina, Geraldo, Flecha e Lula. Apesar das protestos, Rivelino ficará mesmo no banco de reservas e deverá ser aproveitado durante o jogo, assim como outros valores. Com relação ao jogador que irá capturar o time, o cotado maior fica para o paulista Cláudio.

A partida deverá ser assistida por inúmeros políticos, além do Presidente Ernesto Geisel e do Secretário de Estado norte americano, Henri Kissinger, que encontra-se visitando nosso país.

Rodoviária

Revestimento dos arcos de sustentação quase concluídos

Estão praticamente concluídos os trabalhos de revestimento dos arcos de sustentação da Estação Rodoviária, onde pedestres da municipalidade desenvolvem intensa atividade.

Apesar da Estação Rodoviária ser de concreto aparente, estes arcos estão sendo rebocados, já que além do sustentar a sala superior de embarque, constituem-se numa verdadeira maravilha arquitetônica. Por esta razão deverão aparecer distintamente.

Tão logo sejam concluídos estes serviços, entrará em funcionamento a estação local dentro da Estação Rodoviária, deverão receber uma série de retoques, principalmente nas salas destinadas a funcionários, bares, bancas de revistas, etc., a Estação Rodoviária

deverá ser inaugurada em agosto próximo, a exemplo do Balcão do

Povo, num verdadeiro

presente. A população, pela passagem do centésimo vigésimo terceiro

aniversário da cidade.

Fuam, a municipalidade, executar os trabalhos de conclusão do revestimento das salas arcos de sustentação da Estação Rodoviária.

Kissinger no Brasil: Uma realidade

Henri Kissinger, considerado como o homem mais influente em todo mundo atualmente, encontra-se no Brasil. Aqui manterá diversos contatos com autoridades. No sábado seguirá de Brasília para o Rio de Janeiro.

Chegou ontem ao Brasil o Secretário de Estado norte americano, Henri Kissinger, acompanhado por 50 oficiais de segurança.

Kissinger chegou ao Brasil depois de visitas a Venezuela e ao Peru. Nesta, países Kissinger defendeu uma trilha de diáspora, já que se limitou a simples contactos consue-

tuais com o Presidente Ernesto Geisel, além dos Ministros Góthy do Couto e Silva. Mário Henrique Simonsen e

Reis Veloso. Em seguida haverá almoço no Hamarby.

O encontro entre Kissinger e o Ministro da Fazenda, Mário Henrique Simonsen, deverá ser bem proveitoso, já que

Simonsen negociará o déficit econômico brasileiro. A balança comercial entre o Brasil e os Estados Unidos está descontrolada e agora surge a oportunidade para di-

scutir-se sobre a situação econômica do Brasil, bem como

o Brasil buscará su-

as alternativas para liberar-se deste déficit comercial. Entre os pontos a serem propostos por

Mário Henrique Simonsen figuram a diversificação das importações com a busca de outros mercados, como o Japão,

a Alemanha e os países do Sudeste Europeu; e, entre outros, áreas que são rentáveis pelas elevadas importações dos Estados Unidos: trigo, fertilizantes e

serviços de capital, sendo que este último pode ser substituído com idéias semelhantes em ou-

tras alternativas para liberar-se deste déficit comercial. Entre os pontos a serem propostos por

Mário Henrique Simonsen figuram a diversificação das importações com a busca de outros mercados, como o Japão,

a Alemanha e os países do Sudeste Europeu; e, entre outros, áreas que são rentáveis pelas elevadas importações dos Estados Unidos: trigo, fertilizantes e

serviços de capital, sendo que este último pode ser substituído com idéias semelhantes em ou-

tras alternativas para liberar-se deste déficit comercial. Entre os pontos a serem propostos por

Mário Henrique Simonsen figuram a diversificação das importações com a busca de outros mercados, como o Japão,

a Alemanha e os países do Sudeste Europeu; e, entre outros, áreas que são rentáveis pelas elevadas importações dos Estados Unidos: trigo, fertilizantes e

serviços de capital, sendo que este último pode ser substituído com idéias semelhantes em ou-

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

A segurança

Ao desembarcar em Brasília um grande número de pessoas aguardava o Secretário de Estado norte americano.

Um verdadeiro batalhão de repórteres, fotógrafos e cinegrafistas se aglomerava, procurando os melhores lugares para mostrar esta que é uma

figura importante dentro da política dos Estados Unidos.

Kissinger desceu de avião com um sorriso, mas não foi capaz de esconder seu cansaço. Ao seu lado uma equipe de cinco pessoas acompanhava todos os movimentos. E o destacamento precursor, que já se encontrava no Brasil há alguns dias.

Ao lado, Jornal Comércio do Jahu, 20 de fevereiro de 1975. Fonte: Centro de Documentação da Fundação Raul Bauab.

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

COMÉRCIO DO JAHU

EMPRESA COMÉRCIO DO JAHU LTDA. — FUNDADO EM 31 DE JULHO DE 1968 Quinta-Feira, 17 de Março de 1976 N.º 17.844

PONTES DE MADEIRA

Em alguns estados brasileiros, a madeira vem sendo utilizada em larga escala na construção de pontes, o que, tem permitido acelerar a implantação de estradas nas zonas rurais e reduzir para menos da metade o custo das obras.

No Estado de São Paulo, todavia, essa prática tem sido desaconselhada, por vários motivos, entre os quais se menciona recomendação do Governo, no sentido de preservar as florestas, visando ao equilíbrio ecológico. Outros fatos que contraindizam a aplicação — são as dificuldades para obter madeiras apreciadas — arceiros, ipê, eucalypto tratado — só encontráveis e por altos preços, em Mato Grosso, e algumas regiões do norte do país. Mesmo em estradas municipais, as pontes de madeira são repelidas pelos engenheiros do DER. A ocorrência de fortes chuvas, por exemplo, poderá por a perder todo o plano, com a ponte e as esperanças de bons resultados carregadas pelas águas.

—XXXXXX—

Animais Soltos

Parceiros que os proprietários de animais — vacas, cavalos, cabras, etc. — continuam negligenciando com suas cercas, deixando que eles seambulando pela cidade, como está ocorrendo na Avenida Brasil.

É bastante comum encontrarmos por aquelas ruas animais soltos. Os proprietários dos mesmos que providenciam os devidos reparos em suas cercas ou outros tipos de cercados que impeçam a saída dos animais, caso contrário eles poderão ser apreendidos e a situação ficará complicada, acarretando problemas de ordem diversa.

—XXXXXX—

Os Lances

Infelizes...

O jogador de futebol passa por certas fases na vida que podem ser decisivas. Por esta razão, quando o jogador pensa como um craque deve aproveitar a vida. Exemplo típico de azar com jogador encontramos no São Paulo, onde Mirandinha, quando passava por sua melhor fase, quebrou a perna, e até hoje ainda não retornou às atividades normais.

Agora um outro caso se registrou no futebol paulista. Lúcio, mais conhecido como "Lucinho", da Ponte Preta, uma das maiores revelações deste início de Campanha Paulista, fraturou a clavícula e deverá ficar mais de cinquenta dias inativo. No momento em que o jogador se projetava para o futebol, quando passava a ser alçado com atenção pelos "grândes", aconteceu o lance infeliz. Mas como Lucinho é garoto ainda, talvez se recupere com facilidade e volte a mostrar seu melhor futebol.

São coisas do futebol, este esporte tão difundido e praticado no Brasil.

Estação Rodoviária

Estética Urbana na preparação de um novo jardim

O setor de Estética Urbana da Prefeitura Municipal de Jahu já iniciou a construção do jardim da Estação Rodoviária.

Máquinas da Prefeitura Municipal procedem ao trabalho de terraplenagem da uma grande área localizada ao lado da rua Marcelino Bittencourt. Esta área será aproveitada única e exclusivamente para a jardinagem.

Este jardim deverá ser feito de uma forma tal que realce a beleza arquitetônica da Estação Rodoviária. Em razão disso, a dona Ely Bagnolino Rossi, juntamente com seu marido Dr. Willy Rossi, já montou um esquema de trabalho e ao que tudo indica, este será um dos mais belos jardins da cidade.

As vezes em que a Diretoria de Estética Urbana executa seus trabalhos de preparação de áreas para o alarjamento, em frente a Rodoviária, só que na Humaitá, a e-

quipe da Empresa desenvolve intensa atividade visando o saneamento daquela rua. Grande quantidade de parapeitos já foi retirada do local e acreditamos que dentro em breve o local passará por radical transformação.

Estes dois serviços, caminhando paralelamente, em contraste com trabalhos de saneamento da Estação Rodoviária, são uma mostra do trabalho planejado, muito bem organizado e desenvolvido objetivamente, que consta do Plano de Desenvolvimento Acionado, elaborado pelo Prefeito Municipal, Dr. Valdemar Bauab.

«Os trabalhos para o ajardinamento do 'relevo' da Estação Rodoviária foram iniciados. Esta vista, tomada da rua Marcelino Bittencourt, mostra a terraplenagem para o jardim, as fundas, e a pista da Estação Rodoviária»

Barra Bonita inicia hoje os festejos

Serão iniciados hoje os festejos em comemoração ao aniversário da cidade de Barra Bonita, que destina pelas ruas de Jahu no Carnaval do Povo, será apresentada em todo o seu esplendor.

No âmbito das instituições, o grande desfile alegórico oficial, que destina pelas ruas de Barra Bonita, será a inauguração do Hotel Barra Bonita, na margem do rio Paraíba. Este ano deverá ser presidido pelo Governador

do Estado, Paulo Egydio Martins. Barra Bonita deverá receber grande número de visitantes, principalmente da cidade de Jahu, que lá ocorrerão em massa para prestigiar os amigos barraboniteiros. As comemorações prometem ser emocionantes e o "Comércio" estará lá, para documentar todos

Petrobrás no Egito

A Petrobrás, através de sua subsidiária, Petrolbras Internacional S.A. (BRASPETRO), desenvolveu gás natural no segundo poço perfurado no Deserto Ocidental do Egito, situado a 250 quilômetros a sudoeste do Cairo.

Os dados obtidos nos testes do poço estão sendo analisados pela BRASPETRO para definir a economicidade da descoberta.

Quando aguarda a avaliação da ocorrência, a BRASPETRO prepara-se para iniciar a perfuração de novo poço próximo.

CONTRATOS DE RISCO

A Petrobrás divulgou no país, bem como nos Estados Unidos, Europa e Japão, o edital de pré-qualificação de empresas interessadas na execução de contratos de serviço de exploração, com e sem risco.

Das áreas foram oferecidas pela Petrobrás a licitação. Áreas essas cuja localização acompanha o perfil. Situa-se nos seguintes Estados: em terra, uma no Estado do Amazonas; e nove, na Plataforma Continental.

das quais: duas no Estado do Rio de Janeiro, duas em São Paulo, uma em Santa Catarina e no Rio Grande do Sul.

O edital da Petrobrás adianta que os contratos serão celebrados sob a modalidade de prestação de serviços, ficando a remuneração a contratantes condicionada à obtenção de produção comercial, podendo que as companhias interessadas deverão comprovar sua idoneidade, capacidade técnica e financeira, experiência e tradição nas atividades de exploração de petróleo.

Concluídos os trabalhos de pré-qualificação, as companhias que tiverem sido selecionadas receberão convite escrito, indicando as condições básicas da licitação, e a fim de que possam apresentar suas propostas.

É, ainda, condição para a aceitação das propostas que as proponentes se comprometam a pagar por dados e informações geológicas, geofísicas e outros elementos correlatos disponíveis em relação às áreas indicadas.

Ao lado, Jornal Comércio do Jahu, 17 de março de 1976.

Fonte: Centro de Documentação da Fundação Raul Bauab.

COMÉRCIO DO JAHU

EMPRESA COMERCIO DO JAHU LTDA. — FUNDADA EM 31 DE JULHO DE 1968 — Sexta-feira, 19 de Março de 1976 — N.º 17.846

Faleceu Manoel de Nobrega

O meio artístico está de luto com o falecimento de Manoel de Nobrega, um dos grandes labutantes do jornalismo brasileiro e criador da revista "Praça da Alegria", programa este que encontrou na Revista seu maior desenvolvimento.

Nobrega era portador de um tumor no pâncreas. Pura operação na última semana e seu estado de saúde começou a piorar. Já na terça-feira seus médicos não acreditavam mais numa recuperação. Manoel de Nobrega morreu aos sessenta e três anos de idade, deixando para trás uma enorme legião de contribuições aos brasileiros, não só na vida pública, pois foi deputado estadual (o mais votado na ocasião), como na vida artística. Seu corpo foi velado na Assembleia Legislativa do Estado, em São Paulo, e o enterro se verificou ontem, por volta das treze horas, com grande acompanhamento. Desfilou sobre a vida de Manoel de Nobrega um "Povo da Revolução", o programa de rádio.

Rodoviária

Iniciados os trabalhos de colocação de divisórias

Depois de toda a concretagem concluída e de todos os detalhes em arcos de sustentação, a Prefeitura Municipal de Jahu inicia na Estação Rodoviária, a colocação de divisórias internas, inteiramente a base de blocos modulares.

Estes blocos são feitos de um material leve e de alta durabilidade, além de serem muito resistentes. São acionados com argamassa comum. Depois destas divisórias, a Estação Rodoviária estará praticamente pronta, restando apenas pequenos trabalhos na Rodoviária propriamente dita. Paralelamente a estes trabalhos, funcionários municipais, da Empresa, continuam colocando guias e marjeas na rua Humaitá para o asfaltamento, esperando que o setor de Engenharia prepare terreno para a pavimentação ao lado da rua Manoel de Nobrega.

A medida que os tra-

balhos se sucedem, mais a majestosa obra arquitetônica da Estação Rodoviária vai ganhando realce. Nota-se as linhas arrojadas e a funcionalidade do edifício, que deverá suportar facilmente um movimento diário de mil e quinhentas pessoas. Desta maneira, por

muito anos Jahu estará tranqüila e terá uma Estação Rodoviária apta a suportar um movimento diário, ao

contrário da Rodoviária da Capital Paulista, que mesmo antes de estar concluída estava já sobrecarregada, pela falta de espaço.

Caso a colocação de blocos modulares — leves, duráveis e resistentes — para a divisão das seções internas, a Estação Rodoviária vai ganhando um novo aspecto. Paralelamente, prosseguem os trabalhos de asfaltamento e ajardinamento das imediações.

Petrobrás manteve a taxa de retorno

O Conselho de Administração da Petrobrás aprovou o Balanço Consolidado da Empresa e de suas Subsidiárias, referente a 1975.

O lucro líquido do exercício foi de Cr\$ 5.772

milhões, representando crescimento de 33,5 sobre o de 1974 (Cr\$ 4.320 milhões). O lucro por ação foi de Cr\$ 0,43 contra Cr\$ 0,38 em 1974.

Esse lucro, somado a e-

levados financeiros externos e internos (Cr\$ 11.873 milhões) permitiu ao Sistema realizar seu programa de investimentos, no qual empregou em 1975 Cr\$ 13.298 milhões, ou seja, Cr\$ 6.086 milhões a mais que em 1974. As áreas at-

uais foi dada maior ênfase foram as de Exploração e Produção, Refinação e Petroquímica. O Patrimônio Líquido do Sistema atingiu Cr\$ 30.521 milhões dando a cada ação um valor patrimonial de Cr\$ 2,29

contra Cr\$ 1,97 em 1974.

Apesar do aumento de seu Patrimônio Líquido, o SISTEMA PETROBRÁS conseguiu manter a mesma taxa de retorno do exercício anterior, 19,5%.

Argentina toma providências

Diante das críticas registradas por todos os órgãos de imprensa especializados do mundo, a comissão organizadora da Copa do Mundo de 78 está tomando providências, no sentido de dotar as estádios de futebol de todas as condições mínimas e indispensáveis para a transmissão dos jogos.

As críticas davam conta de que os câmbios para rádio e televisão eram primitivos e sem o mínimo de conforto. Os estádios apresentavam deficiências na rede de distribuição, o que poderia interferir sérias implicações para os canais de televisão e emissoras de rádio.

O fato é que tudo está correndo os argentinos para a realização da Copa de Setenta e Oito: crises internas graves, terrorismo, situação econômica altamente deficiente, falta de condições para receber as delegações e uma série de outros inconvenientes. A comissão organizadora prometeu que até meados de setenta e sete tudo estará em ordem com vistas ao próximo certame mundial de futebol. Enquanto tenha se acentuado a possibilidade de sua ocorrência para salienta esta Copa — caso a Argentina não tenha condições — não há mais de oficial a respeito, pois mesmo nomes dos países a serem indicados.

Jauenses prestígiam

De uma maneira geral, Jahu está participando ativamente dos festejos em comemoração ao 50.º aniversário da Cidade de Barra Bonita. Já nesta última quarta-feira o XV Juguê contra o Guarani e os jauenses lá estiveram, em grande número.

Também neste domingo a Prefeitura de Jauenses para Barra Bonita deverá, em dia seguinte, pois estarão participando com destaque no desfile, apresentando a Escola de Santa Municipal e o Carro Alegórico. Desta festa, os barbaqueiros e visitantes poderão — pelo menos — que ainda não conhecem o Carnaval do Povo — ter uma noção de que é o carnaval de rua em Jahu.

Estas verificações interessantes entre Barra Bonita e Jahu é por demais interessante, pois mostra ainda mais os laços de amizade existentes entre as duas populações. Registramos esta cordialidade política como altamente positiva.

Estações ecológicas

Recursos para estocagem de leite e carne bovina

O Secretário do Meio Ambiente, Paulo Nogueira Neto, definiu, em encontro com o Ministro da Educação, Ney Amorim de Barros Braga, os termos do convênio a ser assinado entre o Mitep e o Mec, relativo à utilização por parte das universidades brasileiras, das estações ecológicas instaladas pela Bema.

Via a oferecer infraestrutura às universidades para a promoção de estudos comparativos entre a situação encontrada em áreas protegidas e a existente em lugares ocupados pelo homem.

Rio (AN) — O Banco do Brasil aprovou a concessão de um empréstimo de Cr\$ 2.000.000.000,00 em favor da Companhia Brasileira de Alimentos para a criação do Plano de Estações Regulador de Carne Bovina para 1976.

Também foi aprovada uma linha de crédito no valor de Cr\$ 400.000.000,00 para financiar a execução do Plano de Estações Diversificada de Produtos Lácteos — safra 1976, que tem por objetivo manter estável a oferta de leite "in natura" e de produtos lácteos nas regiões metropolitanas.

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

À lado, Jornal Comércio do Jahu, 09 de junho de 1976.
Fonte: Centro de Documentação da Fundação Raul Bauab.

COMÉRCIO DO JAHU

EMPRESA COMÉRCIO DO JAHU LTDA. — FUNDADO EM 31 DE JULHO DE 1966

Quarta-feira, 9 de Junho de 1976

Nº 17.918

Torrez voltará

A esposa do ex-presidente e recentemente assassinado, Juan José Torrez, em declarações feitas à imprensa, assegurou que "um dia, não muito distante, Torrez será sepultado no seu país, a Bolívia".

Ema Torrez disse ainda que "o governo atual boliviano não quis que Torrez fosse velado na central sindical dos mineiros, com quem nos mantém sempre ligados". E concluiu: "Juan José Torrez ainda não morreu. Só morrerá o dia em que seus restos forem depositados na Bolívia, país por quem sempre lutoi e que tanto amo".

O corpo do ex-presidente boliviano foi sepultado na cidade do México, numa deferência feita especial do Presidente Luis Echeverría.

Importante Documento

Os chamados países do terceiro mundo, elaboraram no Canadá um documento tido como altamente importante para o mundo todo.

Embora não se tenha revelado nada acerca do documento, sabe-se que tem relação com a limitação de armas nucleares, a exploração de minerais e outros assuntos relacionados com a "superioridade" dos países desenvolvidos sobre os sub (ou em desenvolvimento).

Falta de leite é geral

A falta de leite vem afetando não só Jahu como diversas regiões do Estado, inclusive na Capital Paulista, onde na maioria dos lares o leite tipo "C" não existe nem para consumo.

Oletem, em nossa cidade, o produto estava em falta, para a tristeza das donas de casa. Sabemos que há pessoas se dedicando para alisar e chocar de nossa região para adquirir um ou dois litros de leite.

E já que o assunto é leite, falamos um pouco de outro produto rico em proteínas: o ovo. Segundo fontes oficiais, a maioria das grandes e pequenas granjas de São Paulo e algumas do interior, estão diminuindo a produção de ovos, uma grande que oferece cinquenta mil ovos por dia, está oferecendo agora apenas dois mil — que dá para o gosto.

Dizem os granjeiros que as raças, o milho e demais alimentação para as galinhas estão custando preços astronômicos e a Sunah, fixação a tabela para o ovo, faz com que o proprietário da granja tenha prejuízo. Temde a se estimar ainda mais o produto.

Na oportunidade, a mais alta autoridade da nossa Nação estará inaugurando a Estação Rodoviária, que foi iniciada e planejada, concluída dentro da Administração Waldemar Bauab, superintendente-geral dos meios de transporte.

Por estar ainda muito tempo pela frente, não se tem maiores detalhes a respeito da visita do Geisel a Jahu. Sabe-se que, alguns dias antes de sua chegada, um jet-set provavelmente chegará a nossa cidade, para se preparar.

Legitimamente o ceremonial do Palácio irá elaborar, evidentemente, o programa a ser cumprido pelo chefe da Nação.

Escoamento da produção de Arroz

Com o objetivo de superar o problema da comercialização do arroz existente em Mato Grosso, o Ministério da Agricultura autorizou a remoção instantânea de um milhão e trezentas mil sacas do produto, do norte do Estado, e outras quinhentas mil, da região sul mato-grossense.

A Comissão de Financiamento da Produção vai injetar dinheiro por cento dos fretes pagos pelos produtores que transportaram o arroz para áreas onde são instalados as condições de secagem, armazenamento e venda.

Trata-se de uma medida altamente elogiável e que virá resolver um grave problema.

O governo está realmente disposto a fazer com que o mercado seja abastecido com produtos suficientes, como no caso do feijão, onde pretende-se importar perto de sessenta mil toneladas entre feijão preto e comum.

Artigas e técnicos da «Puma» estiveram ontem em Jahu

Estiveram ontem em nossa cidade alguns técnicos da Puma — empresa responsável pela fabricação dos "jetons" para a cobertura da Estação Rodoviária — acompanhados do arquiteto Dr. Villanova Artigas.

Na oportunidade percorreram todas as dependências da gigantesca Estação Rodoviária, que está em fase de acabamento. Villanova Artigas, como faz frequentemente, vem sempre para Jahu para inspecionar as obras.

Os técnicos da Puma são Dr. José do Nascimento, do Departamento de Laboratório e Dr. Roberto de Almeida Brochado, Engenheiro Mecânico Chefe da Puma. Também esteve presente ontem em Jahu o senhor Jaguar Matrevalini Garcia, Gerente de Projeto da Alfa S.A. — Indústria Química.

Todos se impressionaram bastante com a Estação Rodoviária. Na parte de cobertura, fizeram outras vantagens.

Entre os senhores Fabriceiro Lacerda Burini, o Presidente da Câmara Municipal, Sr. João Amador Brito, os visitantes Dr. José do Nascimento, do Departamento de Laboratório e Dr. Roberto de Almeida Brochado, Engenheiro Mecânico Chefe da Puma e o senhor Jaguar Matrevalini Garcia, Gerente de Projeto da Alfa S.A., e o arquiteto Dr. Villanova Artigas.

Intensificaram-se ainda mais os serviços na Estação Rodoviária e hoje, apresentam jantares, resistência, além de outras vantagens.

Intensificaram-se ainda mais os serviços na Estação Rodoviária e hoje, apresentam jantares, resistência, além de outras vantagens.

CONFIRMADO

Presidente Geisel em Jahu no dia 15 de agosto

Fontes oficiais nos revelaram que o Presidente da República do Brasil, General Ernesto Geisel, aceitará, com toda a certeza, para visitar a cidade de Jahu, no dia quinze de agosto próximo.

Na oportunidade, a mais alta autoridade da nossa Nação estará inaugurando a Estação Rodoviária, que foi iniciada e planejada, concluída dentro da Administração Waldemar Bauab, superintendente-geral dos meios de transporte.

Por estar ainda muito tempo pela frente, não se tem maiores detalhes a respeito da visita do Geisel a Jahu. Sabe-se que, alguns dias antes de sua chegada, um jet-set provavelmente chegará a nossa cidade, para se preparar.

Legitimamente o ceremonial do Palácio irá elaborar, evidentemente, o programa a ser cumprido pelo chefe da Nação.

Em nossa cidade, o Presidente da República do Brasil, General Ernesto Geisel, aceitará, com toda a certeza, para visitar a cidade de Jahu, no dia quinze de agosto próximo.

Na oportunidade, a mais alta autoridade da nossa Nação estará inaugurando a Estação Rodoviária, que foi iniciada e planejada, concluída dentro da Administração Waldemar Bauab, superintendente-geral dos meios de transporte.

Por estar ainda muito tempo pela frente, não se tem maiores detalhes a respeito da visita do Geisel a Jahu. Sabe-se que, alguns dias antes de sua chegada, um jet-set provavelmente chegará a nossa cidade, para se preparar.

Muita expectativa Neste dia 12 a tradicional Festa dos Antonios

Realiza-se sábado próximo, dia doze, nas dependências do Clube do Campo de Jahu, a tradicional Festa dos Antonios, que vai justamente no dia doze, quando tem início as vinte horas, prolongando-se até às vinte e quatro.

Segundo a Prefeitura, Antonio Valenteiro de Oliveira, a festa não faltará, muito menos o mestre de Santo Antonio e muitos outros.

Vamos lá, a noite sábado, a partir das vinte horas, no Clube do Campo de Jahu, a tradicional Festa dos Antonios!

Pão de Santo Antonio

A Sociedade São Vicente de Paulo em Jahu comemora que atará este ano a tradicional distribuição do "pão de Santo Antonio", em sua cidade natal, situada à Rua Quinze de Novembro nº 420, no dia 13 de agosto, às 10 horas.

Para que essa distribuição seja feita, pede mais uma vez a colaboração de todos, colaboração essa que nunca foi negada e a Diretoria da Sociedade fica agradecida.

Hoje ela tá meio esquecida, mas para mim, hoje, eu sinto um orgulho de ter participado dessa obra aí, e olha que fiz muitas obras. Em 54 anos eu fiz muita obra, até cadeia eu fiz, mas uma obra que eu mais tenho na cabeça é essa, porque é uma obra de esquentar a cabeça, entendeu? Obra que a gente trabalhou muito com a cabeça. E outra, a gente trabalhava à noite, varava à noite, comprava coisa para o pessoal comer, não podia parar, não podia emendar o concreto. Essas colunas a gente ia fazendo até terminar. Quando terminava a gente parava e no outro dia chegava de manhã e pegava outra, aquele anel é feito depois, junto com a laje, quando fiz essa ferragem, já tinha a forma, e subiu junto, é um obra muito interessante. E foi feita em três anos e pouco, todo esse pessoal foi pegado lá na obra, era empregado braçal, tinha gente que tinha trabalhado na estrada, fazendo canteiro, fui pegando eles, trazendo, ensinando...²⁸

O depoimento de Nardo revela seu intenso relacionamento com a obra e com os funcionários que faziam parte da equipe, perante às dificuldades que surgiam na execução de uma obra complexa como essa. Envolvimento esse que também se estendia ao prefeito:

A Rodoviária foi feita com os empregados da Prefeitura. Na época de junho e julho, um frio terrível, e naquele tempo não tinha esses caminhões de concreto, que levavam; não, era tudo feito na betoneira e levado com carrinho. E essas lajes, quando se começava, elas não podiam parar. Tinha começado, e tinha que terminar. E às vezes levava um, dois dias para fazer, então quando começava isso, eu, todo dia, às duas da madrugada, eu me levantava, ia lá e ficava lá com eles, para dar moral para eles. É... Muito amor em tudo que se fazia, não é...²⁹

28 Conforme depoimento de Reinaldo Corcioli, o Nardo, ao autor, 24/09/2007.

29 Conforme depoimento de Waldemar Baub ao autor, 24/09/2007.

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

E do enorme esforço empreendido na construção da Estação Rodoviária de Jaú, nasceu o reconhecimento da própria população da cidade, que compareceu maciçamente às comemorações de inauguração do edifício, realizada em 15 de agosto de 1976, e no início do funcionamento da estação, realizada 10 dias depois.

Artigas ao lado de Laurindo Patrocínio Burini, o Madela, acompanhando a finalização da obra da Estação Rodoviária de Jaú. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Inauguração da Estação Rodoviária de Jaú. Fonte: CLARO, Waldo. *Waldemar Bauab – Uma história de coragem*. Jaú: 2007, p.99.

2.6. A Estação e a Cidade

Foto tirada no dia da Inauguração da Rodoviária. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Em 15 de agosto de 1976, a inauguração da Estação Rodoviária de Jaú – simultaneamente ao Paço Municipal e à inúmeras obras viárias – trouxe a presença do Presidente General Ernesto Geisel e do Governador Paulo Egydio Martins à cidade de Jaú.

A solenidade de inauguração da Estação Rodoviária de Jaú representou a conclusão de um processo de pouco mais de quatro anos que, de certo modo, explicitava as contradições vividas no país naquele período.

Afinal, de que outra maneira poderíamos entender todos esses acontecimentos?

Uma obra projetada com toda a tecnologia disponível, tanto na especificação de produtos industrializados quanto no desenho de uma estrutura de concreto armado dotada de grandes vãos, com técnicas avançadas e detalhes de extrema sofisticação, que é praticamente construída de forma ‘artesanal’ pelo carpinteiro Nardo e seus ajudantes.

A utilização de mão-de-obra da própria prefeitura viabilizou a execução de inúmeras obras, inclusive aquelas projetadas por Artigas, contratado por Waldemar Bauab – prefeito de Jaú eleito pelo voto direto – para cuidar das principais realizações de sua gestão.

A mesma ditadura que havia impedido Artigas de desenvolver suas atividades acadêmicas, não deixou de inaugurar a Estação Rodoviária da Jaú como uma grande realização do governo, representativa do desenvolvimentismo e dos avanços possibilitados pelo ‘milagre econômico’.

Essa quantidade de projetos em Jaú, do Artigas, isso foi uma condição que a gente deve ao momento em que o país tinha que se modernizar, como consequência não só do golpe de 64, mas da sua própria história. O país estava se capitalizando, se propondo, apesar do golpe, a chegar num certo índice. O Brasil continua a ser um país muito atrasado, basta ver as relações sociais com que a gente convive, mas essa busca da modernidade faz parte da cultura brasileira. E Jaú é uma cidade que começou a se desenvolver por conta da cana (uma troca da produção do café para a cana) na década de 70, no começo do pró-alcool. A cidade cresceu (...) e o Artigas foi o arquiteto que esse prefeito, o Waldemar Bauab, nessa primeira gestão chamou (...), para fazer as soluções mais importantes de ordenação urbana. No fundo, o Artigas era a figura do intelectual que era provocado por uma administração que queria buscar condições de adequar a cidade às condições que o país tinha naquele momento. A atuação dele como se fosse uma espécie de consultor da sociedade, da municipalidade, e ele sempre supunha, quando andava na rua – era uma pessoa que era reconhecida na cidade –, que ele estava lá por conta do povo de Jaú. **Não tinha nada com as administrações, estava lá graças ao povo de Jaú, para contribuir com a cidade, dentro daquela visão dele de intelectual que sabe da sua condição dentro da sociedade na qual vive. O que significava Jaú e, historicamente, para aonde ela poderia ir.**³⁰

Só a partir dessa compreensão, é que podemos entender o empenho de Artigas, apesar do contraditório cenário político, econômico e social que dominava o país, na realização de quinze projetos para a cidade de Jaú em um período de apenas 10 anos.

³⁰ Conforme depoimento de Júlio Artigas ao autor, São Paulo, 07/11/2007, grifo do autor.

COMÉRCIO DO JAHU

IMPRESSA COMÉRCIO DO JAHU LTDA. — FUNDADO EM 21 DE JULHO DE 1966 Domingo 24 de Outubro de 1976 N.º 18.025

... COISAS DA CIDADE

- O senhor João Bizar, Presidente da Sociedade de Orquestra Jansen — SOJA — afirmou que aquela Sociedade recebeu uma perua grande que certamente será de grande valia.
- Agradecemos especial nota enviada para o Diretor da Estação Rodoviária de Jaú, em dois dias que muito colaborou para esta publicação.
- Primeiro anúncio da Arena 1: pré-candidatura de Alceu e Carlos para a Assembleia Legislativa. O mesmo público que votou em sua favor dá candidato.
- Anunciado haverá outra reunião da Arena 1, nesta oportunidade 19 de Outubro, às 18h, no salão de festas do Hotel Fontaine.
- Administração municipal de Jaú está sendo ditada em reuniões de trabalho com a presença direta ou indireta de um secretário.
- Mais uma vez a frase do Prefeito Waldemar Basso se tornou, assim: "Tudo é de Deus, Jaú, o trabalho de cada um".
- XV jogo hoje em campo de São Carlos, frente a Estrela da Bela Vista. A partida será transmitida pela opção exclusiva da "Fritadeira".

Caro Maria Rita: tortura no Panamá

Uma jovem mineira de 30 anos, funcionária do Hotel Fontaine Bessé em Atlanta, Estados Unidos, foi detida em um momento na cidade de Panamá, pelo Serviço de Inteligência da general Torrijos, conhecido pela sigla G-2. Trata-se de Maria Rita de Conceição Diamantina, que foi aprisionada pelo G-2 apenas 1 hora depois de ter ingressado no Panamá, quando já se encontrava instalada em um hotel do centro da capital da Pávia. Contra ela uma grave acusação: teria ingressado no Panamá com armas, munições e uniformes em sua bagagem.

A primeira informação entrincheirada a respeito de Maria Rita é a de que ela é uma mineira, e não uma brasileira. Ela não foi detida lá, por que o foi mais tarde no hotel Alférez, armas, munições e uniformes não são coisas fáceis de esconder no fundo de uma mala. Ela mostra ainda mais a falsidade da acusação: o governo panamenho não apresenta "provas" do delito.

Quatro dias depois de presa, após acórdão tortura física e psicológica, Maria Rita da Conceição Diamantina foi conduzida para qualquer julgamento e sem o menor direito de defesa a cumprir pena de oito anos de prisão em um cárcere para homens e em regime de incomunicabilidade. O regime de incomunicabilidade foi condenado pela Comissão Interamericana de Direitos Humanos — e a mais, de Direitos Humanos — que se encontra a frente há alguns meses qualquer espécie de prova e sem dar a ela o menor direito de defesa. E não é uma condenação à simples pena dos direitos políticos, se não que a ficar oito anos incomunicável em um cárcere para homens!

A jovem Maria Rita não pode contar agora com os esforços dos brasileiros especialmente do Ministério das Relações Exteriores de nosso País. Isso porque mais de 500 técnicos cubanos prestam serviços ao G-2 do Panamá, enquanto 130 cubanos são "funcionários" da municipalidade na cidade do Panamá.

Neste momento doloroso, em que uma turista brasileira é tão violentada em sua consciência humana pelo regime ditatorialista castro-brasileiro da general Torrijos, no Panamá, não resta recordar que o ditador panamenho está viajando por toda a América tentando ganhar o apoio latinoamericano para sua causa quanto ao Canal do Panamá. Isso é sua verdadeira motivação, não mais que manter uma turista brasileira aprisionada injustamente e sem julgamento sério nos cárceres panamenhos. Esperamos sinceramente que todos os brasileiros intervenham em favor de Maria Rita e que a transmitam para o Diretor Torrijos a extradição da injustiça, jovem mineira. (G. P. P. P. P.)

Hoje início das Operações na Estação Rodoviária

Rodoviária, esta gigantesca obra foi-lhe e construída. Dentro da Administração Waldemar Basso, a cidade hoje operações normais.

Inauguração que foi, o Colômbio pelo Prefeito Fernando Góes, em agosto último, e a Estação Rodoviária de Jaú, em 1976. De uma maneira geral, todas as atividades já foram retomadas. Hoje, a cidade já não tem mais a sensação de estar em uma situação de emergência.

Palestra promovida pelo HAC alcançou êxito

O Hospital Amador Cavalcanti, de Jaú, realizou uma palestra sobre a importância da saúde pública, promovida pelo HAC. A palestra foi dada por um médico da cidade, e teve uma participação muito boa.

Três crianças da Rodoviária de Jaú, com o Prefeito Waldemar Basso, em uma visita à Estação Rodoviária. As crianças estão muito felizes e estão sendo muito bem atendidas.

COMÉRCIO DO JAHU

IMPRESSA COMÉRCIO DO JAHU LTDA. — FUNDADO EM 21 DE JULHO DE 1966 Terça Feir: 26 de Outubro de 1976 N.º 18.026

Manhã Festiva de Domingo Estação Rodoviária iniciou operações

Em manhã festiva, dentro da estação rodoviária, a cidade iniciou suas operações normais. A inauguração da Estação Rodoviária de Jaú, em 1976, foi um momento muito importante para a cidade. A cidade já não tem mais a sensação de estar em uma situação de emergência.

Quanto ao ônibus, a Empresa de Auto Ônibus de Jaú, que opera em Jaú, já está em pleno funcionamento. A cidade já não tem mais a sensação de estar em uma situação de emergência.

... COISAS DA CIDADE

Domingo, nove horas, a manhã, as operações da ESTAÇÃO RODOVIÁRIA começaram. A cidade já não tem mais a sensação de estar em uma situação de emergência.

A cidade já não tem mais a sensação de estar em uma situação de emergência. A cidade já não tem mais a sensação de estar em uma situação de emergência.

A cidade já não tem mais a sensação de estar em uma situação de emergência. A cidade já não tem mais a sensação de estar em uma situação de emergência.

Como vimos anteriormente, a Estação Rodoviária de Jaú estabelece uma relação com a cidade não só pelo caráter inerente à estação, – que já garantiria importância pública ao edifício – mas pelo modo como programas complementares foram sendo criados e generosamente desenhados: aslojas, as lanchonetes, o terraço, o restaurante, e sobretudo a sombra.

A incorporação desses programas ao cotidiano da cidade ocorre pelas relações que o edifício consegue estabelecer com o entorno, no modo como se expande para todos os lados, ou inversamente, pela sua capacidade de criar uma passagem pública capaz de trazer a cidade para seu interior.

Foto tirada no dia da Inauguração da Rodoviária.
Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Fonte: *Jaú 1976*. Prefeitura Municipal de Jaú – Administração Waldemar Bauab. Jaú: 1976.

Corte ao longo da Rua Edgar Ferraz, do Vale do Rio Jaú até a Estação Rodoviária.

Escala 1:2000

0 5 15

Fotos antigas do Município de Jaú. Fonte: SANTOS, Ivan Cláudio Domingues dos e JÚNIOR, João Jair Feltrin. *Jahu, Retratos de uma época 1900-1929*. Jaú: 1996.

Fotos atuais do Município de Jaú, ao longo da Rua Edgar Ferraz, do Rio Jaú até a Estação Rodoviária. Fotos do autor, 2007.

Em primeiro plano, a Igreja Matriz, a Praça Barão do Rio Branco e a Sede da Prefeitura Municipal.
Ao fundo, a Estação Rodoviária. Foto do autor, 2007.

2.7. Desdobramentos

Ampliação da Estação Rodoviária de Jaú proposta por Artigas em 1978.
Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Após a inauguração da Estação Rodoviária, além de continuar envolvido com outros projetos na cidade, Artigas realiza um estudo para a ampliação da plataforma coberta da Estação em 1978, encomendado pela gestão do Prefeito Alfeu Fabris.

De acordo com desenhos, que se encontram no Setor de Projetos da Biblioteca da FAUUSP desde o falecimento de Artigas, foram realizados outros estudos para a reforma da Estação Rodoviária de Jaú.

Podemos destacar o restauro realizado entre 1996 e 1997, sob coordenação do arquiteto Paulo Roberto Masseran – Secretário Municipal de Planejamento e Obras (1993-1998) da segunda gestão de Waldemar Bauab, quando, entre outras modificações, se realizou a pintura azul no volume do último lance de rampas.

