

Diogo Augusto Mondini Pereira

Rodoviárias no Brasil nas décadas de 1960 e 1970:
representações e imaginários de um país moderno

Dissertação apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo

Área de Concentração: Tecnologia da Arquitetura
Orientador: Prof. Dr. Gil Garcia de Barros
Co-orientador: Prof. Dr. Artur Simões Rozestraten

*Exemplar revisado e alterado em relação à versão original, sob
responsabilidade do autor e anuência do orientador.
A versão original, em formato digital, ficará arquivada na Biblioteca da
Faculdade.*

São Paulo, 7 de agosto de 2020

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.

Desenhos: Diogo A. Mondini Pereira, Camila Motoike Paim
Arte da Capa: Camila Motoike Paim, Elissandra Gabriela Pereira

Esta pesquisa de mestrado obteve auxílio da CAPES cota institucional de 04/2018 a 06/2018
Bolsa FAPESP de 07/2018 a 03/2020. Processo: 2018/07124-0

Catálogo na Publicação
Serviço Técnico de Biblioteca
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo

Pereira, Diogo Augusto Mondini
Rodoviárias no Brasil nas décadas de 1960 e 1970:
representações e imaginários de um país moderno. / Diogo
Augusto Mondini Pereira; orientador Gil Garcia de Barros.
coorientador Artur Simões Rozestraten - São Paulo, 2020.
208p.

Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura e
Urbanismo da Universidade de São Paulo. Área de
concentração: Tecnologia da Arquitetura.

1. Estações Rodoviárias. 2. Imaginário. 3. Representações.
4. Arquitetura Modernista Brasileira. I. Barros, Gil Garcia
de, orient. II. Rozestraten, Artur Simões, coorient. III.
Título.

Nome: PEREIRA, Diogo Augusto Mondini

Título: Rodoviárias no Brasil nas décadas de 1960 e 1970:
Representações e imaginários de um país moderno

Dissertação apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo

Banca Examinadora

Prof. Dr. _____ Instituição _____

Julgamento _____ Assinatura _____

Prof. Dr. _____ Instituição _____

Julgamento _____ Assinatura _____

Prof. Dr. _____ Instituição _____

Julgamento _____ Assinatura _____



184

WACACARI

TURISMO

para Camila

AGRADECIMENTOS

Agradeço ao Prof. Artur Rozestraten pelos anos de colaboração e por ter aceitado orientar este trabalho. No último semestre, por razões burocráticas, ele teve que deixar formalmente a orientação – permanecendo como co-orientador. Por um bom motivo: sua ida para Lyon para um ano de estágio de pesquisa de pós-doutorado.

Ao Prof. Gil Barros que aceitou assumir a orientação deste trabalho neste último semestre e pela sua importante ajuda.

Aos professores Karina Leitão, Luiz Munari, José Lira, Eneida de Almeida e Luís Antonio Jorge pelos comentários e sugestões ao longo do desenvolvimento desta pesquisa.

Ao Grupo de Pesquisa Representações: Imaginário e Tecnologia (RITe) pelo prolífico espaço de pesquisa e debate, especialmente aos colegas de longa data do grupo: Gabriel, Juliana, Ruth, Rodrigo e Juliano.

Aos meus amigos pelas conversas e ajuda nesta empreitada, especialmente Joel Bages, Lucas Caracik e Denis Ferri. À Luciana Bacin pelo apoio e incentivo.

Ao arquiteto Fábio Serrano pelas explicações sobre o projeto da Rodoviária do Guarujá e por gentilmente compartilhar desenhos e imagens desta obra.

Agradeço à CAPES e à FAPESP pelo auxílio à pesquisa, o que permitiu o pleno desenvolvimento deste trabalho.

À Biblioteca da FAUUSP pelo material disponibilizado, fundamental para o desenvolvimento da pesquisa: livros, periódicos, fotografias e projetos.

Ao projeto ARQUIGRAFIA, fonte de imagens e espaço para divulgação destas e outras tantas arquiteturas.

À minha família pelo apoio. À Camila por tudo.