Quando das obras de recuperação do prédio, empreendidas pela Prefeitura Municipal, no ano de 1997, como responsável pela obra, descobri com o mestre de obras que construiu a Rodoviária, em 1976, que Artigas havia determinado a cor azul cobalto para a pintura dessa rampa, não obtendo para isto a aprovação do Prefeito. Decidi então, pela cor azul, como desejada pelo arquiteto, e o resultado foi surpreendente: aquele elemento maciço, pesado, parece completamente solto, suspenso, livre, no interior do grande vão central. Tornou-se efetivamente, um elemento de contraste, não apenas mais uma alvenaria como as demais. Realizou-se enquanto elemento essencial para a organização do espaço interno.³¹

31 MASSERAN, Paulo Roberto. *Artigas e Cascaldi: unidos pelos ideais, separados pela arquitetura. Duas obras da década de 1970 em Jahu, SP*. Publicado no Portal Vitruvius, Arquitexto 086, www.vitruvius.com.br.

Outra modificação realizada na Estação Rodoviária de Jaú foi o rebaixamento da rua de acesso aos ônibus, aumentando o pé-direito sob as passarelas de conexão e possibilitando a passagem de veículos mais altos.

Além disso, foram realizados estudos para a transformação do edifício em um centro cultural. Posteriormente, foi feito um estudo preliminar para a implantação de um terminal de ônibus urbano, projetado pelo arquiteto Júlio Artigas. Esse estudo preliminar foi retomado posteriormente, durante a gestão do Prefeito João Sanzovo, e recentemente construído. Uma estrutura metálica de cobertura posicionada junto à Estação Rodoviária de Jaú, no último pavimento, conforme explica o arquiteto Júlio Artigas:

Me chamaram para restaurar a rodoviária, na administração do Bauab, e me solicitaram fazer um projeto desse terminal para ônibus urbano ao lado da rodoviária. Foi só um estudo preliminar, não passou disso, quando restauramos a rodoviária, por volta de 1996, na última administração do Waldemar Bauab como prefeito de Jaú. Agora tem duas administrações de outro prefeito, que é o João Sanzovo, que já está no sexto ou sétimo ano de administração, foi reeleito, e nessa administração tem uma diretora do serviço de transportes e trânsito de Jaú que é uma engenheira chamada Magali Romão, que me convidou para fazer o terminal porque estava propondo um bilhete único para Jaú. Então tem todo um sistema de ônibus com maior eficiência, que justificava a construção do terminal urbano. O terminal urbano foi construído nessas condições, para fazer a política de bilhete único de Jaú e ter a correspondência entre o ônibus urbano e o ônibus intermunicipal, interestadual, a partir da Rodoviária, num lugar que já era o lugar onde os ônibus paravam, que era um lugar sem abrigo, pois haviam duas paradas de ônibus, uma que se dirigia à rodoviária pela cota superior e outra que se dirigia à rodoviária pela cota inferior, então você sai da rodoviária em duas cotas da cidade, não precisamos discutir isso. O projeto eu desenvolvi como se

Fonte: foto cedida por Júlio Artigas.

Fonte: foto cedida por Júlio Artigas.

ele fosse uma adição, eu acho importante essa palavra porque eu detesto esse negócio de anexo, ele é uma adição à Rodoviária. Ele é uma estrutura, vamos dizer assim, oportunista, uma estrutura que marca a diferença dos tempos e a diferença de usos, ela é uma estrutura que antes de mais nada é reverente, e, de certa forma, como se diz hoje em dia, referente à rodoviária. É uma solução muito simples. Uma cobertura, não passa de uma cobertura, para você trazer conforto ao usuário do ônibus, a plataforma original da Rodoviária de Jaú continua sendo utilizada pelos usuários ônibus urbanos, têm uma plataforma adicionada em frente à plataforma original para você ter o movimento de oito ônibus em linha, que dizer, os ônibus não param nunca, eles sempre circulam num sistema de comboio, às vezes tem um ônibus, às vezes têm oito, dependendo da hora, às vezes não tem nenhum. Têm duas linhas de quatro ônibus que liberam os passageiros no ponto da Rodoviária. Essa estrutura foi desenvolvida em aço, simplesmente parafusada no chão, claro, com as cargas, uma estrutura de 78 metros de comprimento para criar essa área de conforto e proteção para os usuários do sistema. Então é basicamente uma estrutura que pode ser parafusada no chão, é uma estrutura oportunista. Se um dia, por algum motivo, ninguém mais achar importante isso tudo, desparafusa, racha ela em quatro, faz quatro pontos de ônibus.³²

De qualquer modo, todos esses estudos e alterações realizadas posteriormente, apesar de estarem diretamente relacionadas ao projeto da Estação Rodoviária de Jaú, merecem estudos específicos, aprofundamentos que não podem ser realizados por esta dissertação.

Desde 2004, a Estação Rodoviária de Jaú se encontra tombada pelo Condephaat, Conselho Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo.

³² Conforme depoimento de Júlio Artigas ao autor, São Paulo, 07/11/2007..

3. Artigas e Jaú | 1968 a 1978

LEGENDA

- 1- Centro Educacional de Jaú, 1968
- 2 - Esporte Clube XV de Novembro de Jaú, 1970
- 3 - Residência Jorge Edney Atalla, 1971
- 4 - Estação Rodoviária de Jaú, 1973
- 5 - Ginásio Esportivo de Jaú, 1973
- 6 - Reurbanização da Praça Barão do Rio Branco, 1974
- 7- Centro de abastecimento – CAJA, 1974
- 8- Plano de Renovação Urbana do Rio Jaú, 1974
- 9 - Plano Regional de Jaú, 1975
- 10 - Centro Social Urbano da Cidade de Jaú, 1975
- 11 - Balneário I de Jaú, 1975
- 12 - Balneário II de Jaú, 1975
- 13 - Conjunto Habitacional João da Velha, 1976
- 14 - Hotel Municipal de Jaú, 1977
- 16 - Parque Municipal de Jaú, 1977
- 17 - Passarela da Rua Procópio Junqueira 1978

Entre 1968 e 1978, João Batista Vilanova Artigas realiza 16 projetos no município de Jaú, no interior do Estado de São Paulo, exatamente no mesmo período em que – afastado da Universidade de São Paulo pelo regime militar – se dedica exclusivamente aos trabalhos do escritório.

Artigas já era naquele momento um profissional amplamente reconhecido pelas suas qualidades como arquiteto, e mesmo sendo cassado pela ditadura continuava sendo contratado para realizar uma série de projetos públicos – muitos deles de caráter urbanístico – o que revela as incoerências do regime que governava o país naquele momento.

Esse grande número de projetos, principalmente se considerarmos a escala da cidade, demonstra o desenvolvimento urbano pretendido para a cidade de Jaú naquele momento. Artigas não só participa da elaboração do Plano de Desenvolvimento Acelerado 1973-1976, como também desenvolve uma série de projetos para a prefeitura, amparado pelo conhecimento acumulado sobre os problemas urbanísticos do município e por uma relação de extrema confiança com o prefeito Waldemar Bauab.

O primeiro projeto realizado para a cidade foi o Centro Educacional encomendado pelo FECE, Fundo Estadual de Construções Escolares, em 1962. A obra ficou paralisada por seis anos, sendo o projeto refeito a partir da estrutura existente em 1968. Apesar da retomada desse projeto marcar o início desse período de grande atuação na cidade, o envolvimento efetivo de Artigas com a cidade de Jaú acontece somente após sua aproximação com o prefeito Waldemar Bauab, em 1972.

Ao que tudo indica, o principal elo entre Artigas e Jaú nesse momento é Zezinho Magalhães Prado – Ex-Presidente do Esporte Clube XV de Jaú, Ex-Prefeito do Município (1956 a 1958) e Deputado Estadual por Jaú (1959 a 1962) – que, além de participar ativamente do cenário político de Jaú, ampliava sua atuação política ao assumir cargos públicos de grande importância na capital do Estado.

A CECAP, órgão responsável pela contratação de Artigas para a realização do conjunto habitacional de Guarulhos em 1968, estava naquele momento sob a direção de Zezinho Magalhães Prado. Este concedeu amplo apoio à candidatura do então presidente da Câmara Municipal de Jaú, Waldemar Bauab, às eleições municipais do mesmo ano. Apesar da vitória do industrial Jarbas Faracco, a derrota de sua candidatura definiu as bases das eleições seguintes. Em 1972, Waldemar Bauab concorre novamente à prefeitura e vence as eleições, convidando Artigas para desenvolver as diretrizes urbanísticas de sua gestão: o Plano de Desenvolvimento Acelerado – 1973/1976.

Ainda era o regime da época dos generais, da ditadura... E eu me tornei um grande amigo do Artigas, e nem sabia disso. (...) Não era fácil chegar perto dele. O pessoal tinha um grande respeito por ele. (...) Porque quando eu me elegi, em outubro, ou setembro, não sei bem, em 72, eu já o conhecia superficialmente, aí eu o trouxe para Jaú e mandei que me fizesse um plano de governo. E no andar das coisas ele foi sentindo o meu idealismo. Por isso, que ele se entregou de corpo e alma, porque ele não entrava em qualquer coisa se não tivesse a finalidade para o bem comum, você está entendendo... Então, até eu tomar posse, ele veio umas duas, três vezes em Jaú e nós conversávamos muito.¹

¹ Conforme depoimento de Waldemar Bauab ao autor, Jaú, 24/09/2007.

O plano diretor realizado no início da gestão previa um novo zoneamento para a cidade que pretendia ordenar seu crescimento, amparado por inúmeras obras viárias que tinham como objetivo aprimorar a circulação da cidade e melhorar seus acessos em relação às rodovias. Além disso, o Plano era complementado por projetos de importância fundamental para a cidade, como a Estação Rodoviária e o Parque Municipal ao longo do Rio Jaú.

No decorrer dos trabalhos da Rodoviária, estabeleceu-se uma relação de confiança mútua entre o prefeito e o arquiteto. Enquanto realizava projetos como o Ginásio Esportivo (1973), os Balneários Municipais (1975) e o Conjunto Habitacional CECAP João da Velha (1976), Artigas amparava Bauab nas questões urbanísticas de Jaú:

O Prado, do conjunto de Guarulhos Zezinho Magalhães Prado, (...) aproximou esse prefeito do escritório do Artigas. O Bauab, que era um homem de ampla visão, fez do Artigas um verdadeiro consultor permanente para as questões, inclusive políticas, como medir e cobrar água. (...) A coisa ia tão longe que o Prefeito estabelecia certas visitas nossas lá, já programadas. Então íamos fazer programa de rádio, com entrevistas. (...) Uma justa propaganda, mas com a visão didática, pedagógica do assunto. Porque ele já sabia que você tinha que ilustrar para as pessoas o que você está querendo fazer não era um capricho de um artista individual. (...) E com isso teve até programa de rádio para esclarecer a população, sobre uma coisa ou outra.²

O engajamento dos arquitetos nos projetos arquitetônicos e nas questões urbanísticas da cidade de Jaú, permitiram um envolvimento crescente com a população e, sobretudo, com a administração local:

² Conforme depoimento de Paulo Mendes da Rocha ao autor, São Paulo, 19/09/2007.

Mas ele foi para mim um aprendizado, ele abriu a minha mente, ele me tirou da vala comum dos políticos. Tanto que a gente tinha uma outra visão, numa cidade pequena como Jaú onde a rivalidade política é intensa, você fica mais preocupado em perseguir o adversário do que realizar as coisas. Isso tudo foi de uma clareza muito grande.³

Importante lembrar que nessa década, mesmo impedido de freqüentar a Universidade pelos limites impostos pela ditadura, Artigas não deixa de se envolver com as questões relacionadas ao ensino. Em setembro de 1978, simultaneamente à realização de um dos últimos projetos no município, Artigas apresenta uma proposta para a criação de um curso de Arquitetura e Urbanismo para Jaú, especialmente pensado para a formação de profissionais capazes de atuar em toda a região.

³ Conforme depoimento de Waldemar Baub ao autor, Jaú, 24/09/2007.

3.2. O desenho possível

A obra de Vilanova Artigas como arquiteto sempre esteve associada ao seu posicionamento político e a sua intensa atuação como professor. Em cada uma das fases de sua trajetória profissional é possível identificar as transformações de sua obra arquitetônica e, simultaneamente, os avanços e os recuos de sua atuação política e pedagógica.

Diante do quadro político brasileiro, a partir do golpe militar de 1964⁴ e do crescente endurecimento do regime até 1968, diversos setores organizados da sociedade se movimentaram no sentido de se posicionar contrariamente ao regime que já colocava em risco a liberdade da sociedade civil como um todo.

Na Faculdade de Arquitetura, durante o Fórum de 68, frente à crescente pressão imposta pela ditadura, se instaura um polêmico debate sobre os possíveis caminhos a serem trilhados pelos arquitetos e estudantes.

⁴ É necessário lembrar que Artigas é preso e, depois de seis meses exilado no Uruguai (setembro de 1964 a março de 1965), e permanece na clandestinidade no seu retorno ao Brasil, até a obtenção do habeas-corpus em junho de 1965.

Truncadas as perspectivas para o projeto arquitetônico ambicioso, em termos de alcance social, que havia se constituído até o golpe de 64, a arquitetura parecia ter ficado sem alternativa, diante do modelo socialmente restritivo que a ditadura militar representava e impunha. Para uns, se não se reverteresse rápida e urgentemente esse quadro, não haveria possibilidade para o fazer arquitetônico nos rumos em que se tinha concebido. Portanto o momento exigia, acima de tudo, uma ação política contundente e inadiável, quaisquer que fossem seus custos. Para outros, com Artigas à frente, o quadro político do país precisaria ser observado com mais cautela, na medida em que as condições não pareciam propícias aos enfrentamentos revolucionários, como os colocados pela luta armada. Nesse sentido, talvez fosse mais prudente naquele momento, tentar explorar os meandros de todo o processo, para continuar, mesmo que de forma vagarosa, a explicitar as contradições do fazer arquitetônico sob uma perspectiva revolucionária, em face à perversidade das condições impostas no país.⁵

Posteriormente publicado como ‘O Desenho’⁶, o discurso proferido por Artigas na aula inaugural do curso de Arquitetura e Urbanismo do ano de 1967 frustrava as expectativas daqueles que esperavam um posicionamento mais radical do mestre, ao ressaltar a importância em dar continuidade ao fazer arquitetônico, utilizando esse fazer como uma linguagem capaz de transmitir seus verdadeiros desígnios.

A defesa de seus argumentos não só negava uma revolução baseada na adoção de técnicas imediatistas, como reafirmava a necessidade de atingi-la por meios pacíficos, legitimados por uma conquista coletiva, em um processo que atribuía um papel fundamental às atividades artísticas.

5 THOMAZ, Dalva Elias. *Um olhar sobre Vilanova Artigas e sua contribuição à Arquitetura Brasileira*. Dissertação de mestrado, FAUUSP. São Paulo, p. 326.

6 ARTIGAS, João Batista Vilanova. *Caminhos da Arquitetura*. 4. ed. ver. E ampl. São Paulo: Cosac Naify, 2004.

Agora, posso terminar resumindo o fim da nossa proposta, quais as opções? A minha é esta: há opções a partir, dentro da proposta brasileira de desenvolvimento, revolucionário, claro. Poderia haver outras opções. De um lado há a proposta da própria burguesia nacional, segundo a qual o que vale é a produtividade, os edifícios devem ser baratos, nós somos um país pobre, e que num país pobre, deve-se economizar. Mas ela não diz que nós somos pobres porque existe uma metrópole que nos oprime, e que seria melhor arrancar a maior faixa da independência da metrópole do que tirar do próprio povo que considera pobre, e que a pobreza do povo é consequência da riqueza da metrópole, e que aceitar a proposta burguesa de fazer as coisas miseráveis é eximí-la da responsabilidade como classe dominante (...) não posso colaborar, ninguém pode colaborar, a não ser que traia seu próprio povo. Agora existe, a partir dos outros, opções de como fazer uma revolução mais rápida. A arquitetura não é obra, forma de conhecimento capaz de influir diretamente no processo: fechamos as escolas, vamos fazer guerrilhas. Temos colegas numerosamente classificados que elaboram essa tese e não aceitaram que se entra na Faculdade de Arquitetura é para fazer um curso de arquitetura, mas se aprende a ser guerrilheiro. Como pode ser isso? No fim não sai nem guerrilheiro nem arquiteto. A revolução que nós vamos fazer prescindirá do conhecimento técnico e de uma visão artística de mundo? Se ela puder prescindir, então vamos fechar todas as escolas. Então, a arte não é mais do que um jogo útil. Essa proposição é razoável, fazemos deliberadamente.⁷

Em seu discurso como professor, Artigas reafirmava a necessidade de se continuar projetando mesmo nas adversas condições enfrentadas pelo país, enfatizando que esse fazer arquitetônico devia estar sempre compromissado com o caráter técnico intrínseco à arquitetura, nunca deixando de lado a ‘amplitude artística’ necessária à disciplina.

⁷ Depoimento realizado por Artigas na FAUUSP em 11 de outubro de 1968. THOMAZ, Dalva Elias. *Um olhar sobre Vilanova Artigas e sua contribuição à Arquitetura Brasileira*. Dissertação de mestrado, FAUUSP. São Paulo, p. 334.

Mesmo adotando uma postura menos radical, já que negava veementemente o caminho da ‘luta armada’ contra a ditadura, a atuação de Artigas na Universidade continuava muito visada. Com o AI-5, além das ações mais violentas – prisões e torturas –, o governo militar cria outros meios de controle sobre a intelectualidade, ‘purificando’ as universidades⁸ com a cassação de 65 professores, incluindo Artigas, que é impedido de exercer seu papel como professor no recém concluído edifício da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, na Cidade Universitária.

Além dos professores Paulo Mendes da Rocha e Jon Maitrejean, cassados simultaneamente a Artigas, a ausência de outros personagens contribuíram para agravar a situação do ensino de Arquitetura e Urbanismo na FAU:

No ano seguinte, outros professores, também de grande importância para a FAU naquele momento, foram presos: Sérgio Ferro e Rodrigo Lefèvre. Na mesma época, Flávio Império de afastou da FAU e Pedro Paulo Saraiva transferiu-se para Brasília. De fato, a escola havia entrado na década de 70 à deriva. Estas perdas se somavam ao falecimento do ex-professor Carlos Millan, em 1964, e, por motivos diversos, à saída dos professores Ernst Mange e Roberto Cerqueira César. Esse processo de expurgos e de desmobilização põem fim, então, aos projetos que procuravam rever e aprimorar o ensino na FAU.⁹

Se para a FAU, a cassação imposta a Artigas significava o início de um longo período de crise, para Artigas o afastamento compulsório da Universidade cria uma situação no

8 GASPARI, Élio. *A Ditadura escancarada*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005, p. 229.

9 *Fórum: O percurso do ensino na FAU*. In *Revista Caramelo* 6. São Paulo: FAUUSP, 1993, p. 15.

mínimo curiosa: impedido de transmitir seus pensamentos aos estudantes, é condenado ao 'exílio' em seu próprio escritório, se dedicando exclusivamente ao trabalho de arquiteto.

Era um momento muito difícil no Brasil, um momento muito difícil de viver, de trabalhar, não se podia andar na rua com muita tranquilidade, porque, paravam duas, três pessoas conversando, se corria o risco da polícia ir e levar você, porque estavam conversando. Se estava parado num carro conversando, acontecia a mesma coisa. Tenho a impressão que a maioria da população, eu tenho certeza, percebia essas coisas. Eu vi isso, vivi isso; para ser arquiteta às vezes era difícil, para dar aula era difícil, porque tinha que prestar atenção ao que se falava, porque tinha o pessoal da polícia que assistia aula, não era acintoso, mas eles tinham acesso, estudavam aqui, sempre tinha uns dois em cada classe. (...) E o Artigas já tinha sido preso.¹⁰

A gente morria de medo, era apavorante. Eu tinha muita preocupação porque eu trabalhava num escritório extremamente visado, o Artigas tinha sido cassado, havia um mito, todo mundo querendo o Artigas e o Artigas inacessível. Então eu tomava muito cuidado para não dar a língua nos dentes porque qualquer besteira que eu falasse poderia ter uma consequência, eu morria de medo... será que é do DOPS, será que é dedo-duro, todo o tempo você ficava pensando... Na faculdade eu não comentava, eu não dizia: eu trabalho no escritório do Artigas. (...) Eu tinha medo de falar alguma coisa que comprometesse o escritório, que fosse negativo para um cara que eu sabia que estava em dificuldades por causa de problemas políticos.¹¹

10 Conforme depoimento de Marlene Yurgel ao autor, São Paulo, 01/11/2007.

11 Conforme depoimento de Sylvia Ficher ao autor, Brasília, 08/09/2006.

Paradoxalmente, apesar dessa constante situação de medo, Artigas é convidado a realizar um grande número de projetos públicos encomendados por prefeituras municipais e órgãos responsáveis, face aos crescentes problemas urbanos.

Durante o chamado “Milagre Econômico” o mercado para arquitetos e urbanistas cresceu enormemente. Municípios encomendavam planos diretores capazes de ordenar seu crescimento urbano e a realização de obras de infra-estrutura urbana justificavam a criação de grandes empresas de projetos e consultoria, além dos órgãos de planejamento estatais que passam a controlar o planejamento urbano.¹²

Por trás dessa aparente contradição — o trabalho de arquitetos comprometidos com ideais de esquerda a serviço de uma ditadura militar — estava uma conjuntura única, onde interesses opostos pareciam convergir naquele momento para a realização destes projetos. De um lado, se encontravam os interesses dos arquitetos e urbanistas, que há muito buscavam possibilidades de atuação de maior amplitude, realizando projetos públicos no âmbito das cidades. De outro, a necessidade dos governantes do país naquele instante, agindo pela mão forte da ditadura militar, em demonstrar avanços e realizar projetos.

12 Podemos citar a criação de empresas estatais como a EMLASA, a COGER, o METRÔ e a EMURB. Esta última, presidida pelo Arq. Alberto Botti e coordenada pelo Arq. Pedro Paulo de Mello Saraiva – Diretor de Planejamento, que contratou o escritório de Artigas para a realização de uma série de projetos de passarelas de pedestres em São Paulo e, posteriormente, o Plano Urbanístico para o Vale do Anhangabaú. Na mesma época, encomendou à equipe de Paulo Mendes da Rocha um plano urbanístico para a Grota do Bexiga e à equipe do arquiteto Décio Tozzi o Projeto de Recuperação Urbana da Vila Itooró.

Interessante perceber que os arquitetos de modo geral, serão envolvidos nesse processo, tanto pelo seu conhecimento específico em termos de urbanismo como pela necessidade da contratação de projetos propriamente arquitetônicos. Questões urbanas fartamente discutidas entre arquitetos até ali, emergem como campo possível para a atuação profissional. Obras imprescindíveis ao bom funcionamento urbano também serão alvo da contratação de projetos especiais. Era dentro desse panorama que se delineavam as possibilidades de participação dos arquitetos, claramente tomados em sua condição de isolamento. A década de 70, será nesse sentido, o cenário privilegiado das grandes obras públicas, obviamente de caráter discutível.¹³

Além do conjunto de projetos realizados em Jaú, Artigas é convidado a realizar projetos no Amapá, em Santo André, em Mauá e São Paulo. O reconhecimento de suas qualidades como arquiteto e urbanista é o que permite sua contratação para a realização de inúmeros trabalhos de caráter eminentemente urbanísticos.

Logo de início recebemos (Emurb) a solicitação de contratar alguns projetos, sendo o mais importante o do Anhangabaú, sua urbanização e readequação. Convidei-o não por ‘nepotismo’, mas porque tinha a firme convicção que ele era o arquiteto mais qualificado para a tarefa. A contratação, no bojo de outras três, tinha de ser aprovada pela diretoria, composta por engenheiros, administradores e por um advogado, antigo delegado do DOPS, Doutor Ribeirinho. Quando propus o nome de Artigas, ele pediu a palavra e disse: ‘foi meu preso, mas é um patriota – sou pela contratação...’¹⁴

13 THOMAZ, Dalva Elias. *Um olhar sobre Vilanova Artigas e sua contribuição à Arquitetura Brasileira*. Dissertação de mestrado FAUUSP. São Paulo: 1997. p. 351.

14 Depoimento de Pedro Paulo de Melo Saraiva. *Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAUUSP n18*. Comissão de Pós-Graduação. São Paulo: FAU, dezembro de 2005, p. 27.

O prestígio de Artigas como arquiteto é publicamente reconhecimento nesse momento, pois além de receber a Medalha de Ouro da X Bienal de São Paulo em 1969 – pelo novo edifício da FAU e pelo projeto do Conjunto Habitacional Zezinho Magalhães Prado – é agraciado em 1972 com o Prêmio Jean Tschumi, outorgado pela UIA, por sua contribuição ao ensino de arquitetura.

A década de 70 inaugura-se com um projeto de desenvolvimento excludente e de expansão econômica que os militares chamaram de ‘milagre brasileiro’. O Estado investe em programas de obras públicas com o objetivo de divulgar sua imagem e para saldar compromissos com os setores empresariais e da elite que o apoiara. Entre outras áreas, a construção civil se expande e experimenta um dos períodos mais prósperos da história recente. Artigas vive, nesse momento, uma situação bastante peculiar. Impedido de manter suas atividades como professor, dedica-se exclusivamente ao trabalho de prancheta. De um lado sofre perseguições e ameaças, de outro é chamado para realizar importantes obras para o Estado. A exemplo do que ocorrera em 69, quando tem seus direitos cassados pela mesma autoridade que o contratou para projetar o Conjunto Habitacional Zezinho Magalhães Prado, ao longo dos anos 70 isso parece repetir-se com alguma frequência. Datam desse período muitos dos projetos de renovação urbana que, acompanhando os planos de desenvolvimento formulados nos órgãos de planejamento estatais, procuram organizar o crescimento urbano possibilitado pelo crescimento econômico promovido pelo ‘milagre’. A maior parte desses projetos, no entanto, não foi executada em parte por conta da crise econômica que desmistificou definitivamente a aparência de progresso e, em parte, porque defender os interesses da cidadania não era prioridade no momento.¹⁵

15 ARTIGAS, Rosa Camargo. *Encruzilhadas e Caminhos: Cinquenta anos de história*. In *Vilanova Artigas – A cidade é uma casa. A casa é uma cidade*. Almada: Casa da Cerca – Centro de Arte Contemporânea, Câmara Municipal de Almada. Novembro de 2000/ Março de 2001, p. 81.

A trajetória de Artigas ao longo desses dez anos parece traduzir bem esse complexo período vivido pelo país. A construção civil foi um dos setores mais impulsionados pelo chamado “milagre econômico”. Paralelamente a esse crescimento, que não se sustentaria por muito tempo, a ditadura impunha limites claros às liberdades individuais.

Tal situação permanece inalterada até o final de 1979, quando o número de projetos no escritório começa a diminuir e o processo de anistia política é iniciado, permitindo o retorno de Artigas à FAU, ainda que na condição de auxiliar de ensino¹⁶.

¹⁶ Realizada pelo Prof. José Arthur Gianotti, a terceira arguição do Concurso prestado por Vilanova Artigas para professor titular da disciplina de Projeto na FAUUSP, poucos meses antes de sua aposentadoria, revela o absurdo dessa situação: “Além disso, estamos cantando pela flauta enviesada da burocracia, desta burocracia que abafa a Universidade de São Paulo e que transforma esse concurso num absurdo. Ele é um sintoma da monstruosidade da carreira universitária tal como ela foi instalada nesta instituição.” ARTIGAS, João Batista Vilanova. *A Função Social do Arquiteto*. Incluído em *Caminhos da Arquitetura*. 4. ed. ver. E ampl. São Paulo: Cosac Naify, 2004, p. 214.

3.2. O Plano de Desenvolvimento Acelerado 1973-1976

Eleito em 1972, o prefeito Waldemar Bauab apresenta um plano de governo que pretendia criar grandes alterações no espaço urbano de Jaú durante o curto período de sua gestão. Realizado com a colaboração do arquiteto Vilanova Artigas e do engenheiro Mário Laranjeira de Mendonça¹⁷, o Plano de Desenvolvimento Acelerado 1973-1976 previa um grande número de ações que envolvia todos os assuntos relacionados aos problemas urbanos de Jaú.

Ele e o Mário Laranjeira, (...) Um engenheiro muito competente, especialista em terrenos e sistema viário, e ele que fez junto com o Artigas. (...) Fizeram um trabalho maravilhoso, eles projetaram Jaú. Mas infelizmente, essas coisas não têm continuidade porque muda o prefeito. Eles fizeram um plano para Jaú que era para ser realizado em 30, 40 anos. Nem as áreas onde tinha que passar a avenidas, os demais preservaram. O Artigas fez um trabalho para recuperação do Vale do Rio Jaú. Ficou lindo. Afastada do rio, tantos metros lá, de cada lado, seria uma área de lazer, de esporte, tendo até viadutos redesenhando aquilo. Mas, está aqui no projeto. Infelizmente hoje a política mudou isso.¹⁸

O Plano apresentado por Bauab previa ações de curto e longo prazo, prevendo a realização de obras prioritárias durante sua gestão, mas também indicando as intervenções que deveriam ordenar o desenvolvimento da cidade ao longo do tempo. De qualquer modo, vale ressaltar que inúmeras ações presentes nesse plano davam continuidade a iniciativas já previstas em planos anteriores.

17 Como parte da equipe da ASPLAN S/A foi Diretor de Projeto do PUB – Plano Urbanístico Básico de São Paulo, em 1968. Do mesmo modo participou do PMDI – Plano Metropolitano de Desenvolvimento Integrado, em 1969.

18 Conforme depoimento de Waldemar Bauab ao autor, Jaú, 24/09/2007.

Levei três anos para desapropriar a Paulista¹⁹. Nos dois anos do governador Abreu Sodré, não consegui. O Zezinho foi comigo conversar com o presidente da Paulista de quem ouvimos que seria difícil. Aí o Zezinho vira para mim e diz: 'Não disse Jarbas, falei que era difícil'. Desse dia em diante percebi que precisaria trabalhar sozinho junto ao governo do estado para conseguir. Quando o Laudo Natel foi eleito, ele me prometeu que desapropriaria, mas mesmo assim demoraria mais uma ano. Havia um coronel reformado que era o presidente da Companhia que dizia que enquanto fosse o presidente, não haveria desapropriação. Somente com a intervenção do governador é que saiu. Foi talvez uma das coisas mais importantes da minha administração.²⁰

O Jarbas queria abrir a Major mas preservar a estação. Ele lutou muito para conseguir a desapropriação. Ele queria fazer a Rodoviária lá, mas não deu tempo. Depois atravancaram tudo o que foi feito. Na Marechal Bittencourt conseguimos, a Tenente Lopes e a Quintino mexemos bem e a Avenida das Nações estava fácil para terminar, pois fizemos guias, sarjetas e o canteiro central até as imediações do supermercado que existe hoje ali, mas o Jarbas preferiu terminar a Quintino.²¹

19 A desapropriação do ramal desativado da Companhia Paulista de Vias Férreas permitiu a realização de inúmeras obras na gestão do Prefeito Waldemar Bauab, inclusive a própria Estação Rodoviária.

20 Depoimento do Prefeito Jarbas Faracco, in CHAVES, Hamilton. *Dos Farrapos à Urna Eletrônica – Tramas e alianças na política jauense*. Jaú: VHK Editora, 2006, p. 335.

21 Depoimento do Sigefredo Griso, engenheiro da equipe da prefeitura na gestão de Jarbas Faracco, in CHAVES, Hamilton. *Dos Farrapos à Urna Eletrônica – Tramas e alianças na política jauense*. Jaú: VHK Editora, 2006, p. 335.

Além da desapropriação do ramal da Companhia Paulista de Vias Férreas e da intenção de se construir uma estação rodoviária naquele local, a gestão do Prefeito Jarbas Faracco realiza o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado, concluído em 1970.

O primeiro capítulo do Plano de Desenvolvimento Acelerado 1973-1976 continha boa parte das análises econômicas, sociais e institucionais da cidade de Jaú, além de importantes diretrizes urbanísticas que já estavam presentes nesse Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado e que se somavam às informações obtidas no Diagnóstico da 7ª Região Administrativa – realizado pela Secretaria de Economia e Planejamento do Governo do Estado em abril de 1972.

O Plano de Desenvolvimento Acelerado 1973-1976 apresentado por Bauab é estruturado a partir de quatro capítulos: Situação Municipal, A Revisão do Plano Diretor, Os Programas Setoriais e Financiamento dos Programas.

O primeiro deles – Situação Municipal – descreve as principais atividades econômicas do município (cana-de-açúcar, café, industrialização de matérias primas agrícolas e do setor têxtil) e sua infra-estrutura regional (rodovias, linhas férreas, possibilidades de uso da navegação fluvial, além dos sistemas de energia e comunicação), relatando o papel desempenhado pelo município em relação às cidades vizinhas.

A análise relativa aos aspectos sociais revela um pequeno crescimento da população – com um considerável aumento da população urbana em relação à rural, fenômeno observado em toda a região oeste do Estado. Faz um diagnóstico sobre a educação, a saúde e o lazer no município, enfatizando as ações do Governo na retomada das obras do Ginásio Estadual de Jaú e destacando a necessidade de ampliar os conjuntos esportivos abertos à população.

O relatório também analisa a situação dos serviços urbanos (iluminação pública, coleta de lixo, etc.), do saneamento (coleta de esgotos, drenagem pluvial e abastecimento de água), e da habitação, além de descrever o processo de urbanização do município:

A evolução da ocupação urbana em Jahu se processou entre a antiga estação de estrada de ferro e o rio Jahu, sob a forma clássica retangular, e prosseguiu em áreas concêntricas apresentando algum adensamento linear em torno das antigas saídas da cidade. A área inicial da cidade, que constitui um retângulo entre a praça da Estação e o Rio Jahu e entre as Ruas 13 de Maio e Quintino Bocaiúva, constituem hoje o centro da cidade, abrigando a maior parte das repartições públicas, o comércio, as atividades bancárias e de serviços diversificados. A indústria pequena e média está bastante difundida na cidade, mas os novos estabelecimentos localizam-se na periferia urbana junto à rodovia. O comércio e os serviços, além do núcleo central, se distribuem principalmente ao longo de certas vias que constituem o eixo de bairros mais adensados e que servem como saídas da cidade, como as ruas Quintino Bocaiúva, Ruy Barbosa, Frederico Ozanam e Humaitá. A maior parte da área urbana acha-se limitada pela linha férrea, a rodovia estadual e o Rio Jahu. Na margem direita do Rio Jahu existe uma urbanização antiga, e é nessa região que se situam as áreas maiores de expansão urbana, de acordo com os planos recentes. A área urbana da cidade, incluindo os loteamentos aprovados, atinge 662 ha, o que resulta na densidade média de 69/ha, que é um valor comum a outras cidades brasileiras.²²

²² *Plano de Desenvolvimento Acelerado 1973-1976*. Jaú: Prefeitura Municipal de Jaú, 1973, p.17.

O diagnóstico dos Transportes revela as condições do sistema de transporte coletivo, do transporte intermunicipal (ônibus e trens), além de listar as ações iniciadas pelas gestões anteriores: a desapropriação do ramal da linha férrea para a implantação de uma praça (e da rodoviária) e a construção dos novos armazéns para a FEPASA, que permitiram o abandono da área da Estação da Paulista.

Além disso, o Plano apresenta uma análise que justificaria a realização de obras viárias na cidade:

Cerca de 70% das vias urbanas habitadas acham-se pavimentadas, sendo que as ruas da zona central estão calçadas com paralelepípedos e as demais com asfalto. (...) O sistema viário da cidade é baseado num sistema retangular de ruas de 13m com pistas de rodagem de 7,5m e calçadas laterais de 2,75m, sem hierarquia de vias. Existem apenas 2 avenidas, com 25m de largura: a Frederico Ozanam e Avenida Brasil, fora da área central. Na margem direita do Jahu, o sistema viário não segue o padrão retangular, observando-se piores condições de traçado. Esse sistema viário é bastante primitivo e permite apenas um trânsito reduzido e lento.²³

O capítulo se encerra com a análise dos aspectos institucionais da prefeitura, incluindo sua organização, a análise de seu quadro de funcionários, a sua legislação tributária, as finanças municipais e o seu sistema de planejamento e controle.

²³ *Plano de Desenvolvimento Acelerado 1973-1976*. Jaú: Prefeitura Municipal de Jaú, 1973, p.19.

No segundo capítulo, A Revisão do Plano Diretor, são apresentadas as diretrizes de desenvolvimento físico do município, a partir da definição do uso do solo, do sistema viário e da criação de equipamentos sociais. Esse estudo foi realizado a partir da revisão e atualização do Plano Piloto de 1959, iniciado em 1957 pelo arquiteto Jorge Wilhelm a convite do então prefeito Zezinho Magalhães Prado, e do PDDI – Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado – que, apesar de conter estudos e análises bastante elaborados, foi pouco utilizado pela gestão anterior.

Considerando o aumento da população urbana no município, as diretrizes de desenvolvimento prevêem a ‘melhoria do ambiente urbano da cidade’, indicando a criação de importantes projetos:

Face aos inconvenientes óbvios do excesso de loteamentos, para a execução dos serviços públicos, será dada a prioridade à execução de conjuntos residenciais integrados servidos por toda a infra-estrutura urbana. (...) Quanto à direção do crescimento urbano, os dois planos anteriores recomendam, com toda a justificação, que não seja ampliado o perímetro urbano além da estrada de ferro ao sul e além da rodovia estadual a oeste e norte. Assim o crescimento prioritário da cidade deve abranger a conclusão da ocupação urbana entre a rodovia, a estrada de ferro e o Rio Jahu, e, especialmente a expansão na margem direita do Jahu. A melhoria do ambiente urbano deverá ser obtida pela execução das obras de saneamento, pelo tratamento paisagístico do projeto das avenidas marginais do Rio Jahu e do tratamento mais aperfeiçoado da paisagem urbana nos projetos urbanos mais marcantes, especialmente nas novas praças e avenidas da cidade e pela ampliação generalizada da arborização urbana.²⁴

²⁴ *Plano de Desenvolvimento Acelerado 1973-1976*. Jaú: Prefeitura Municipal de Jaú, 1973, p.30.

Esquema de Acessos Viários realizado pelo autor sobre o Plano de Desenvolvimento Acelerado 1973-1976

Escala: 1:100.000

Esquema de Avenidas Transversais realizado pelo autor sobre o Plano de Desenvolvimento Acelerado 1973-1976

Escala: 1:100.000

Esquema de Avenidas Longitudinais realizado pelo autor sobre o Plano de Desenvolvimento Acelerado 1973-1976

Escala: 1:100.000

As diretrizes para o Uso do Solo do município seguem as definições do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado, ressaltando a continuidade das atividades comerciais e de serviços na área central, a expansão das zonas industriais ao longo das rodovias e a criação de Zonas Verdes, principalmente nos espaços não ocupados das margens do Rio Jaú. Prevê ainda a ocupação residencial nas áreas urbanas já loteadas da margem esquerda do Rio e a expansão de conjuntos e loteamentos da margem direita.

O sistema viário proposto parte do aperfeiçoamento das premissas apresentadas no Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado. A primeira ação era de concentrar os acessos à Rodovia em apenas três pontos: a praça rotatória atual, o acesso à avenida marginal do Rio Jaú e à Avenida Frederico Ozanan, criando os cruzamentos e dispositivos viários necessários e adequados ao caráter da Rodovia como via expressa, permitindo uma possível duplicação. Esse plano é complementado por avenidas (vias arteriais urbanas) sobrepostas à malha urbana existente, em continuidade aos acessos da Rodovia (limite do lado oeste do município) e às obras viárias realizadas pela gestão anterior (principalmente o alargamento da Avenida Frederico Ozanan e parte da Avenida das Nações).

O sistema viário proposto é composto por três vias paralelas no sentido Sudoeste-Nordeste (do lado da margem esquerda do Rio) e três vias paralelas no sentido Noroeste-Sudeste (à direita do Rio Jaú), sendo complementado por outras três avenidas transversais – Av. Frederico Ozanan/Av. das Nações, as vias marginais ao longo do rio e uma avenida localizada do lado da margem direita do Rio Jaú. Esse conjunto assumia um caráter urbanístico que não era restrito à solução dos problemas do tráfego de veículos:

O sistema viário proposto na margem direita do Rio Jahu é essencial para dar uma estrutura viária para a zona de expansão prioritária. O sistema viário existente é muito precário, e composto de uma justaposição de vias estreitas de vários loteamentos que foram executados ao longo de vários anos. O traçado previsto exigirá algumas desapropriações, mas se não for implantado logo, a possibilidade de execução futura será bastante comprometida em virtude do ritmo intenso de ocupação da região. O sistema de vias arteriais proposto visa não apenas a atender ao trânsito de veículos, mas também a servir para novas áreas comerciais e para melhorar a paisagem urbana pela abertura de maiores espaços e pela arborização das vias.²⁵

A criação de novas avenidas tinha como objetivo reestruturar o sistema viário de toda a cidade. No entanto, essa nova estrutura visava não só permitir o livre trânsito de veículos, mas também reconfigurar o próprio espaço urbano de Jaú, ao implementar novos eixos comerciais e amplas áreas arborizadas pelo município.

O plano proposto ressalta a importância dos centros esportivos municipais, das áreas verdes ao longo do rio e do conjunto de praças que complementaríamos o eixo entre a área da antiga estação e as margens do Rio Jaú. Além disso, prevê a realização de algumas avenidas para possibilitar o acesso à nova Estação Rodoviária:

Falta completar a Av. 2ª Perimetral da Frederico Ozanan, junto à CECAP até a Marechal Bittencourt e daí, seguindo pela Rua Treze de Maio alargada com a faixa abandonada da linha férrea e a Rua Saldanha Marinho chegando à praça da antiga estação, onde deverá localizar-se a estação rodoviária sem a utilização das vias locais, quer para os veículos que vem de Araraquara através da Frederico Ozanan, quer para os veículos que provém da praça rotatória.²⁶

Esquema do Parque do Vale do Rio Jaú realizado pelo autor sobre o Plano de Desenvolvimento Acelerado 1973-1976

Escala 1:100.000

25 26 *Plano de Desenvolvimento Acelerado 1973-1976*. Jaú: Prefeitura Municipal de Jaú, 1973, p.32 e p.33.

Os Programas Setoriais presentes no terceiro capítulo organizam as ações pretendidas pela prefeitura em seis grupos principais: Desenvolvimento Social, Saneamento, Transportes, Serviços Urbanos, Administração e Desenvolvimento Industrial, apontando as iniciativas que se transformariam nos projetos arquitetônicos e ações urbanísticas dessa gestão.

No subcapítulo dedicado aos Transportes, a partir do conjunto de avenidas previstas no plano descrito anteriormente, são definidas as obras prioritárias:

Serão executados 12000 metros lineares de pista simples de 7,00m ao longo das avenidas projetadas. As avenidas previstas são: conclusão da Avenida das Nações; execução da perimetral oeste completando o anel de ligação entre as entradas da rodovia e a Estação Rodoviária a ser localizada na futura praça; a duplicação do acesso rodoviário da praça rotatória até a rua Zezinho Magalhães; trechos selecionados da Avenida Marginal do Jahu e da perimetral Leste; e a avenida na diretriz da rua João Ferraz Neto.²⁷

Além disso, nesse mesmo subcapítulo se explicita novamente a criação da estação rodoviária:

Para evitar a interferência do tráfego de ônibus com o trânsito local e aumentar o conforto dos passageiros está sendo projetada uma estação para ônibus inter-municipais na praça que ocupará a antiga estação de estrada de ferro. A estação estará ligada pelas avenidas diretamente à rodovia sem utilizar as vias locais estreitas. O local escolhido está situado na periferia da zona central e estará vinculado ao sistema de ônibus urbano.²⁸

27 28 *Plano de Desenvolvimento Acelerado 1973-1976*. Jaú: Prefeitura Municipal de Jaú, 1973, p.46.

Em relação ao saneamento básico, o plano se concentrou na drenagem pluvial (instalação de galerias que estavam atreladas às novas avenidas), nos esgotos sanitários (principalmente na execução dos coletores principais e emissários de esgotos ao longo do Rio Jaú, já devidamente tratados) e na melhoria da qualidade e na ampliação da rede de distribuição de água.

A Prefeitura tinha falta de recursos. Jaú não tinha isso, você via o camarada regando com mangueira a rua na frente de casa que não tinha pavimento, para evitar poeira dos carros que passassem. Imagina o bota-fora de água que se fazia. Ficava o dia inteiro (...) a jogar água na estrada e o vizinho, e o outro também, para que não se levantasse muita poeira, pois a terra lá é vermelha... Era o comentário que sempre se fazia para mostrar a lição... E o prefeito falou: 'não posso fazer isso'. Faz a distribuição de água doméstica e parte para um relógio que mede e cobra. Além de dar a justa remuneração pelo serviço e arranjar verba para a prefeitura (...) e ter o benefício de esclarecer a população que aquelas virtudes não são assim de se jogar fora. Que a água, já se sabe hoje, é um grande problema. E mostra também a presença do serviço público, que não aparece de graça no seu quintal.²⁹

A realização dessas obras só foi possível graças à reestruturação da SAEMJA – Serviço de Água e Esgotos do Município de Jaú, viabilizada pela implantação de um sistema de cobrança adequado que evitava o desperdício por parte da população e permitia identificar os pontos de vazamento:

Para atualizar com justiça as condições econômico-financeiras da SAEMJA, a prefeitura já providenciou concorrência para a instalação de hidrômetros, que permitem

²⁹ Conforme depoimento de Paulo Mendes da Rocha ao autor, São Paulo, 19/09/2007.

cobrar pelo consumo efetivo, e solicitou assistência técnica do FESB – Fomento Estadual de Saneamento Básico, para estabelecer as tarifas a serem cobradas mediante os hidrômetros, de forma justa e adequada para a manutenção dos serviços.³⁰

O último capítulo, Financiamento dos Programas, concentra as informações sobre o planejamento e a administração financeira do município, prevendo os gastos programados pelas ações previstas nos Programas Setoriais e as Fontes de Recursos Financeiros. Essa análise indica a utilização de boa parte dos recursos para esses dois últimos itens:

Os investimentos em transportes atingirão Cr\$ 9140 mil ou 30,5% do total, abrangendo a execução de avenidas, estação rodoviária, pontes urbanas, estradas rurais e a compra de equipamentos rodoviários. Em saneamento serão aplicados Cr\$ 8100 mil, ou seja 27% do total, incluindo a complementação do sistema de abastecimento de água, a execução dos coletores gerais e o tratamento dos esgotos sanitários e a execução de novas galerias de águas pluviais. Os dois setores: transporte e saneamento, vão absorver R\$ 17240 mil, ou seja 57,5% do total. Essa concentração nesses dois setores corresponde ao atual estágio de desenvolvimento do município.³¹

Para viabilizar a execução dessas obras a prefeitura utilizou o mesmo princípio adotado na construção da Estação Rodoviária, ao invés de contratar empresas especializadas na execução dos principais serviços, optou por criar a EMPA – Empresa Municipal de Pavimentação – e o CEPRON – Centro de Produção Municipal, criando autonomia para a pavimentação das ruas e avenidas presentes no Plano de Desenvolvimento Acelerado e fabricando os ladrilhos, lajotas, blocos, guias e tubos de concreto que seriam utilizados nas obras.

30 *Plano de Desenvolvimento Acelerado 1973-1976*. Jaú: Prefeitura Municipal de Jaú, 1973, p.44.

31 *Plano de Desenvolvimento Acelerado 1973-1976*. Jaú: Prefeitura Municipal de Jaú, 1973, p.56.

Do Plano Viário original, foram realizadas duas avenidas localizadas na área de expansão urbana, a pavimentação das ruas de alguns bairros da periferia de Jaú, a criação de um pequeno trecho da Margem do Rio e o conjunto de avenidas responsável por um novo acesso à cidade.

Interligando a Rodovia Bauru-Araraquara à área central de Jaú, foi criado um conjunto de avenidas que ficou conhecido como 'Colar Viário'. Complementando as obras das Avenidas Frederico Ozanan e das Nações, foram criadas a Avenida Zezinho Magalhães e Ana Claudina, responsáveis pela ligação com a Rodovia, e as Ruas 13 de Maio e Saldanha Marinho, que completam o anel com a utilização do leito do ramal ferroviário desapropriado.

O 'colar viário' permitiu o trânsito contínuo entre os bairros localizados entre a Rodovia e o Centro de Jaú, intervenção que não só interligou essas áreas com o resto da cidade, como possibilitou a implantação da Estação Rodoviária no local pretendido.

A Rodoviária exigiu uma análise e uma idéia da cidade. Um pedaço dela, a parte central da cidade. O sistema que existia era o trem, quando o trem parou de funcionar, não tinha nem trem de carga, não tinha mais nada e a cidade tinha um bom acesso rodoviário. O acesso se fazia sempre próximo às rodovias (...) e a rodoviária não existia também. Então, a necessidade de mudar isso veio de que o acesso à cidade era fundamental. Era a primeira impressão que se tinha quando se chegava por aqui, nesse pedaço, pelo trevo. Então, a entrada era pela estrada e quando entrava em Jaú tinha uma avenida mais larga. Então, essa avenida mais larga era a que fazia a ligação para o centro da cidade. O desenho que foi feito não tinha esse traçado aqui, era mais delicado (...) Eu me lembro que o projeto vinha aqui fazendo uma curva, e depois entrava e saía com um desenho que era mais interessante do ponto de vista de um arquiteto para a cidade, com a possibilidade de se desenhar jardins...³²

Esquema do 'Colar Viário' realizado pelo autor sobre o Plano de desenvolvimento Acelerado 1973-1976

Escala: 1:100.000

Esquema Síntese das Intervenções realizado pelo autor sobre o Plano de Desenvolvimento Acelerado 1973-1976

Escala: 1:100.000

32 Conforme depoimento de Marlene Yurgel ao autor, São Paulo, 01/11/2007.

3.3. Os projetos realizados por Artigas

O Plano de Desenvolvimento Acelerado 1973-1976 apresentado por Waldemar Bauab em 1972 cria as diretrizes para a ordenação e o crescimento da cidade de Jaú através da definição do zoneamento da cidade e da implantação de novas avenidas responsáveis por hierarquizar o trânsito de veículos. Além disso, estava prevista a construção de novos equipamentos públicos e obras de infra-estrutura urbana.

O objetivo deste capítulo é estudar a implantação desse conjunto na cidade e investigar as relações existentes entre os projetos. Tal estudo revelou grande diversidade arquitetônica, não só porque os projetos respondem a programas absolutamente diversos, como também porque utilizam-se de diferentes técnicas construtivas que se refletem na expressão formal de cada edifício, muito diferente das obras mais conhecidas, como a Estação Rodoviária ou o Balneário Municipal.

Grande parte desse conjunto utiliza o concreto armado em seus elementos estruturais, apresentando desenhos específicos para cada projeto, como no Centro Educacional de Jaú, no Esporte Clube XV de Jaú, na Residência Jorge Atalla, no Ginásio Esportivo e nos Balneários, além da própria Estação.

A reurbanização da Praça Barão do Rio Branco e a Passarela da Rua Procópio Junqueira são obras de infra-estrutura urbana que, ainda que de pequena escala, ressaltam as preocupações com os sistemas de espaços públicos da cidade. Tais questões se tornariam mais evidentes na Renovação do Vale do Rio Jaú, projeto que materializa as principais intenções do Plano de Desenvolvimento Acelerado.

O Centro de Abastecimento de Jaú – CAJA – se utiliza de uma estrutura de concreto pré-moldado de extrema simplicidade construtiva. Simplicidade também presente no Hotel Municipal e no Conjunto Habitacional João da Velha realizado para a CECAP,

que utilizam paredes de alvenaria de tijolos e estrutura de madeira com telhas cerâmicas na cobertura, incorporando técnicas construtivas convencionais.

Complementando essa lista temos ainda um Plano Regional realizado em 1975 e a Proposta para a criação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo que marcaria o final da atuação de Artigas no município de Jaú. Esse último ‘projeto’, a proposta da Faculdade, realizado pouco antes de seu retorno à FAU, revela uma preocupação com o desenvolvimento urbano do município e da região.

Apesar do grande número de projetos realizados, não foi possível transformar o espaço da cidade da forma pretendida, pois apenas um terço dos projetos foi efetivamente construído. As dificuldades enfrentadas na realização dessas obras arquitetônicas se revelam no conturbado processo de construção do Ginásio Estadual de Jaú ou do Clube XV, que ficaram sujeitos às circunstâncias políticas e à disponibilidade de recursos para a continuidade dos trabalhos.

O primeiro projeto de Artigas para o município foi o Ginásio Estadual de Jaú. Após o início do processo de construção, em 1962, a obra foi paralisada e a estrutura de concreto permaneceu abandonada até 1968, quando o projeto foi refeito e a disposição interna dos programas foi alterada para receber novos usos.

(...) A escola foi projetada num único volume, de planta quadrada e dois pavimentos, onde o térreo abrigava, além das áreas administrativas, os cursos de pré-primário e primário, deixando todo o segundo pavimento para o curso ginásial. O primário e o ginásio compartilhavam o pátio de recreação coberto, enquanto o pré-primário tem um pequeno pátio externo independente. (...) O ponto de maior interesse é a cobertura desse espaço central, definida com uma estrutura totalmente independente do restante

do edifício. Trata-se de um parabolóide-hiperbólico, apoiado num único pilar, localizado bem no centro da escola. (...) Toda a simetria do volume é desmontada no espaço interior, com o recurso dos meios-níveis, rampas e de um grande bloco opaco que se projeta sobre o pátio, que contém a biblioteca e o grêmio. (...) O pátio, que tenderia a um sóbrio cubo vazio, torna-se assim um espaço inusitado, marcado pela pirâmide invertida da cobertura, pelo misto de iluminações zenitais, contínuas nas frestas e pontuais nos pequenos óculuns, pelo volume denso e assimétrico da biblioteca, e ainda, pelo rebaixamento do piso sob esse mesmo volume, acolhendo o espaço da cantina.³³

Apesar do projeto ter sido sensivelmente alterado, a ponto de Artigas publicar o projeto original na revista *Acrópole* em 1970, pode-se dizer que as intenções primordiais do projeto se mantêm na obra efetivamente concluída, pelo menos pela estrutura de concreto que caracteriza o projeto:

(...) Seu desenho complexo resulta, na realidade, da fusão de dois sólidos geométricos distintos. Isso permite que a laje do primeiro pavimento apóie-se diretamente sobre bloco de fundação, evitando a solução de consolo utilizada em Utinga. O consolo gera, naturalmente, um esforço horizontal no pilar. Essa solução permitiu que os pilares de Jaú fossem extremamente esbeltos. A descrição da estrutura foi feita pelo próprio Artigas em memorial para a publicação do projeto na revista *Acrópole*: 'A estrutura mostra a preocupação de projetar os seus elementos de forma que fiquem sujeitos a cargas as mais simples possíveis. Os blocos que suportam as colunas centrais são os blocos de fundação. A disposição permite que as cargas da laje do primeiro piso, recuado para amenizar a insolação, não levem carga excêntrica aos pilares que suportam a cobertura. Os pilares dos quatro cantos são pêndulos.'³⁴

Localização do Centro Educacional Jaú

Escala: 1:100.000

33 34 VALENTIM, Fábio Rago. *Casas para o ensino: As escolas de Vilanova Artigas*. Dissertação de Mestrado. FAUUSP, São Paulo: 2003, p. 204.

Foto modelo Centro Educacional Jaú. Fonte: VALENTIM, Fábio Rago. *Casas para o ensino: As escolas de Vilanova Artigas*. Dissertação de Mestrado. FAUUSP, São Paulo: 2003, p. 207.

Centro Educacional Jaú – Planta, Cortes e Elevações

Escala 1:500 (Secções) e 1:1000 (Planta)

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Centro Educacional Jaú – Implantação

Escala: 1:1000

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Essa solução ressalta os fenômenos presentes na natureza a partir do desenho utilizado nas estruturas de concreto armado, remetendo aos pilares da Sede do Clube Anhembi ou às gárgulas internas da cobertura da Garagem de Barcos do Clube Santa Paula, que também destaca a presença da água da chuva.

A essa descrição realizada por Fábio Valentim vale acrescentar algumas questões: A primeira se refere ao fato curioso, que particulariza o projeto original dessa escola em relação às demais, que é a utilização de um mesmo edifício para programas absolutamente diversos, permitindo que três cursos independentes compartilhem a mesma estrutura física. Se aproximando dos projetos para instituições de ensino superior onde cada um dos patamares do conjunto de rampas dá acesso a programas com independência de uso, como no prédio da FAU ou da Escola Técnica de Santos.

A segunda questão – que pode explicar a implantação de um volume compacto implantado em uma extremidade do terreno – é a criação de uma rua que corta a ‘ponta’ do terreno trapezoidal, dando continuidade às ruas do entorno e possibilitando a criação de uma praça triangular em frente a uma das faces do volume, definindo a entrada do edifício pelo módulo estrutural que se alinha ao conjunto de rampas que se desenvolve no interior do edifício.

O projeto para o Esporte Clube XV de Jaú, de 1970, parte de um estudo realizado anteriormente pelo Arquiteto Carlos Milan. A implantação previa a construção de um estádio desenhado com uma arquibancada em forma de ferradura, simplesmente apoiada nos taludes gerados pela movimentação de terra, aproveitando a declividade das ruas do entorno. Além do estádio, fazia parte do conjunto proposto a sede social do clube, complementada por um conjunto de quadras, piscinas e por um ginásio esportivo coberto.

Esporte Clube XV de Jaú Estudo desenvolvido pelo Arq. Carlos Milan.
Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Localização do Esporte Clube XV de Jaú
Escala 1:100.000

Esporte Clube XV de Jaú Estudo desenvolvido pelo Arq. Vilanova Artigas.
Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Estádio 'Zerão' Estudo desenvolvido pelo Arq. Vilanova Artigas.
Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Seis anos após o falecimento de Carlos Milan, Artigas deu continuidade ao projeto do clube, seguindo rigorosamente a implantação do projeto original, mas alterando de modo significativo o desenho dos edifícios.

O projeto de aprovação na prefeitura apresenta o desenho de dois vestiários enterados de um dos lados do campo de futebol. Do outro lado, é implantada uma grande cobertura de planta trapezoidal no trecho central de arquibancadas, onde também ficam abrigadas as instalações sanitárias e as salas para transmissão de rádio e televisão.

Tal solução complementa o desenho das arquibancadas projetadas por Milan. Artigas cria uma estrutura de concreto armado com uma única linha de pilares centrais capazes de suportar a laje dos programas de apoio e as vigas invertidas da cobertura, possibilitando a realização de grandes balanços. O resultado formal do projeto se aproxima do Estádio Esportivo 'Zerão', realizado para o Governo Federal do Amapá em 1972.

Os modelos desenvolvidos no anteprojeto também revelam as intenções para os edifícios da sede social e do ginásio esportivo coberto. Os primeiros são realizados por meio de duas coberturas – simétricas em relação ao Estádio – que definem um recinto interno e descoberto para as áreas de lazer. Suas estruturas indicam a utilização de uma seqüência de vigas transversais paralelas simplesmente apoiadas em duas arcadas longitudinais que extrapolam os limites da cobertura. O projeto do ginásio indica a implantação de todos os programas abaixo do nível das ruas de acesso, um desenho que apenas cria um rebaixo no terreno a partir da construção das arquibancadas, ressaltando a estrutura circular simplesmente apoiada no terreno. Apesar da simplicidade do modelo volumétrico, fica insinuada a utilização de vigas diametrais semelhantes aos pórticos do Ginásio de Itanhaém, sobretudo pelo desenho dos pilares triangulares.

Clube XV de Novembro – Projeto Carlos Milan

Escala 1:2000

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Clube XV de Novembro – Projeto Vilanova Artigas

Escala 1: 2000

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Ao lado, Modelo do Ginásio Esportivo de Jaú. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Esporte Clube XV de Novembro
Secções – Escala 1:1.000 e 1:750
Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Em 1973 Artigas realiza outro projeto para esse mesmo Ginásio, seguindo a implantação dos estudos anteriores. Nessa nova versão, parte do programa aparece semi-enterrado — a quadra e um anel destinado às funções de apoio (vestiários, salas técnicas, depósitos) — e sobre eles, aparece o anel da arquibancada principal. Na mesma cota do anel de circulação, no ponto mais alto dessa arquibancada, partem duas grandes rampas diametrais que são desenhadas como verdadeiras esplanadas de acesso, muito semelhante ao recurso utilizado no projeto do Estádio do Morumbi. Outros dois acessos, perpendiculares a esses dois eixos, criam as circulações específicas por meio de rampas organizadas em uma articulação de meio-nível.

Esse último anel aparece incorporado ao desenho da cobertura, com uma secção semelhante à utilizada na cobertura do Estádio do Clube XV de Jaú. A diferença é que as enormes vigas invertidas reproduzidas nesse anel, apoiadas em apenas 12 pilares, funcionam como um conjunto travado pelo anel de compressão no centro do espaço. Essa solução cria um contrapeso que alivia o grande esforço estrutural gerado pelo vão interno, possibilitando a criação de uma marquise contínua ao redor do ginásio.

Esporte Clube XV de Jaú. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Ginásio XV de Novembro Plantas, Cortes e Elevações

Escala: 1:750

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

0 7,5 22,5

Residência Jorge Atalla

Plantas, Corte e Elevação – Escala 1:500

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Localização da Residência Jorge Atalla

Escala: 1:100.000

Antes do projeto do Ginásio, Artigas realiza em 1971 o estudo para a residência de Jorge Atalla. A casa, localizada na área central de Jaú, possui uma planta de proporção quadrada, organizada ao redor de um grande pátio, à semelhança do Centro Educacional. Nesse projeto, as plantas articuladas em meios níveis formam um anel contínuo no nível da cobertura, garantindo a unidade do volume. As plantas são organizadas em dois planos justapostos que, interligando os pisos em formato de “L”, solucionam as especificidades do programa.

O que chama a atenção é o desenho da estrutura: complementando os quatro pilares posicionados nos vértices do volume — desenhados como duas placas perpendiculares destacadas do conjunto de lajes e vedações — aparecem apenas outros dois pontos de apoio. Esses pontos aparecem na forma de duas enormes paredes que definem o pátio interno, criando uma contraposição com as outras duas faces abertas, limitadas apenas pelas lajes que abrigam os programas. Na cobertura, uma grelha de concreto armado conforma o volume interno, permitindo a criação de um espaço totalmente sombreado.

Um ano após o projeto da Estação Rodoviária de Jaú, é realizado o projeto de Reurbanização da Praça Barão de Rio Branco, uma intervenção de pequena escala em um local de extrema importância na cidade de Jaú. Localizado entre a Igreja Matriz e o terreno destinado ao edifício da prefeitura, o projeto se resume à criação de um platô de acesso à prefeitura, no ponto mais alto do terreno; duas áreas de estacionamento nas laterais, ao longo das Ruas Edgar Ferraz e Major Prado; e por último, atrás da igreja matriz, um singelo volume com sanitários públicos.

Localizado na parte inferior do terreno, o projeto tira partido do muro de arrimo curvo que define o platô da Matriz, criando um volume semi-enterrado que permite a utilização de sua cobertura como extensão da praça. As duas cotas criadas são articuladas por rampas simétricas, mais uma vez organizadas em meios-níveis.

CORTE A-A

0 7,5 22,5

Reurbanização da Praça Rio Branco
Planta e Corte Longitudinal – Escala 1:750
Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Localização da Praça Barão do Rio Branco
Escala: 1:100.000

FACHADA

Praça Barão do Rio Branco
Planta, elevação, corte e detalhe dos sanitários
Escala: 1:125
Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

0 1,25 3,75

CORTE X-X

CORTE A:A

DETALHE A ESC. 1:20

Reurbanização da Praça Rio Branco
Cortes Transversais – Escala 1:750
Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

0 7,5 22,5

Interior da Prefeitura Municipal de Jaú, notar rampas e iluminação zenital.
Foto do autor, 2007.

0 10 30

Prefeitura Municipal de Jaú – Projeto do Arq. Carlos Cascaldi

Elevações – Escala 1:250

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Sede da Prefeitura Municipal de Jaú. Fonte: *Jaú 1976*. Jaú: Pref. Mun. de Jaú – Adm. Waldemar Bauab, 1976.

Localização da Sede da Prefeitura Municipal de Jaú

Escala: 1:100.000

Apesar do projeto apresentar uma solução compacta e de fácil execução, a obra foi realizada com outro projeto, por ocasião da inauguração da Sede da Prefeitura Municipal, realizada simultaneamente à da Estação Rodoviária.

Projetado pelo Arquiteto Carlos Cascaldi durante a Gestão do Prefeito Décio Pacheco de Almeida Prado, o prédio da nova prefeitura teve sua obra paralisada por duas vezes, permanecendo desse modo até a retomada das obras durante a gestão de Waldemar Bauab:

Aí tem o Paço Municipal. Quando eu entrei na Prefeitura só tinha o esqueleto de concreto e eu não estava disposto a continuar porque eu não tinha começado a obra. Cada 15 dias o Artigas vinha para Jaú e nós corríamos todas as obras. E quando terminava ele falava assim: 'Vamos dar um pulo lá no Largo da Prefeitura'. E tinha um tal ponto que ele ficava parado e ele punha a mão para trás assim, vislumbrava a cidade e falava para mim: 'que obra generosa!'. Ele usava muito o termo 'generosa'. Isso se repetiu várias vezes. Da última vez eu percebi e falei: 'Termina a obra!' (...) Porque aquilo começou com outro Prefeito, o sucessor continuou e parou, e eu terminei.³⁵

O estudo realizado por Cascaldi apresenta soluções de extremo interesse: o projeto cria um embasamento para a acomodação do edifício em relação às ruas inclinadas do entorno, sendo alinhado ao ponto mais alto do terreno. Sobre esse embasamento, são implantados dois volumes elevados e sobrepostos – predominantemente cegos nas faces laterais e protegidos por brises de alumínio nas duas faces frontais. O espaço interno, iluminado zenitalmente, é ocupado pelas rampas de circulação que conectam a Praça Barão do Rio Branco à rua localizada na cota superior e aos demais pisos, na conhecida relação de meios-níveis.

35 Conforme depoimento de Waldemar Bauab ao autor, Jaú, 24/09/2007.

Centro de Abastecimento de Jaú – CAJA – Corte Transversal

Croquis do Estudo Preliminar – Sem Escala

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Ainda nesse mesmo ano, ao lado da Rodovia Bauru-Araraquara, Artigas projeta o CAJA — Centro de Abastecimento de Jaú — como uma simples cobertura. O espaço criado abriga uma área dividida em três patamares: um pátio de circulação de caminhões, na parte mais baixa do terreno; um platô intermediário destinado ao armazenamento das mercadorias e, no ponto mais alto, com um pé-direito reduzido, é criado um espaço de apoio contendo sanitários, bar e administração.

Aqui a solução construtiva da cobertura, de extrema simplicidade, se vale de duas linhas de pilares distribuídos ao longo de sete módulos, capazes de sustentar duas vigas paralelas. Transversalmente a essas vigas, telhas estruturais de concreto pré-moldado vencem o vão principal e criam os balanços necessários para a proteção das docas e das calçadas.

Em 1975, utilizando uma linguagem absolutamente diversa, Artigas projeta o conhecido Balneário de Jaú. O anel de concreto armado elevado configura um volume branco e ‘luminoso’³⁶ capaz de abrigar os vestiários e os equipamentos de apoio das piscinas que fazem parte do equipamento destinado ao esporte e ao lazer.

No térreo, apenas três volumes ocupam o espaço sob a sombra gerada pelo cilindro suspenso, todos eles conformados por paredes curvas que não chegam a tocar o teto, semelhante ao ‘caracol’ projetado no edifício da FAU.

36 “De fato, este parece ser um índice significativo dessa última fase da trajetória de Artigas, marcada exatamente por uma espécie de reconciliação com a exterioridade. A rampa curva da escola primária de Vila Alpina (1970), a leveza da passarela da avenida 9 de julho (1972), o volume luminoso do balneário de Jaú (1975) assinalam semelhante movimento.” KAMITA, João Massao. *Vilanova Artigas. Espaços da Arte Brasileira*. São Paulo: Cosac&Naify, 2000. p. 46.

Localização do Centro de Abastecimento de Jaú – Caja

Escala: 1:100.000

Balneário Municipal de Jaú. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Localização do Balneário I

Escala: 1:100.000

Entre os dois volumes menores, a administração e a sala de exames médicos, são desenhados apenas dois elementos: um banco e a escada que interliga os dois pisos, cuidadosamente desenhada na mesma estrutura que define o reservatório superior de água, ocupando o vazio interno do anel.

Essa escada é estrategicamente posicionada em frente ao acesso da Rua Jesuíno dos Santos, alinhando o acesso de pedestres ao trecho central da estrutura, criando um lance de escada mais largo entre as duas paredes estruturais. Externamente a essa paredes, se desdobram dois lances de escada mais estreitos, o que permite o acesso a cada um dos lados do cilindro, dividindo os vestiários feminino e masculino.

No espaço interno do anel, distribuídos simetricamente em cada uma de suas metades, se encontram os armários, os vestiários e o espaço dos sanitários, todos eles fechados pelas empenas, mas totalmente iluminados e ventilados pelas frestas e furos criados entre as vigas e lajes da cobertura. Desse espaço absolutamente cerrado se chega à área dos pilotis e, após essa sucessão de espaços tensionados por uma relação de contraste, se atinge o espaço conformado pelo anel suspenso, onde um raso espelho d'água ocupa praticamente toda a superfície.

Interessante notar o desenho peculiar da estrutura onde cada uma das duas empenas circulares está apoiada em apenas quatro pontos. De modo surpreendente, os pilares do anel interno aparecem intercalados com os pilares externos, em um movimento de rotação entre os oito eixos estruturais radiais que completam os 360 graus do cilindro. Essa disposição garante o equilíbrio do volume, diminuindo os esforços estruturais do anel externo, ao mesmo tempo em que gera a dinamização do espaço.

Fonte: FERRAZ, Marcelo Carvalho (org). *Vilanova Artigas. Arquitetos Brasileiros*. São Paulo: Instituto Lina Bo e P. M. Bardi, Fundação Vilanova Artigas, 1997, p.194.

Fonte: OHTAKE, Ricardo (org). *Vilanova Artigas*. São Paulo: Instituto Tomie Ohtake, 2003, p.109.

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Como acontece em outras obras, buscando conciliar a geometria da empena com a geometria dos blocos de fundação, o pilar assume um desenho complexo: um sólido de quatro faces triangulares que parte de uma base triangular que, praticamente, se funde às paredes estruturais.

Ao ocupar a esquina do lote com uma forma concisa e contínua, o volume cilíndrico suspenso assume um caráter escultural, talvez inspirado por alguns projetos de Oscar Niemeyer. Internamente, a surpresa é criada pelo pátio confinado pelas paredes curvas, um espaço que emoldura o céu, ao mesmo tempo em que o reflete em seu chão.

Fato curioso, lembrado pelo arquiteto Júlio Artigas³⁷, foi a festa de inauguração desse Balneário. Entre o discurso oficial das autoridades presentes, e o momento da efetiva abertura das piscinas, tomado pela ansiedade das crianças que dominavam o espaço, um português permissionário da lanchonete do local, ao invés de colocar uma música qualquer que pudesse agradar os militares presentes, resolveu animar a festa de inauguração com ‘A Internacional’...

Esse balneário acabou tendo uma importância muito grande para mim por causa do sentido popular que esse pequeno vestiário com piscina acabou tendo. O prefeito, acabou organizando uma espécie de cooperativa popular com sete mil associados. O uso desse balneário, nos dias de calor, é tão intenso que chega a ser comovente.³⁸

37 De acordo com depoimento de Júlio Artigas ao autor, São Paulo, 07/11/2007.

38 FUNDAÇÃO VILANOVA ARTIGAS e INSTITUTO LINA BO E P.M. BARDI. *Vilanova Artigas: arquitetos brasileiros*. São Paulo: Fundação Vilanova Artigas e Instituto Lina Bo e P.M. Bardi (coordenação editorial: Marcelo Ferraz), 1997, p. 194.

Balneário em obras. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Modelo tridimensional do Balneário. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Balneário de Jaú I

Implantação, Elevação, Corte – Escala 1:1000

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Balneário de Jaú I

Projeto de Paisagismo – Escala 1:2000

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

0 40 120

Balneário de Jaú I

Plantas, Cortes e Elevações – Escala 1:500

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

O Plano de Desenvolvimento Acelerado previa a criação de centros esportivos em quatro áreas diferentes da cidade, criando espaços de lazer e de esporte para a população jovem do município. Da lista geral de obras do arquiteto, aparecem ainda dois projetos realizados em 1975, que se relacionam às intenções presentes no Plano.

O balneário foi uma das coisas mais lindas que ele pôde desenhar. É uma cidade quente, aquela coisa que onde se precisava refrescar, as crianças não tinham onde ir, não tinha mais o rio para nadar. Então criaram-se os balneários, foram projetados três balneários: Um foi construído, um ficou pela metade e o outro nem começou a ser construído...³⁹

Balneário de Jaú, modelo tridimensional. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Localizado próximo à Estação Rodoviária, o estudo para o Centro Social Urbano da Rua Gomes Botão não chegou a ser construído, mas pretendia criar em um amplo terreno um campo de futebol, algumas quadras poli esportivas, piscinas e outras áreas de lazer e esportes, amparadas por um centro comunitário.

Programa semelhante foi utilizado na área desapropriada da Chácara do Dr. Lopes. Semelhante ao Balneário I construído, nesse projeto os vestiários são abrigados em um volume praticamente cego e suspenso sobre pilotis.

39 Conforme depoimento de Marlene Yurgel ao autor, São Paulo, 01/11/2007.

Localização do Centro Social Urbano
Escala 1:100000

Centro Social Urbano (duas versões)
Rua Gomes Botão – Escala 1:2000
Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Localização Balneário de Jaú II

Escala 1: 100000

Balneário de Jaú II

Chácara do Dr. Lopes – Escala 1:2000

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

0 20 60

Artigas e Jaú | 1968 a 1978

195

Fotos do início das obras, concretagem da escada.
Fonte: Comércio do Jahu, 16 de Março de 1976.

Modelo tridimensional do CECAP João da Velha. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Nesse caso o edifício assumiu uma volumetria retangular, criando uma empena voltada para a rua. Na fachada oposta, a parede é recortada por um espaço de pé direito duplo voltado para as piscinas, ocupado apenas pela caixa de escadas e pela ponte que interliga os dois vestiários.

Uma geometria de extrema simplicidade – que parece conformar o espaço da rua – é o que define o projeto do Balneário II, como demonstra o desenho de implantação que também sugere a possibilidade de ampliação do bloco dos vestiários. Esse projeto teve a construção paralisada e, depois de anos de abandono, foi totalmente demolido.

Em 1976, Artigas recebe mais uma vez o convite para a realização do projeto de um Conjunto Habitacional promovido pela CECAP, uma intervenção urbanística de grande porte que previa a construção de 400 unidades habitacionais em uma gleba afastada do centro de Jaú, próxima ao Rio.

Ao contrário dos projetos realizados anteriormente para Guarulhos (1968), Cubatão (1970), Americana (1972), Jundiaí (1973) e Mogi-Guaçu (1976), esse projeto partia de outros pressupostos, retomando os projetos inicialmente realizados pela CECAP, anteriores ao Conjunto de Guarulhos, como esclarece Ruy Gama:

Localização do CECAP João da Velha.

Escala 1:100000

Modelo tridimensional do CECAP João da Velha. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

TESOURA B
ESC. 1:50

TESOURA B'
ESC. 1:50

COBERTURA QUATRO AGUAS - B e B'
TELHA "FRANCA"
ESC. 1:50

PORMENOR A
8 Ø 1/2"
ESC. 1:5

PORMENOR B
3 Ø 1/2"
ESC. 1:5

PORMENOR C
ESC. 1:5

PORMENOR D
ESC. 1:5

A CECAP é uma autarquia estadual, um órgão da administração pública com certa autonomia financeira, cujo objetivo é construir e vender casas para trabalhadores sindicalizados. Por lei a CECAP existe há cerca de 20 anos e durante este tempo arrecadou fundos através de impostos de transação de imóveis, impostos de vendas e destinação orçamentária. Realmente de um ano para cá esta autarquia vem construindo e vendendo casas para trabalhadores. Por determinação estatal a CECAP constrói casas de até 60m² de área, qualificadas de casas populares. Nossa experiência inicial foi a construção no interior, de conjuntos com cerca de 100 casas. Projetos simples de contratação barata, mas de um nível que para as cidades do interior está mais próximo da moradia normal da classe média. Os terrenos em que estas casas foram construídas eram obtidos por doação das prefeituras municipais ou de particulares, por intervenção das prefeituras. Desta forma se obtinha terrenos por baixo preço. O terreno, sendo doado, não era computado no custo da casa, que assim saía mais barata. Esperava-se que com a intervenção da prefeitura se conseguisse garantia de certas facilidades no local, como rede de água, esgotos, energia elétrica, localização favorável quanto ao abastecimento, escolas e serviços públicos em geral. Esta experiência produziu uma série de resultados apreciáveis e nos levou a um balanço do que já havia sido feito para propor uma reformulação política do CECAP. Realmente, as casas do interior embora atendessem a uma faixa de trabalhadores cujos rendimentos variavam de 1,2 a 2,4 salários mínimos, não se apresentavam como a solução do problema, porque na maioria das vezes, embora houvessem compromissos de extensão da rede de serviços públicos, estes não eram cumpridos e tivemos experiências bastante desanimadoras.⁴⁰

40 Extraído de debate sobre o Projeto para o Conjunto Habitacional Zezinho Magalhães Prado, realizado na FAUUSP em 1968. *Revista Contravento número 2*, São Paulo: FAUUSP, novembro de 2004, p. 31. Originalmente publicado na Revista Desenho nº 04, editada por estudantes da FAUUSP, em 1972.

Modelo tridimensional da estrutura do telhado. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Tipologias

1. Casa tipo C – 50m²
2. Casa tipo B – 50m²
3. Casa tipo A – 50m²
4. Casa tipo F – 40m²
5. Casa tipo D – 40m²
6. Casa tipo E – 40m²

Ao invés de utilizar estruturas de concreto armado como nos exemplos anteriores, a opção adotada por Artigas para o conjunto habitacional João da Velha previa um sistema construtivo convencional, baseado na implantação de habitações unifamiliares construídas a partir de telhados de duas ou quatro águas.

A CECAP foi um projeto fundamental na década de 70 (...) com opções pensadas para a indústria da construção civil, perguntava-se como é que se constrói uma quantidade enorme de habitação com pré-fabricado ou como que é se fazia a fabricação no canteiro, foram exaustivamente estudadas essas proposições, para aquela área enorme lá da CECAP de Guarulhos. Tanto que vale a pena comparar com o João da Velha, que é um projeto oposto, podemos dizer assim. A consulta que nós fizemos para o tipo de ocupação era para populações de baixo poder aquisitivo e eles preferiam casinhas. A cidade pequena era construída assim, eles vinham do campo, essa era a cultura que eles demonstravam e que gostariam que fosse mantida. Nós fizemos um estudo exaustivo de implantação, e nenhuma casa é igual a outra, e nem ficam no mesmo lugar no terreno. Nós criamos uma perspectiva que não era a perspectiva de uma reta, mas com jardins maiores e menores, e o Artigas resolveu que esse problema ia ser solucionado com a tecnologia mais simples possível. (...) Ele desenhava até o último parafuso; ele sabia qual era o esforço, qual era a dimensão; ele nos fez criar maquetes, compramos madeirinhas, fazíamos maquete de telhados e ele tem uma frase que nunca mais vou esquecer: ele nos pediu para que a gente fizesse uma tesoura e disse: 'o que eu quero é que o operário pegue essa tesoura, ponha no braço e suba a escada e a ponha no telhado da casa dele.'⁴¹

41 Conforme depoimento de Marlene Yurgel ao autor, São Paulo, 01/11/2007.

Modelo tridimensional do CECAP João da VelhaFonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

No projeto para as unidades residenciais do CECAP de Jaú, o que chama a atenção é o cuidadoso tratamento dado ao desenho da cobertura. As tesouras e as demais peças que compõem o conjunto passam por um criterioso desenvolvimento que utiliza dimensões mínimas para cada uma das peças de madeira. A busca por criar a maior área coberta possível utilizando o menor volume de madeira, define o espaço protegido, como acontece em quase todas as outras casas de Artigas, onde os programas podem ser dispostos livremente.