AS CIDADES E O DESEJO 4

No centro de Fedora, metrópole de pedra cinzenta, há um palácio de metal com uma esfera de vidro em cada cômodo. Dentro de cada esfera, vê-se uma cidade azul que é o modelo para uma outra Fedora. São formas que a cidade teria podido tomar se, por uma razão ou por outra, não tivesse se tornado o que é atualmente. Em todas as épocas, alguém, vendo Fedora tal como era, havia imaginado um modo de transformá-la na cidade ideal, mas enquanto construía o seu modelo em miniatura, Fedora já não era mais a mesma de antes e o que até ontem havia sido um possível futuro, hoje não passava de um brinquedo numa esfera de vidro.

Agora Fedora transformou o palácio das esferas em museu: os habitantes o visitam, escolhem a cidade que corresponde aos seus desejos, contemplam-na imaginando-se refletidos no aquário de medusas que deveria conter as águas do canal (se não tivesse sido dessecado), percorrendo no alto baldaquino a avenida reservada aos elefantes (agora banidos da cidade), deslizando pela espiral do minarete em forma de caracol (que perdeu a base sobre a qual se erguia).

No atlas do seu império, ó Grande Khan, devem constar tanto a grande Fedora de pedra quanto as pequenas Fedoras das esferas de vidro. Não porque sejam igualmente reais, mas porque são todas supostas. Uma reúne o que é considerado necessário, mas ainda não o é; as outras o que se imagina possível e um minuto mais tarde deixa de sê-lo¹.

PEREIRA, D. A. M. Rodoviárias no Brasil nas décadas de 1960 e 1970: representações e imaginários de um país moderno. Dissertação de Mestrado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2020

RESUMO

Esta pesquisa de mestrado propõe uma reflexão crítica sobre os projetos e obras de estações rodoviárias no Brasil, focalizando-se na produção entre as décadas de 1960 e 1970. O recorte temporal elegido, além de compreender um período de acelerada expansão do transporte e malha rodoviários no país, no qual as estações rodoviárias se apresentam como o reflexo urbano desta transformação em escala nacional, enquadra dois momentos antagônicos, são eles: a construção de Brasília, com a Plataforma Rodoviária de Lucio Costa em posição de estratégica centralidade, assumindo o papel de praça central da cidade, e, nos primeiros anos da década de 1980, a desativação da estação rodoviária da Luz no centro de São Paulo, com a conseqüente transferência dos serviços rodoviários da cidade para áreas mais afastadas do centro e apartadas do seu entorno imediato e da rua, nos bairros da Barra Funda, Vila Guilherme e Jabaquara. Em muitas arquiteturas de rodoviárias deste entremeio, o caráter público do edifício e a sua integração com a cidade são um aspecto fundamental com raiz nos pensamentos modernistas e seus desejos de transformação espacial e social. Nesta linha de raciocínio, um programa singelo como a estação rodoviária poderia assumir um caráter monumental, tornando-se um ícone para o espaço urbano. Foi justamente neste período que surgiram exemplares marcantes destes casos como a Plataforma de Brasília ou a Rodoviária de Jaú, de Vilanova Artigas, e também exemplos muitas vezes quase anônimos, inseridos em cidades de distintos tamanhos e regiões do país. Esta pesquisa visa, portanto, aprofundar-se no estudo crítico do imaginário e representações destas arquiteturas nas cidades brasileiras, identificando as arquiteturas notáveis do período e as similaridades, ou disparidades, entre seus programas e suas propostas, investigando a sua relação com a construção de imaginários de país moderno.

Palavras-chave: estações rodoviárias, imaginário, representações, arquitetura modernista brasileira

PEREIRA, D. A. M. **Brazilian bus terminals between 1960s and 1970s: representations and imaginaries of a modern country.** Master Dissertation. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2020

ABSTRACT

This master research proposes a critical evaluation about the projects and works of bus terminals in Brazil during the 1960s and 1970s decades. The elected temporal cut, further than a period of great road expansion in the country, in which the bus terminals stands as an urban reflect of this nationwide transformation, frames two opposite movements: in one hand the construction of Brasília, with its bus terminal, called Road Platform, in strategic central position, representing the central square of the city; in other hand the deactivation of São Paulo's bus terminal in central Luz district in the early years of 1980s, meaning therefore the transfer of long distance bus services to more peripheral areas such as Barra Funda, Vila Guilherme and Jabaquara districts, in structures secluded from street level and regular urban life. In several architectures of the appointed period, the public trace and the building's integration within the city's structure and urban life are characteristic of the modernist thought and its desire of social and spatial integration. Following such logic a modest program as the bus station could turn into a significant, sometimes monumental, building, which became an urban icon in many cases. It was precisely in this period that important examples of bus terminals were built such as the above-mentioned Brasília's bus terminal (the Road Platform) and Jau's bus terminal designed by important Brazilian modernist architects: Lucio Costa and Vilanova Artigas, respectively. There are also several other examples of modernist bus terminals from the 1960s and 1970s, sometimes anonymous, within Brazilian cities from diverse sizes and regions. This research intends a critical study about the representations and imaginaries of such architectures in Brazil, identifying the notable examples, the similarities and disparities within the program and the investigation of possible imaginaries of modern country that follows such constructions.