O projeto merece atenção por representar uma ruptura com os projetos anteriores e marcar definitivamente como a última contribuição do arquiteto para a questão da produção da habitação social. Desde o início houve a preocupação de se elaborar protótipos de casas populares com áreas variáveis entre 40 e 60m², empregando uma ‘linguagem construtiva simplificada’, que possibilitasse inclusive o sistema de mutirão. Na verdade o dado mais significativo deste projeto, que se constitui juntamente com a EEPG Conceiçãozinha (...), foram os estudos para execução da estrutura de madeira da cobertura de telhas de barro. Partia-se da noção que a cobertura determina a casa: uma vez ‘fornecida’, o usuário poderá se apropriar do lugar segundo suas necessidades e programa econômico. Os estudos iniciais previam uma estrutura a ser montada no chão para serem levantadas antes das alvenarias. Os estudos das coberturas possibilitariam sua padronização e produção em escala, diferentemente da obra convencional, onde a produção do telhado é uma prática artesanal. O projeto final previa a execução de 400 casas, em lotes iguais de 11x20m, distribuídas em 5 tipos básicos:

Tipo A – 2 dormitórios – 49,00m² – 20 unidades

Tipo B – 3 dormitórios – 51,50m² – 140 unidades

Tipo C – 3 dormitórios – 49,00m² – 140 unidades

Tipo D – 2 dormitórios – 41,00m² – 50 unidades

Tipo E – 2 dormitórios – 41,50m² – 50 unidades

As soluções formais diferenciam as tipologias propostas e procuram através de uma disposição irregular, amenizar a desagradável sensação de continuidade e falta de identidade do conjunto.⁴²

42 PUNTONI, Álvaro. *TPI: “CECAP- estudos dos projetos realizados”*. São Paulo: FAUUSP, 1997, p.30.

A implantação dos lotes é criada a partir de um sistema viário composto por uma Avenida central e oito ruas perpendiculares ao Rio Jaú, interligadas por outras duas ruas transversais e inúmeras vielas de pedestres que, intercaladas, permitem o cruzamento pelo interior das quadras.

Além disso, podemos notar que no cruzamento entre a Avenida principal que divide o conjunto e a Avenida Perimetral se localizam os espaços destinados aos estabelecimentos comerciais e o viaduto que permite a ligação à outra margem. É indicada a criação de uma grande área livre que, somada aos equipamentos de lazer e de educação, dariam continuidade ao Parque proposto ao longo das margens do Rio no plano de 1973.

Era a maneira como se resolve um problema de construção. O problema que ele enfrentou era, no João da Velha, exatamente uma construção com custo baixo no interior de São Paulo, em que não era aconselhável que se utilizassem grandes curvas, grandes vãos, uma tecnologia sofisticada; era possível que se pudesse fazer aquilo da maneira mais fácil, da melhor maneira, da maneira mais rápida.⁴³

As limitações para a construção desse projeto da CECAP parecem seguir as mesmas regras exigidas pela CONESP. Em ambos os casos, mesmo com a disponibilidade de poucos recursos, Artigas não deixa de enfrentar as dificuldades impostas pelo trabalho. Como no projeto da pequena escola de Conceiçãozinha, onde consegue atingir um alto grau de liberdade poética, ao solucionar uma simples construção de dois blocos de salas de aula paralelos, através de treliças de madeira, telhas de barro, alvenarias de blocos de concreto aparente e duas longas paredes de tijolo vazadas por uma sequência de arcos.

⁴³ Conforme depoimento de Marlene Yurgel ao autor, São Paulo, 01/11/2007.

Foto avenida principal CECAP João da Velha. Fonte: fotos do autor, 2007.

Foto vielas CECAP João da Velha. Fonte: fotos do autor, 2007

Conceiçãozinha. Fonte: Acervo FAUUSP.

Implantação do Hotel Municipal de Jaú

Escala 1:1000

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Localização do Hotel Municipal de Jaú

Escala 1:100.000

No projeto para o Hotel Municipal de Jaú realizado em 1977, alguns elementos utilizados nos projetos das escolas desse período reaparecem aqui livremente associados, como se essas soluções, além de agradar a Artigas, permitissem uma adequação aos usos propostos e à implantação naquela paisagem.

Era um hotel turístico, assim denominado, que se pretendia que não fosse um hotel de luxo; a construção não devia ser muito grande, muito cara, e a utilização do telhado, o desnível e a possibilidade de se construir também uma área arborizada perto das margens do Jaú para que isso trouxesse o pessoal da cidade próxima, gente de São Paulo, do interior.⁴⁴

Desse modo, o edifício foi projetado com dois longos blocos paralelos articulados em meios-níveis, permitindo uma simples acomodação no desnível do terreno e a adequação dos programas previstos. Embaixo, os programas de uso coletivo se voltam para o pátio central de pé-direito duplo e para as áreas externas, enquanto nos pavimentos superiores dos dois blocos se concentram os dormitórios previstos no programa do hotel.

Internamente, as circulações dispostas nos três conjuntos de rampas criam separações transversais no espaço interno, definindo quatro pátios menores de mesmo tamanho ao longo do edifício. Ao lado de um deles, se justapõe o espaço destinado ao auditório, posicionado próximo à nova avenida.

⁴⁴ Conforme depoimento de Marlene Yurgel ao autor, São Paulo, 01/11/2007.

Corte EEPG Jardim Chapadão

Fonte: ALENTIM, Fábio Rago. *Casas para o ensino: As escolas de Vilanova Artigas*. Dissertação de Mestrado. FAUUSP, São Paulo: 2003, p. 317.

Conformando todo esse espaço é desenhado um grande telhado composto por duas águas assimétricas, delimitado por duas paredes de alvenaria em cada uma das extremidades. Essa solução gera uma volumetria muito semelhante às escolas projetadas para a CONESP naquele mesmo período⁴⁵. Semelhança que se estende ao tratamento dado à estrutura que sustenta a laje do pavimento superior, que define a circulação dos dormitórios: uma longa parede estruturada por uma seqüência de arcos de tijolos.

Em 1977, uma intervenção ao longo do rio volta a ser objeto de projeto: o Parque Municipal proposto para a margem direita do Rio Jaú. Nesse projeto Artigas não deixa de abordar diversas questões impostas pela cidade com a mesma pertinência, mesmo sendo o projeto uma intervenção pontual em um trecho específico da margem direita do rio.

Esse projeto pretendia organizar o sistema viário próximo ao Fórum Municipal e a grande área livre que ligaria o centro da cidade ao CECAP João da Velha. O projeto confirma a implantação dos espaços de uso comercial e institucional concentrados próximos à margem do Rio Jaú.

O espaço é efetivamente transformado em um parque público, embora tenha sido construído com outro projeto e tenha sofrido substanciais alterações com a ocupação de diferentes edifícios em áreas anteriormente destinadas ao espaço do Parque.

Interessante lembrar que a destinação desse trecho como parque já fazia parte das diretrizes do Plano de Desenvolvimento Acelerado, sendo melhor desenvolvido em 1974, no Plano de Renovação do Vale do Rio Jaú.

⁴⁵ Conforme os projetos apresentados no Capítulo 3 de: VALENTIM, Fábio Rago. *Casas para o ensino: As escolas de Vilanova Artigas*. Dissertação de Mestrado. FAUUSP, São Paulo: 2003.

No alto, Modelo tridimensional do Parque Urbano da Margem Direita do Rio Jaú.

Acima, Prancha do projeto do Parque. Trecho próximo ao Fórum Municipal.

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Nessa ocasião, em colaboração com o arquiteto Paulo Mendes da Rocha, Artigas cria um projeto urbano de grande amplitude que pretendia evitar a expansão urbana descontrolada. O projeto alertava a cidade para os riscos caso se continuasse a implantar indiscriminadamente edifícios que negassem o potencial oferecido pelo Rio Jaú.

Um estudo para prevenir os investimentos e os empreendimentos futuros para não fazer da calha do rio Jaú, que corta a cidade, uma coisa banal como fundo de quintal, como se fazia na origem com os rios e não tornar aquilo um lugar de dejetos. E foi feito o que você possa imaginar, calçada dos dois lados, pontes, só faltava nós imaginarmos que era o verdadeiro Sena de Jaú. Um projeto muito elegante. Um projeto de ponta a ponta na área urbana. (...) Como se fosse o Conjunto Nacional, como se a Alameda Santos fosse o Rio Jaú. Verticalizando até uma certa cota e previsto isso, um certo plano diretor sem a visão abstrata que a gente chama do plano tolo do papel pintado. (...) Numa configuração geométrica, lúcida, atendendo o desejo da cidade.⁴⁶

Como demonstram as imagens do modelo, ao implantar as vias marginais que complementavam as diretrizes do plano de circulação viária da cidade, criava-se grandes áreas verdes a partir da desapropriação das quadras que impediam o contato da cidade com o rio.

⁴⁶ Conforme depoimento de Paulo Mendes da Rocha ao autor, 19/09/2007.

Parque na margem esquerda do Rio Jaú. Fotos do autor, 2007.

Pranchas do Plano de Renovação Urbana do Vale do Rio Jaú. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

O Plano de Renovação do Vale do Rio Jaú ainda criava inúmeros edifícios responsáveis pelo adensamento daquele trecho próximo à área central da cidade, implantando edifícios laminares destinados à habitação coletiva, mas que poderiam abrigar usos comerciais e de serviços no pavimento térreo, aproveitando assim o privilegiado espaço das calçadas diretamente conectadas ao parque e à cidade.

Complementando esse anteprojeto, foi apresentado um amplo relatório contendo um diagnóstico que identificava as áreas deterioradas que foram caracterizadas como ‘habitações sub-normais’, atividades industriais inadequadas aos padrões residenciais, edificações em mal estado de conservação e espaços sub-aproveitados. O relatório ressaltava ainda que boa parte das obras ‘diretas’ – aquelas que seriam de responsabilidade da municipalidade – poderiam ser realizadas nas áreas ainda desocupadas nas margens do Rio Jaú, que apenas se somariam aos terrenos de baixo custo que poderiam ser desapropriados pela prefeitura municipal.

Além disso, o Plano previa a criação de uma nova legislação de uso e ocupação do solo para a realização de obras ‘indiretas’, ordenando os investimentos da iniciativa privada da região. Tal zoneamento foi realizado a partir de uma análise cuidadosa de todas as quadras adjacentes ao rio, o que permitiu a identificação de setores exclusivamente destinados ao parque, aos espaços institucionais, às zonas de habitação e de uso misto de média e alta densidades e às zonas exclusivamente residenciais.

As obras ‘diretas’ seriam realizadas pela própria prefeitura e seriam concentradas ao longo do vale do rio, visando recuperar a vegetação originária da região através de um amplo projeto paisagístico. As avenidas e pontes seriam implantadas conforme o plano viário. Além de ampliar as áreas de lazer do município, a proposta também solucionava os pontos de inundação que causavam a deterioração de alguns locais específicos.

A principal parte é essa, justamente o que você pode imaginar que nós queríamos (...) com esse projeto era mostrar que não há mais o lado direito e o lado esquerdo, que a graça é justamente a visão do alto e fazendo o rio aparecer com a sua dignidade e monumentalidade histórica para um rio urbano. Naturalmente que isso implicaria em estudos mais profundos, inclusive de uma certa correção dos meandros um pouco exageradamente caprichosos do rio, sem que essa canalização fosse uma retificação absoluta.⁴⁷

O projeto paisagístico pretendia valorizar a presença do Rio Jaú na cidade ao criar um parque urbano totalmente inserido na malha urbana existente, complementado por equipamentos públicos destinados ao lazer da população. O projeto ainda descreve a importância ambiental do projeto, que criava áreas de amenização a partir da constituição de micro-climas capazes de contribuir para o equilíbrio térmico da própria cidade.

⁴⁷ Conforme depoimento de Paulo Mendes da Rocha ao autor, São Paulo, 19/09/2007.

O anteprojeto global de paisagismo pode ser compreendido através de um esquema assim estabelecido:

- O Rio Jahu, pela sua própria localização, forma um eixo ao longo de todo o projeto, cortando ou margeando as principais áreas de tratamento paisagístico, sendo desse modo o elemento natural mais importante.
 - Na parte a montante, próxima ao perímetro urbano, encontra-se uma reserva florestal com grande potencialidade turística, recreativa e cultural.
 - Para enriquecimento da paisagem, servindo como complementação dessa vegetação existente, seria aconselhável a construção de um lago artificial.
 - Entre essa reserva e o perímetro urbano, na margem esquerda do Jahu, existe vasta área cuja vocação é 'especial', pois a mesma poderá agrupar diversos equipamentos urbanos imprescindíveis a Jahu.
 - No início da área de projeto, na margem esquerda do rio, propõem-se a construção de um parque urbano.
 - Dando continuidade ao projeto, foi definida a praça do Fórum, cuja paisagem dará a impressão de um prolongamento do próprio parque.
 - Na área central da cidade determinou-se uma faixa em ambas as margens do Jahu, as quais serão tratadas paisagisticamente – na medida que sejam definidas as ocupações adjacentes.
 - Na parte a jusante propõem-se a construção de um segundo parque, com características mais simples, onde, em área adjacente ao mesmo é indicada a construção de outro clube municipal, equipado, integrado com o campo de futebol existente.
- Todas essas áreas estarão, no futuro, interligadas, permitindo ao pedestre um acesso contínuo.⁴⁸

48 *Plano de Renovação Urbana do Vale do Rio Jaú*, Jaú: Prefeitura Municipal de Jaú, setembro de 1975.

Modelo tridimensional do Plano de Renovação Urbana do Vale do Rio Jaú.
Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

A descrição do plano global considera a continuidade do parque urbano ao longo de todo o Rio, estabelecendo áreas de diferentes características para as áreas localizadas dentro e fora do perímetro urbano, respeitando as vocações e as possibilidades apresentadas por cada trecho do rio.

Essa distinção permitiria a execução do parque por partes, compreendendo outros projetos desenvolvidos por Artigas – como os centros sociais urbanos e o parque desenhado em 1977 – ou obras como o Lago do Silvério, iniciada na primeira gestão de Waldemar Bauab e somente concluída vinte anos depois, na sua segunda gestão como prefeito de Jaú.

Interessante considerar que nada disso frutificou, você vê como os interesses da exploração do capital urbano por um mercado estúpido, num primeiro instante precisa alijar essa consciência sobre o direito da cidade, no sentido de torná-la belíssima. É triste imaginar, imagina o Brasil, quantas cidades, todas serão horríveis... Agora, não precisa ser pessimista... porque podia se dizer o contrário. É assim mesmo demorado e lento o processo. Todas serão belíssimas. Bom, dá tempo, mas não é para uma geração, você vive uma vida inteira lutando envolvido com uma aura de um certo desgosto porque a coisa vai devagar.⁴⁹

49 Conforme depoimento de Paulo Mendes da Rocha ao autor, São Paulo, 19/09/2007.

Corte transversal da passarela

Escala 1: 50

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Localização da Passarela da Rua Procópio Junqueira.

Escala 1: 100000

O Plano de Renovação do Vale do Rio Jaú, apesar de não ter sido implementado conforme o projeto e ter sido pouco divulgado, possui importância fundamental por ter despertado uma nova visão sobre as possibilidades oferecidas pelos rios urbanos, constantemente negados pela estrutura urbana de nossas cidades. Como lembrou o arquiteto Júlio Roberto Katinsky⁵⁰, após a realização desse projeto surgiram inúmeras propostas para a renovação de rios urbanos, como aquela realizada por Oscar Niemeyer para o Rio Tietê, em São Paulo.

Em 1978, Artigas realiza seu último projeto na cidade: uma singela passarela de pedestres sobre o Rio Jaú.

Com essa última proposta, Artigas conclui um período de dez anos trabalhando no município de Jaú. O conjunto de projetos realizados compreende obras de lazer, educação e infra-estrutura que, caso fossem construídas, teriam grande poder de transformação no espaço urbano da cidade.

Os projetos realizados em Jaú foram distribuídos pelos diversos bairros do município, revelando a intenção de criar um desenvolvimento equilibrado por toda a cidade. A implantação de cada um deles é realizada junto às avenidas propostas no Plano de Desenvolvimento Acelerado de 1973, posicionando os equipamentos em locais privilegiados, adequados ao caráter público pretendido.

Sempre atenta às condicionantes urbanas – o rio, os parques, as praças ou as ruas – a implantação de cada projeto orienta o desenho dos edifícios, sempre desenhados com grande respeito ao ‘rigor construtivo’ e às condições topográficas presentes no terreno.

⁵⁰ Conforme palestra proferida na Câmara Municipal de São Paulo, por ocasião do Seminário Vida e Obra de Vilanova Artigas, em 22 de outubro de 2007.

Artigas construindo a maquete do telhado do projeto do CECAP João da Velha. Extraído de uma das pranchas da exposição de sua obra. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Ainda que se utilize dos mesmos procedimentos projetuais, cada edifício assume uma linguagem própria, revelando um conjunto arquitetônico de grande diversidade formal, onde o desenho resultante é coerente com os recursos disponibilizados para cada obra, com os programas que visam abrigar, com o sítio onde são implantados e, principalmente, com o respeito às aspirações dos futuros usuários.

A realização desse conjunto de obra revela a presença de um fio condutor: uma postura ética que permite realizar simultaneamente, sem distinção e com o mesmo compromisso profissional, grandes ou pequenos projetos, um grande parque ou uma pequena ponte, edifícios construídos com sofisticadas estruturas de concreto armado ou singelos telhados de madeira.

Nós não medimos arquitetura em termos estruturais, em relação a concreto armado, vidro, aço, ferro redondo ou quadrado, mas sim como uma superestrutura cultural do pensamento que é o reflexo de condições de material que pode nem ser de caráter arquitetônico imediato. (...) Na realidade é preciso destacar os aspectos da arquitetura como técnica, com grande nitidez, de seus aspectos como expressão cultural. Do ponto de vista técnico, poucas conclusões podem ser tiradas, a não ser de caráter mais ou menos imediatista que não nos tocam em profundidade o coração. **Não é porque o arquiteto não dispõe de vidro, não é porque ele não tem concreto armado nem porque o material é só ferro e só areia que ele poderá deixar de fazer arquitetura moderna.**⁵¹

51 Depoimento de Artigas extraído do II Congresso Nacional de Críticos de Arte, 1961. In *Arte em Revista* 4, agosto de 1980, p. 79-87. Extraído de THOMAZ, Dalva Elias. *Um olhar sobre Vilanova Artigas e sua contribuição à Arquitetura Brasileira*. Dissertação de mestrado. São Paulo: FAUUSP, 1997, p. 291, grifo da autora.

4.1. A dimensão urbana da arquitetura

Croqui de Vilanova Artigas para o Concurso de Brasília. Fonte: FERRAZ, Marcelo Carvalho (org). *Vilanova Artigas. Arquitetos Brasileiros*. São Paulo: Instituto Lina Bo e P. M. Bardi, Fundação Vilanova Artigas, 1997, p. 43.

Apesar da extensa lista de obras, apenas no final da década de 60 é que Artigas pôde realizar um grande projeto urbanístico: o Conjunto Habitacional Zezinho Magalhães Prado encomendado pela CECAP. Antes disso, seus projetos de caráter urbanístico ficaram restritos a poucos estudos e não foram efetivamente construídos. Dessa pequena lista destaca-se apenas o projeto apresentado para o Concurso de Brasília realizado em 1956 e premiado em 5º lugar.

No entanto, não é possível afirmar que, ao realizar seus projetos arquitetônicos, Artigas tenha se isentado de enfrentar as questões que surgiam com o crescimento das cidades. Ao contrário, durante sua trajetória profissional, Artigas sempre revelou o desejo de dar uma amplitude urbanística a seus projetos, ainda que a maior parte de sua obra, realizada até o final da década de 60, fosse composta por residências privadas, restritas à pequena escala, ou por edifícios limitados pelo espaço físico do 'lote', ainda que de caráter público.

A origem da preocupação de Artigas com as questões urbanísticas relaciona-se ao seu período de formação como Engenheiro-Arquiteto. A vivência com os professores da Escola Politécnica que definiam as bases de uma cultura nacional independente, permitiu a reflexão sobre os problemas urbanos.

O Anhaia só tratava de questões de urbanismo. Certo que ao mesmo tempo desenhávamos tudo o que você poderia imaginar, desde coluna grega. Nunca se subestimou essas coisas, de uma maneira ou de outra. Havia os artesãos italianos que nos ensinavam a fazer coluna dórica e essas coisas todas. Não tem problema. Mas a preocupação teórica não era com a estética do edifício, porém com a problemática da cidade. Ardenete debate em torno da problemática urbana. Tanto mais interessante que o Anhaia nunca se deu ao relaxamento de discutir questões estéticas. E eu ainda apanhei, mais

Croqui de Vilanova Artigas para o Concurso de Brasília.
Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

tarde, para defender por outro ângulo a mesma temática que ele defendia — a da independência da cultura nacional — pelo lado de cá, da estética, enquanto ele fazia a defesa da independência nacional pelo lado do espaço. Veja, as aulas do Anhaia, eram sempre, mais ou menos uma crítica à... Light, que era quem tinha formado a cidade a partir de seus interesses suspeitos. Na verdade, era o ensino de um urbanismo independente, de caráter local e descolonizador.¹

Logo após a conclusão do curso na Escola Politécnica, Artigas é convidado pelo Professor Alexandre de Albuquerque a trabalhar na prefeitura em 1938, ao mesmo tempo em que dá início aos trabalhos da construtora Artigas & Marone.

Embora de curta duração, a experiência vivida por Artigas na Secretaria de Viação e Obras Públicas acabou, ao que tudo indica, produzindo alguns desdobramentos interessantes que talvez merecessem ser observados. De um lado, e apesar de seu caráter episódico, o contato direto com as questões urbanas permitiu a Artigas o refinamento do olhar sobre a cidade de São Paulo. De outro, essa passagem por lá parece ter criado uma conjuntura propícia que lhe favorecia na vida profissional longe dali.²

De acordo com essas observações realizadas por Dalva Thomaz, podemos citar o projeto para o Concurso do Paço Municipal de São Paulo de 1939, que Artigas participou a convite de Gregori Warchavchik, já conhecido pelas chamadas ‘casas modernistas’ construídas em São Paulo e no Rio de Janeiro.³

1 Depoimento de Artigas a Sylvia Ficher realizado em 1982, THOMAZ, Dalva Elias. *Um olhar sobre Vilanova Artigas e sua contribuição à Arquitetura Brasileira*. Dissertação de Mestrado. FAUUSP, São Paulo: 1997, p. 68.

2 THOMAZ, Dalva Elias. *Um olhar sobre Vilanova Artigas e sua contribuição à Arquitetura Brasileira*. Dissertação de Mestrado. FAUUSP, São Paulo: 1997, p. 56.

Projeto para o Concurso do Paço Municipal. Fonte: OHTAKE, Ricardo (org). *Vilanova Artigas*. São Paulo: Instituto Tomie Ohtake, 2003, p.86, p.87.

Apesar de ter sido premiado em segundo lugar, esse projeto pouco conhecido tem sua importância na ousada implantação que contraria as disposições do concurso, ampliando a área de intervenção para garantir um significado urbanístico condizente com o objeto de projeto.

Do ponto de vista urbanístico o projeto elaborado por Warchavchik e Artigas continha sem dúvida, certas ousadias. Ampliando o local previsto inicialmente pelos organizadores do concurso, apenas a praça Clóvis Bevilacqua, a proposta da dupla vai incluir também a Praça da Sé, naquilo que caracterizam como uma grande ‘praça cívica.’ (...) Mas as qualidades urbanísticas do projeto parecem ter visado uma dimensão pública muito maior que ia além dos aspectos implicados na demolição do Santa Helena. A audaciosa intervenção na área central da cidade pretendia, evidentemente, conceder uma certa dignidade àquele espaço público e ao mesmo tempo, uma generosa amplitude espacial ao conjunto arquitetônico do Paço Municipal. Nesse sentido, a proposta previa ainda reformulações em todo o setor viário da região, incluindo passagens subterrâneas que liberavam a grande praça do tráfego intenso. Em termos arquitetônicos propriamente, o conjunto formado pelo prédio principal e seus anexos nos revela o uso de uma linguagem monumental.⁴

³ “Eu estava casado e morava em Correias, e tinha uma certa repulsa por essa coisa de moderno e modernistas e modernismo em geral. Mas um belo dia, eu vi numa revista o projeto de uma casa construída em São Paulo pelo Gregório Warchavchik, que estava em exposição, e era uma casa que me pareceu muito agradável. Então, foi um primeiro choque que eu tive sentindo que com essa linguagem, nova, era possível realmente fazer uma coisa de qualidade, integrada, embora inteiramente autônoma dos livros tradicionais. Isso me apaixonou”. Depoimento de Lúcio Costa a José Eduardo Areias, que demonstra o grau de importância de Warchavchik já em 1930. Revista Caramelo 8, FAUUSP, São Paulo: 1995, p. 194

⁴ THOMAZ, Dalva Elias. *Um olhar sobre Vilanova Artigas e sua contribuição à Arquitetura Brasileira*. Dissertação de Mestrado. FAUUSP, São Paulo: 1997, p. 60

0 2,5 7,5

Residência Rio Branco Paranhos, 1943

Escala : 1:250

Fonte: Acervo Biblioteca FAUUSP

Residência Rio Branco Paranhos. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

A aproximação de Artigas a importantes figuras da Arquitetura Moderna foi fundamental para a utilização de novas linguagens, que surgem em obras realizadas a partir de 1939, como a Residência projetada para Giulio Pasquale, que recebeu nítidas influências da arquitetura realizada por Warchavchik.

Antes disso, ainda como sócio da construtora Marone & Artigas, as inúmeras residências projetadas e construídas seguiam ‘variações ecléticas’ de acordo com os padrões pré-estabelecidos da época. Essas residências tradicionais foram sendo alternadas, à medida que eram aceitas pelos clientes, com novas experimentações que, de acordo com novas influências, ampliavam o repertório formal de Artigas.

A relação estabelecida entre Warchavchik e Artigas possibilitou a aproximação a outras influências, como a da obra de Frank Lloyd Wright, que poucos anos antes havia visitado o Brasil e conhecido a casa desenhada por Warchavchik na Rua Toneleiros, no Rio de Janeiro.

Desse período, podemos destacar a conhecida residência projetada para o Advogado Rio Branco Paranhos, onde uma sucessão de ambientes justapostos, assentados de acordo com a íngreme topografia do terreno, resultam em um complexo jogo articulado pelos telhados projetados para cada ambiente.

O cálculo estrutural do projeto, realizado pelo próprio arquiteto, permitiu a realização de grandes balanços e de aberturas nas quinas dos volumes. Evitava-se assim as soluções tradicionais que, sob a responsabilidade de profissionais especializados, deixavam elementos importantes, como telhados e escadas, para serem definidos durante a execução da obra.

Vistas internas da Casinha. Fonte: OHTAKE, Ricardo (org). *Vilanova Artigas*. São Paulo: Instituto Tomie Ohtake, 2003, p. 105.

Casinha, 1942, São Paulo.

Escala 1:250

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

É dos meus tempos de 1940. É a época de maior veemência no emprego de algumas formas inspiradas pelo Frank Lloyd Wright. Esse terraço é feito de tijolo prensado com estrutura de ferro dentro e fui eu mesmo que calculei a partir de um estudo do teorema de Langendonck, publicado na revista do Instituto de Engenharia, um estudo sobre vigas-balcão. Nessa mesma época eu era um arquiteto meio vitruviano: calculava minhas próprias obras e passava sábados e domingos inteiros a ver de que maneira era possível fazer balanços desse tipo com telhados de madeira, a partir da tradição brasileira de construção de telhados.⁵

Em 1942 Artigas projeta sua própria residência, realizando uma implantação inusitada que nega os ângulos ortogonais do lote. Ao organizar a casa em torno de um volume central – que contém lareira e instalações hidráulicas – Artigas cria um espaço contínuo delimitado pelos quatro planos de diferentes inclinações da cobertura. O desnível, perceptível apenas no interior do volume, permite criar um atelier semi-enterrado e um dormitório, localizado em um mezanino elevado em relação ao restante da casa. A estrutura do telhado não recorre à utilização de tesouras e prescinde da utilização de andaimes e escoras em sua montagem.

Sua importância se revela principalmente na adoção de um partido arquitetônico inteiramente novo, marcado tanto pela continuidade no tratamento do espaço interno como pela sua peculiar implantação no lote. O domínio do processo construtivo adquirido por Artigas também parece entrar em plena sintonia com a proposta arquitetônica, principalmente no sentido de permitir a riqueza de um espaço interno que pouco se deixa revelar pela volumetria exterior.⁶

5 FUNDAÇÃO VILANOVA ARTIGAS e INSTITUTO LINA BO E P.M. BARDI. *Vilanova Artigas: arquitetos brasileiros*. São Paulo: Fundação Vilanova Artigas e Instituto Lina Bo e P.M. Bardi (coordenação editorial: Marcelo Ferraz), 1997, p.40.

6 THOMAZ, Dalva Elias. *Um olhar sobre Vilanova Artigas e sua contribuição à Arquitetura Brasileira*. Dissertação de mestrado FAUUSP. São Paulo: 1997, p. 113.

A experiência da fase ‘wrightiana’ continua em algumas residências desse período, sendo abandonada a partir da aproximação de Artigas à obra de Le Corbusier e ao repertório formal utilizado pelos arquitetos cariocas, já internacionalmente conhecidos como representantes de uma arquitetura moderna brasileira⁷. Ainda assim, os ensinamentos de Wright continuam presentes no que diz respeito a uma ‘moral construtiva’, visível na utilização de técnicas construtivas coerentes com as características dos diferentes materiais empregados.

Embora se mantivesse preso aos preceitos corbusianos tomados como essenciais, Artigas pesquisava novas formas arquitetônicas, explorando curvas, planos e volumes diversos, vislumbrando inúmeras perspectivas a partir das possibilidades abertas por aquela linguagem moderna que, de certo modo, tomara emprestada da arquitetura carioca. (...) Mas, de outro lado, Artigas não se desvencilhara totalmente da linguagem construída durante a larga experiência dos anos anteriores, quando, de qualquer modo tentara se aproximar das propostas de Wright. Nesse sentido é que seu trabalho vai adquirindo peculiaridades, pois o novo vocabulário arquitetônico representará na riqueza formal uma certa simbiose entre as duas linguagens. Uma, que explora natureza e potencialidade dos materiais utilizados, (...) e outra, que geometrizava e racionaliza as formas, assumida mais recentemente, e ao que tudo indica, com total entusiasmo.⁸

7“(...) Ao tomar conhecimento do trabalho organizado por Philip Goodwin para acompanhar a exposição de mesmo nome no Museu de Arte Moderna de Nova Iorque, em 1943, Artigas talvez tivesse se dado conta de que enquanto se empenhava por construir isoladamente uma arquitetura de características locais, já despontava ao mundo através dos olhos norte-americanos, uma outra arquitetura reconhecida como brasileira.” THOMAZ, Dalva Elias. *Um olhar sobre Vilanova Artigas e sua contribuição à Arquitetura Brasileira*. Dissertação de Mestrado. FAUUSP, São Paulo: 1997, p. 124

8 THOMAZ, Dalva Elias. *Um olhar sobre Vilanova Artigas e sua contribuição à Arquitetura Brasileira*. Dissertação de Mestrado. FAUUSP, São Paulo: 1997, p. 162

Conjunto de 4 casas Euzébio e Jaime Porchat. Fonte: OHTAKE, Ricardo (org). *Vilanova Artigas*. São Paulo: Instituto Tomie Ohtake, 2003, p.100, p.101.

Conjunto de 4 casas Euzébio e Jaime Porchat, 1944, São Paulo. Escala 1: 250.
 Fonte: FERRAZ, Marcelo Carvalho (org). *Vilanova Artigas. Arquitetos Brasileiros*.
 São Paulo: Instituto Lina Bo e P. M. Bardi, Fundação Vilanova Artigas, 1997, p. 43.

0 2,5 7,5

Em 1944, Artigas projeta o conjunto de quatro residências ‘em faixa’ para Euzébio e Jaime Porchat de Queiroz Mattoso em São Paulo. Apesar de abrigar moradias independentes, o edifício é desenhado como um único volume horizontal suspenso em relação à rua. Apesar da intenção de elevar o volume, o ‘piloti’ é ocupado pelos espaços de serviço localizados após a garagem, criando uma separação entre a rua e o jardim localizado nos fundos do terreno.

A volumetria também se destaca pela ‘ausência’ do telhado, insinuado apenas pelo pequeno beiral que revela a utilização das telhas de fibrocimento, e pelas inclinações da cobertura visíveis apenas a partir das fachadas laterais, sem recuos em relação aos lotes vizinhos – solução que seria evidenciada nas casas projetadas posteriormente com duas águas e calha central.

A Casa Benedito Levi, realizada no mesmo ano, revela a transição da linguagem da obra de Artigas. O pavimento dos dormitórios é desenhado como um volume suspenso, desenhado com certa autonomia em relação ao resto da residência. Os fechamentos da área de estar aparecem recuados em relação ao plano da fachada e o volume da garagem e do estúdio se posiciona no fundo do lote.

As telhas de fibrocimento – inicialmente desenhadas como um telhado dotado de grandes beirais – aparecem incorporadas ao volume dos dormitórios, insinuando sua presença pela leve inclinação das fachadas laterais.

Do mesmo período é o projeto realizado para Léo Ribeiro de Moraes, um conjunto de 36 casas implantadas ao longo de duas ruas paralelas. Ao invés de se adotar a implantação ‘em faixa’, Artigas cria uma unidade básica de dois pavimentos articulada por dois volumes principais.

Casa Benedito Levi. Fonte: FERRAZ, Marcelo Carvalho (org). *Vilanova Artigas. Arquitetos Brasileiros*. São Paulo: Instituto Lina Bo e P. M. Bardi, Fundação Vilanova Artigas, 1997, p. 46.

Residência Benedito Levi, 1944, São Paulo.

Escala : 1:250

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Implantação
Escala 1:2000

Conjunto de Casas para Leo Ribeiro de Moraes, 1945, São Paulo.
Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

FACHADA DIREITA

FACHADA ESQUERDA

FACHADA PRINCIPAL

FACHADA DE FUNDO

CORTE 2-2

CORTE 3-3

CORTE 4-4

CORTE 1-1

Conjunto de Casas para Leo Ribeiro de Moraes, 1945, São Paulo.
Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

0 2,5 7,5

O primeiro volume concentra os ambientes de estar, no térreo, e os dormitórios no segundo pavimento. O segundo volume abriga uma torre hidráulica, que permite a instalação dos ambientes de serviço, em continuidade à sala, e dos sanitários, localizados junto aos dormitórios.

A solução adotada para essa unidade cria um volume com duas empenas cegas paralelas, em contraposição a outras duas fachadas totalmente encaixilhadas, sendo interrompidas apenas pela torre hidráulica desenhada com pequenas aberturas.

A composição desses dois volumes permite uma implantação variada, alternando as unidades que se voltam para a rua (às vezes geminadas) com unidades posicionadas transversalmente em relação à calçada, voltadas para as divisas laterais.

Apesar da tradicional implantação em lotes e da repetição das unidades, essa solução gera uma perspectiva diferenciada para o percurso ao longo da rua. A partir da criação de recuos variados e da disposição dos volumes sem os tradicionais muros de divisa, evita-se que uma unidade comprometa a privacidade da outra.

O desenvolvimento do projeto executivo indica a adoção das telhas de fibrocimento, novamente utilizadas sem a presença de beirais, enfatizando a clareza dos volumes. Seguindo o mesmo princípio, Artigas realiza diversos projetos com telhado de 'asa de borboleta', como as casas para Juljan Czapski e Alice Brill, Mário Taques Bittencourt e a sua própria casa.

Experiência formal que pode ser relacionada tanto à Maison Errazuriz, projetada por Le Corbusier em 1930, quanto à residência projetada por Oscar Niemeyer para Juscelino Kubitschek em 1943, ou ainda à casa protótipo desenhada por Marcel Breuer

Casa Czapski. Fonte: OHTAKE, Ricardo (org). *Vilanova Artigas*. São Paulo: Instituto Tomie Ohtake, 2003, p. 133.

Convênio Escolar – EMEF Professor Tibério Justo da Silva. Projeto: Slioma Selter.

Convênio Escolar – EE Alberto Torres. Projeto Roberto Goulart Tibau.

Fonte: FERREIRA, Avany de Francisco; MELLO, Mirela Geiger de (org). *Arquitetura Escolar Paulista: anos 1950 e 1960*. São Paulo: FDE, 2006, p. 343, p.132.

Maison Errazuriz, 1930. Projeto Le Corbusier. Fonte: BOESIGER, W. *Le Corbusier. Oeuvre complete*, volume 2, 1929-34. Paris: Birkhauser Publishers, 2006, p.48.

Residência Juscelino Kubitschek, 1943. Projeto Oscar Niemeyer. Fonte: BOTEY, Josep Ma. *Oscar Niemeyer. Obras y proyectos*. Barcelona: GG, 2002, p. 24.

Casa Protótipo, exposição MOMA Projeto Marcel Breuer. Fonte: MASALLO, David. *Architecture without rules – the houses of Marcel Breuer*. Londres: WW Norton & Company, 1993.

para uma exposição no Museu de Arte Moderna de Nova Iorque, realizada no mesmo período. O fato é que essa solução se popularizou e foi amplamente reproduzida, sendo utilizada durante a década de 50 pelos arquitetos que projetaram as escolas do Convênio Escolar em São Paulo.

Na primeira casa projetada para Mário Taques Bittencourt e em sua própria residência, projetada pouco tempo depois, Artigas utiliza o telhado de duas águas, dividido por uma calha central. Cada um desses planos define os espaços destinados aos dormitórios e às demais áreas de estar da residência, separadas apenas pelo ‘volume hidráulico’ que define o sanitário, a cozinha e os espaços de serviço.

A assimetria da cobertura permite a criação de um segundo pavimento em uma das extremidades, abrigando um estúdio no ponto mais alto e uma varanda em continuidade ao espaço da sala. A criação desse espaço interrompe o alinhamento do plano de fachada, composta por planos de alvenaria e caixilharia de ferro e vidro, criando um recuo sob o teto inclinado contínuo.

A casa Heitor de Almeida, construída em 1949 em Santos, cria um espaço livre entre os dois blocos, de modo semelhante às varandas criadas entre a sala de estar e o estúdio das casas citadas anteriormente, que permite a implantação de um conjunto de rampas. Tudo configurado por um único volume.

Apesar da proposta espacial distinguir dois blocos interligados por um jogo de rampas, a unicidade do conjunto é garantida por intermédio de uma cobertura, plana, única e contínua. Visando configurar um volume único, Artigas recorre a um generoso pergolado horizontal que funciona como um sistema de união entre os blocos. Com isso, consegue ressaltar pelo exterior uma proposta de continuidade, enquanto

Residência José Mário Taques Bittencourt I, 1949.
São Paulo – Escala 1:250
Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP

Residência João Batista Vilanova Artigas 1949

São Paulo, SP – Escala 1:500

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP

0 2,5 7,5

Residência José Mario Taques Bittencourt I, 1949, São Paulo, SP.
 Fonte: OHTAKE, Ricardo (org). *Vilanova Artigas*. São Paulo: Instituto Tomie Ohtake, 2003, p. 140.

Residência João Batista Vilanova Artigas, 1949, São Paulo.

Fonte: OHTAKE, Ricardo (org). *Vilanova Artigas*.
 São Paulo: Instituto Tomie Ohtake, 2003, p. 110, p.111.

Residência Heitor de Almeida, 1949, Santos, SP.

Escala 1:250

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

0 2,5 7,5

Residência Heitor de Almeida, 1949, Santos, SP. Fonte: FERRAZ, Marcelo Carvalho (org). *Vilanova Artigas. Arquitetos Brasileiros*. São Paulo: Instituto Lina Bo e P. M. Bardi, Fundação Vilanova Artigas, 1997, p. 64.

Fotos Edifício Louveira, 1946, São Paulo, SP.

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

o interior mantém as relações lineares entre os dois blocos interligados pelas rampas. (...) Cheios e vazios, luz e sombra, planos cegos e aberturas, meios níveis e pés direitos duplos, 'pilotis' e muros contínuos, produzem interessantes contrapontos no conjunto da obra arquitetônica.⁹

Apesar da configuração do volume retangular com a cobertura plana, as tradicionais telhas de fibrocimento continuam presentes, escondidas pelas platibandas. O curioso é que Artigas cria um terraço descoberto em um dos patamares das rampas, projetado como uma laje impermeabilizada.

Essa nova linguagem, baseada em volumes autônomos e compactos, cria uma arquitetura capaz de estabelecer novas relações com o espaço urbano, ainda que restrita aos limites físicos do lote.

O caso mais exemplar é o projeto para o Edifício Louveira, realizado em 1946 em São Paulo. Ao separar as habitações em dois blocos iguais, Artigas cria um jardim entre as duas lâminas que estabelece continuidade à pequena praça, ao mesmo tempo em que amplia a dimensão do espaço público em frente ao lote.

O edifício Louveira tem um significado interessante porque é um tipo de aproveitamento do terreno e de forma de edifício que serviu de base para a construção para vários outros edifícios em São Paulo. Ele tem uma implantação que todos os meus colegas arquitetos nunca deixaram de elogiar porque assimila a praça, que está em frente, ao interior do edifício.¹⁰

9 THOMAZ, Dalva Elias. *Um olhar sobre Vilanova Artigas e sua contribuição à Arquitetura Brasileira*. Dissertação de Mestrado. FAUUSP, São Paulo: 1997, p. 169

10 FUNDAÇÃO VILANOVA ARTIGAS e INSTITUTO LINA BO E P.M. BARDI. *Vilanova Artigas: arquitetos brasileiros*. São Paulo: Fundação Vilanova Artigas e Instituto Lina Bo e P.M. Bardi (coordenação editorial: Marcelo Ferraz), 1997, p. 55.

Ainda que o pavimento térreo seja parcialmente ocupado por apartamentos na parte posterior do lote, a criação de dois ‘volumes suspensos’ (com fachadas cegas voltadas para a rua) reforçam a criação desse jardim central, por uma relação de contraste entre cheios e vazios. As outras faces dos volumes alternam simultaneamente venezianas de madeira, fechamentos de vidro e varandas recuadas em relação ao plano da fachada, criando desenhos específicos para cada um dos lados do edifício, eliminando a tradicional noção de frente ou fundo estabelecida pelos edifícios construídos na cidade naquele momento.

Sem dúvida alguma, não se pode deixar de estabelecer relações entre esse projeto e o Edifício do Ministério da Educação e Saúde Pública, projetado em 1936 no Rio de Janeiro. Ao se aproximar da linguagem da ‘escola carioca’, Artigas pretende realizar uma arquitetura com forte identidade nacional baseada na já reconhecida Arquitetura Moderna Brasileira.

O edifício realiza uma associação da pujança e da solidez próprias do repertório de Le Corbusier, com uma elegância nova. Se a crítica ao urbanismo moderno acusa a liberação total dos térreos de uma correlata desertificação do espaço de convívio, em que os ambientes, desqualificados, tornam-se terra de ninguém, a inserção de edifícios modernos em densas malhas consolidadas, em casos felizes como o do MESP, representa um desafio absolutamente revolucionário e saudável.¹¹

Se por um lado esse edifício é baseado nos ideais de Le Corbusier, não se pode deixar de notar que a solução criada pela equipe coordenada por Lúcio Costa demonstrou as possibilidades de transformação do espaço urbano pré-existente a partir do desenho dos edifícios.

11 WISNIK, Guilherme. *Lúcio Costa*. São Paulo: Cosac&Naify, 2001, p. 21

Ministério da Educação e Saúde Pública. Fonte: ANDREOLI, Elisabetta; FORTY, Adrian. *Arquitetura Moderna Brasileira*. Londres: 2004, p.115.

Edifício Autolôn e Cine Ouro verde. Fonte: foto cedida por Moracy Amaral.

Enquanto o projeto defendido por Le Corbusier era implantado junto ao mar, buscando relações com a paisagem, o projeto do edifício construído cria um espaço público em contraposição à densa malha urbana da área central do Rio de Janeiro.

A despeito das evidentes diferenças de escala, de programa, de localização e do caráter do sítio, pode-se afirmar que essa 'dimensão urbanística' surge com igual intensidade na obra de Artigas, sobretudo no modo como os edifícios permitem a continuidade do espaço público em seu interior.

Semelhante à solução encontrada no edifício Louveira, os projetos para os edifícios Autolon e Cine Ouro Verde, construídos em 1948 em Londrina, apresentam um jardim e um restaurante entre os dois volumes principais que, embora em uma escala menor, também estende a área verde localizada em frente ao lote para o interior do conjunto.

Tanto no edifício do cinema quanto na lâmina de escritórios, as calçadas são incorporadas e ampliadas pelo desenho dos edifícios. No primeiro, o volume da platéia se projeta como uma marquise, protegendo o amplo fechamento de vidro do foyer, no segundo, a calçada lateral se desdobra em dois níveis, permitindo o acesso à sobreloja por meio de uma varanda suspensa sobre o passeio público.

Edifício Autolon e Cine Ouro verde. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Consoante com a crença numa arquitetura participante da construção do urbano, Artigas teria alcançado nessas obras uma justa articulação entre a responsabilidade social da arquitetura e as regras autônomas de sua disciplina. Trata-se, como se pode notar, de uma visão otimista das possibilidades da arquitetura moderna, tal como a concebiam seus maiores ideólogos: a impessoalidade da linguagem geométrica responde ao anseio de democratização da forma moderna, assim como a produção em série viabiliza o acesso cada vez maior de usuários aos benefícios da civilização industrial.

Cine Ouro Verde e Edifício Autolon, 1948, Londrina.

Escala : 1:500

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP

Fotos da Rodoviária de Londrina.

Fonte: SUZUKI, Juliana. *Artigas e Cascaldi: Arquitetura em Londrina*. São Paulo: Ateliê Editorial, 2003, p.74.

Se, como define Argan, o urbanismo é a forma da arquitetura moderna, Artigas, a partir de tais obras, não abrirá mão de projetar a arquitetura como forma urbana, ou seja, definida mais na sua relação com a cidade do que como objeto isolado.¹²

Em Londrina, Artigas e Cascaldi têm a possibilidade de criar edifícios de grande porte, realizando um conjunto de 11 projetos em um período de apenas oito anos, situação muito diferente do cenário profissional encontrado em São Paulo, nessa mesma época, ainda restrito à realização das pequenas residências.

Desse conjunto pode-se destacar o projeto da Estação Rodoviária – a primeira realizada no país – que se insere em uma grande praça localizada na área central da cidade, em frente à antiga estação ferroviária. O edifício é organizado pela justaposição de coberturas de diferentes geometrias: uma seqüência de cascas apoiadas em duas linhas de pilares para a plataforma e um grande plano inclinado para os programas de apoio concentrados em uma das extremidades, utilizando um partido estrutural extremamente avançado. Ao mesmo tempo, o desenho resultante sugere a aproximação com alguns projetos de Afonso Eduardo Reidy e Oscar Niemeyer, linguagem que já se difundia em São Paulo por inúmeros arquitetos.

Apesar de filiada à linguagem da reconhecida Arquitetura Moderna Brasileira, a arquitetura de Artigas parece não se afirmar apenas pela aparência de ‘modernidade’. Ao analisar seus projetos residenciais, notamos que sua arquitetura se impõe sobretudo por todo o conjunto de transformações realizadas no ambiente da casa, que alterava sensivelmente o modo de vida dos moradores.

12 KAMITA, João Massao. *Vilanova Artigas*. Espaços da Arte Brasileira. São Paulo: Cosac&Naify, 2000. p. 15.

Rodoviária de Londrina.
Plantas e Corte – Escala 1:1000
Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Ao lado, Projeto Estrutural da Rodoviária de Londrina.

Sem Escala

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Em um texto publicado originalmente na revista *Habitat* em 1950, Lina Bo Bardi analisa a produção arquitetônica de Artigas ao comentar as casas projetadas nesse período. Lina destaca a unidade entre a volumetria exterior e a espacialidade interna das residências que, de acordo com uma ‘severa moral’, propiciava a criação de espaços capazes de privilegiar o convívio humano ao ampliar as relações entre os ambientes internos da casa (pela eliminação das paredes entre os espaços) e seu contato com o espaço exterior (pela transparência dos panos de vidro).

Após esse período de inúmeras realizações — que inclui a publicação de suas casas na Revista *Habitat* e a execução do projeto do Estádio do Morumbi — Artigas passa alguns anos longe da prancheta. A ‘crise’ faz parte de uma conjuntura complexa, que incluía as dúvidas de Artigas a respeito das determinações do Partido Comunista sobre os rumos da cultura brasileira.

Os dilemas culturais vividos pelo arquiteto paulista alcançam o cerne daquilo que constituía o fundamento de seu projeto: a relação entre arte e política. Nesse período, que vai de 1952 a 1956, exceto por obras de porte como o estádio do Morumbi e a casa Baeta, Artigas pouco construiu — em compensação, são anos, como vimos, de mais intensa atividade política. Ao que parece, esse intervalo serviu para o cidadão e artista rever certas posições, estabelecer novos parâmetros para sua prática arquitetônica, exigidos por esse momento de autocrítica e lucidez. Em suma, tratava-se de buscar um novo modo de expressão que não fosse nem a epifania formal dos projetos cariocas, nem tampouco o populismo retórico, como aquele adotado pelo Comitê Central do PC.¹³

Casa Olga Baeta, São Paulo. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

13 KAMITA, João Massao. *Vilanova Artigas. Espaços da Arte Brasileira*. São Paulo: Cosac&Naify, 2000. p. 22.

CORTE 2-4

FACHADA DE LADO

★ FACHADA DE FUNDOS

★ FACHADA LATERAL DIREITA

Residência Olga e Sebastião Baeta, 1957, São Paulo.

Escala : 1:250

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Estádio do Morumbi. Fonte: FERRAZ, Marcelo Carvalho (org). *Vilanova Artigas. Arquitetos Brasileiros*. São Paulo: Instituto Lina Bo e P. M. Bardi, Fundação Vilanova Artigas, 1997, p. 70.

Acima, Escola Brasil Paraguai. Abaixo, Museu de Arte Moderna do Rio de Janeiro. Projetos de Affonso Eduardo Reidy.

Fonte: ANDREOLI, Elisabetta; FORTY, Adrian. *Arquitetura Moderna Brasileira*. Londres: 2004, p. 63, p.174.

Esse longo período de reflexão traz mudanças expressivas nos projetos realizados por Artigas a partir deste momento. O projeto desenvolvido para Olga e Sebastião Baeta cria uma cisão em sua obra, ao substituir o vocabulário ‘moderno’, amplamente difundido, por uma nova linguagem arquitetônica.

Como ressalta Dalva Thomaz, a Casa Baeta cria a ‘reconciliação com aspectos da casa tradicional brasileira’¹⁴ ao adotar a cobertura de duas águas com telhas de barro, delimitadas por empenas de concreto aparente nas fachadas.

Ao invés de utilizar planos regulares lisos ou revestidos pelas tradicionais pastilhas cerâmicas, o concreto armado é deixado em estado bruto, revelando as marcas das formas de madeira decorrentes do processo de execução da obra.

A estrutura de concreto armado do Estádio do Morumbi, que estava em processo de construção naquele momento, recebe o mesmo tratamento plástico proveniente das formas de madeira, dada a inviabilidade de revestir uma estrutura de grande porte como essa.

Tal procedimento explora a potencialidade plástica do concreto armado ao buscar uma materialidade construtiva semelhante àquela presente nos muros de pedra ou de tijolos de Frank Lloyd Wright. Ou a exemplo da linguagem já difundida internacionalmente por Le Corbusier a partir de seu ‘betón-brut’ ou ainda, pelos projetos de Affonso Eduardo Reidy, como a Escola Brasil-Paraguai e o Museu de Arte Moderna do Rio de Janeiro, construídos no mesmo período.

14 THOMAZ, Dalva Elias. *Um olhar sobre Vilanova Artigas e sua contribuição à Arquitetura Brasileira*. Dissertação de Mestrado. FAUUSP, São Paulo: 1997, p. 226

Residência Jsé Franco de Souza, 1958, São Paulo.

Escala : 1:250

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Na Casa Baeta o tratamento dispensado às empenas evidencia a presença dos planos de fachada sem aberturas, já utilizados em outros projetos. Agora, os planos transformados em vigas estruturais com altura do próprio pavimento (interligando a laje de piso ao plano da cobertura), possibilitam o contato com o solo com menos pontos de apoio.

Nesse caso, os pilares retangulares são pintados de cor escura e se posicionam recuados em relação ao plano da fachada, se afilando em direção ao chão. Desenho que destaca a presença das empenas estruturais em concreto bruto, apenas pintadas de branco, que se projetam em balanços de quatro metros.

O projeto da Casa José Franco de Souza, realizado em 1958 em São Paulo, demonstra o processo de formalização de algumas soluções iniciadas na Casa Baeta que, posteriormente, seriam materializadas em outros importantes projetos.

Implantada em um íngreme terreno de esquina, a casa parece receber influências da Escola Júlia Kubitschek e do Hotel Tijuco, projetados por Oscar Niemeyer em Diamantina no início da década de 50. A solução utilizada, de modo semelhante a estes projetos, cria um volume apoiado em um muro de arrimo localizado no ponto mais alto do terreno, solto em direção à parte mais baixa e evidenciado pela presença de beirais que se projetam em grandes balanços.

Nesse caso, as empenas estruturais das fachadas laterais se desdobram, por meio de uma geometria irregular, em pilares que se apóiam diretamente nos muros de arrimo que definem o platô da garagem, ressaltando o encontro entre o objeto arquitetônico e o solo.

No alto, Escola Julia Kubitschek. Acima, Hotel Tijuco. Projetos de Oscar Niemeyer.

Fonte: BOTEY, Josep Ma. *Oscar Niemeyer. Obras y proyectos*. Barcelona: GG, 2002, p. 173, p.67.

Uma segunda parede cega levemente recuada em relação ao plano da fachada indica a utilização de tirantes para sustentar a laje do ambiente de estar, revelando as dificuldades encontradas no desenvolvimento dessa nova linguagem arquitetônica.

O desenvolvimento da tecnologia do concreto armado no Brasil permitiu estruturas cada vez mais ousadas, com grandes vãos ou formas de plasticidade inovadora. Grandes estruturas que geram por si só o espaço. Nesse sentido, a obra de Reidy cumpre um papel determinante, explicitando a solução estrutural de forma quase didática (deixando o concreto sem qualquer revestimento) na Escola Brasil-Paraguai e no Museu de Arte Moderna do Rio. Niemeyer desenvolve esse raciocínio de forma embrionária na Igreja da Pampulha (1942), onde a própria estrutura define simultaneamente a forma do espaço interior e exterior, ainda que sem a concisão que caracterizará seus projetos posteriores. No projeto para o Museu de Caracas (1956), esse tipo de percepção em relação à estrutura se desenvolve em proporções muito maiores. Niemeyer projeta o museu na forma de uma pirâmide invertida de balanços gigantescos, levando ao limite a tecnologia disponível no momento. Tratando as paredes como planos estruturais, a iluminação natural é resolvida por uma grande cobertura iluminante, que permite a luz escoar pelos planos inclinados até os níveis mais baixos. Após os sucessos de Brasília, particularmente o do Congresso Nacional e da Catedral, que muitos julgavam irrealizáveis, Niemeyer projeta em 1960 o Museu da Universidade de Brasília (UNB), um prédio que parece definir os contornos da arquitetura paulista subsequente.¹⁵

15 VALENTIM, Fábio Rago. *Casas para o ensino: As escolas de Vilanova Artigas*. Dissertação de Mestrado. FAUUSP, São Paulo: 2003, p. 155.

Museu de Caracas. Projeto de Oscar Niemeyer. BOTEY, Josep Ma. *Oscar Niemeyer. Obras y proyectos*. Barcelona: GG, 2002, p. 174, p. 175.

No depoimento de 1958, Oscar Niemeyer faz uma revisão crítica sobre sua própria obra, ressaltando o projeto do Museu de Caracas como o marco fundamental de uma nova arquitetura:

Passaram a me interessar as soluções compactas, simples, e geométricas; os problemas de hierarquia e caráter arquitetônico; as conveniências de unidade e harmonia entre os edifícios e, ainda, que estes não mais se expressem por seus elementos secundários, mas pela própria estrutura, devidamente integrada na concepção plástica original.¹⁶

A resposta¹⁷ de Artigas à revisão crítica de Niemeyer demonstra a repercussão desse depoimento no meio artístico paulista, revelando uma reaproximação entre os princípios arquitetônicos adotados por esses dois arquitetos, já descrentes dos caminhos tomados pela 'Arquitetura Moderna Brasileira', ainda que por diferentes motivos.

A segunda casa para Mário Taques Bittencourt recebeu duas propostas radicalmente diferentes. A primeira versão do projeto previa uma ocupação longitudinal do lote em apenas dois pavimentos. Praticamente todos os programas da residência – voltados para um dos recuos laterais – eram concentrados no pavimento superior, definindo um volume 'suspense' com fachada sem aberturas para a rua. Apoiado sobre um muro de arrimo, esse volume cria um pavimento térreo praticamente livre, ocupado apenas pela garagem e pelo estúdio envidraçado nos fundos do terreno.

16 NIEMEYER, Oscar. Depoimento. In XAVIER, Alberto (org.): *Depoimento de uma geração – Arquitetura Moderna Brasileira*. Ed. rev. e ampl. São Paulo: Cosac & Naify, 2003, p. 238, originalmente publicado na Revista Módulo n.9, Rio de Janeiro: Fevereiro de 1958, p. 3

17 VILANOVA, Artigas. Depoimento. In XAVIER, Alberto (org.): *Depoimento de uma geração – Arquitetura Moderna Brasileira*. Ed. rev. e ampl. São Paulo: Cosac & Naify, 2003, p. 238, originalmente publicado na Revista Acrópole n.237, São Paulo: Julho de 1958.

0 2,5 7,5

Casa José Mário Taques Bittencourt II, versão 1, 1959, São Paulo.

Escala 1:250

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

O projeto efetivamente construído cria uma ocupação inversa: paredes estruturais, posicionadas próximas às divisas laterais do lote, criam um volume compacto, que contraria a implantação tradicional encontrada nas residências construídas na cidade naquele momento.

Essa casa destaca-se pela estrutura. Trata-se de duas paredes de carga, em concreto armado, que permitiram a resolução do conjunto estrutural, apoiado em quatro pontos. Há um esforço no sentido de resolver as plantas em função de um espaço interno próprio, independentes das divisas do lote, exíguo, como são geralmente os lotes dos bairros residenciais em São Paulo. Essa abordagem do problema permite reunir todo o programa em um só bloco, solução que poderia concorrer para a reorganização dos bairros residenciais, em geral de aspecto anárquico dado o vício de distribuir os programas das residências em pedaços, com edículas e blocos separados.¹⁸

Tal solução enfatiza o posicionamento crítico de Artigas em relação à ocupação da cidade, buscando uma solução exemplar que pudesse colaborar com a reorganização do espaço urbano dos loteamentos que surgiam naquele momento.

Além disso, Artigas adota uma nova linguagem arquitetônica, coerente com as possibilidades oferecidas pelo concreto armado: as empenas substituem os tradicionais pilares cilíndricos, as vedações de alvenaria comum e as vigas de borda das lajes, unificando todos os elementos em um único elemento estrutural capaz de definir o volume arquitetônico, apoiado no solo em apenas quatro pontos de apoio.

18 FUNDAÇÃO VILANOVA ARTIGAS e INSTITUTO LINA BO E P.M. BARDI. *Vilanova Artigas: arquitetos brasileiros*. São Paulo: Fundação Vilanova Artigas e Instituto Lina Bo e P.M. Bardi (coordenação editorial: Marcelo Ferraz), 1997, p. 82.

Casa José Mário Taques Bittencourt II, versão 2, 1959, São Paulo.

Escala 1:250

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

A residência Taques Bittencourt marca um tipo de implantação, assim como o edifício Louveira, que se tornará frequente em São Paulo, e que implica um movimento de ampliação dos limites da construção até incluir a extensão quase total do lote. Ao expandir os domínios do abrigo sobre o terreno, as casas de Artigas tendem a comunicar sua discordância com as condições impostas pelo lote exíguo, típico da divisão de lote do solo da cidade de São Paulo. Com a volumetria da edificação crescendo sobre o terreno, este perde a condição de dado a priori, como se fosse uma limitação irremediável, para assumir-se como dado ativo de projeto, passível de ser acionado, tanto pela sua completa apropriação como área construída, quanto pelas intervenções físicas (os cortes e as escavações), segundo exigências do partido.¹⁹

Apesar das paredes externas indicarem a criação de um único volume compacto, o programa da residência é organizado em dois blocos paralelos. A relação de meio-nível adotada entre as lajes de cada um desses blocos permite a utilização de rampas capazes de ampliar a continuidade espacial dos pisos, sendo favorecida pela amplitude do pátio interno ajardinado que permite a apreensão de todos os espaços da residência.

Ainda que a surpresa arquitetônica somente ocorra no espaço interno da residência, a clara distinção entre o interior e o exterior é realizada por meio de uma transição cuidadosa, que permite amplas relações entre a casa e o espaço urbano.

As casas projetadas por Artigas se orientam precisamente no sentido contrário, reagem contra a realidade e estabelecem uma passagem clara e contínua entre o público e o privado, tornando uma fonte de enriquecimento mútuo entre arquitetura e cidade. A casa se volta para o interior e forma seu próprio microcosmo, mas antes constrói uma sequência clara de espaços, uma promenade, que suaviza a transição e estabelece

Residência José Mário Taques Bittencourt II, 1959, São Paulo.
Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

¹⁹ KAMITA, João Massao. *Vilanova Artigas. Espaços da Arte Brasileira*. São Paulo: Cosac&Naify, 2000. p. 25

Residência José Mário Taques Bittencourt II, 1959, São Paulo.
Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Residência José Mário Taques Bittencourt II, 1959, São Paulo.
Fonte: KAMITA, João Massao. *Vilanova Artigas. Espaços da arte brasileira*. São Paulo: Cosac & Naify, 2000, p. 72.

o diálogo com o urbano. Nesse sentido, a relação casa-cidade se desenvolve nas habitações como um ensaio para os projetos em maior escala, em um processo onde se reconhece os principais paradigmas da casa transpostos ao edifício público.²⁰

Além das qualidades urbanísticas intrínsecas a cada uma dessas pequenas obras, pode-se dizer que a realização de projetos em menor escala se apresentam como possibilidades de experimentação para os edifícios públicos que Artigas viria a realizar.

As paredes estruturais de grande porte, as rampas para a circulação vertical e as lajes de concreto capazes de vencer grandes vãos – utilizadas no projeto da Casa Mário Taques Bittencourt – são reproduzidas em obras públicas como o Fórum de Promissão, também realizado em 1959. Realizações estas que ampliam a atuação profissional do arquiteto, até então restrito à realização de pequenas obras:

No avanço da Arquitetura Paulista, num certo momento, o Governo do Estado, no tempo de Carvalho Pinto, precisava atribuir aos arquitetos paulistas tarefas de nível muito diferente das que vínhamos tendo até aquela época: tratou-se de construir escolas, edifícios de Justiça, uma série de espaços adaptados a um critério funcional. A miserabilidade cultural, digamos assim, o afastamento social do arquiteto pela incompreensão de seu papel a desenvolver, até aquele período histórico, fazia com que nós só conhecêssemos o exercício do traço espacial até o nível da residência do amigo íntimo que arriscava o seu passado, a pequena fortuna e algum futuro, para botar, na mão de um jovem arquiteto, a ventura de acrescentar alguma coisa no espaço urbano de São Paulo desse tempo. São dessa época as escolas que projetei.²¹

20 FAGGIN, Caio Luís Mattei. *Vilanova Artigas: la casa, modelo de urbanidad*. Proyecto de tesis. ETSAB-UPC. Barcelona: 2006, p. 03.

21 FUNDAÇÃO VILANOVA ARTIGAS e INSTITUTO LINA BO E P.M. BARDI. *Vilanova Artigas: arquitetos brasileiros*. São Paulo: Fundação Vilanova Artigas e Instituto Lina Bo e P.M. Bardi (coordenação editorial: Marcelo Ferraz), 1997, p. 26.

Fórum de Promissão, 1959.

Escala 1:250

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Fórum de Promissão, 1959. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

O edifício para o Fórum de Promissão é projetado como um volume único implantado em um pequeno lote de esquina. O programa é concentrado nos limites posteriores do lote (com uma planta em formato de “L”), liberando as duas ruas para a realização de francos acessos para o edifício.

De um lado a empena de concreto se eleva a poucos metros do chão, permitindo a passagem por uma escada lateral e pela rampa que dá continuidade à calçada. De outro, é possível acessar o edifício por uma pequena escada que marca a ‘esplanada de acesso’, ao mesmo tempo em que se vê o conjunto de rampas em continuidade ao passeio público.

Desse modo, o conjunto de rampas organiza a circulação do edifício, ao mesmo tempo em que possibilita a apreensão do espaço interno (onde se posiciona um jardim) e das ruas do entorno.

A realização desses edifícios de caráter público permite a Artigas materializar algumas experiências formais utilizadas nas residências em edifícios de maior porte, explorando uma espacialidade interior capaz de intensificar o convívio humano.

Por esse motivo, as escolas pensadas por Artigas criam um espaço agregador onde, amparadas por uma única cobertura, se desenvolvem todas as atividades da escola. Tal solução contraria o modelo da arquitetura escolar difundido naquele momento, baseado na disposição de blocos funcionais autônomos interligados por marquises, mas isolados por jardins.

O volume único e compacto evita uma ocupação maciça do lote urbano, ampliando as áreas externas de lazer. Simultaneamente, o espaço interior é caracterizado como uma praça protegida, organizado pelos volumes funcionais que, apesar de ocupar o espaço sob a cobertura, não prejudicam a continuidade espacial do conjunto.

Anteriormente utilizados nas residências, os pórticos e empenas de concreto armado são reproduzidos nas escolas, possibilitando a criação de vãos estruturais adequados aos usos e garantindo o caráter público necessário a esses edifícios.

Em São Paulo, a idéia de se tratar indiscriminadamente qualquer construção com atributos de uma obra de infra-estrutura foi a questão fundamental. Isso é o que liga tanto a sua proximidade com a discussão mundial das megaestruturas, quanto a sua compreensão fenomenológica do território do país, a um projeto político. Pois, apostando na práxis do projeto de arquitetura como instrumento de emancipação política e transformação social, Vilanova Artigas promoveu uma mudança radical no estatuto da construção: mesmo uma casa seria pensada com critérios de uma obra pública e de grande porte, como viadutos, aeroportos, terminais rodoviários, usinas hidrelétricas. Assim, lajes ‘caixão perdido’ e vigas em concreto protendido dimensionadas para vencer grandes vãos são exemplos de soluções construtivas que foram empregadas em diversos programas, amparadas por um princípio de reprodutibilidade industrial compatível com a escala nacional.²²

Esses edifícios públicos não só utilizavam uma nova linguagem atrelada à imagem das obras de infra-estrutura, pensadas a partir das novas tecnologias e de sua reprodu-

22 WISNIK, Guilherme Teixeira. Modernidade Congênita. In ANDREOLI, Elisabetta e FORTY, Adrian. *Arquitetura Moderna Brasileira*. Adrian Forty, Londres: Phaidon Press, 2004, p. 48

ção em grande escala, como também pretendiam explorar as potencialidades das escolas como equipamentos sociais de grande importância.

Os projetos dos fóruns e das escolas desse período, inclusive os projetados por Artigas, pretendiam não só aumentar a integração entre os usuários dos edifícios, mas também estender essa integração à comunidade do entorno ao aproveitar a importância pública dos programas.

A ênfase no caráter público dos edifícios ampliava suas relações com o espaço urbano, mas também revelava o desejo dos arquitetos de ampliar seu campo de atuação profissional, intervindo decididamente no desenho das cidades: “Não podia fazê-las (as cidades) como queria, mas realizava as escolas, as casas, os sindicatos, como quem experimenta o universo num pequeno modelo, que faz com que, na hora de concluir, a poesia domine a linguagem.”²³

Somente em 1967 Artigas participa de um grande projeto urbanístico, quando é convidado pela CECAP – Caixa Estadual de Casas para o Povo – a projetar o Conjunto Habitacional Zezinho Magalhães Prado, que previa a construção de cerca de 10 mil habitações.

Em conjunto com Paulo Mendes da Rocha e Fábio Pentead, Artigas realiza o trabalho com o auxílio de uma equipe de caráter multidisciplinar formada por economistas, sociólogos, educadores, engenheiros e arquitetos.

Ginásio de Itanhaém. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

23 ROCHA, Paulo A. Mendes. A presença de Artigas. In Revista Módulo, número especial dedicado a Vilanova Artigas. Rio de Janeiro: 1985, p. 23 citado por FAGGIN, Caio Luís Mattei. *Vilanova Artigas: a casa, modelo de urbanidad*. Proyecto de tesis. ETSAB-UPC. Barcelona: 2006, p. 03

ELEVAÇÃO

PLANTA

CORTE

CECAP Zezinho Magalhães Prado, 1967, Guarulhos, SP

Escala 1:500

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP

A equipe responsável pela realização desse projeto (...) não parece ter poupado esforços para exaltar o sentido urbano da moradia. Inúmeros aspectos do projeto elaborado demonstram que, para eles, propor um conjunto habitacional não se resumia na simples composição espacial de uma série de moradias, mas na possibilidade de oferecer as condições necessárias para o desenvolvimento da vida cotidiana, o que inclui os vários serviços que o ambiente urbano pressupõe. Isto é, o sentido de morar vai além de usufruir apenas o espaço interno de uma habitação, porque é preciso usufruir num âmbito maior, dos recursos e benefícios que a cidade moderna é capaz de proporcionar. Artigas, numa frase, sintetiza o pressuposto adotado no projeto do Conjunto Habitacional Zezinho Magalhães Prado: 'A casa não termina na soleira da porta.'²⁴

O projeto previa a construção de 10560 apartamentos distribuídos em oito 'freguesias' capazes de abrigar 50 mil habitantes, ocupando um terreno de 1.800.000 metros quadrados. Cada freguesia seria composta por 32 blocos habitacionais com 60 unidades, além de equipamentos sociais específicos como centro comercial e escolas.

Os blocos de habitação são compostos por duas lâminas horizontais de três pavimentos elevadas do solo, criando um térreo livre ocupado por garagens e áreas de lazer. Em cada um dos pavimentos se distribuem vinte unidades habitacionais de 64 metros quadrados, acessadas por cinco torres de escadas localizadas no jardim central.

O arranjo proposto cria unidades de planta quadrada com abertura para as duas fachadas, sendo que a cozinha, a área de serviços e o estar se voltam para o pátio interno, enquanto os dormitórios se voltam para o exterior. Tal arranjo concentra as áreas úmidas em uma das extremidades, permitindo grande flexibilidade na ocupação das unidades.

²⁴ THOMAZ, Dalva Elias. *Um olhar sobre Vilanova Artigas e sua contribuição à Arquitetura Brasileira*. Dissertação de Mestrado. FAUUSP, São Paulo: 1997, p. 341

Inicialmente, os blocos de habitação foram construídos com estrutura moldada in loco e alvenaria de blocos de concreto armado aparente. Mais tarde, realizou-se um segundo estudo que possibilitou a construção dos mesmos blocos a partir da utilização de pré-moldados de concreto. Mesmo com essa nova tecnologia, não foram construídas mais do que 4680 unidades habitacionais e poucos equipamentos urbanos.

Do ponto de vista urbanístico, o projeto pretendia organizar a circulação viária por meio de avenidas localizadas junto às áreas verdes ou aos equipamentos sociais, separando naturalmente cada uma das oito freguesias que definiam o conjunto.

Essa disposição permitiria a utilização das grandes áreas de lazer ou dos equipamentos urbanos de grande porte por mais de uma freguesia, dando visibilidade aos programas de caráter público e ressaltando o papel dos 'edifícios complementares' na configuração do espaço urbano.

Retomando o ensaio 'Construir, Habitar, Pensar' escrito por Martin Heidegger, o texto apresentado por Artigas em 1969, 'Arquitetura e Construção'²⁵, aprofunda essa questão:

A partir da habitação, teria o homem primitivo transposto sua não menos primitiva 'soleira' para apropriar-se do espaço em escala mais ampla. A outra margem de um rio passa a fazer parte do espaço da habitação através de uma ponte. Daí, por caminhos não tão simples como os que resumo, podemos concluir que a ponte, a estação, o aeroporto, não são habitações, mas complementos, objetos complementares à habitação através dos quais o espaço da habitação se universaliza.

A cidade é uma casa. A casa é uma cidade.²⁶

25, 26 ARTIGAS, João Batista Vilanova. *Arquitetura e Construção*. In ARTIGAS, João Batista Vilanova. *Caminhos da Arquitetura*. 4a Ed. Rev. e Ampl. São Paulo, Cosac&Naify: 2004, p. 119

Escolas do CECAP Zezinho Magalhães Prado, 1967, Guarulhos, SP.
Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Após a realização do projeto para o Conjunto Habitacional Zezinho Magalhães, Artigas é convidado pela CECAP a projetar mais seis conjuntos habitacionais fora da cidade de São Paulo. Apesar do controverso cenário político e favorecido pelo aparente desenvolvimento econômico, Artigas tem a oportunidade de realizar outros projetos de caráter urbanístico, muitos deles relacionados à ordenação do sistema viário, das conexões urbanas de pedestres e ocupação de espaços urbanos consolidados.

CECAP Zezinho Magalhães Prado. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

4.2. O desenho do chão

Modelo do Viaduto Botucatu. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Na realidade, a contribuição dos arquitetos para o urbanismo foi diminuta. Quem tem feito urbanismo em São Paulo é a engenharia municipal, sobre a qual não valeria a pena comentar nada. (...) Anda-se ligeiro na rua e conversa-se no escritório, coisas assim que caracterizam toda a idéia depreciativa em relação ao nível de consciência do paulistano, como se ele realmente não desejasse para si a beleza que caracteriza outras cidades brasileiras. A partir daí, poderíamos retomar a idéia sobre a responsabilidade dos arquitetos paulistas no desenvolvimento de sua cidade que, digamos de passagem, é por nós duramente amada. (...) Quem já fez Brasília poderia transformar São Paulo na cidade mais bela do mundo. (...) Veja o Rio de Janeiro: desde o tempo de Estácio de Sá é a cidade mais bonita do mundo e nunca deixou de sê-la. Ela se embeleza ano a ano, o que num certo sentido, me enche de despeito, pois, como paulista, devo confessar meu 'amor impuro' pelo Rio de Janeiro. Mas, isso não significa que no Rio haja técnicos capazes de fazer a cidade mais bonita e que em São Paulo não. (...) Deixem-nos trabalhar sobre São Paulo.²⁷

Viaduto Botucatu, croqui Vilanova Artigas. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

O início da década de 70 é marcado pela atuação dos arquitetos em projetos urbanísticos, permitindo a realização de propostas em um campo muito debatido na Faculdade de Arquitetura da Universidade de São Paulo, pelo menos na teoria.

Na prática, Artigas inicia uma série de projetos de escalas variadas, desde conexões urbanas por meio de passarelas e edifícios públicos ou a reestruturação do sistema viário. Além do edifício da Estação Rodoviária de Jaú, podemos citar pelo menos outros três projetos urbanísticos – o Paço Municipal de São Bernardo do Campo, a Renovação Urbana em Mauá e a Reurbanização do Vale do Anhangabaú – e dois projetos de viadutos, um na Serra de Botucatu e outro em Paranapiacaba.

²⁷ Debate entre Artigas e Luís Saia, originalmente publicado em O Estado de São Paulo em 15/10/1972. In BUCCI, Ângelo. *Anhangabaú, o Chá e a Metrópole*. Dissertação de mestrado. FAUUSP, São Paulo: 1988, p.72

0 2,5 7,5

Di ferentes versões do Viaduto de Paranapiacaba, 1974, SP.

Escalas 1:1000 e 1:500

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Ao contrário do Conjunto Habitacional Zezinho Magalhães Prado, onde o projeto urbanístico se desenvolve com autonomia em relação à malha urbana de Guarulhos, as propostas de renovação urbana desse período criam intervenções na estrutura física consolidada das cidades, transformando o espaço urbano por meio de um conjunto de ações que englobam a ordenação do sistema viário, as conexões para pedestres e a ampliação das áreas verdes e dos espaços de caráter público. Dependendo da situação, os planos ainda se estendem à criação de edifícios específicos ou ao plano de ocupação de grandes áreas, prevendo o adensamento habitacional e a diversidade de usos.

A realização de passarelas sobre vias de grande tráfego representam a primeira oportunidade de Artigas intervir de fato no espaço urbano de São Paulo. Encomendados pela EMURB, esses projetos são uma resposta do governo à opinião pública mobilizada pelo crescente número de atropelamentos. A expansão urbana exagerada, baseada na criação de grandes avenidas e na primazia do transporte viário individual como principal meio de locomoção, impediu a conexão de importantes áreas da cidade, impondo graves riscos à segurança dos pedestres.

Em caráter de urgência, apenas metade dos projetos foram efetivamente construídos e, apesar do limitado alcance urbanístico oferecido pelas singelas passarelas, não deixaram de contribuir para a segurança dos pedestres e para a alteração da configuração do espaço urbano.

A importância dessas pequenas conexões urbanas no contexto da obra de Artigas não reside apenas em suas qualidades intrínsecas, mas, sobretudo por reproduzirem no espaço urbano as intenções presentes em inúmeros edifícios realizados anteriormente.

Passarela sobre a Avenida Nove de Julho, 1972. Fonte: FERRAZ, Marcelo Carvalho (org). *Vilanova Artigas. Arquitetos Brasileiros*. São Paulo: Instituto Lina Bo e P. M. Bardi, Fund. Vilanova Artigas, 1997, p. 177.

Além do mais, as experiências propiciadas pelas conexões urbanas refletem-se nos inúmeros projetos realizados pouco tempo depois, contribuindo para a realização de edifícios com grande poder de transformação do espaço urbano, sobretudo quando possibilitam a continuidade da cidade em seu interior.

Essas experiências se iniciam em 1972, quando Artigas é convidado pela EMURB a projetar cinco passarelas de pedestres: uma na Avenida Francisco Matarazzo, junto ao Largo Padre Péricles, uma na Avenida Nove de Julho, próxima à Fundação Getúlio Vargas, e outras três passarelas na Avenida Rubem Berta — em frente ao aeroporto de Congonhas, junto à Avenida Miruna e no cruzamento com a Avenida Aratans.

As passarelas projetadas por essa época guardam semelhanças entre si, a despeito de contarem com pequenas variações. O partido é simples e bastante arrojado: leitos metálicos, fabricados industrialmente, pousam sobre apoios de concreto. Engenhosamente, Artigas desenvolvera esse partido no sentido de prescindir de andaimes, cimbramentos, ou quaisquer outros elementos que prejudicassem a circulação normal dos veículos. Uma vez construídos os apoios laterais, localizados em áreas externas ao fluxo do trânsito, as partes metálicas eram rapidamente colocadas com o auxílio de guindastes.²⁸

Todas as passarelas desse período foram realizadas com o mesmo sistema construtivo. O tramo central era realizado por meio de uma estrutura ‘tubular’ composta por chapas de aço soldadas e nervuras internas espaçadas a cada metro, que era simplesmente apoiada nas estruturas de concreto armado das extremidades, sendo intermediados por placas de neoprene.

28 THOMAZ, Dalva Elias. *Um olhar sobre Vilanova Artigas e sua contribuição à Arquitetura Brasileira*. Dissertação de Mestrado. FAUUSP, São Paulo: 1997, p. 354

Passarela Av. 9 De Julho / Getulio Vargas, 1972, São Paulo

Escala 1: 750

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Apesar de repetir o mesmo partido estrutural, Artigas cria desenhos específicos para os acessos de cada passarela, permitindo a implantação adequada de escadas e rampas, desenhadas de modo a se adaptar à condição geográfica encontrada ou à parcela de lote passível de desapropriação.

O conjunto das passarelas de Artigas adquire um caráter experimental, uma espécie de ensaio onde surge uma nova solução em respeito às características de cada local. O desenho dos pontos de apoio, tema recorrente em toda a obra de Artigas, assume agora a função de escada ou, preferencialmente, rampa.

Próxima ao túnel Nove de Julho, atento à geografia local, Artigas cria uma transposição sobre a avenida com declividades mínimas, a partir da utilização de uma estrutura metálica em arco e da apropriação do declive das ruas laterais que sobem em direção ao MASP.

As estruturas de concreto localizadas nas extremidades dão continuidade ao desenho das calçadas por meio de uma leve abertura e, após descarregar toda a carga em apenas um ponto de apoio, se lançam sobre a avenida, interligando as duas margens. A estrutura metálica em arco conclui o movimento, afirmando a continuidade entre as duas estruturas, apesar da evidente mudança de materiais.