Keywords: bus terminals, imaginary, representations, Brazilian modernist architecture

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Estação Rodoviária de Jaú. Imagem: Acervo da biblioteca da FAUUSP In: ARQUIGRAFIA, p. 4.

Figura 2 - Estação Rodoviária de Blumenau, p. 19.

Figura 3 - Estação Rodoviária de Maranguape. Imagem: Biblioteca do IBGE, p. 22.

Figura 4 - Estação Rodoviária do Guarujá. Imagem: cortesia Arquiteto Fábio Serrano, p. 24.

Figura 5 - Pilotis do Aeroporto Santos Dumont, p. 28.

Figura 6 - Aeroporto Santos Dumont. Imagem: Lauro Cavalcanti In: Archdaily Brasil, p. 29.

Figura 7 - Estação Ferroviária de Ribeirão Preto - Cia. Mogiana. Imagem: José Moscardi In: Archdaily Brasil, p. 29.

Figura 8 - Primeira Estação Rodoviária de Marília. Imagem: www.cidadedemarilia.com, p. 31.

Figura 9 - Estação Rodoviária de Pirajuí. Imagem: Biblioteca do IBGE, p. 31.

Figura 10 - Estação Rodoviária de Londrina. Imagem: Acervo da Biblioteca da FAUUSP In: ARQUIGRAFIA, p. 33.

Figura 11 - Corte longitudinal da Rodoviária de Londrina, p. 33.

Figura 12 - Abaixo. Plataforma Rodoviária e a Torre de TV ao fundo. Imagem: Arquivo Público DF In: Vitruvius, p. 32.

Figura 13 - Gravura da Estação da Cité Industrielle. Imagem: Tony Garnier In: Pinterest, p. 35.

Figura 14 - Gravura dos pilotis do edifício da Assembléia da Cité Industrielle. Imagem: Tony Garnier In: Pinterest, p. 34.

Figura 15 - Abaixo. Construção dos viadutos-plataformas da Plataforma Rodoviária de Brasília. Imagem: Arquivo Público DF In: Vitruvius, p. 36.

Figura 16 - Corte transversal Plataforma Rodoviária de Brasília, p. 37.

Figura 17 - Corte transversal Estação Rodoviária de Jaú, p. 37.

Figura 18 - Corte transversal Estação Rodoviária de Londrina, p. 37.

Figura 19 - Capa da Revista "A Construção São Paulo", dedicada aos terminais rodoviários do interior do Estado, p. 45.

Figura 20 - Mapa das estações rodoviárias visitadas, p. 48.

Figura 21 - Estação Rodoviária de Sumaré, p. 49.

Figura 22 - Estação Rodoviária de Limeira, p. 49.

Figura 23 - Estação Rodoviária de Limeira, p. 52.

Figura 24 - Estação Rodoviária de São Carlos, p. 53.

Figura 25 - Estação Rodoviária de São Carlos, p. 55.

Figura 26 - Estação Rodoviária de Araraquara, p. 55.

Figura 27 - Intervenção da cobertura do terminal urbano sobre a laje de cobertura da estação rodoviária. Imagem: Google Street View, p. 56.

Figura 28 - Estação Rodoviária de Jaú, p. 57.

Figura 29 - Plataforma Rodoviária de Brasília, p. 58.

Figura 30 - Antiga Rodoviária Interestadual de Brasília (Rodoferroviária), p. 60.

Figura 31 - Estação Rodoviária de Goiânia, p. 60.

Figura 32 - Fachada da estação rodoviária transformada em *shopping center*, p. 61.

Figura 33 - Interior da estação rodoviária transformada em *shopping center*, p. 61.