Todo o peso da estrutura metálica que incide no trecho de concreto armado demanda a criação de um ‘contrapeso’ estrutural, realizado por fundações localizadas junto às calçadas, resistentes aos esforços de tração. A engenhosidade da solução se revela na tensão gerada pelo encontro entre o pilar e o fundo da laje de concreto, desenhados com faces de diferentes inclinações que ressaltam os esforços estruturais do conjunto.

Fotos recentes da Passarela Av. 9 De Julho / Getúlio Vargas.

Fonte: fotos cedidas por José Guilherme Pereira Leite.

Fotos da Passarela Av. 9 De Julho / Getúlio Vargas, 1972, São Paulo
Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP

Passarela Av. 9 De Julho / Getúlio Vargas, 1972, São Paulo

Escala 1: 750

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Fotos da Passarela Av. 9 De Julho / Getulio Vargas Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP

Detalhes construtivos da Passarela Av. 9 De Julho / Getulio Vargas.
Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

0 1,25 3,75

Passarela Largo Padre Péricles, Av. Francisco Matarazzo, 1972, São Paulo.

Sem Escala

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

A ausência de diferenças de cota entre a Avenida Francisco Matarazzo e suas calçadas obriga a criação de um grande deslocamento vertical para viabilizar a passarela localizada no Largo Padre Péricles. As rampas de concreto armado partem das calçadas e realizam um percurso helicoidal em torno de um jardim interno, até se conectarem à mesma estrutura metálica curva utilizada na passarela junto ao túnel Nove de Julho.

A desapropriação de dois lotes de proporções quadradas em ambos os lados da avenida permitiu a utilização de rampas com essa geometria complexa, construídas por meio de uma laje contínua apoiada em apenas dois pilares e equilibradas pelos balanços de grande extensão.

Na Avenida Rubem Berta, no cruzamento com a Avenida Aratans, o tratamento dado para cada uma das margens da avenida é diferenciado. De um lado, o desnível é vencido por uma rampa em dois lances, disposta paralelamente à avenida. Do outro, junto ao terreno de um hospital, a passarela segue em linha reta utilizando a própria declividade da rua para suprimir o segundo lance da rampa. Outra particularidade é a assimetria da estrutura metálica curva, que obedece ao desnível entre as duas pistas da avenida.

Fonte: Fotos cedidas por José Guilherme Pererira Leite.

Na Avenida Miruna, no encontro com a Avenida Rubem Berta, a solução é completamente diversa — uma estrutura metálica plana se encontra com duas rampas lineares, sendo a primeira posicionada perpendicularmente à avenida e dividida em dois lances, e a segunda disposta paralelamente às calçadas, dividindo todo o desnível em três segmentos menores.

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP

Passarela da Av. Rubem Berta / Av. Aratans, 1972, São Paulo.

Escala 1: 750

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

0 2,5 7,5

Fonte: Fotos Cedidas por José Guilherme Pereira Leite

Passarela da Av. Rubem Berta / Al. Miruna, 1972, São Paulo.

Escala 1: 750

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

0 5 15

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Passarela da Av. Rubem Berta / Aeroporto, 1972, São Paulo.

Escala 1: 750

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Fonte: Foto cedida por José Guilherme Pereira Leite.

A desapropriação de lotes de dimensões mínimas, como na passarela localizada em frente ao Aeroporto de Congonhas, obriga a soluções extremamente compactas e econômicas. Apesar do grande fluxo de pedestres, a exigüidade do lote impediu a utilização de rampas, obrigando Artigas a substituí-las por três escadas de concreto armado. Desse modo, a estrutura metálica se apóia em um pilar intermediário, junto à escada helicoidal que permitia o acesso aos estacionamentos até então existentes no canteiro central, e nas empenas localizadas nas extremidades, associadas ao desenho das escadas posicionadas lateralmente às calçadas.

No mesmo ano, Artigas desenvolve outro projeto para uma passarela sobre a Avenida 23 de Maio, próxima à Rua Coronel Oscar Porto. Retomando os princípios utilizados na Avenida Nove de Julho, a estrutura levemente curva daria continuidade às ruas que até hoje permanecem isoladas pelo grande fluxo de veículos que transitam nesse local.

Seguindo o mesmo princípio estrutural, Artigas ainda executa o projeto para duas passarelas sobre a Avenida Nove de Julho, uma junto à Rua José Maria Lisboa, em 1973, e outra em frente ao edifício do INPS, projetada apenas em 1977. Em ambos os casos, as passarelas parecem sofrer com a exigüidade do espaço destinado à sua implantação, ocupando os espaços das calçadas com rampas e escadas.

Essa situação não se repete na passarela sobre a Avenida 23 de Maio. O projeto, desenvolvido em 1974, se utiliza do espaço do Parque do Ibirapuera e da grande área livre existente em frente ao Obelisco para criar uma suave conexão que se apresenta como um desdobramento das calçadas do entorno e do próprio terreno.

Passarela da Av. 23 de Maio / R. Coronel Oscar Porto, 1972, São Paulo.

Escala 1: 500

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Passarela da Av. 9 De Julho / Jd. Maria Lisboa, 1973, São Paulo.

Escala 1: 500

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

CORTE F

PORMENOR F

ESC. 1:20

PLANTA

CORTE G

PORMENOR G

ESC. 1:20

PLANTA

CORTE C

CORTE D

CORTE E

PLANTA

PORMENOR C

ESC. 1:20

PLANTA

PORMENOR D

ESC. 1:20

PLANTA

PORMENOR E

ESC. 1:20

CORTE A

CORTE B

Passarela da Av. 9 de Julho /INPS, 1977, São Paulo.

Escala 1:750

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Fonte: Fotos cedidas por José Guilherme Pereira Leite.

Passarela da Av. 9 de Julho /INPS, 1977, São Paulo.

Escala 1: 500

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Passarela do Ibirapuera, 1974, São Paulo.

Sem Escala

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Passarela sobre a Rodovia dos Imigrantes. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Além da utilização desse sistema estrutural misto, Artigas também cria projetos com outras técnicas construtivas, que respondem a situações específicas. As três passarelas sobre a Rodovia dos Imigrantes utilizam um sistema estrutural capaz de vencer grandes vãos sem a utilização de apoios intermediários. A estrutura estaiada apresenta solução semelhante àquela encontrada nas fachadas da casa Mendes André, construída em 1966.

Na passarela da Lapa, as obrigatórias paredes de proteção que evitam o contato dos pedestres com os trilhos da linha férrea são transformadas em estrutura: duas grandes vigas capazes de vencer todo o vão definem um espaço interno coberto que é utilizado como passagem.

O que seria uma simples passarela se transforma em um 'edifício', uma estrutura suspensa pelo próprio desdobramento das vigas laterais em dois pontos de apoio, localizados nas duas extremidades. A complexa geometria é desenhada em várias versões com diferentes inclinações, dependendo da solução utilizada para a circulação vertical: rampas, escadas normais ou escadas rolantes.

Modelo Passarela da Lapa. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Passarela na Lapa, 1973, São Paulo.
Escala 1: 250
Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

0 2,5 7,5

0 2,5 7,5

Diferentes versões da Passarela na Lapa, 1973, São Paulo.

Escala 1: 250

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Diferentes versões da Passarela na Lapa, 1973, São Paulo.

Escala 1: 250

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

0 2,5 7,5

0 2,5 7,5

Passarela do Sesi, 1974, Santo André, SP.

Escala 1: 250

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

A dimensão urbana da arquitetura

Nesse mesmo ano de 1974, Artigas é contratado pelo Município de Santo André para projetar outras três passarelas, todas com a mesma tecnologia desenvolvida nas experiências executadas em São Paulo.

Uma delas, a passarela sobre a Avenida Perimetral, apresenta especial interesse por criar uma ocupação surpreendente. Apesar dos estudos iniciais indicarem a intenção de se usar o ‘sistema tradicional’, criando a desapropriação de áreas maiores para a construção das rampas, uma análise cuidadosa do entorno existente permitiu uma grande transformação do projeto durante o seu desenvolvimento.

Em uma das margens da avenida, livre de construções, Artigas desenha uma rampa helicoidal semelhante àquela utilizada na transposição da Avenida Francisco Matarazzo. Nesse caso a estrutura de concreto armado parte da calçada e se projeta em balanço, encontrando o único pilar de concreto após um ciclo completo. A laje se prolonga em balanço e recebe a carga da passarela metálica, definindo um conjunto equilibrado pela utilização de “contrapesos” estruturais.

Do outro lado, a rampa é implantada em um edifício que ocupa apenas um lote posicionado entre duas pequenas casas, solução que não só permite a manutenção do casario existente, a partir da reconstituição do volume do sobrado, como dá continuidade à configuração do tecido urbano. Em seu interior, a circulação pública realizada por meio de rampas permite a continuidade com a passarela metálica que cruza a avenida. O pequeno edifício ainda abriga um sanitário, localizado no patamar intermediário da rampa, e uma loja implantada em frente à calçada.

Passarela na Av. Perimetral, 1974, Santo André, SP.
Sem Escala
Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Fonte: XAVIER, Alberto; LEMOS, Carlos A. C.; CORONA, Eduardo. *Arquitetura moderna paulistana*. São Paulo: Pini. 1983.

Passarela na Av. Perimetral, 1974, Santo André, SP.

Escala 1:500

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Fonte: XAVIER, Alberto; LEMOS, Carlos A. C.; CORONA, Eduardo. *Arquitetura moderna paulistana*. São Paulo: Pini. 1983.

Passarela na Av. Perimetral, 1974, Santo André, SP.

Escala 1:500

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Na questão relacionada a passarelas, ou de passagem ligeira de pedestres, apareceram soluções extraordinárias. Mas talvez a mais intrigante e absolutamente Artigas, ele fez para Santo André, onde ele escolheu uma casinha e enfiou lá dentro um mundo fantástico. Aquelas calçadas, ou seja, as cabeças desta ponte enfim, não sustentava, não havia espaço ali para você desenvolver a rampa. E enfiou numa casinha uma coisa maravilhosa. Não toca no alinhamento, e faz um discurso imenso sobre a transformação; imagine uma casa, uma casinha, no sentido da palavra, claro, uma casa de família, um sobradinho, de repente se transforma num espaço público, sem perder a sua posição... É muito interessante do ponto de vista da idéia de transformação enquanto cidade dinâmica, a cidade que não está pronta nunca.²⁹

Nesse exemplo singelo, o que nos chama a atenção é a ênfase na relação entre o novo equipamento público e o tecido urbano pré-existente. Enfrentamento que aparece nos projetos das passarelas, mas que ficam explícitos nos projetos urbanos de maior escala realizados no mesmo período.

Projetei muitas passarelas. Lembro que, uma das primeiras, cuja instalação acompanhei, na Avenida 23 de Maio, fez a calçada ruir assim que foi instalada. Depois disso, nosso escritório desenvolveu um bom 'know-how' e as que projetamos, hoje, são montadas sobre os pilares em menos de uma hora.

Passarelas são obras modestas. Mas, além de salvarem vidas, são muito bonitas; visitei outros países e acho que em matéria de passarelas para pedestres, só as dos EUA podem ser comparadas com as nossas. Não precisamos da tecnologia japonesa que nos presenteou com a passarela da Praça João Mendes. Há outras, no entanto, muito

²⁹ Conforme depoimento de Paulo Mendes da Rocha ao autor, São Paulo, 19/09/2007.

bonitas, como a que está em frente ao DETRAN na Av. Rubem Berta. Mas, infelizmente nem todas as passarelas são bonitas e funcionais. Aquela, ao lado do Viaduto do Chá, eu considero imoral. As passarelas foram se humanizando com o tempo. A rampa substituiu as escadarias, quando os técnicos começaram a pensar com mais cuidado nos carrinhos de bebê e nos deficientes físicos. O projeto de reurbanização do Vale do Anhangabaú é mais que um conjunto de passarelas. Ele prevê a remodelação total do Vale. Tem, inclusive, o paisagismo do Burle Marx. Seria a transformação daquela 'barbaridade' de pedestres com veículos que existe lá. Um lugar que eu não posso atravessar, de carro ou a pé, sem ser insultado: 'ô, seu velho idiota!'³⁰

Realizado em 1975, o projeto para o entorno do Paço Municipal de São Bernardo do Campo previa a implantação de um conjunto de passarelas sobre a confluência de diversas avenidas. O conjunto cria a interligação de todas as quadras e canteiros centrais, mas trata especificamente da solução do conflito entre automóveis e pedestres, sem criar transformações no sistema viário ou ampliar significativamente o espaço público.

Passarelas do Paço Municipal de SBC, 1975, São Bernardo do Campo, SP

Escala: 1:4000

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Passarelas do Paço Municipal de SBC, 1975, São Bernardo do Campo, SP

Escala 1:1000

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Apenas um ano antes, o projeto para a Renovação Urbana de Mauá apresenta uma amplitude muito maior ao realizar um cuidadoso estudo do sistema viário e do zoneamento de toda a área central de Mauá. Artigas cria um amplo plano urbanístico que trata fundamentalmente da conexão entre dois lados da cidade, anteriormente separados pela linha do trem.

Nós tivemos que fazer um projeto de arrumação da Zona Central de Mauá. Veja que interessante: Mauá, a cidade é cortada pela estrada de ferro, tem uma fábrica logo aqui, que sobrou e ainda salvamos seu negócio aqui, para ter um grande parque bem no centro da cidade. Por aqui, uma dessas felicidades nessas pobres cidades dormitórios, ficou um viaduto que leva a uma ligação, ao emprego rodoviário, veja, isso é interessante, entre a Dutra e a Anchieta. Esse viaduto deu margem a você fazer um trevo muito bonito que vai passar em cima do morro, entrar lá e etc. Iria vir para cá, mas a estrada de ferro continua nesse meio. Mas, o que é interessante, é que nós estamos vivendo um movimento rodoviário. A integração formal deste viaduto para remodelação de um centro urbano de uma cidade vinda pela estrada de ferro, (...) ele se integra mais ou menos no plano que nós queríamos, que era transformar o eixo da cidade para cá, e a Prefeitura (...) e o centro da cidade que era lá, passaria para esse ponto. Mas nesse plano que nós fizemos, apareceu o fato da estação ferroviária estar sendo precisamente reestudada nessa situação, porque ela é muito pequena, é do tempo do Barão de Mauá e isso é um trem de subúrbio... (...) Compreende-se que seria justo que, ao fazer a nova estação de estrada de ferro, que essa estação se transformasse num processo de ligação, à pé pelo menos, entre esse lado e essa cidade a fim de que nós pudéssemos fechar esta porteira que está aí, que é a única via de tráfego, tanto rodoviário quanto de pedestres, de toda essa passagem daqui para lá.³¹

31 Depoimento de Vilanova Artigas em fevereiro de 1976 a um grupo de alunos que desenvolvia um estudo sobre as Estações Terminais. Faziam parte da equipe os estudantes Massafumi Yamato, Luís Guilherme Moraes, Paula Guazelli, Renata Bussab, entre outros. O depoimento foi transcrito e, segundo Marcos Faccioli Gabriel, transformado em texto por Artigas.

Fotos do modelo do Plano de Renovação Urbana em Mauá, 1974, Mauá, SP.
Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

O plano prevê ações de curto prazo que respondem à adequação de toda a área central, incluindo a remodelação da estação ferroviária; a criação de uma praça cívica junto ao edifício da prefeitura e a realização de algumas passarelas de pedestres.

Além da previsão para a implantação da nova estação rodoviária, o plano pretende reorganizar o sistema viário com a execução de um novo viaduto que forma o novo trevo viário, capaz de interligar o centro da cidade a duas importantes Rodovias, a Via Dutra e a Via Anchieta.

Em um prazo mais longo, o plano considera a criação de um parque na área central da cidade, ao longo da margem do rio, com as mesmas preocupações presentes no projeto posteriormente realizado para o Rio Jaú. O modelo de apresentação também indica a implantação de edifícios verticais ao longo da grande área verde criada.

As questões abordadas pelo Plano de Renovação Urbana de Mauá são extremamente semelhantes às intervenções realizadas em Jaú no mesmo período, retomando questões que já haviam sido colocadas no Projeto Urbanístico para o Vale do Anhangabaú, iniciado em 1973.

Passarela prevista no Plano de Renovação Urbana em Mauá 1974, Mauá, SP.

Escala 1:500 e 1:250

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Diagnósticos do Plano de Renovação Urbana em Mauá 1974, Mauá, SP.

Sem Escala

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Contratado inicialmente para solucionar o problema dos atropelamentos no Vale do Anhangabaú, Artigas utiliza a oportunidade de intervir em um espaço central de grande importância para a cidade para propor um plano mais amplo. Assim, a implantação de um conjunto de passarelas limitado ao espaço entre o Viaduto Santa Ifigênia e o Viaduto do Chá é transformado em um projeto urbanístico que traz um olhar abrangente sobre todo o percurso de treze quilômetros entre o Rio Tietê e o Rio Pinheiros.

(...) o fato de partir do eixo de rio a rio foi a grande qualidade que ele soube dar ao trabalho que estavam lhe pedindo. O Relatório I mostra muito bem isso, os croquis iniciais que o levaram ao Relatório mostra como ele analisou todos os trechos antes de organizá-lo. A abertura e generosidade que ele dava ao trabalho, quando o contrato era restrito ao Anhangabaú, é como quem fala: 'eu vou deixar esse estudo todo marcado, um dia isso será desenvolvido'.³²

A abrangência do estudo preliminar apresentado revela não só a intenção de se criar um amplo projeto urbanístico, mas também a preocupação de buscar um entendimento global da cidade, a fim de viabilizar um estudo específico para um local de grande complexidade como o Vale do Anhangabaú.

Para Artigas e sua equipe a questão se apresentava com certa clareza: a resposta para os problemas localizados no Vale do Anhangabaú estavam ligada à cidade como um todo, exigindo uma reestruturação no sistema viário e no sistema de transporte coletivo.

32 SANOVICS, Abrahão V. Depoimento. São Paulo, FAUUSP, 18/04/1998. In BUCCI, Ângelo. *Anhangabaú, o Chá e a Metrópole*. Dissertação de mestrado. FAUUSP, São Paulo: 1988, p.79.

Trecho entre a av. S. Gabriel e o Parque Siqueira Campos
Organizar uma paisagem urbana da qual desapareça a predominância do tráfego
de veículos

Estudo Preliminar do Plano de Renovação Urbana do Vale do Anhangabaú

1973, São Paulo, notar as intervenções separadas em quatro trechos principais. Sem Escala

Fonte: Publicação Revista Módulo, nº 42, mar/abr/maio 1976.

Trecho entre o parque Siqueira Campos — Túnel 9 de Julho e viaduto 14 Bis
Acompanhar os hábitos e tendências da população no desenvolvimento
dos critérios de traçado do tráfego de pedestres.

A circulação viária de passagem seria isolada no Vale do Anhangabaú, concentrando o acesso do eixo Norte-Sul da cidade à região central exclusivamente pela rótula, o primeiro perímetro de irradiação em torno das regiões compreendidas pelo Centro Velho e Novo.

O transporte coletivo teria uma nova organização por meio de linhas diametrais que apenas cruzariam a área central nos sentidos norte-sul e sul-norte, eliminando os terminais urbanos que ocupavam inúmeras praças localizadas no entorno do Vale.

Essa modificação ordenaria o pesado trânsito de ônibus na região, cuja circulação ficaria restrita às duas estações de ônibus previstas para o Vale do Anhangabaú. Enquanto a primeira seria localizada na Praça das Bandeiras e ficaria responsável por receber a passagem de veículos provenientes da região Sul, a segunda seria implantada junto à Praça Pedro Lessa, para os veículos que chegariam do Norte. A proposta de Artigas para a implantação da Estação Pedro Lessa se viabilizaria com a demolição do Edifício Central dos Correios e Telégrafos que, naquele momento, já se transferia para a região oeste da cidade.

Esse conjunto de ações visava dar prioridade total aos pedestres, que circulariam pelas calçadas ampliadas, anteriormente ocupadas pelas ruas locais do Vale do Anhangabaú, criando um percurso direto entre as duas estações, livre do conflito com os veículos.

Essas ações pretendiam retomar a importância do Vale para a cidade, devolvendo a dignidade perdida com o aumento substancial do trânsito de veículos e o crescente risco de atropelamentos de pedestres:

Anteprojeto do Plano de Renovação Urbana
do Vale do Anhangabaú, 1973, São Paulo. Sem Escala
Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Secções da Plataforma de circulação.

Plano de Renovação Urbana do Vale do Anhangabaú.

Escala 1:500. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP

O estudo em questão pretende reorganizar o vale até poder reivindicar, para ele, a imagem de Parque Anhangabaú que já teve no passado. O Parque Anhangabaú deverá continuar a desempenhar a função que sempre teve de local destinado às mais importantes festas e manifestações populares. Ele é também a chegada monumental à cidade de São Paulo. A fim de poder restituir, no espaço urbano, esses objetivos fundamentais, pareceu-nos necessário reconquistar, para o pedestre e só para ele, as vias laterais de tráfego que estão nas encostas do Vale e organizar dois largos passeios interligados por passarelas e associados a mobiliários de lazer. A possibilidade de desviar as correntes de tráfego do automóvel para a rótula faz-nos prever que estas duas grandes calçadas poderão servir de arquibancadas para festas cívicas ou populares.³³

Após a apresentação desse estudo preliminar, por exigência da EMURB Artigas desenvolve o anteprojeto, agora restrito ao ‘recinto’ do Vale, compreendido pelo trecho entre o Viaduto Santa Efigênia e a Praça das Bandeiras.

Nenhuma das propostas para a reorganização no sistema de transporte coletivo foram implementadas. O projeto de Artigas previa a reformulação das calçadas do Vale do Anhangabaú – com projeto paisagístico de Burle Marx –, projetando uma polêmica estrutura suspensa entre os Viadutos Santa Efigênia e Chá, além de passarelas complementares no entorno da Praça das Bandeiras.

Ao invés de simplesmente criar as passarelas transversais nos pontos críticos, nos cruzamentos de maior concentração de pedestres, Artigas cria um conjunto com passarelas implantadas longitudinalmente ao Vale sobre as calçadas, que acabam por conformar uma espécie de plataforma elevada capaz de solucionar o conflito com o intenso tráfego de veículos.

33 FUNDAÇÃO VILANOVA ARTIGAS e INSTITUTO LINA BO E P.M. BARDI. *Vilanova Artigas: arquitetos brasileiros*. São Paulo: Fundação Vilanova Artigas e Instituto Lina Bo e P.M. Bardi (coordenação editorial: Marcelo Ferraz), 1997, p. 186

Modelo do Plano de Renovação Urbana do Vale do Anhangabaú, 1973.

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP

Perspectivas do Plano de Renovação Urbana do Vale do Anhangabaú, 1973.
Fonte: Publicação Revista Módulo, nº 42, mar/abr/maio 1976

A transposição de pedestres sobre o Vale do Anhangabaú seria realizada em uma cota intermediária em relação à Rua Formosa e ao Viaduto do Chá, permitindo conexões variadas entre os dois lados do vale, em um trecho compreendido entre a Praça Ramos de Azevedo e o Viaduto Santa Efigênia.

Essa plataforma pretendia preservar o espaço vazio em frente ao Viaduto do Chá e a Praça Ramos de Azevedo, mas se estendia até a altura do Largo São Bento, prevendo as possibilidades de conexão com a Estação de Metrô que já se encontrava em processo de construção. Do outro lado do Vale, a plataforma não continuava além do edifício dos Correios, o que viabilizaria uma futura ligação com a Estação Pedro Lessa.

Apesar do estudo preliminar desenvolvido pela equipe de Artigas ter sido amplamente aceito, a proposta de construção da plataforma prevista no anteprojeto despertou grandes polêmicas e ela não foi construída. Independentemente do impacto que a plataforma poderia causar no espaço do Vale, é importante ressaltar que o desenho da plataforma assume o papel de uma estrutura que é, simultaneamente, edifício e equipamento de infra-estrutura urbana.

Essa leitura nos remete diretamente a outro projeto: a Plataforma Rodoviária de Brasília planejada por Lúcio Costa em 1957. No cruzamento entre o Eixo Monumental e o Eixo Rodoviário-Residencial, é implantada a Estação Rodoviária em uma estrutura desenhada através de técnicas 'rodoviárias e paisagísticas'³⁴. Tal estrutura permite a criação de vias específicas para o trânsito de passagem, independente das vias locais de circulação de veículos e dos espaços específicos para os ônibus e equipamentos de apoio necessários ao funcionamento da Estação Rodoviária. Essa configuração soluciona o

³⁴ De acordo com o memorial descritivo do Plano Piloto da Cidade de Brasília, escrito por Lúcio Costa, por ocasião do concurso público para a escolha do projeto para a Capital.

problema da intensa circulação de pedestres, além de possibilitar uma ampla visão do espaço compreendido entre a Torre de Transmissões e o edifício do Congresso Nacional.

O projeto de Lúcio Costa conseguiu materializar a construção do edifício da Estação Rodoviária no próprio desenho do Plano Piloto, eliminando o tradicional limite entre arquitetura e urbanismo, edifício e cidade. Uma leitura que se aproxima do raciocínio empregado por Artigas para a realização da Estação Rodoviária de Jaú:

Vejam que há aí uma passagem daquilo que se podia chamar de arquitetura da estação, para uma empostação já de caráter urbanístico sobre onde se coloca uma determinada estação rodoviária. E até quando penso nessa ligação, uma ligação que é necessária ser feita, penso numa proposta arquitetônica que sempre seja condicionada a uma qualificação de caráter urbanístico. E isso já corresponde a uma posição, a um enfoque da problemática arquitetônica em função de um meio ambiente que se chama cidade e não de um edifício que tem que se exprimir numa linguagem própria, de uma determinada época. Nesse caso poderia tirar uma conclusão de que a linguagem estética – para poder atender mais ou menos a minha posição – que se teria que adotar numa estação rodoviária deve ser condicionada a um tipo de linguagem que a arquitetura procura hoje em dia, ardentemente, desde o arranha-céu até a estação rodoviária, a fim de que nessa linguagem esteja contida a visão arquitetônica da cidade e não a do edifício propriamente dito. Eu resumo isto grosseiramente para poder fazer com que nós saíamos de qualquer ponto de vista inicial que possa considerar uma estação isoladamente, com seu próprio programa, sem fazer parte de uma determinada conjuntura de planejamento, de racionalização de um planejamento que deva estar contido na visão total do meio ambiente, onde o meio de comunicação exige o encontro que se chama estação.³⁵

³⁵ Depoimento de Vilanova Artigas em fevereiro de 1976 a um grupo de alunos que desenvolvia um estudo sobre as Estações Terminais. Faziam parte da equipe os estudantes Massafumi Yamato, Luís Guilherme Moraes, Paula Guazelli, Renata Bussab, entre outros. O depoimento foi transcrito e, segundo Marcos Faccioli Gabriel, transformado em texto por Artigas.

Rodoviária de Brasília, Projeto de Lúcio Costa. Fonte: ANDREOLI, Elisabetta; FORTY, Adrian. *Arquitetura Moderna Brasileira*. Londres: Phaidon, 2004, p. 44.

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP

Uma estação rodoviária como a construída em Jaú não poderia ser realizada sem um entendimento prévio das condicionantes urbanísticas, exigindo um desenvolvimento de projeto atento às questões colocadas pela cidade, prioritárias em relação ao desenho do edifício propriamente dito.

Desenvolvido simultaneamente ao plano de reestruturação do sistema viário do município, o projeto da Estação Rodoviária de Jaú estabelece novas conexões urbanas, possibilitando a ampliação do espaço público na área central de Jaú. O projeto cria passagens pelo interior do edifício por meio de rampas e passarelas, ao mesmo tempo em que oferece opções de lazer e descanso aos moradores da cidade.

As qualidades urbanísticas presentes nesse projeto são efetivamente realizadas através da estrutura que, ao mesmo tempo em que define um ‘embasamento’ em continuidade à avenida posicionada no ponto mais alto do terreno, permite que o prédio se abra em direção às praças laterais e à área central, independentemente do desenho da cobertura que caracteriza o edifício.

A implantação deste ‘embasamento’ pode ser relacionada com a estrutura proposta para o Centro Educacional Assistencial e Recreativo de Vila Alpina, projetado em 1971. Nesse caso, ao desenhar a conexão entre duas cotas distintas, Artigas cria uma construção que define dois espaços principais: uma esplanada na cobertura do edifício que oferece plena continuidade ao platô superior do terreno; e um espaço sob a cobertura, capaz de abrigar todos os ambientes da escola.

Nesta escola pré-primaria, Artigas inesperadamente rompe o equilíbrio geométrico que caracterizou todas as suas obras escolares anteriores, donde resultaram sempre volumes prismáticos. Assim, lança sobre o terreno uma forma sinuosa que quase

Fonte: FERRAZ, Marcelo Carvalho (org). *Vilanova Artigas. Arquitetos Brasileiros*. São Paulo: Inst. Lina Bo e P. M. Bardi, Fund. Vilanova Artigas, 1997, p. 170, p.171.

brota sobre ele mesmo, quando o chão inclinado se transforma em laje solta e depois de curvas e contracurvas, torna a ligar-se a ele por meio de uma escada, que arremata um elegante vazio.³⁶

A descrição desse edifício mostra um rompimento formal com o repertório utilizado nos edifícios escolares anteriores. Essa mudança revela o descontentamento de Artigas com a aplicação indiscriminada de ‘receitas arquitetônicas’ nos projetos realizados em São Paulo, representantes de uma ‘saúável academia de formas’.³⁷

Apesar de estar implantado em um lote desconectado do espaço urbano, o edifício é projetado como continuidade do platô superior, com um tratamento que é, *na sua essência, paisagístico*. O objetivo não foi a implantação de um parque infantil numa praça, mas integrar esses dois aspectos: praça e parque formam um conjunto homogêneo.³⁸

A cobertura dessa pequena escola se desenvolve com geometria irregular pelo lote, transformando-a em um ‘chão construído’ extremamente semelhante às soluções adotadas por Artigas nos projetos das passarelas urbanas implantadas sobre vias expressas. Apesar dessa configuração espacial representar a utilização de uma nova linguagem, é possível identificar procedimentos projetuais presentes anteriormente em sua obra. A continuidade do chão da cidade para o interior do edifício está presente na utilização das rampas e nos embasamentos que fazem a transição entre o edifício e o solo.

36 XAVIER, Alberto; LEMOS, Carlos A. C.; CORONA, Eduardo. *Arquitetura moderna paulistana*. São Paulo: Pini. 1983.

37 VALENTIM, Fábio Rago. *Casas para o ensino: As escolas de Vilanova Artigas*. Dissertação de Mestrado. FAUUSP, São Paulo: 2003, p. 267.

38 FUNDAÇÃO VILANOVA ARTIGAS e INSTITUTO LINA BO E P.M. BARDI. *Vilanova Artigas: arquitetos brasileiros*. São Paulo: Fundação Vilanova Artigas e Instituto Lina Bo e P.M. Bardi (coordenação editorial: Marcelo Ferraz), 1997, p. 170.

Residência Ariosto Martirani. Fonte: FERRAZ, Marcelo Carvalho (org). *Vilanova Artigas. Arquitetos Brasileiros*. São Paulo: Instituto Lina Bo e P. M. Bardi, Fundação Vilanova Artigas, 1997, p. 165.

Projetada em 1969, a casa Ariosto Martirani apresenta a sobreposição de uma estrutura de concreto armado sobre um embasamento de concreto ciclópico. Um pequeno muro de arrimo parte da calçada frontal e se desenvolve para o interior de lote, criando um espaço irregular semi-enterrado que abriga a garagem e outros espaços internos da residência.

Sobre essa base, se implanta uma engenhosa estrutura de concreto armado dividida em dois pavimentos. A primeira laje abriga a cozinha e os ambientes de estar, enquanto a segunda é ocupada pelos dormitórios e dependências de serviços. No patamar intermediário das rampas internas se localiza o estúdio, em uma pequena laje apoiada sobre os muros de concreto ciclópico.

Enquanto o primeiro piso é apoiado em seis pilares, a laje de menor dimensão localizada no segundo pavimento apóia-se em apenas quatro, criando o prolongamento das vigas longitudinais em grandes balanços, a fim de propiciar ‘contrapesos’ capazes compensar a assimetria da estrutura.

O desenho laminar dos seis pilares que sustentam a residência permite uma solução semelhante à utilizada no Ginásio Estadual de Jaú, ao desvincular a estrutura dos pisos e a da cobertura, desenhada em conjunto com duas empenas laterais que permitem balanços de cerca de oito metros.

A solução adotada faz com que o conjunto composto pela cobertura ‘flutue’ em relação aos espaços internos, criando uma complexa fusão entre dois sistemas estruturais distintos que ampliam a tensão existente entre o ‘teto’ e o ‘chão’.

0 5 15

CECAP – Americana, 1972

Escala 1:500

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP

CECAP – Jundiaí. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP,

A relação entre o artefato construído e o solo é, em outros casos, dada pela continuidade estabelecida pelas rampas, como se os pisos fossem criados como um desdobramento do próprio chão. Ao contrário da implantação utilizada em terrenos planos como o encontrado em Guarulhos, os projetos realizados para os conjuntos habitacionais da CECAP em Americana, Mogi Guaçu e Marília apresentam uma implantação em meios-níveis.

Essa condição possibilita a substituição das escadas centrais por rampas que tiram partido da topografia do terreno, fazendo com que o acesso às unidades aconteça por planos inclinados em continuidade às calçadas. A utilização de rampas nesses projetos reforçam idéias presentes em outros edifícios:

O prédio da FAU, como proposta arquitetônica, defende a tese da continuidade espacial. Seus seis pavimentos são ligados por rampas suaves e amplas, em desníveis que procuram dar a sensação de um só plano. Há uma interligação física contínua em todo o prédio. (...) A sensação de generosidade espacial que sua estrutura permite, aumenta o grau de convivência, de encontros, de comunicação. Quem der um grito, dentro do prédio, sentirá a responsabilidade de haver interferido em todo o ambiente. Aí, o indivíduo se instrui, se urbaniza, ganha espírito de equipe.³⁹

Apesar de implantado em um campus universitário isolado do espaço da cidade, o projeto desse edifício seria implantado no chamado ‘Corredor das Humanas’, que previa a interligação entre o saguão central do edifício da Faculdade de História e Geografia e o Salão Caramelo da FAU, passando pelas demais unidades que formariam um conjunto de acentuado caráter urbano.

39 FUNDAÇÃO VILANOVA ARTIGAS e INSTITUTO LINA BO E P.M. BARDI. *Vilanova Artigas: arquitetos brasileiros*. São Paulo: Fundação Vilanova Artigas e Instituto Lina Bo e P.M. Bardi (coordenação editorial: Marcelo Ferraz), 1997, p. 101.

CECAP – Marília, 1976

Escala 1:500

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP. Fonte: FERRAZ, Marcelo Carvalho (org). *Vilanova Artigas. Arquitetos Brasileiros*. São Paulo: Instituto Lina Bo e P. M. Bardi, Fundação Vilanova Artigas, 1997, p. 109.

Esse caráter se estenderia ao interior do edifício por meio da utilização de generosas rampas, capazes de transformar os diversos pavimentos em um plano único e contínuo, enfatizando a fluidez espacial que caracteriza a obra de Artigas.

Um ano após ter desenvolvido o projeto para o edifício da FAU, Artigas faz outro projeto de edifício escolar verticalizado. Mas, diferente da solução de meios-níveis apresentada anteriormente, no Colégio 12 de Outubro as rampas são divididas em dois lances, atravessando o vazio central criado pelos cinco pavimentos.

O edifício é configurado por dois blocos principais que criam a separação funcional dos programas da escola, articulados pelo conjunto de rampas. O volume elevado de três pavimentos, onde se concentram os programas didáticos, é sobreposto a um embasamento que ocupa toda a extensão do lote, definindo as áreas de lazer, os espaços para atividades esportivas e uma grande área descoberta no segundo pavimento.

Ao aproveitar a declividade das ruas laterais, o segundo pavimento é tratado como um piso térreo em continuidade direta à calçada, direcionando o acesso dos alunos ao ponto mais alto do terreno. Apesar do tratamento do primeiro pavimento como subsolo – onde localizam-se o Ginásio e os vestiários (sob a piscina descoberta) – ele também é oportunamente ligado à rua, permitindo a utilização desses espaços com independência de funcionamento em relação à escola.

O projeto feito para a Portuguesa de Desportos em 1962 concentra as atividades do Clube e do Estádio em uma única estrutura principal: um embasamento de grandes proporções que ocupa praticamente toda a quadra. Apesar da ocupação maciça, a cobertura dessa plataforma cria áreas livres e descobertas, elevadas em relação às ruas do entorno.

A natureza do terreno, à margem do Rio Tietê, determinou algumas das soluções adotadas. Terreno alagadiço, sujeito a enchentes periódicas. Esse aparente obstáculo, no entanto, possibilitou pensar a vista da várzea do rio, a partir da arquibancada principal, como espetáculo agradável. Uma rua interna, de serviço, passando por baixo da grande estrutura, permitiu resolver um grande número de problemas ligados ao funcionamento da sede, como cozinhas e serviços, do alojamento para esportistas, dos caminhões especiais de televisão. O conjunto esportivo é constituído de sede social, piscinas, ginásio de esportes para 7000 pessoas e o estádio de futebol para 70000 espectadores.⁴⁰

Modelo Clube Portuguesa de Desportos, 1962, São Paulo. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

O projeto permite concentrar os diferentes programas em um único edifício, mas garante a independência funcional de cada um deles por meio de uma clara setorização. As diversas atividades que se desenvolvem na estrutura são separadas por meio de ruas internas e vazios de grandes proporções, capazes de criar o isolamento necessário entre o campo de futebol, o conjunto de piscinas e as demais áreas do clube.

Como contraponto a essa estrutura longitudinal de grande extensão, é implantado sobre esse embasamento o plano inclinado da arquibancada principal e, do lado oposto, a cobertura de geometria trapezoidal, definindo o recinto para a realização das partidas de futebol.

Enquanto no projeto para a Portuguesa todas as atividades se desenvolvem em um único edifício, no projeto para o São Paulo Futebol Clube, realizado dez anos antes, o Estádio do Morumbi é desenhado com independência em relação aos demais espaços do clube, isolado por jardins e gradis, com acessos independentes.

40 FUNDAÇÃO VILANOVA ARTIGAS e INSTITUTO LINA BO E P.M. BARDI. *Vilanova Artigas: arquitetos brasileiros*. São Paulo: Fundação Vilanova Artigas e Instituto Lina Bo e P.M. Bardi (coordenação editorial: Marcelo Ferraz), 1997, p. 120

Nesse caso, apesar de construído exatamente sob a mesma projeção dos anéis superiores das arquibancadas, os primeiros andares também foram tratados como um grande embasamento, representado no modelo do estudo preliminar pela utilização de extensos muros de pedra.

Esse embasamento cria a adequação do edifício ao desnível do terreno, articulando as calçadas com as grandes rampas de acesso às arquibancadas. Tal solução destaca a presença da estrutura de concreto armado do anel superior das arquibancadas, evidenciada pela presença dos grandes balanços.

A longa duração das obras e as grandes extensões desses muros fizeram com que o embasamento permanecesse inconcluso até os dias de hoje, mas revelam as dúvidas que podem ter surgido na prancheta de um arquiteto como Artigas, sempre guiado por uma 'severa moral construtiva'.

Anteriormente utilizados para intermediar as relações entre o edifício e o solo, os embasamentos tradicionalmente construídos por meio de movimentos de terra associados a muros de contenção de pedra, passam a ser desenhados de forma a abrigar parte dos programas funcionais dos edifícios, gerando a necessidade de novas formalizações.

No caso do estádio do Morumbi, o embasamento é projetado para permitir a separação entre os fluxos do grande público e das circulações específicas de caráter técnico, gerando espaços de até dois pavimentos que seriam naturalmente construídos com estruturas de concreto armado.

Garagem de Barcos Santa Paula late Clube, 1961, São Paulo, SP
Estudo Preliminar, notar volume no espaço central – Escala 1:500
Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP

Fotos da Garagem de Barcos Santa Paula late Clube.
Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Desenvolvido 1961, o projeto para a Garagem de Barcos do Clube Santa Paula nas margens da Represa de Guarapiranga, em São Paulo, continua a explorar as relações de continuidade entre o edifício e o chão, ressaltando os dilemas presentes na formalização desses embasamentos.

Nesse caso, a cobertura de concreto armado que define o edifício simplesmente pousa nas fundações que afloram do solo, intermediada apenas por roletes de aço. Essa transição é posicionada em continuidade aos muros de concreto ciclópico que definem as duas cotas principais, ressaltando o desnível entre a avenida e a represa.

Em cima, o bar e os vestiários são posicionados levemente acima do nível das calçadas, enquanto que no pavimento de baixo, sob um espaço de pé-direito duplo, localiza-se a garagem de barcos, diretamente ligada à represa por meio de uma suave rampa.

Interessante notar que o estudo preliminar apresenta uma solução extremamente diferente do projeto construído. Os muros de concreto ciclópico delimitavam o desnível entre os dois pavimentos, funcionando apenas como contenção, obrigando a criação de um volume interno destinado a abrigar as dependências de apoio da Garagem de Barcos.

Com a finalidade de ampliar as relações visuais entre os pisos do edifício e a represa, a 'caixa' sem aberturas implantada no espaço central do edifício é deslocada para uma das laterais, incorporando esses programas ao próprio embasamento de concreto ciclópico.

0 20 60

Implantação
Escala 1:2000

Garagem de Barcos Santa Paula late Clube, 1961, São Paulo, SP

Anteprojeto, notar estrutura da cobertura e vazio central – Escala 1:500

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP

0 5 15

Foto da Garagem de Barcos Santa Paula late Clube.,
Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

A ênfase na continuidade espacial nos projetos de Artigas faz com que os ambientes fechados de um determinado edifício fiquem concentrados, desvinculados do amplo espaço definido pela cobertura. Seguindo o mesmo raciocínio, os volumes são posicionados lateralmente ao espaço central e, quando conveniente, são deslocados para outros níveis.

Por esse motivo no projeto da Residência Ivo Viterito, executado apenas um ano após a Garagem de Barcos, o pavimento dos dormitórios é implantado em 'subsolo', subvertendo de modo radical a ocupação do lote e a tipologia tradicional das residências. Nesse caso, o partido de projeto privilegia a continuidade entre o amplo espaço interno das áreas de estar da residência para o exterior.

Essa amplitude espacial presente nos projetos de Artigas é evidenciada pela relação de continuidade entre os pisos, uma preocupação que, inclusive, já aparece em projetos realizados antes dos edifícios construídos durante a década de 60.

Coerente com a linguagem formal difundida pela arquitetura carioca, seus projetos ressaltam a presença de rampas e escadas na volumetria dos edifícios, utilizando a continuidade entre os pisos como a própria expressão formal das fachadas.

No Edifício Louveira, a fachada que concentra os espaços destinados aos serviços o desnível presente na circulação, criando grande dinamismo no plano da elevação, tanto pelas relações entre luz e sombra, como pelas inclinações dos recortes.

A volumetria utilizada em projetos como a primeira casa para Mário Taques Bittencourt e a segunda residência de Artigas também apresenta esse recurso. Apesar de serem implantadas diretamente no chão, as fachadas registram o desenvolvimento das escadas que acessam os estúdios elevados, criando um movimento ascendente que é reforçado pela inclinação do plano da cobertura.

Edifício Louveira, notar circulações de serviço. Fonte: FERRAZ, Marcelo Carvalho (org). *Vilanova Artigas. Arquitetos Brasileiros*. São Paulo: Instituto Lina Bo e P. M. Bardi, Fundação Vilanova Artigas, 1997, p. 109..

Casa Czapski, 1949.

Casa Rivadávia Mendonça, 1944.

Casinha, 1942. Fonte: FERRAZ, Marcelo Carvalho (org). *Vilanova Artigas. Arquitetos Brasileiros*. São Paulo: Instituto Lina Bo e P. M. Bardi, Fundação Vilanova Artigas, 1997, p.36, p.45, p.61, p.65.

Corte da Casa D'Estefani, 1950.

Nas Casas para Geraldo D'Estefani e Julian Czapski, a conjunção de um desenho único entre as rampas e as coberturas inclinadas é marcante, explicitando um processo de síntese na utilização desses elementos. Em ambos os casos, a inclinação de uma das águas do telhado reproduz o percurso das rampas, criando volumes de grande dinamismo, mas que são equilibrado pelo movimento contrário estabelecido pelo outro trecho da cobertura.

Anteriores a esses projetos, inúmeros exemplos utilizam embasamentos construídos por muros de pedra capazes de definir a implantação dos edifícios no terreno, como na Casa Rivadávia Mendonça que, implantada em um terreno de grande declive, parte dos muros com estruturas de concreto e madeira em grandes balanços.

Em outros casos, a relação da construção com o terreno se dá pela utilização de paredes que extrapolam os limites da cobertura, recurso que possibilita o domínio do edifício sobre o espaço do lote, a exemplo de sua primeira Casinha de 1942.

O longo percurso estabelecido pelas obras de Artigas revela uma busca crescente por soluções técnicas, formais e espaciais que pudessem, a partir do desenho do chão, explorar a dimensão poética do encontro de um edifício com o solo, ampliando as relações entre arquitetura e cidade.

4.3. O desenho do teto

Paralelamente a um crescente envolvimento com as questões de caráter urbanístico, os edifícios projetados por Artigas apresentam uma busca constante por um espaço interior de grande riqueza e, simultaneamente, por uma expressão formal exterior contida, representada pela utilização de volumes extremamente compactos.

Apesar da aparente contradição, essas duas características são gradualmente desenvolvidas desde as primeiras residências com estruturas de madeira, passando pelas coberturas inclinadas com telhas de fibrocimento, até chegar aos tetos planos viabilizados pela nova tecnologia do concreto armado. Em cada uma dessas etapas, a síntese presente nos edifícios é representada pelos elementos estruturais utilizados, sobretudo pelo abrigo propiciado pelo ‘desenho do teto’.

Suas propostas parecem recair, a nosso ver, sobre a essência de um conceito: o da arquitetura como abrigo, possível de ser reconhecido a partir das experiências iniciais com as casas, e depois com as escolas, ambas tomadas como exemplares do habitat urbano. A plasticidade da volumetria pelo exterior tenderá, nesse sentido, a ser menos explorada por Artigas do que a configuração de um espaço interno cheio de surpresas e de possibilidades de fruição. Ou seja, como a arquitetura se apresentaria pelo exterior seria, em última instância, menos imponente do que como ela se revelaria pelo interior. Mas valeria observar que os limites interior/exterior vão se tornando mais fluidos, pelas intermediações que pouco definem o estrito âmbito de cada um. Quando se está abaixo da cobertura quase imperceptivelmente já se está dentro, embora a amplitude espacial e visual insista em dizer que se permanece fora.⁴¹

41 THOMAZ, Dalva Elias. *Um olhar sobre Vilanova Artigas e sua contribuição à Arquitetura Brasileira*. Dissertação de Mestrado. FAUUSP, São Paulo: 1997.

Desse modo, pode-se dizer que é a projeção da cobertura que delimita a volumetria exterior e o espaço interno dos edifícios, mesmo que a transição entre o ‘dentro’ e o ‘fora’ apresente uma proposital indefinição. No entanto, o desenho da cobertura não é realizado isoladamente. Sua constituição está sempre associada aos demais elementos estruturais que compõem o edifício: a opção por uma determinada solução para a cobertura sempre segue uma coerência interna ao projeto, pensada em conjunto com o desenho dos pilares, das vigas ou das fundações.

Na segunda residência projetada para Mário Taques Bittencourt, as relações urbanísticas já abordadas anteriormente são reforçadas pela opção estrutural adotada. O pórtico composto pelas duas empenas laterais e pelo plano da cobertura evidencia a definição do espaço interior, dentro de um volume compacto.

Tudo começa a se tornar espaço interior, construção artificial que reintroduz, inclusive, a natureza retificada dos jardins internos. Compreende-se, pois, a importância fundamental da opção pela forma do pórtico para a efetivação dessa nova espacialidade, uma vez que se trata do elemento básico e originário de construção do abrigo primitivo: um teto e seus apoios.⁴²

A partir das experiências realizadas nas casas projetadas para Olga e Sebastião Baeta e José Franco de Souza, as empenas estruturais da Casa Bittencourt assumem as funções de vedações, pilares e vigas, agora sintetizadas em um único elemento. Desse modo, apoiadas em apenas dois pontos, as empenas laterais possibilitam a perfeita acomodação do edifício à declividade do terreno, permitindo a continuidade da ‘natureza’ ao pátio interior, agora retificada, mas também delimitando o espaço interno da residência.

42 KAMITA, João Massao. *Vilanova Artigas*. Espaços da Arte Brasileira. São Paulo: Cosac&Naify, 2000. p. 25.

Residência José Mário Taques Bittencourt II, 1959, São Paulo.
Fonte: FERRAZ, Marcelo Carvalho (org). *Vilanova Artigas. Arquitetos Brasileiros*.
São Paulo: Instituto Lina Bo e P. M. Bardi, Fundação Vilanova Artigas, 1997, p. 82.

Residência José Mário Taques Bittencourt II, 1959, São Paulo.
Elevação – Sem Escala.
Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Residência Rubem Mendonça, 1958, São Paulo. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

A importância dessa leitura se deve à reprodução dessa solução nos edifícios públicos projetados posteriormente por Artigas. No Ginásio de Itanhaém, o desenho da empena é utilizado no elemento estrutural da grande cobertura que caracteriza o edifício, agora transformado em um pórtico que é reproduzido em uma seqüência de 13 módulos estruturais.

A seqüência de pórticos reproduzidos em um processo de ‘extrusão’ do volume apresenta três apoios inclinados, também desenhados como continuidade natural das próprias vigas. O desenho dos pontos de apoio se afilam em direção ao chão, exatamente como a solução desenvolvida no projeto da residência Rubens de Mendonça (a casa dos triângulos), que concentra a carga de toda a estrutura na menor superfície de apoio possível.

No ginásio de Itanhaém, essas inclinações permitem a criação de largos beirais em frente às salas-de-aula, sugerindo a incorporação de elementos de sombreamento à própria estrutura, remetendo às soluções também utilizadas por Reidy.

Ginásio de Itanhaém. Fonte: FERREIRA, Avany de Francisco; MELLO, Mirela Geiger de (org). *Arquitetura Escolar Paulistana: anos 1950 e 1960*. São Paulo: FDE, 2006, p. 35

O pórtico é um elemento estrutural que condensa o caráter plástico e construtivo do edifício em uma única peça (...). Nesse sentido, torna formais as qualidades intrínsecas do próprio material, o concreto (...) Essa condensação simbólica, que faz da reflexividade estrutural da obra construída a expressão de uma unidade plástica poderosa, é uma conquista marcante dos projetos mais rigorosos de Niemeyer e de Reidy, culminando no projeto do Museu de Arte Moderna (MAM) do Rio de Janeiro (1953). Nesse caso, tal é a clareza do seu rigor plástico e construtivo, que a obra se torna ao mesmo tempo auto-referente — pela exposição clara dos seus procedimentos — e modelar, porque serial, genérica, prototípica.⁴³

43 WISNIK, Guilherme Teixeira. Modernidade Congênita. In ANDREOLI, Elisabetta; FORTY, Adrian. *Arquitetura Moderna Brasileira*. Adrian Forty, Londres: Phaidon Press, 2004, p. 51.

0 20 60

Ginásio de Itanhaém 1959, SP.

Perspectiva, Implantação – Escala 1:2000 e Cortes transversais – Escala 1:500

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

0 5 15

A estrutura do Ginásio de Itanhaém, no entanto, não se limita à simples repetição dos pórticos; os pilares das pontas são perpendiculares ao sentido da estrutura, facilitando seu travamento e, ao mesmo tempo, permitindo acessos generosos para a escola. Esses pilares de exceção têm outro desenho e são pintados de vermelho, gerando uma dinâmica no espaço interno.⁴⁴

Desse modo, apesar do pórtico ter três pontos de apoio, a volumetria exterior do edifício apresenta a leitura do vão completo, sem a presença de nenhum pilar intermediário nas fachadas laterais. Recurso semelhante é utilizado nos Vestiários do São Paulo Futebol Clube, projetado no mesmo período.

Nesse caso, apesar da presença de uma empena contínua de grandes extensões, a estrutura principal do edifício é realizada por uma seqüência de duas linhas de pilares, recuados em relação à fachada e pintados de cor escura, procedimento que ressalta a presença da empena, solta no espaço, aparentemente apoiada apenas pelas suas extremidades.

A solução estrutural utilizada desvincula a laje do segundo pavimento da estrutura de cobertura por meio de pilares de complexa geometria, resultando em uma solução plástica inovadora. Apesar do estudo preliminar definir o partido do projeto exatamente com as mesmas disposições espaciais do projeto efetivamente construído, seu desenho indica a utilização de linguagem corrente da Arquitetura Moderna Brasileira: um volume retangular, protegido por brises horizontais, suspenso por um conjunto de colunas cilíndricas regularmente espaçadas.

44 VALENTIM, Fábio Rago. *Casas para o ensino: As escolas de Vilanova Artigas*. Dissertação de Mestrado. FAUUSP, São Paulo: 2003, p. 169

Vestiários do São Paulo Futebol Clube, fotos e croquis. Notar diferença entre a solução final e o estudo inicial. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Vestiários do São Paulo Futebol Clube.

Plantas e Cortes – Escala 1:500

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

0 5 15

A dimensão urbana da arquitetura

359

Ginásio de Guarulhos, 1960. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Esse é um conjunto que marcou uma determinada época. Foi uma virada estética, para nós, em São Paulo. Não sou eu que digo isso. Segundo alguns colegas meus, como o meu querido Jon Maitrejean, esse edifício teve uma importância muito grande para a Arquitetura no momento em que foi construído.⁴⁵

Um ano depois, a solução dada ao Ginásio de Guarulhos assume o desenho de um pórtico estrutural apoiado em quatro pontos. Ao invés de privilegiar a leitura das fachadas laterais, a atenção parece estar voltada para o grande espaço aberto em frente à face longitudinal do edifício, onde o desnível proporcionado pelo terreno cria um novo acesso pelo pavimento inferior: o edifício interliga as duas cotas laterais em um único plano, que passa suspenso sobre a área livre do terreno, como se fosse uma ‘ponte’.

Além disso, a modulação de quatro pontos de apoio é realizada para definir duas faixas laterais menores – dimensionadas para abrigar as salas de aula e os corredores de circulação – e um espaço central de maior largura – apropriado aos jardins internos, ao auditório e à área de lazer coberta com iluminação zenital (recurso utilizado por Artigas pela primeira vez).

Esse espaço central, implantado meio-nível abaixo do piso principal da escola, merece especial atenção, pois concentra os espaços de lazer no interior do edifício em um pé-direito maior, criando a transição para o pavimento inferior que acessa a área de lazer externa.

O desnível presente nesse espaço revela a continuidade dos pilares centrais em direção ao pavimento inferior. Enquanto no estudo preliminar os pilares de geometria

45 FUNDAÇÃO VILANOVA ARTIGAS e INSTITUTO LINA BO E P.M. BARDI. *Vilanova Artigas: arquitetos brasileiros*. São Paulo: Fundação Vilanova Artigas e Instituto Lina Bo e P.M. Bardi (coordenação editorial: Marcelo Ferraz), 1997, p. 92.

triangular se apóiam sobre um muro de pedra contínuo, no edifício construído o ponto de apoio se desdobra com inclinações contrárias à sua continuidade natural, condizentes com a solução dada ao muro de arrimo de concreto que marca o desnível.

Esse desenho de grande dinamismo parece ter influenciado em grande medida o projeto para o Clube Anhembi, realizado em 1961. Nesse caso, a utilização de inclinações variadas no desenho dos pilares assume uma importância muito maior no desenho da estrutura. As faces inclinadas do pórtico bi-apoiado se prolongam em grandes balanços, criando um contrapeso que favorece os esforços necessários para a obtenção de grandes vãos. Uma espécie de 'protensão' natural obtida pela própria geometria dos elementos estruturais.

Importante notar que a geometria planar dos pórticos utilizados nas escolas de Itanhaém e Guarulhos é substituída por uma complexa justaposição de sólidos piramidais, resultando em vigas de secção triangular que prenunciam a grelha iluminante que seria desenhada no teto contínuo do edifício da FAU.

Na cobertura do Clube Anhembi, apesar do pórtico ser reproduzido em uma estrutura linear contínua, o teto é recortado de acordo com a disposição interna dos variados programas que abriga, criando amplas áreas descobertas entre os elementos estruturais principais.

Os edifícios projetados por Artigas para abrigar sedes de clubes são desenhados como volumes de grande extensão longitudinal, caracterizados pela utilização de estruturas de concreto contínuas que, ao abrigar variados programas, adquirem grande diversidade espacial. À estrutura principal se somam mezaninos, volumes hidráulicos, passarelas, escadas e rampas, muitas vezes são criados vazios na cobertura ou rebaixos no piso.

Artigas retoma a proposta de linearidade, que vinha mais acentuadamente desde o Ginásio de Itanhaém, para propor uma seqüência modulada de pórticos, cujo refinamento dos apoios é digno de especial atenção. No interior daquele conjunto linear sob cobertura única, o espaço vai se transmutando através de desníveis, aberturas e fechamentos variados, para atender às diferentes exigências do programa. Salão de festas, restaurante, vestiários, quadras cobertas, assim como outras atividades de caráter restrito, vão definindo segmentos criteriosamente organizados no todo que compõem a unidade espacial. (...) Alinhados pelo exterior, e fora dos limites da cobertura, os apoios que configuram o pórtico básico garantem, de princípio, um espaço interno totalmente liberado. Contudo, o surpreendente requinte dessa estrutura está no desenho dos seus dois pontos de apoio. Além de sustentarem ao mesmo tempo ou separadamente a cobertura e as lajes intermediárias, os apoios foram ainda pensados de forma a receber as águas pluviais provenientes da cobertura: jorrando abertamente como num efeito cascata, as águas caem para dentro de cada um deles, obviamente dotados de calhas internas.⁴⁶

Ao invés de conduzir a água da cobertura por condutores fechados, muitas vezes escondidos, o projeto ressalta a presença da água da chuva pelo desenho da própria estrutura, de modo semelhante à solução utilizada no Ginásio Estadual de Jaú, projetado em 1962.

A dimensão lírica presente na arquitetura de Artigas se deve à relação entre os espaços construídos pelo homem em confronto com a natureza. O abrigo necessário contra as chuvas é solucionado pela grande cobertura, mas essa realização não é tomada como um ato corriqueiro, nem é escondida como se os homens estivessem finalmente

46 THOMAZ, Dalva Elias. *Um olhar sobre Vilanova Artigas e sua contribuição à Arquitetura Brasileira*. Dissertação de Mestrado. FAUUSP, São Paulo: 1997, p. 268

livres do ‘fardo’ imposto pelos atributos da natureza. Ao contrário, esse enfrentamento é claramente exposto, revelando o engenho humano e, simultaneamente, a beleza dos fenômenos naturais.

A grelha utilizada no teto da FAU expõe claramente essa mesma questão. À medida que se atinge os últimos andares do edifício é possível apreender a totalidade do espaço protegido pela cobertura. Se por um lado as paredes baixas dos estúdios não interferem na continuidade espacial, por outro, as empenas de concreto armado sem aberturas das fachadas definem completamente o espaço interno, ressaltando o contato que o edifício estabelece com o exterior aravés das aberturas do teto:

Essa solução permite que a luz incida sobre todo o interior do prédio de uma única vez e isso potencializa a realização de uma condição espacial introvertida, mas ao mesmo tempo extremamente vulnerável a todas mudanças que ocorrem no exterior. A simples passagem de uma nuvem sob o sol pode-se tornar um evento magnífico. O anoitecer não é visto, mas sentido. A chuva é percebida pelo som, pelos respingos ou umidade que chegam ao vazio central. O vento é conduzido por frestas criadas na própria estrutura. Como se o radical isolamento em relação ao espaço externo fosse apenas simulado, permitindo na realidade uma atuação vigorosa e única da natureza sobre o prédio: ‘como se a arquitetura pudesse surpreender a natureza e obrigá-la a revelar seus segredos.’⁴⁷

A utilização de grandes vigas invertidas permite a continuidade visual da cobertura, definindo um plano apenas desenhado pela linha inferior das nervuras de secção triangular. Essa sofisticada solução reduz a face inferior das vigas a uma linha de

Sede Social do Anhembi Tênis Clube, 1961, São Paulo.
Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

47 VALENTIM, Fábio Rago. Casas para o ensino: As escolas de Vilanova Artigas. Dissertação de Mestrado. FAUUSP, São Paulo: 2003, p. O trecho entre aspas destaca o depoimento de Paulo Mendes da Rocha ao autor.

FAUUSP, 1961.

Escala 1:500

0 5 15

Edifício da FAUUSP, 1961. Fonte: FERRAZ, Marcelo Carvalho (org). *Vilanova Artigas. Arquitetos Brasileiros*. São Paulo: Instituto Lina Bo e P. M. Bardi, Fundação Vilanova Artigas, 1997, p. 110, p. 111.

espessura mínima, eliminando a totalidade das sombras que seriam formadas caso as vigas adotassem uma geometria retangular. Desse modo, ao invés de ressaltar a presença da estrutura, se reforça a presença da luz. O tratamento dado ao concreto armado aparente elimina as marcas das formas, enfatizando o sutil jogo de sombras que incidem nas faces inclinadas das vigas.

Essa estrutura de cobertura apoia-se nas empenas laterais que definem o perímetro do edifício e em duas linhas centrais de nove pilares. Apesar da cobertura vencer vãos de vinte e dois metros de largura, as lajes de piso de todos os pavimentos são estruturadas por eixos intermediários de pilares, criando vãos de onze metros nos dois sentidos da estrutura.

A complexidade do espaço é ampliada pelos alinhamentos variados assumidos por cada uma das lajes. Apesar de adotar essa rigorosa malha estrutural, cada um dos pavimentos se utiliza de diferentes balanços e inusitados recortes, criando espaços adequados e específicos às diversas funções.

O engenhoso sistema estrutural ainda traz outra surpresa: as empenas localizadas no último pavimento permitem a eliminação de metade dos pilares periféricos, criando vãos de vinte e dois metros e balanços de onze ao longo das fachadas longitudinais, e vãos de trinta e três metros e balanços de dezesseis metros e meio nas fachadas transversais.

De modo análogo à solução apresentada nos pilares do Clube Anhembi, na FAU, o confronto com os atributos da natureza se expressam pelo enfrentamento dos esforços gravitacionais: o peso do volume elevado – reforçado por suas grandes dimensões, pelo tratamento dado ao concreto aparente e pela ausência de aberturas – é descarregado em um reduzido número de pilares.

FAUUSP, 1961. Fonte: FERRAZ, Marcelo Carvalho (org). *Vilanova Artigas. Arquitetos Brasileiros*. São Paulo: Instituto Lina Bo e P. M. Bardi, Fundação Vilanova Artigas, 1997, p. 107.

Detalhe do encontro entre a empena e o bloco de fundações da Casa Bittencourt. Fonte: FERRAZ, Marcelo Carvalho (org). *Vilanova Artigas. Arquitetos Brasileiros*. São Paulo: Instituto Lina Bo e P. M. Bardi, Fundação Vilanova Artigas, 1997, p. 83.

Detalhe do pilar da FAUUSP.

Desenho sem escala

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP

Quanto a mim, confesso-lhes que procuro o valor da força da gravidade, não pelos processos de fazer coisas fininhas, uma 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. Transformar minhas colunas numas coisas que se tornam para os olhos do engenheiro exigente uma coisa para dizer: 'Vai cair essa porcaria toda!'. Confesso-lhes que até agora nenhuma delas caiu, por causa da sabedoria que tenho de me fazer cercar por engenheiros inteligentes...⁴⁸

Nesse caso, ao invés de usar um pilar convencional, Artigas retoma as empenas utilizadas no projeto da Casa Bittencourt: elementos estruturais que transmitem ao solo, por meio de apenas quatro pontos de apoio, todo o peso da construção.

Ainda que de modo tímido, a estrutura da Casa Bittencourt descarrega suas cargas nos blocos de fundação em uma sofisticada justaposição entre o plano da parede com o bloco de geometria piramidal que aflora do solo. Ao invés de deixar escondida sob a terra, Artigas parece querer ressaltar a presença das fundações, tornando visível esse elemento de importância fundamental para a estabilidade da construção.

Nos pilares utilizados na FAU essa mesma solução é reproduzida, enfatizando ainda mais o encontro entre o bloco de fundações e a empena. A pirâmide aflora em direção ao céu, até atingir a cota do último pavimento, enquanto o desdobramento da empena, utilizando a geometria triangular, desce até o chão.

⁴⁸ MOTTA, Flávio. Quarta argüição para o concurso prestado por Artigas para o cargo de professor titular na FAUUSP em junho de 1984. ARTIGAS, João Batista Vilanova. A Função Social do Arquiteto. Incluído em *Caminhos da Arquitetura*. 4 ed. ver. e ampl. São Paulo: Cosac&Naify, 2004, p.224.

Aqui uma provocação, esta interminável, para meu querido amigo Milton Vargas, como esse artista malicioso não aceita a relação imediata da passagem do apoio e da força de gravidade para sustentar a coluna a não ser por meio dessa forma dialética e negativa da própria força inexorável da gravidade, por meio do capitel. Nesse ponto ele fala uma outra linguagem. Nessa altura, o que o arquiteto diz é: 'Não tenho nada a ver com a força da gravidade, é um obstáculo absurdo, que a idéia, o pensamento e a sensibilidade podem negar dialeticamente'. E negam-no cantando!⁴⁹

Na Garagem de Barcos do Clube Santa Paula, projetada em 1961, o desenho das fundações também assumem grande importância. Conforme foi descrito anteriormente, o próprio embasamento do edifício define sua relação entre a avenida e a represa, abrigando alguns programas funcionais em subsolo e, sobretudo, sustentando as cargas provenientes da estrutura.

O plano de cobertura é composto por duas vigas paralelas, unidas por seguimentos de laje transversais posicionadas em diferentes cotas, permitindo a passagem de luz natural para o espaço interno por meio de frestas contínuas.

Apesar da separação entre o plano das lajes, as vigas apresentam um desenho de grande continuidade, reforçada pela linha reta que define o limite superior da cobertura. Em oposição a essa linearidade, a face inferior da viga é composta por um perfil desenhado por meio de variadas inclinações, definindo as alturas estruturais necessárias aos diferentes vãos e extensos balanços e os quatro pontos de apoio.

Fotos da Garagem de Barcos Santa Paula late Clube.
Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

49 ARTIGAS, Vilanova. Resposta de Artigas à arguição de Flávio Motta para o concurso para o cargo de professor titular na FAUUSP em junho de 1984. ARTIGAS, João Batista Vilanova. A Função Social do Arquiteto. Incluído em *Caminhos da Arquitetura*. 4. ed. ver. e ampl. São Paulo: Cosac Naify, 2004, p.224

Cada um dos pontos de apoio é desenhado com diferente geometria e, externamente, são desenhados com faces triangulares inclinadas que criam engrossamentos no ponto de contato com as fundações. A transição é intermediada por roletes de aço, recurso que permite a livre movimentação das estruturas, ao mesmo tempo em que ressaltam o contraste entre o teto e o chão.

A tensão construtiva entre diferentes elementos é experimentada em outros projetos. Também projetado em 1961, o edifício para a Sede da Adesite S/A apresenta a sobreposição de um grande volume sobre um embasamento de pedras. O volume principal é composto por quatro planos estruturais paralelos que concentram todo o peso do edifício em apenas oito pontos de apoio. Os dois planos centrais são recortados por meio de aberturas irregulares, garantindo a continuidade do espaço interior. Externamente, as empenas sem aberturas ressaltam a presença de grandes balanços e de uma viga arqueada que define o vão central.

Ed. Comercial Sede Adesite S/A 1961, São Paulo, SP.

Escala 1:500

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Residência Ivo Viterito, 1962, São Paulo, SP

Residência Juvenal Juvêncio, 1972, São Paulo, SP. Fonte: FERRAZ, Marcelo Carvalho (org). *Vilanova Artigas. Arquitetos Brasileiros*. São Paulo: Instituto Lina Bo e P. M. Bardi, Fundação Vilanova Artigas, 1997, p. 122, p.202.

Residência Mendes André, 1966, São Paulo, SP. Fonte: KAMITA, João Massao. *Vilanova Artigas. Espaços da arte brasileira*. São Paulo: Cosac & Naify, 2000, p. 98.

O procedimento projetual presente nesses edifícios se utiliza da repetição de pórticos estruturais paralelos interligados por lajes transversais. Em alguns casos os pórticos se repetem sucessivamente, resultando em longos volumes que, dependendo do número de apoios ou da solução estrutural, assumem maior ou menor largura.

Em outros exemplos, dependendo da largura do edifício, o espaço criado é definido pela utilização de uma simples laje transversal sustentada por apenas dois pórticos paralelos. A expansão desses elementos estruturais no sentido longitudinal os transforma em vigas paralelas contínuas, invertendo o sentido do pórtico estrutural, como acontece na Garagem de Barcos do Clube Santa Paula.

A estrutura da Casa Ivo Viterito, projetada em 1962, exemplifica esse procedimento: duas vigas paralelas se desenvolvem no sentido longitudinal do lote, criando uma ampla cobertura apoiada em apenas quatro pilares. As vigas são dimensionadas para criar dois balanços extensos – equivalentes à dimensão do vão central –, resultando em vigas longitudinais de grandes dimensões que enfatizam o espaço de entrada e a generosa abertura para o fundo do lote. A distância de um metro entre o solo e a viga ainda propicia a relação visual com os jardins laterais.

A utilização de lajes transversais conformadas por duas vigas paralelas pode ser encontrada em inúmeros outros exemplos, como a Casa Mendes André, de 1966, ou a Casa Juvenal Juvêncio, de 1972, nesses casos as investigações estruturais realizadas por Artigas apontam para a criação de vigas paralelas de grande altura, dimensionadas pelo próprio pavimento e apoiadas em apenas dois pilares.

Além dessas investigações, ao se apropriar de outras linguagens, os projetos de Artigas criam inúmeras variações formais no desenho das empenas de fechamento dos

PLANTA SUBSOL

PLANTA LOCALIZAÇÃO

PLANTA TERREO

CORTE B-B

Residência Antônio Barbosa de Souza, 1968.

Escala 1:500

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Residência Antônio Barbosa, 1968. Fonte: FICHER, Sylvia. *Os arquitetos da Poli*. São Paulo: FAPESP/ Editora da universidade de São Paulo, 2005.

Palácio do Itamaraty, Brasília, Projeto de Oscar Niemeyer. Fonte: ANDREOLI, Elisabetta; FORTY, Adrian (org). *Arquitetura Moderna Brasileira*. Londres: 2004, p.35.

edifícios. A viga arqueada insinuada no edifício da Adesite é amplamente explorada nas fachadas do projeto para a Escola Técnica de Santos, feita em 1968 em parceria com os arquitetos Fábio Pentead e Paulo Mendes da Rocha.

Eu acho que o primeiro desenho é da Escola Técnica de Santos, porque (...) só ela tem as vigas que se distribuem nas fachadas em arco. (...) Porque é a primeira vez que eu vi desenho de arcos foi aqui nesta escola, em 68...⁵⁰

De fato, a partir desse momento Artigas utiliza elementos curvos em inúmeros projetos – inclusive na Estação Rodoviária de Jaú – talvez pela influência do repertório formal amplamente difundido por Oscar Niemeyer.

Quem vai estudar Jaú, se quer pegar uma obra ali do Artigas, pega a casa do Antônio Barbosa. Essa com dupla estrutura de arcos, uma dentro da outra (...). Na minha cabeça era evidente o link mental entre os dois projetos, essas duas baitas estruturas de concreto, (...) essas coisas de grandes vãos e essas estruturas mais formalistas que não se encontra tanto na obra do Artigas, esse formalismo estrutural, (...) essas coisas curvas à la Oscar, isso é coisa de Oscar Niemeyer e não do Artigas, mas acho que ele ficou encucado com essa idéia do arco... na época já dava para ver que alguma coisa havia com a solução do Itamaraty, a grande cobertura por fora, com os arcos...⁵¹

O edifício para o Palácio do Itamaraty, construído em 1962, cria uma estrutura exterior definida por uma arcada que se estende pelo perímetro do edifício, independente do volume envidraçado que se desenvolve em seu interior. Recurso utilizado tanto na casa realizada para Antônio Barbosa, quanto na Escola Técnica de Santos.

⁵⁰ Conforme depoimento de Marlene Yurgel ao autor, São Paulo, 01/11/2007.

⁵¹ Conforme depoimento de Sylvia Ficher ao autor, Brasília, 08/09/2006.

Em ambos os casos, os pisos internos possuem estrutura própria, totalmente independente da estrutura de cobertura. Na Escola de Santos o emprego dos trilhos metálicos nos elementos estruturais verticais, em contraste com as estruturas de concreto armado, enfatiza a independência entre o invólucro exterior e os pavimentos que abrigam os diversos programas.

Mesmo com a inevitável aproximação com a arquitetura de Niemeyer, a Escola Técnica de Santos parece ser um desdobramento da FAU, somados a outros procedimentos projetuais recorrentes na obra de Artigas.

A organização desta escola é feita de forma análoga à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP (...). Um generoso átrio central, iluminado zenitalmente, articula com o recurso das rampas e dos meio-níveis o programa ao seu redor (...). O interior, em contraste à sobriedade externa do edifício, é movimentado por volumes pesados que se debruçam em balanço sobre esse grande vazio. (...) A escola é definida por uma estrutura perimetral de concreto, composta de quatro paredes de carga, vazadas por grandes arcos. Nos cantos o arco se dobra e assim libera os cantos dos volumes com amplos balanços, como na FAU. Essas paredes de carga recebem no topo as vigas (invertidas e protendidas) da cobertura, que por sua vez sustentam uma grelha de concreto com iluminação zenital.(...) À parte de toda a riqueza espacial contida na escola de Santos, algumas soluções técnicas anteriormente ensaiadas tiveram um desdobramento curioso. Certamente o mais notável é a solução estrutural, que não desvincula as fundações da estrutura do prédio em si, pelo contrário, ignora a divisão entre subsolo e estrutura visível, tratando-a com incrível unicidade.(...) Esses feixes de trilhos soldados afloram na superfície, e elevam-se cerca de 10 metros para apoiarem diretamente as vigas de concreto. (...) O interessante é como o desenho do edifício, sua arquitetura, é pensada independente do visível, mas como processo de construção, onde o que está enterrado é pensado com o mesmo cuidado que o que é visível.⁵²

Elevação da FAUUSP; estudo preliminar e croqui do projeto final da Escola Técnica de Santos.

Sem Escala

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

O que aproxima ainda mais o projeto da FAU e da Escola Técnica de Santos é a solução apresentada no estudo preliminar. Embora o partido adotado fosse rigorosamente o mesmo em relação ao que foi posteriormente desenvolvido, as empenas de fechamento e a solução da cobertura indicam um desenho que associa linhas retas com curvas de menor raio – uma geometria semelhante àquela utilizada na Casa Antônio Barbosa.

Essa geometria ressalta a semelhança formal com as empenas da FAU, como se a utilização de um grande arco fosse apenas a variação de desenhos utilizados anteriormente, com intenção de direcionar as cargas do edifício aos pontos de apoio próximos ao chão.

Ele fazia curvas com linhas retas. O círculo é feito de segmentos retos. O Universo é curvo... Quando você vê duas arestas paralelas de uma torre feita com pedra sem argamassa, há mil anos atrás, essas duas linhas paralelas são convergentes, senão não ficaria de pé. A força da gravidade não puxa para o centro da terra? Portanto tudo são simulações... O arco é uma figura geométrica que deve ser explorada principalmente com grande beleza, Niemeyer é o campeão das curvas, são muito lindas. A catedral de Brasília é um diálogo com Brunelleschi maravilhoso. Portanto, não é para negar, é para fazer como você quiser, mas eu quero dizer que você tanto pode fazer curvas, como pode fazer linhas retas. (...) Nada mais curvo do que, ou curvilíneo ou esférico, do que a FAU...⁵³

Ao estudar outros projetos de Artigas, também podemos identificar a utilização de outros partidos estruturais no desenho dos edifícios. Em muitos casos, a estrutura periférica é substituída pela utilização de pilares posicionados no interior do edifício, sobretudo quando se pretende ampliar as relações espaciais entre as faces do edifício com o exterior.

52 VALENTIM, Fábio Rago. *Casas para o ensino: As escolas de Vilanova Artigas*. Dissertação de Mestrado. FAUUSP, São Paulo: 2003, p. 254

53 Conforme depoimento de Paulo Mendes da Rocha ao autor, São Paulo, 19/09/2007.

Tortuga Clube, 1963, Guarujá, SP

Escala 1:500

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

A casa projetada para João Molina em 1959, antecipa o partido que seria utilizado na Casa Ivo Viterito. No entanto, a solução adotada concentra o apoio da cobertura em um único ponto, não diferente da lógica estrutural presente no parabolóide hiperbólico do Ginásio Estadual de Jaú. Se no projeto da escola a estrutura aparece inserida em seu interior, na casa João Molina ela ressalta as francas aberturas para cada uma das fachadas que definem a casa.

Em outros casos, o recuo dos pilares em relação ao plano da fachada colabora para enfatizar a presença de um volume suspenso. Semelhante ao projeto dos Vestiários do São Paulo Futebol Clube, a solução estrutural adotada no Clube Tortuga, projetado em 1963, cria apenas duas linhas de pilares recuados, enfatizando a relação de continuidade entre o pavimento térreo, sob o corpo principal do edifício, e as áreas externas.

Nesse projeto, as lajes da cobertura e do segundo pavimento são desenhadas em conjunto com as empenas laterais, conformando uma estrutura tubular elevada do solo. Esse volume é perfurado em todas as faces com diferentes recortes, de modo a criar espaços diferenciados pelas diferentes aberturas realizadas no topo, nas laterais ou no piso.

A continuidade da estrutura é alternada com os espaços vazios de pé-direito duplo, as aberturas realizadas pelas clarabóias, os volumes que afloram do plano da cobertura e as janelas de diferentes geometrias, que permitem amplas visuais para o exterior ou iluminação indireta pelo alto.

No solo, o espaço permanece praticamente todo aberto, sendo ocupado apenas pelos volumes da cozinha, da área administrativa, de alguns sanitários e da creche, além dos pilares que suportam o volume suspenso.

Clube Monte Líbano, 1967, São José do Rio Preto, SP

Escala 1:4000

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Fotos do Modelo do Clube Monte Líbano. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Essa investigação parece se refletir na solução criada para a sede social do Clube Monte Líbano, projetado em 1969, onde a estrutura posicionada no interior do edifício é pensada de modo a propiciar a máxima transparência para a paisagem do entorno.

Prevista no plano de ocupação realizado em 1967, a implantação em uma grande gleba localizada em São José do Rio Preto criava volumes independentes para a sede social e para os vestiários. A disposição desses dois volumes separava a rua interna, junto dos estacionamentos, dos espaços de lazer e das piscinas, propiciando visuais voltadas para o lago.

O estudo preliminar de 1969 cria uma nova implantação ao reunir em um único volume a sede social e os vestiários, incorporando ao programa uma quadra poliesportiva coberta e espaço para outras atividades. Esse novo partido permitiu concentrar os acessos nas extremidades do edifício, fazendo com que o grande volume ficasse implantado longitudinalmente entre a área das piscinas e o lago.

O desnível presente no terreno cria uma complexa implantação que interliga as diferentes cotas das áreas externas coincidentemente aos ambientes internos do edifício. Desse modo, os pavimentos se desdobram em meios-níveis por meio de dois conjuntos de rampas posicionados próximos ao centro do edifício, criando uma circulação contínua e fluída ao longo de dois vazios principais de pé-direito duplo.

Ao redor do primeiro vazio se distribuem o espaço de entrada (pela cota superior) e, no lado oposto, a área administrativa, espaços que se voltam para o salão de festas implantado no piso inferior. Os volumes dos sanitários e da creche separam esse setor do espaço central onde, ao redor de um segundo vazio, se distribuem o restaurante, o bar e o salão de jogos, desfrutando das relações de continuidade com a área das piscinas

Clube Monte Líbano, 1967, São José do Rio Preto, SP

Escala 1:1000

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Modelo do Clube Monte Líbano. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Rodoviária de Jundiaí, 1971, SP

Escala 1:2000

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

ou com o lago. Separado pela cozinha, um ginásio poliesportivo coberto pela mesma estrutura se posiciona na outra extremidade, sobre os vestiários localizados no subsolo.