Figura 34 - Rodoviária de Uberlândia, p. 62.

Figura 35 - Estação Rodoviária de Adamantina, p. 63.

Figura 36 - Antiga Rodoviária de Marília, p. 65.

Figura 37 - Prefeitura e Rodoviária de Araçatuba, p. 65.

Figura 38 - Rodoviária de Penápolis, p. 67.

Figura 39 - Rodoviária de Pirajuí, p. 67.

Figura 40 - Estação Rodoviária de Adamantina, p. 68.

Figura 41 - Rodoviária de Bagé, p. 69.

Figura 42 - Rodoviária de Porto Alegre, p. 71.

Figura 43 - Rodoviária de Bagé, p. 71.

Figura 44 - Rodoviária de Porto Alegre, p. 73.

Figura 45 - Rodoviária de Cachoeira do Sul, p. 73.

Figura 46 - Terminal Rodoviário do Jabaquara, p. 75.

Figura 47 - Rodoviária de Santos, p. 75.

Figura 48 - Estação Rodoviária do Guarujá, p. 77.

Figura 49 - Estação Rodoviária de São Carlos. Imagem: Biblioteca do IBGE, p. 79.

Figura 50 - Linha do Tempo, p. 80.

Figura 51 - Mapa 1, p. 82.

Figura 52 - Mapa 2, p. 85.

Figura 53 - Mapa 3, p. 86.

Figura 54 - Mapa 4, p. 88.

Figura 55 - Mapa 5, p. 89.

Figura 56 - Mapa 6, p. 90.

Figura 57 - Estação Rodoviária de Belo Horizonte. Imagem: Cartão-postal, p. 92.

Figura 58 - Umberto Boccioni, La strada entra nella casa, 1911 – pintura a óleo Imagem: Sprengel Museum Hannover, p. 94.

Figura 59 - Segunda Residência de Vilanova Artigas. Imagem: SPCity, p. 97.

Figura 60 - Antiga Rodoviária de Londrina (Atual Museu de Arte). Imagem: Fernando Stankus In: Archdaily Brasil, p. 97.

Figura 61 - Croqui de Le Corbusier: Plano para a Cidade de São Paulo,

1929. Imagem: www.cronologiadourbanismo.ufba.br, p. 98.

Figura 62 - Croqui de Le Corbusier, plano para o Rio de Janeiro (1929). Imagem: Archdaily Brasil, p. 99.

Figura 63 - Fábrica da FIAT Lingotto. Imagem: Architectuul, p. 100.

Figura 64 - Croqui de Le Corbusier: Cobertura do immeuble-villa. Plano Obus, Argel. Imagem: Plataforma Arquitectura, p. 100.

Figura 65 - Ponte Vecchio em Florença, p. 102.

Figura 66 - Ladeira de Nossa Senhora da Conceição da Praia em Salvador. Imagem:

salvadorhistoriadicidadebaixa.blogspot.com, p. 102.

Figura 67 - *Canaletto, Capriccio con edifi ci palladiani*, 1756-1759, pintura a óleo. Imagem: Wikimedia, p. 103.

Figura 68 - Gravura do século XVIII da citadela de Arles, construída sobre um anfiteatro romano. Imagem: Wikimedia, p. 103.

Figura 69 - Pieter Bruegel, o velho. *De toren van Babel*. Pintura a óleo. 1563. Imagem: Wikimedia, p. 105.

Figura 70 - Plano para Berlin Hauptstadt do casal Smithsons. Imagem: Pinterest, p. 105.

Figura 71 - Croqui de Le Corbusier para o Plano Obus. Imagem: Pinterest, p. 106.

Figura 72 - Highrise of Homes (Grupo SITE). Desenho em grafite sobre papel. Imagem: MoMA, p. 106.

Figura 73 - Maquete de trecho Nova Babilônia de Constant. Imagem: Pinterest, p. 106.

Figura 74 - Plataforma Rodoviária e Congresso Nacional ao fundo. Imagem: Acervo Biblioteca da FAUUSP In: ARQUIGRAFIA, p. 108.

Figura 75 - George Washington Bridge Bus Terminal em Nova Iorque, projeto de Pier Luigi Nervi, 1965. Imagem: Wikimedia, p. 110.

Figura 76 - Piccadilly Circus, Londres. Cartão-postal da década de 1960. Imagem: Pinterest, p. 111.