O partido estrutural adotado evidencia as relações de continuidade entre os pisos internos (na fachada posicionada ao longo das piscinas) ao mesmo tempo em que explora as amplas visuais em direção ao lago, enfatizada pela presença de amplas varandas de circulação.

Apenas duas linhas de pilares paralelas sustentam as estreitas lajes do pavimento superior que são posicionadas em balanço sobre os pisos apoiados diretamente no chão – construídos por meio de movimentos de terra e muros de arrimo.

A continuidade desses pilares, que sustenta a cobertura que define o edifício, utiliza exatamente a mesma geometria reproduzida posteriormente na Estação Rodoviária de Jaú. A diferença substancial é que, enquanto em Jaú a transição entre as vigas e a laje é intermediada por um furo circular, no Clube Monte Líbano a abertura possui um desenho quadrado, solução que prenuncia a criação da iluminação zenital junto ao pilar, mas que não favorece a execução do anel de travamento superior que solidariza o conjunto.

O partido estrutural adotado para a Sede do Monte Líbano parece ter sua origem no projeto para a Estação Rodoviária de Jundiá. Realizado em 1968, o projeto cria uma cobertura quadrada com um grande furo central, feita a partir da justaposição de doze módulos quadrados idênticos em torno de um pátio interno, também quadrado.

A estrutura de cada um desses módulos se concentra em apenas um ponto de apoio, revelando semelhanças com a Casa João Molina e com o Ginásio Estadual de Jaú, no

Rodoviária de Jundiá. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Rodoviária de Jundiaí, 1971, SP

Escala 1:1000

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Rodoviária de Jundiaí. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

entanto diferentemente desses exemplos, a justaposição dos módulos permite a leitura da estrutura como arcadas contínuas com grandes balanços nas extremidades, exatamente como a solução utilizada nas empenas da Escola Técnica de Santos. Ainda assim, a aplicação não é imediata, se na Escola de Santos é utilizada uma geometria planar, na Rodoviária de Jundiaí Artigas cria uma estrutura composta por esses planos em um arranjo tridimensional, coerente com o partido geral do projeto.

Essa grande cobertura simplesmente pousa na cota das calçadas que define o conjunto proposto por Artigas. A inserção urbana do projeto se apropria da geografia e do sistema viário do entorno já que, simultaneamente ao desenho da cobertura, a proposta realiza a transposição entre as duas encostas por meio de um viaduto que define o trevo viário de acesso à estação.

A plataforma de ônibus, protegida pelo espaço sob o viaduto, aparece posicionada fora do perímetro da cobertura quadrada, se distribuindo ao longo da rua interna projetada. Também de modo inusitado, todas as funções de apoio da Estação aparecem no subsolo, algumas delas abrigadas embaixo do pátio interno e outras instaladas sob o perímetro das calçadas. Os espaços de circulação são desenhados como rebaixos no piso das calçadas, protegido pelo elevado pé-direito da grande cobertura.

Na Estação Rodoviária de Jundiaí as nervuras da estrutura de cobertura são contínuas, sem as aberturas de luz junto aos pilares, até porque a existência do pátio interno possibilita suficiente iluminação natural para todos os ambientes.

Desse modo, o projeto da Estação Rodoviária de Jundiaí sintetiza procedimentos que seriam posteriormente retomados em Jaú. Deles podemos destacar a relação com a paisagem, as intervenções no sistema viário e sobretudo o espaço público criado.

No projeto da Rodoviária de Jundiaí, a cota do pavimento térreo apresenta-se totalmente livre de ocupação, sendo desenhada como uma grande praça parcialmente coberta, paisagisticamente tratada com espelhos d'água e um singelo canteiro de flores suspenso.

A esplanada é materializada pela justaposição da cobertura sobre o embasamento, como se a tensão gerada pelo encontro entre teto e chão pudesse enfatizar a criação do espaço público. Ênfase que se mostra visível pelo desenho da estrutura, de acordo com um procedimento que parece traduzir as intenções presentes no conjunto da obra de Artigas e de outros arquitetos:

Em São Paulo, o necessário enfrentamento entre interior e exterior confere uma tensão expressiva ao projeto, a partir da qual seu desenho pode, enfim, adquirir a qualidade de uma questão. Alguns procedimentos são quase visíveis: a presença das grandes lajes que mantêm a continuidade do espaço numa quase indeterminação entre o interior e o exterior e, de outro lado, a solução oposta de vedar completamente o

Rodoviária de Jundiaí, 1971, SP. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

exterior, nas fachadas cegas. Nas primeiras, duas linhas se movimentam no sentido de seu encontro: as lajes querem chegar ao chão, pela gravidade da matéria, e a superfície se alça na continuidade das rampas e dos mezaninos (Artigas). Na tensão das linhas, o desenho suprime o valor das aberturas, deixando que o vazio expresse de certa maneira o caráter de flutuação do espaço. A estrutura fica assim vazada, e por isso é no seu desenho que se revela toda a inteligência formal do projeto.⁵⁴

Nesse sentido, a ‘carga expressiva’ da arquitetura de Artigas se explica pela adoção de estruturas desenvolvidas com grande rigor construtivo, mas que exploram a continuidade entre o interior e o exterior, ao mesmo tempo em que tencionam as relações entre artefato construído e natureza.

De qualquer modo, a ênfase na estrutura como meio de comunicação dessa linguagem arquitetônica parece estar ligada à intenção de produzir, pela via do conhecimento técnico e científico, uma arquitetura própria ao seu tempo.

Qual a linguagem arquitetônica que exprime essa nova época em que nós estamos vivendo? Primeiro ninguém se convence que não adianta reproduzir o templo grego, não convence ninguém. A história já disse para nós. Não adianta dizer que uma estação deve ter as características de uma catedral gótica porque o transporte é tão importante na terra como no céu! Não dá! Então, qual é a linguagem formal? Como é? Nós procuramos alguma, para mim importante, e para alguns brasileiros, até os brasileiros são bacanas nessa procura... Nós fazemos da estrutura a obra e não achamos necessidade de botar nenhuma frase mais eloqüente, posterior a isso. Vidro chamalotado,

54 TELLES, Sophia Silva. *Arquitetura moderna no Brasil: o desenho da superfície*. Dissertação de mestrado. FFLCH-USP, São Paulo: 1988.

troca de guardas na porta, não tem nada disso. Onde, então, você vai buscar essa linguagem arquitetônica capaz de servir determinado tipo de gente, que saiba representar no plano e no espaço tais e tais...⁵⁵

Na obra de Artigas, a utilização das estruturas para representar a linguagem adequada aos novos tempos parece estar intimamente ligada à criação de espaços capazes de amparar o convívio humano em sociedade. O depoimento de Flávio Motta sobre a obra de Paulo Mendes da Rocha, explica alguns aspectos da obra de Artigas e colabora para avançar esse raciocínio:

Avançaremos na hipótese de que Paulo Mendes da Rocha encontrou em Niemeyer a tônica do confronto Arquitetura-Natureza, e, em Artigas, Arquitetura-Sociedade. Seria restringir no texto aquilo que é tão rico no contexto. Mas diremos: em um, Niemeyer, na ocupação da Natureza pouco comprometida pela ação do homem — a arquitetura se destaca, cheia de sobriedade, daquela mesma “sobriedade” de que fala Lúcio Costa ao tratar da arquitetura dos padres no nosso passado colonial; em outro, como Artigas, é pelo trato, pelo convívio com os conflitos do homem em sociedade, em busca de um viver que garanta a presença desse homem.⁵⁶

A partir dessa análise, podemos apreender que, apesar de Artigas dar ênfase à estrutura como elemento primordial na definição dos edifícios, sua obra não pretende solucionar os problemas impostos pela sociedade com a mera aplicação das tecnologias mais avançadas.

⁵⁵ Depoimento de Vilanova Artigas em fevereiro de 1976 a um grupo de alunos que desenvolvia um estudo sobre as Estações Terminais. Faziam parte da equipe os estudantes Massafumi Yamato, Luís Guilherme Moraes, Paula Guazelli, Renata Bussab, entre outros. O depoimento foi transcrito e, segundo Marcos Faccioli Gabriel, transformado em texto por Artigas.

⁵⁶ MOTTA, Flávio. Paulo Mendes da Rocha. *Revista Acrópole*. n.343. São Paulo: 1967, p. 17

Apesar de realizar uma arquitetura absolutamente voltada aos aspectos construtivos, baseada na aplicação das novas tecnologias e no rigor das estruturas de concreto armado, Artigas, em sintonia com o desenvolvimento da arquitetura moderna brasileira, procurou criar edifícios capazes de se expressar por meio de seus atributos artísticos:

A técnica de cálculo e construção em concreto armado se enriqueceu com os desafios que as novas formas de colunas e lajes, os generosos vãos, foram sendo sugeridos pelos novos planos e projetos – disse-o Milton Vargas em recente reunião de engenheiros construtores. As estruturas se multiplicaram e se diferenciaram. Possibilitaram novos volumes, roubaram a expressividade das velhas formas. Elas é que definem o edifício. Elas é que possibilitam a descoberta de novos símbolos, como, por exemplo, a coluna do Palácio da Alvorada, que Malraux chamou de cariátide. Nas estruturas se sintetizam hoje os achados na memória formal brasileira com os ardentes desejos de independência cultural, de procura de harmonia e beleza tão caros ao nosso povo.⁵⁷

No caso da obra de Artigas, talvez por sua formação como engenheiro-arquiteto na Escola Politécnica ou por sua atuação como construtor em suas primeiras obras, essa busca por uma arquitetura dotada de grande expressão artística foi baseada na criação de estruturas dotadas de grande rigor construtivo.

O fato é que, ao lado de suas atividades profissionais, didáticas ou políticas, Artigas estudava continuamente a produção arquitetônica daquele período e o trabalho teórico de físicos e engenheiros na tentativa de melhor compreender as possibilidades colocadas pelos novos materiais e pelas novas teorias relacionadas ao cálculo de estruturas.

57 ARTIGAS, Vilanova. A Semana de 22 e a Arquitetura. In *Caminhos da Arquitetura*. 4. ed. ver. e ampl. São Paulo: Cosac Naify, 2004, p.140.

Em seu caderno de anotações estão incluídas observações sobre Teoria da Elasticidade, Linhas de Rotura, além de estudos sobre a Técnica no Brasil ou sobre a construção de Brasília e comentários sobre os estudos teóricos e a produção arquitetônica de arquitetos como Felix Candela e Pier Luigi Nervi.

A partir de algumas dessas idéias presentes nesses registros, Artigas elabora o ensaio *Arquitetura e Comunicação*, onde ressalta a ênfase do caráter técnico e científico na arquitetura realizada naquele momento:

Houve épocas da história da cultura nas quais a arte desempenhou, na estrutura do saber, papel fundamental. (...) Entretanto, é também necessário constatar que, como a arte em geral, a arquitetura perdeu pelo menos em parte o seu caráter instrumental em proveito do conhecimento científico e da tecnologia, que, apesar do caráter complexo da linguagem que precisa adotar, atinge o corpo social com maior eficiência. O fato arquitetônico como que só se sente plenamente justificado quando pode apelar para uma revelação científica que o justifique. São inúmeros os historiadores da arquitetura moderna que atribuem à tecnologia do século XIX, à ação dos construtores de ponte e demais obras de caráter, por assim dizer, estritamente utilitários, primeiramente justificáveis pelo desempenho de uma missão técnica, a criação de formas despojadas do gosto vitoriano que teriam dado origem às formas da arquitetura moderna.⁵⁸

Ao mesmo tempo em que ressalta a importância do conhecimento científico na definição das novas linguagens arquitetônicas, Artigas reforça que uma abordagem tecnicista poderia excluir o 'significado humano' necessário às formas arquitetônicas.

58 ARTIGAS, Vilanova. *Arquitetura e Comunicação*. In *Caminhos da Arquitetura*. 4. ed. ver. e ampl. São Paulo: Cosac Naify, 2004, p.132.

Rodoviária de Jundiaí. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Para Artigas, a maior contribuição da arquitetura moderna brasileira foi o ‘desejo de modernizar o país e de abandonar velhas expressões’⁵⁹, criando novos edifícios inseridos na paisagem urbana que pudessem expressar o desejo de progresso de nosso país.

Ao mesmo tempo, a conjugação entre a linguagem criada a partir das novas tecnologias e os aspectos presentes na arquitetura tradicional, não somente nas formas coloniais, mas em toda a conjuntura econômica e social de nossa cultura, permitiram criar as bases de uma cultura nacional independente.

O Palácio da Alvorada, em particular, me parece uma casa-grande colonial, com a sua igreja ao lado e o alpendre característico. É uma forma até pré-urbana no Brasil. O que não o impede de exprimir as proezas construtivas que o conhecimento cada vez mais da técnica do concreto armado possibilita.

Entretanto, é também inegável que, quanto melhor a arquitetura brasileira atual, principalmente através do gênio de Niemeyer, explora aspectos de nosso passado histórico, de nossa experiência histórica com a forma arquitetônica, mais ela ganha liberdade para a criação de novos símbolos que melhor expressem o sentido ou a qualidade do projeto da arquitetura brasileira em seu conjunto. É só observar, à guisa de exemplo, o que se vem dando com as estruturas mais significativas. As colunas e os planos, os pisos, as lajes se quiserem. O vertical enquanto apoio, enquanto sair do chão – sustentar uma cobertura.⁶⁰

59, 60 ARTIGAS, Vilanova. Arquitetura e Comunicação. In *Caminhos da Arquitetura*. 4. ed. ver. eE ampl. São Paulo: Cosac Naify, 2004, p.133 e p. 135.

E Artigas conclui o texto, a partir do exemplo de Brasília, ressaltando a importância da linguagem arquitetônica utilizada nos edifícios como expressão dos desígnios humanos, ressaltando também as dificuldades da afirmação de tal arquitetura enquanto fato artístico, frente ao domínio científico que parece determinar o desenvolvimento da arquitetura naquele momento.

(...) Trata-se de constatar que o projeto de Brasília, enquanto fuga da costa, do mar, enquanto ocupação de um território rarefeito, enquanto criação física de um novo ponto de vista – o do planalto – para contemplar a alvorada do futuro, não basta, não se realiza num plano urbano tão somente. Deve haver no projeto urbanístico, no sonho da cidade ideal, a inclusão de alguns parâmetros que talvez não saibamos ainda organizar em termos de modelo para a sociedade. Mas enquanto projeto de um sonho, enquanto gerada pela angústia que exprime o desejo de um céu na terra, a cidade incorporou-se de belíssimos exemplos arquitetônicos.

Assim será a arte como instrumento de comunicação, enquanto nela não reconhecermos a sua especificidade. Por isso, a cidade poderá parecer que exprime uma mensagem sem sentido. A arquitetura um jogo irresponsável. Gravitando na órbita da ciência, a arte, e a arquitetura muito especialmente, sente dificuldade em encontrar-se com a moral que lhe é própria.

A sujeição que frequentemente se exige dela, ao imediatismo das respostas às leis com as quais o homem domina a natureza, impede-a de pesquisar amplamente nos seus domínios específicos. A ciência, que hoje domina o eixo da metodologia criadora, não julga possível que a arquitetura investigue outras direções. Nisso não concordamos. Porque 'a arte fala quando a ciência cala'.⁶¹

61 ARTIGAS, Vilanova. Arquitetura e Comunicação. In *Caminhos da Arquitetura*. 4. ed. ver. e ampl. São Paulo: Cosac Naify, 2004, p.138

Rodoviária de Jaú. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

Escrito em 1970, esse ensaio parece explicar as intenções e as influências apresentadas pelos projetos realizados nesse período. Como um desdobramento de toda a obra realizada anteriormente, na busca de soluções estruturais que pudessem ampliar a tensão entre o peso das construções e o solo – ressaltando o encaminhamento das cargas aos pontos de apoios – Artigas parece incorporar ao desenho das estruturas um elemento ancestral: o arco.

Mais do que simplesmente aplicar esse tradicional sistema estrutural, Artigas parece apropriar-se desse elemento como linguagem, até porque suas estruturas de concreto armado estão mais relacionadas à utilização de vigas curvas e não à reprodução de arcos propriamente ditos, pelo menos sob o ponto de vista do comportamento estrutural desses elementos.

Nesse sentido, as vigas arqueadas, de modo semelhante às empenas que se utilizam da geometria triangular para ressaltar os pontos de apoio, parecem ser apenas um desdobramento natural da linguagem arquitetônica desenvolvida por Artigas que, de certo modo sempre procurou enfatizar o encontro do edifício com o solo.

O projeto de Paulo Mendes da Rocha para o Pavilhão do Brasil na Exposição Internacional de 1970, em Osaka, se utiliza de duas vigas curvas paralelas que, distantes trinta metros uma da outra, interligam uma estrutura secundária que reproduz a cobertura da FAU: um ‘teto’ brasileiro que é simplesmente apoiado no ‘solo’ japonês.

Enquanto as vigas curvas descarregam as cargas da cobertura diretamente no chão, em apenas três pontos de apoio, Paulo Mendes da Rocha cria um quarto pilar representado por dois arcos cruzados, resultando em um edifício de grande expressão poética:

Pavilhão do Brasil na Exposição Internacional, 1970, Osaka, Japão. Projeto de Paulo Mendes da Rocha. Fonte: ARTIGAS, Rosa. *Paulo Mendes da Rocha*. São Paulo: Cosac & Naify, 2000.

(...) É de se presumir que é extremamente simbólico, pode ser. No caso do Brasil, do Japão, é muito comovente para nós. E naturalmente, a América, a coisa nova que surge aqui, natureza e construção. Então eu imaginei fazer, porque estava lá, tinha que ser assim, trinta por cinquenta era a projeção possível, naquele terreno que estava destinado para o Brasil. Eu resolvi fazer uma série de citações e reflexões assim, claramente visível, quase que simples, no sentido da palavra mesmo. Porque se você fizer um vão de trinta como “o vão”, apoiado facilmente numa viga de um lado e outra viga do outro, basta que as vigas sejam boas para isso. Bom, primeiro eu imaginei isso, fazer um belo pavilhão como o teto da FAU. Depois vem a questão da construção, mas eu imaginei tudo de uma vez só, não é assim por capítulos. E fazer com que esse pavilhão se apoiasse nas vigas principais na dimensão do trinta, na dimensão menor, claro. E fazer as duas vigas boas, entretanto não idênticas, elas são boas cada uma por si, como se fosse eu e você cada um na ponta de uma vara para carregar aquele peso todo que se carrega no campo. (...) Eu imaginei apoiar as vigas, bom, o cinquenta é fácil imaginar, dez metros de balanço e trinta de vão, a viga não teria problema, reforçada, protendida. Mas eu imaginei que essas vigas pudessem ter esses dois apoios cada uma no chão, sendo que esse chão é claro, ia fazer falta com essas colinas (...) Porque a natureza e essas colinas representavam simplesmente a situação, a topografia do lugar. Mas é como se faltasse o lugarzinho onde de fato é a cidade. Entende, um dos pilares já não é a natureza. É o pilar por excelência. Eu imaginei que dois arcos cruzados, podiam fazer um pilar para chamar aquilo de Largo do Café (...). No fundo foi isso: é um símbolo de cidade, essa concentração construtiva de dois arcos é um exagero. Mas agora fica um exagero curiosamente desfrutável, digamos, do jeito que se gosta. (...) Essa viga justamente tem um balanço de vinte metros. Portanto nesse pilar praticamente há arranque, não carga. Quase que o pilar cai para o lado de lá, uma vez que os pilares, os pontos de apoio, são articulados. Portanto, esse apoio invisível, vazio justamente no centro, fica muito bem porque é um ‘caranguejo’ de ancoragem.⁶²

62 Conforme depoimento de Paulo Mendes da Rocha ao autor, São Paulo, 19/09/2007.

Residência José Vieitas

Residência J. Elias Calil

Residência Newton Bernardes

Cesp-Acre. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP.

A leitura do Pavilhão de Osaka, independentemente dos recursos formais utilizados, permite extrair um diálogo com algumas das idéias defendidas por Artigas, sobretudo no desenvolvimento de uma arquitetura capaz de se exprimir simbolicamente a partir de uma linguagem extraída das estruturas dos edifícios.

O Paulo Egídio (então governador do Estado) esteve lá, em Jaú, e disse: ‘Tem a simplicidade do gótico’. E até eu fiquei chateado: não tinha nada de gótico. A angulação desse rapaz é formal. Mas, quando o Paulo Egídio falou de simplicidade gótica, isso podia até ser ponto de partida para um debate interessante, como falamos no começo. Se aquilo é gótico, então é interessante, ‘o Artigas é um historicista, foi buscar as raízes ‘simbólicas do gótico’, e seria de grande beleza. Ou, ao contrário, ‘ele é um abstrato e quer arte a partir dele mesmo’. Isso poderíamos debater.⁶³

Além da Estação Rodoviária de Jaú e da Casa Antônio Barbosa, podemos citar outros projetos que se utilizam de elementos curvos em suas estruturas de concreto armado, como as residências para José Vieitas Neto (1968), Elias Calil Cury (1969) e Newton Bernardes (1969) ou o edifício para a CESP em Ubatuba (1979).

No entanto, ao mesmo tempo em que essa mesma linguagem arquitetônica é reproduzida em estruturas de concreto armado de grandes vãos, como as vigas da Estação de Jundiaí ou da Escola Técnica de Santos, ela é utilizada em singelas construções de tijolos de barro, como as arcadas desenhadas na Escola de Conceiçãozinha ou no Hotel Municipal de Jaú, demonstrando a recorrência dessa linguagem mesmo em edifícios projetados com técnicas construtivas absolutamente diversas.

Tal leitura revela a postura profissional e artística adotada por Artigas que, ao atender as demandas de qualquer projeto, cria edifícios com grande liberdade formal a partir de um amplo processo de caráter investigativo que envolve o rigoroso desenho das estruturas, o coerente desenvolvimento do projeto em seus mínimos pormenores e a relação com o meio em que se insere.

A questão fundamental é que, ao sobrepor todas essas intenções em um único edifício, Artigas desenvolve sua arquitetura como linguagem, como um meio capaz de expressar desígnios a partir de pilares de concreto em forma de flor, arcadas de tijolos, telhados de quatro águas ou coberturas apoiadas em troncos.

A opção para fazer desse modo ou daquele modo não nada que ver com o que é visto. Fez o que tinha que fazer. É como se você visse tratores e colhedoras, dessas fantásticas, de 800 toneladas, trabalhando no campo. Numa viagem que você fizesse de automóvel, lá pelas tantas você vê uma colina, um campo e um caboclo, um burro, ainda se vê isso, ou um boi e um arado ou então ele mesmo capinando a terra com uma enxada e você dissesse: quem me dera passar umas horas capinando e conversando com esse cara, um lado do outro lá com uma enxadinha. E talvez não tivesse a mesma atração de estar dirigindo um trator imenso daqueles cuspidos fagulhas para tudo quanto é lado, empacotando milhares de sacas de soja por minuto. Nós temos uma certa atração, às vezes, por repetir o começo das coisas. A obra do Artigas é muito instigante...⁶⁴

63 Entrevista de Artigas a Aracy Amaral em 06/11/1980. As posições dos anos 50. In ARTIGAS, Vilanova. *Caminhos da Arquitetura*. 4. ed. ver. e ampl. São Paulo: Cosac Naify, 2004, p.163.

64 Conforme depoimento de Paulo Mendes da Rocha ao autor, São Paulo, 19/09/2007.

Xilogravura utilizada por Artigas no Carimbo das Pranchas

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP

5. Considerações finais

Inúmeras pesquisas já foram realizadas sobre a obra arquitetônica e a produção teórica de Artigas, sempre relacionadas às suas atividades acadêmicas ou à constante militância política. Deles, podemos destacar os trabalhos de Adriana Irigoyen, Dalva Thomaz, Fábio Rago Valentim, João Massao Kamita, Juliana Suzuki, Marcos Faccioli Gabriel, Maria Luíza Corrêa e Miguel Buzzar, entre muitos outros pesquisadores que se dedicaram a relacionar a obra de Artigas a importantes questões, desde a criação de uma suposta escola paulista, até suas relações com as produções internacional – partindo de Wright, passando por Le Corbusier e chegando nos Brutalistas ingleses – e nacional – a partir da mútua influência entre Oscar Niemeyer, Afonso Eduardo Reidy e, posteriormente, Paulo Mendes da Rocha, entre inúmeros outros importantes arquitetos.

A partir das idéias presentes nesses trabalhos, a presente dissertação traz uma leitura focada na Estação Rodoviária de Jaú. Tal pesquisa se desdobrou em inúmeras questões que, ampliadas, puderam colaborar na compreensão da obra de Artigas. Sem a pretensão de trazer conclusões definitivas, esse trabalho dá continuidade às leituras existentes sobre essa vasta produção arquitetônica, que permanece aberta a outras investigações.

A presente dissertação procura desmistificar a produção arquitetônica de Artigas, ressaltando que a realização dessas obras de grande densidade poética, antes de tudo, é fruto apenas do trabalho e de uma postura ética em relação à profissão, coerente com sua visão humanista.

O último capítulo aponta os inúmeros procedimentos projetuais que são aplicados de modo recorrente em toda a produção arquitetônica de Artigas e que, de certo modo, aparecem sintetizados na Estação Rodoviária de Jaú. Leitura que demonstra o desenvolvimento gradual, como se cada projeto fosse tratado como parte de uma experiência

continua, na busca por uma obra capaz de expressar, por meio de uma nova linguagem arquitetônica, “a memória formal brasileira com os ardentes desejos de independência cultural, de procura de harmonia e beleza tão caros ao nosso povo”.⁶⁵

Na tensão criada entre os desenhos do ‘teto’ e do ‘chão’, são projetados edifícios que exploram as relações com o meio urbano, caracterizados por uma contenção formal exterior em contraponto ao rico espaço interno capaz de abrigar as diversas atividades humanas.

Inicialmente, a análise da Estação Rodoviária de Jaú direcionou um olhar para sua inserção urbana, leitura que se estendeu a uma série de outros projetos e ressaltou a preponderância dos problemas urbanísticos em relação às questões de caráter eminentemente arquitetônico. No entanto, o desenvolvimento da pesquisa demonstrou a importância fundamental da disciplina de projeto, ainda que amparada por uma visão urbanística.

O edifício da Estação Rodoviária de Jaú não só estabelece relações de continuidade com a malha urbana da cidade de Jaú, ampliando seus espaços públicos, como também apresenta uma enorme coerência no desenho de suas estruturas, nas escolhas de materiais de grande simplicidade construtiva e na realização de precisos e singelos pormenores.

Uma síntese que explicita as relações entre a parte e o todo, entre o detalhamento e o partido adotado e, enfim, entre o edifício e a cidade – arquitetura e urbanismo como uma só questão.

65 ARTIGAS, Vilanova. A Semana de 22 e a Arquitetura. In Caminhos da Arquitetura. 4. ed. ver. e ampl. São Paulo: Cosac Naify, 2004, p.140.

6. Bibliografia

Catálogos, Livros, Dissertações e Teses:

- ACAYABA, Marlene Milan & FISHER, Sylvia. *Arquitetura Moderna Brasileira*. São Paulo: Projeto, 1979.
- ANDREOLI, Elisabetta e FORTY, Adrian. *Arquitetura Moderna Brasileira*. Adrian Forty, Londres: Phaidon Press, 2004.
- ARANTES, Pedro Fiori. *Arquitetura Nova: Sérgio Ferro, Flávio Império e Rodrigo Lefreve, de Artigas aos multirões*. São Paulo: Ed. 34, 2002.
- ARGAN, Giulio Carlo. *Arte Moderna*. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.
- _____. *História da Arte como História da Cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1992.
- _____. *Projeto e Destino*. São Paulo: Editora Ática, 2001.
- ARTIGAS, Rosa. *Biografia de Vilanova Artigas*. Catálogo da exposição realizada no Instituto Tomie Ohtake, 2003.
- _____. (org). *Paulo Mendes da Rocha*. São Paulo: Cosac&Naify, 2000.
- ARTIGAS, João Batista Vilanova. *A Função Social do Arquiteto*. In *Caminhos da Arquitetura*. 4. ed. ver. E ampl. São Paulo: Cosac Naify, 2004.
- BANHAM, Reyner. *Teoria e projeto na primeira era da máquina*. São Paulo: Ed. Perspectiva, 1975.
- _____. *El Brutalismo en Arquitectura*. Barcelona: Gustavo Gili.
- BENÉVOLO, Leonardo. *História da Arquitetura Moderna*. São Paulo: Perspectiva, 1976.
- BOTEY, Josep Maria. *Oscar Niemeyer: Obras e projetos*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 1996.
- BRUAND, Yves. *Arquitetura Contemporânea no Brasil*. São Paulo: Perspectiva, 1981.
- BUCCI, Ângelo. *Anhangabaú, o Chá e a Metrópole*. Dissertação de mestrado. FAUUSP, São Paulo: 1988.

- BUZZAR, Miguel Antônio. *João Batista Vilanova Artigas. Elemento para a compreensão de um caminho da Arquitetura Brasileira 1938, 1967*. Dissertação de mestrado, FAUUSP, São Paulo, 1996.
- CHAVES, Hamilton. *Dos Farrapos à urna eletrônica. Tramas e alianças na política Jauense*. Jaú: VHK Editora, 2006.
- CLARO, Waldo. *Waldemar Bauab, Uma História de coragem*. Jaú, 2007.
- CORRÊA, Maria Luiza. *Artigas: da idéia ao desenho*. Dissertação de mestrado. FAUUSP, São Paulo, 1998.
- COSTA, Lúcio. *Lúcio Costa, Registro de uma Vivência*. São Paulo: Empresa das Artes, 1995.
- FAGGIN, Caio Luís Mattei. *Vilanova Artigas: La casa, modelo de urbanidad*. Proyecto de tesis. ETSAB-UPC. Barcelona: 2006.
- FICHER, Syvia. *Os arquitetos da Poli: Ensino e Profissão em São Paulo*. São Paulo: FAPESP/ Editora da universidade de São Paulo, 2005.
- FUNDAÇÃO VILANOVA ARTIGAS e INSTITUTO LINA BO E P.M. BARDI. *Vilanova Artigas: arquitetos brasileiros*. São Paulo: Fundação Vilanova Artigas e Instituto Lina Bo e P.M. Bardi (coordenação editorial: Marcelo Ferraz), 1997.
- GABRIEL, Marcos Faccioli. *Vilanova Artigas: uma poética traduzido*. Dissertação de mestrado. Escola de Engenharia de São Carlos.-USP, São Carlos: 2003.
- GASPARI, Élio. *A Ditadura escancarada*. São Paulo: Companhia das Letras, 2004.
- GOODWIN, Phillip L. *Brazil Builds: Architecture New and Old, 1652-1942*. New York: Museum of Modern Art, 1943.
- IRIGOYEN, Adriana. *Wright e Artigas – Duas Viagens*. São Paulo: Ateliê Editorial/ FAPESP, 2002.
- JORGE, Luís Antônio, *O espaço seco imaginário e poéticas da arquitetura Moderna na América*. Dissertação de Doutorado, FAUUSP, São Paulo, 1999.

- KAMITA, João Massao. *Vilanova Artigas. Espaços da Arte Brasileira*. São Paulo: Cosac&Naify, 2000.
- KOURY, Ana Paula. *Arquitetura construtiva: proposições para a produção material da arquitetura contemporânea no Brasil*. Dissertação e de doutorado, FAUUSP, São Paulo, 2005.
- LEMOS, Carlos A. C. *Arquitetura Brasileira*. São Paulo: Edições Melhoramentos/ Editora da Universidade de São Paulo, 1990.
- MASELLO, David. *Architecture without Rules – The houses of Marcel Breuer*. London: WW Norton & Company, 1993.
- MINDLIN, Henrique. *Arquitetura Moderna no Brasil*. Rio de Janeiro: Aeroplano/ IPHAN, 2000.
- MUNIZ, Cristiane. *A cidade e os trilhos. O metrô de São Paulo como desenho urbano*. Dissertação de Mestrado. FAUUSP, São Paulo, 2005.
- NERVI, Pier Luigi, *El lenguaje arquitetônico*. Buenos Aires, 1951.
- PIÑON, Hélio. *Paulo Mendes da Rocha*. São Paulo: Romano Guerra Editora, 2002.
- PONTES, Ana Paula Gonçalves. *Diálogos Silenciosos: Arquitetura Moderna Brasileira e tradição clássica*. Rio de Janeiro: PUC, Departamento de História, 2004.
- PUNTONI, Álvaro. *TP1: “CECAP- estudos dos projetos realizados”*. São Paulo: FAUUSP, 1997.
- REIS FILHO, Nestor Goular. *Quadro da arquitetura no Brasil*. São Paulo: Perspectiva, 1970.
- RIBEIRO, Rogério; RIBEIRO, Ana Isabel & ROSENDO, Catarina. *A Cidade é uma Casa. A Casa é uma Cidade – Vilanova Artigas – Arquitecto*. Catálogo da exposição. Almada: Casa da Cerca – Centro de Arte Contemporânea, 2001.
- ROSSI, Aldo. *Arquitetura da Cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1995.
- SANTOS, Ivan Cláudio Domingues dos e JÚNIOR, João Jair Feltrin. *Jahu, Retratos de uma época 1900-1929*. Jaú: 1996.

- SCHWARZ, Roberto. *Cultura e Política*. São Paulo: Paz e Terra, 2005.
- SEGAWA, Hugo. *Arquiteturas no Brasil 1900 – 1990*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1997.
- _____. *Oswaldo Arthur Bratke*. São Paulo: Pro-Editores, 1997.
- SUZUKI, Juliana. *Artigas e Cascaldi – arquitetura em Londrina*. São Paulo: Ateliê Editorial, 2003.
- TELLES, Sophia Silva. *Arquitetura moderna no Brasil: o desenho da superfície*. Dissertação de mestrado. FFLCH-USP, São Paulo: 1988.
- THOMAZ, Dalva Elias. *Um olhar sobre Vilanova Artigas e sua contribuição à Arquitetura Brasileira*. Dissertação de mestrado FAUUSP. São Paulo: 1997.
- _____. *Artigas: a liberdade na inversão do olhar*. Modernidade e Arquitetura Brasileira. Dissertação de Doutorado. FAUUSP, São Paulo, 2005.
- TOLEDO, Benedito Lima de. *Prestes Maia e as Origens do Urbanismo Moderno em São Paulo*. São Paulo: Empresa das Artes, 1996.
- _____. São Paulo: *Três Cidades em um século*. 3. ed. rev. e ampl. São Paulo: Cosac&Naify, 2004.
- VALENTIM, Fábio Rago. *Casas para o ensino: As escolas de Vilanova Artigas*. Dissertação de Mestrado. FAUUSP, São Paulo: 2003.
- WISNIK, Guilherme. *Lúcio Costa*. Espaços da Arte Brasileira. São Paulo: Cosac&Naify, 2001.
- XAVIER, Alberto (org.): *Depoimento de uma geração – Arquitetura Moderna Brasileira*. Ed. rev. e amp. São Paulo: Cosac & Naify, 2003.
- XAVIER, Alberto; LEMOS, Carlos A. C.; CORONA, Eduardo. *Arquitetura moderna paulistana*. São Paulo: Pini. 1983.
- YURGEL, Marlene. *As aventuras de um arquiteto no reino da fantasia da geometria*. Tese de livre docência. FAUUSP, São Paulo, 2002.

Artigos e Periódicos:

Comércio do Jahu, n 17.072. Jaú: 05/08/1973.
Comércio do Jahu, n 17.269. Jaú: 04/04/1974.
Comércio do Jahu, n 17.325. Jaú: 11/05/1974.
Comércio do Jahu, n 17.616. Jaú: 04/06/1975.
Comércio do Jahu, n 17.657. Jaú: 23/07/1975.
Comércio do Jahu, n 17.666. Jaú: 02/08/1975.
Comércio do Jahu, n 17.677. Jaú: 15/08/1975.
Comércio do Jahu, n 17.678. Jaú: 17/08/1975.
Comércio do Jahu, n 17.796. Jaú: 20/01/1976.
Comércio do Jahu, n 17.822. Jaú: 19/02/1976.
Comércio do Jahu, n 17.823. Jaú: 20/02/1976.
Comércio do Jahu, n 17.836. Jaú: 07/03/1976.
Comércio do Jahu, n 17.843. Jaú: 16/03/1976.
Comércio do Jahu, n 17.844. Jaú: 17/03/1976.
Comércio do Jahu, n 17.846. Jaú: 19/03/1976.
Comércio do Jahu, n 17.910. Jaú: 09/06/1976.
Comércio do Jahu, n 17.911. Jaú: 10/06/1976.
Comércio do Jahu, n 17.966. Jaú: 15/08/1976.
Comércio do Jahu, n 18.025. Jaú: 25/10/1976.
Comércio do Jahu, n 18.026. Jaú: 26/10/1976.
Comércio do Jahu, n 18.027. Jaú: 27/10/1976.
Comércio do Jahu, n 18.028. Jaú: 28/10/1976.
Comércio do Jahu, n 18.703. Jaú: 21/02/1979.
Comércio do Jahu, n 18.759. Jaú: 04/05/1979.
Comércio do Jahu, n 18.844. Jaú: 17/08/1979.

- CARDOSO, Joaquim. “Forma Estática – Forma Estética”. In: *Revista Módulo*, n10. Rio de Janeiro: Avenir, 1958.
- _____. Joaquim. “Sobre o problema do ser e do estruturalismo arquitetônico”. In: *Revista Caramelo*, n9. São Paulo: 1997.
- CURTIS, William J. R., “Ideas of Structure and the structure of Ideas: Le Corbusier’s Pavillon Suisse, 1930-1931”. In: *Journal of Architecture Historians*. Volume XI, Number 4. December 1981.
- MOTTA, Flávio. “Paulo Mendes da Rocha”. In: *Revista Acrópole* n.343. São Paulo: 1967.
- PALHETA, Iracy Gomes. “Contribuição ao Estudo do Sítio Urbano de Jaú”. In: *Geomorfologia* 26. São Paulo: Instituto de Geografia da Universidade de São Paulo, 1972.
- TELLES, Sophia Silva. “Museu da Escultura”. In: *Arquitetura e Urbanismo*. São Paulo: Pini, 1990. _____. “A Casa no Atlântico”. In: *Revista Arquitetura e Construção*. São Paulo: Pini, 1995.
- Revista Arquitetura e urbanismo*, n 1, São Paulo: PINI, Editora, ano 1, jan 85.
- Revista Arquitetura e urbanismo* n 50, São Paulo: PINI, Editora, ano 9, out/nov 93.
- Revista Caramelo* 1. FAUUSP, São Paulo: 1991.
- Revista Caramelo* 6. FAUUSP, São Paulo: 1993.
- Revista Caramelo* 8. FAUUSP, São Paulo: 1995.
- Revista Contravento número* 2, São Paulo: FAUUSP, novembro de 2004.
- Revista Módulo*. Número 42. Rio de Janeiro: Avenir, Mar/Abr/Maio 1976.
- Revista Módulo*. Edição Especial Número 1. Rio de Janeiro: Avenir, Mar 1981.
- Revista Pós*, Revista do Programa de pós Graduação em arquitetura e Urbanismo da FAUUSP. São paulo: FAUUSP, 2005.

Documentos:

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO. *PUB – Plano Metropolitno de Desenvolvimento Integrado*. São Paulo: 1969.

PREFEITURA MUNICIPAL DE JAHU. *Plano de Desenvolvimento Acelerado – 1973/1976*. Jaú: Prefeitura Municipal de Jahu, 1973.

PREFEITURA MUNICIPAL DE JAHU. *Nova Jaú: O trabalho de todos – 1973/1976. Administração Waldemar Bauab*. Jaú: Prefeitura Municipal de Jahu, 1976.

PREFEITURA MUNICIPAL DE JAHU. *Jaú 1976. Administração Waldemar Bauab*. Jaú: Prefeitura Municipal de Jahu, 1976.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. *Parque Anhangabaú*. São Paulo: 1974.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. *PUB – Plano Urbanístico Básico*. São Paulo: 1968.

SANTOS, José L. Telles do. Cópia da Documentação de Artigas. FAUUSP LR724.981<Ar78s< V4, V6 e V8a.