Figura 77 - Plataforma Rodoviária e Conjunto Nacional em Brasília, década de 1980. Imagem: Pinterest, p. 111.

Figura 78 - Estação Rodoviária e Prefeitura de Araçatuba. Imagem: Biblioteca do IBGE, p. 113.

Figura 79 - Edifício do Antigo Ministério da Educação e Saúde, p. 114.

Figura 80 - Edifício Louveira. Imagem: Maíra Acayaba, p. 115.

Figura 81 - Residência Tomie Ohtake. Imagem: Nelson Kon In: Archdaily Brasil, p. 117.

Figura 82 - Fórum de Avaré. Imagem: Pinterest, p. 118.

Figura 83 - Corte do Fórum de Avaré, p. 119.

Figura 84 - Corte da Residência Taques Bittencourt, p. 119.

Figura 85 - Museu de Arte de São Paulo (MASP). Imagem: Hugo Segawa In: ARQUIGRAFIA, p. 119.

Figura 86 - Página seguinte. Pavilhão Brasileiro na Expo 70. Imagem: Folha de S. Paulo, p. 121.

Figuras 87, 88 e 89 - Cortes esquemáticos. A “praça coberta” como tipologia arquitetônica, p. 123.

Figura 90 - Maquete da Rodoviária de Jundiá. Imagem: Acervo da Biblioteca da FAUUSP In: ARQUIGRAFIA, p. 124.

Figura 91 - Maquete da Rodoviária de Jundiá. Imagem: Acervo da Biblioteca da FAUUSP In: ARQUIGRAFIA, p. 125.

Figuras 92 e 93 - Cortes Anteprojeto da Rodoviária de Jundiá. Imagem: Vilanova Artigas, Acervo de Projetos da Biblioteca da FAUUSP, p. 127.

Figura 94 - Croqui de estudos da planta baixa da Rodoviária de Jundiá. Imagem: Vilanova Artigas, Acervo de Projetos da Biblioteca da FAUUSP, p. 126.

Figura 95 - Abaixo. Croqui de estudos corte da Rodoviária de Jundiá e Viaduto. Imagem: Vilanova Artigas, Acervo de Projetos da Biblioteca da FAUUSP, p. 126.

Figura 96 - Rodoviária de Jaú. Imagem: Acervo da Biblioteca da FAUUSP In: ARQUIGRAFIA, p. 129.

Figura 97 - Rodoviária de Cuiabá. Imagem: Biblioteca do IBGE, p. 128.

Figura 98 - Croqui da Rodoviária de Santos. Imagem: Revista Acrópole, p. 130.

Figura 99 - Rodoviária de Santos. Imagem: José Moscardi In: Revista Acrópole, p. 130.

Figura 100 - Rodoviária de São Carlos. Imagem: Construtora Santoro, p. 130.

Figura 101 - Rodoviária de João Pessoa. Imagem: arqpb.blogspot.com, p. 131.

Figura 102 - Rodoviária de Blumenau, p. 131.

Figura 103 - Rodoviária de Bagé, p. 131.

Figura 104 - Corte transversal da Rodoviária do Guarujá, p. 132.

Figura 105 - Rodoviária de Curitiba. Cartão Postal, p. 132.

Figura 106 - Rodoviária de Joinville. Cartão Postal, p. 132.

Figura 107 - Corte transversal Rodoviária de Santos, p. 133.

Figura 108 - Corte transversal Rodoviária de Amparo, p. 133.

Figura 109 - Corte transversal Rodoviária de João Pessoa, p. 133.

Figura 110 - Corte transversal Rodoviária de Cuiabá, p. 133.

Figura 111 - Rodoviária de São Carlos - Axonometria da cobertura, p. 134.

Figura 112 - Rodoviária de São Carlos - Corte transversal, p. 134.

Figura 113 - Rodoviária de Bagé - Axonometria da cobertura, p. 135.

Figura 114 - Rodoviária de Bagé - Corte transversal, p. 135.

Figura 115 - Rodoviária de Fortaleza - Axonometria da cobertura, p. 136.

Figura 116 - Rodoviária de Fortaleza - Corte transversal, p. 136.

Figura 117 - Rodoviária de Uberlândia - Axonometria da cobertura, p. 137

Figura 118 - Rodoviária de Uberlândia - Corte transversal, p. 137.

Figura 119 - Corte transversal da Rodoviária de Maceió, 138.

Figura 120 - Rodoviária de Sumaré. Imagem: Gustavo Neves da Rocha Filho In: ARQUIGRAFIA, p. 139.

Figura 121 - Rodoviária de Jaú. Imagem: Acervo da Biblioteca da FAUUSP In: ARQUIGRAFIA, p. 139.

Figura 122 - Rodoviária de Fortaleza. Imagem: Cartão-postal In: Archdaily Brasil, p. 141.

Figura 123 - Rodoviária de Montes Claros. Imagem: www.onibusbrasil.com, p. 141.

Figura 124 - Cobertura da Antiga Rodoviária de São Paulo. Imagem: Acervo da Biblioteca da FAUUSP In: ARQUIGRAFIA, p. 142.

Figura 125 - Maquete Rodoviária do Tietê. Imagem: Maquete Sato, p. 143.

Figura 126 - Antiga Rodoviária de São Paulo antes da reforma. Imagem: Cartão-postal, p. 144.

Figura 127 - Antiga Rodoviária de São Paulo após a reforma. Imagem: Cartão-postal, p. 144.

Figura 128 - Capa da Revista Projeto e Construção, p. 145.

Figura 129 - Antiga Rodoviária de São Paulo. Imagem: Acervo da Biblioteca da FAUUSP In: ARQUIGRAFIA, p. 146.

Figura 130 - Antiga Rodoviária de São Paulo. Imagem: Acervo da Biblioteca da FAUUSP In: ARQUIGRAFIA, p. 147.

Figura 131 - Pavilhões da Expo 70 Osaka. Na esquerda da imagem, próximo à avenida, o Pavilhão Brasileiro. Imagem: Pinterest, p. 149.

Figura 132 - Terminal Barra Funda, p. 148.

Figura 133 - Nova Rodoviária Interestadual de Brasília. Imagem: ARCOWeb, p. 150.

Figura 134 - Nova Rodoviária de Jundiá. Imagem: Saúvas Construtora, p. 150.

Figura 135 - Terminal Tatuapé e Shopping Metrô. Imagem: Shopping Metrô Tatuapé, p. 150.

Figura 136 - Antiga Rodoviária de São Paulo. Imagem: Acervo da Biblioteca da FAUUSP In: ARQUIGRAFIA, p. 153.

Figura 137 - Plataforma Rodoviária de Brasília. Imagem: Instituto Durango Duarte, p. 154.

Figura 138 - Imagens da cidade de Vassouras. Acima estação rodoviária e abaixo à direita a antiga estação ferroviária. Imagem: cartão-postal, p. 156.

Figura 139 - Viaduto do Chá, Vale do Anhangabaú. Imagem: Frame do filme São

Paulo, Sociedade Anônima, p. 162.

Figura 140 - Construção da fábrica de peças automotivas. Imagem: Frame do filme São Paulo, Sociedade Anônima, p. 165.

Figura 141 - Fiscalização do Ministério do Trabalho. Imagem: Frame do filme São Paulo, Sociedade Anônima, p. 165.

Figura 142 - Pequena marcha nacionalista. Imagem: Frame do filme São Paulo, Sociedade Anônima, p. 167.

Figura 143 - Canteiro de obras do Palácio da Alvorada. Imagem: Eduardo Kneese de Mello In: ARQUIGRAFIA, p. 168.

Figura 144 - Rodoviária de Uruguiana. Imagem: Biblioteca do IBGE, p. 173.

Figura 145 - Canteiro de obras da Rodoviária de Jaú. Imagem: Acervo da Biblioteca da FAUUSP In: ARQUIGRAFIA, p. 174.

Figura 146 - Canteiro de obras da Rodoviária de Sumaré. Imagem: Gustavo Neves da Rocha Filho In: ARQUIGRAFIA, p. 175.

Figura 147 - Rodoviária de Alegrete. Imagem: Google Street View, p. 175.

Figura 148 - Página seguinte. Rodoviária de Belo Horizonte. Imagem: Cartão-postal, p. 176.

Figura 149 - Rodrigo Yudi Honda. A voz do Brasil. Pintura a óleo, 2018. Imagem: www.rodrigoyudihonda.com, p. 178.

Figuras 150 e 151 - Segunda residência de Vilanova Artigas. Planta e Corte, p. 179.

Figura 152 - Rodoviária de Uberlândia, p. 187.

Figura 153 - Rodoviária de Jaú. Imagem: Acervo Biblioteca da FAUUSP. In: ARQUIGRAFIA, p. 188.

Figura 154 - Preston Bus Station. Imagem: Archdaily, p. 189.

Figura 155 - Chandigarh Bus Station. Imagem: Flickr, p. 189.

Figura 156 - Rodoviária de Fortaleza. Imagem: Cartão-postal In: Archdaily Brasil, p. 190.

Figura 157 - Rodoviária de Salto. Imagem: UdelaR, p. 190.

Figura 158 - Greyhound Station Jackson Tennessee. Imagem: Cartão-posta, p. 190.

Figura 159 - Mural “Rodoviária de Brumadinho”. Instituto Inhotim, p. 193.

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Relação habitantes / automóvel, p. 181.

Gráfico 2 - Passageiros transportados, p. 182.

Gráfico 3 - Comparativo crescimento absoluto, p. 182.

SUMÁRIO

PREFÁCIO	19
INTRODUÇÃO	23
SÍNTESE DOS CONCEITOS FUNDAMENTAIS	25
APRESENTAÇÃO DO OBJETO DE ESTUDOS	27
ASPECTOS METODOLÓGICOS	39
IMAGINÁRIOS DO MODERNISMO	93
DA CASA À CIDADE	95
EDIFÍCIO-CIDADE	99
PLATAFORMA RODOVIÁRIA	109
CONCEITUANDO A GRANDE PRAÇA COBERTA	115
AS ESTAÇÕES RODOVIÁRIAS MODERNISTAS E O IMAGINÁRIO DA “GRANDE PRAÇA COBERTA”	125
A AUSÊNCIA DE SÃO PAULO E A DISSOLUÇÃO DO IMAGINÁRIO DA GRANDE PRAÇA COBERTA	143

IMAGINÁRIOS DE UM PAÍS MODERNO	155
SÃO PAULO, SOCIEDADE ANÔNIMA: CRÍTICA AO DESENVOLVIMENTISMO BRASILEIRO	163
A CRÍTICA MACHADIANA AO DESENVOLVIMENTISMO BRASILEIRO	169
CONSIDERAÇÕES FINAIS	177
ESTAÇÃO RODOVIÁRIA: UM ELEMENTO DA PAISAGEM URBANA BRASILEIRA	189
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	194
ANEXO - TABELA	200



12

13

14

15

16

17

18

19

20



PREFÁCIO

< Figura 2

Estação Rodoviária de Blumenau. Imagem do autor

O intuito de desenvolver este trabalho partiu de uma experiência pessoal. Em 2008 saí de Blumenau para estudar arquitetura e urbanismo em São Paulo. A maneira mais natural de cobrir a distância de mais de 600 km entre as duas cidades seria o transporte aéreo. Porém, esta nem sempre foi a opção economicamente mais viável, especialmente para um estudante universitário. Resultado disto, percorri, desde então, inúmeras vezes o trajeto entre o Terminal Rodoviário do Tietê e a Estação Rodoviária de Blumenau de ônibus – uma viagem de cerca de 10 horas.

Aos poucos, como consequência do próprio curso, fui reconhecendo aspectos sobre estas arquiteturas que eram ponto de partida e chegada. O brutalismo do Terminal do Tietê era uma cena mais ou menos comum na metrópole paulistana. A estação em si não despertou nenhuma atenção especial – sabia que era uma arquitetura moderna e imaginava que tinha uma relação com a estação do metrô acoplada a ela. No contexto paulistano ela se dissolvia como uma obra menor, entre as diversas arquiteturas modernistas da cidade; não comparecia em nenhuma bibliografia, em nenhuma aula.

Em Blumenau uma arquitetura pública brutalista, térrea e aberta é algo deslocado da realidade. Edifícios públicos, como a Prefeitura e o Fórum, são normalmente arquiteturas peculiares, falsos históricos pós-modernos, imitando uma arquitetura enxaimel, que nada tem a ver com os antigos edifícios ecléticos construídos na cidade no fim do século XIX e início do século XX. São poucas as obras modernistas em Blumenau. À rodoviária poderiam se somar o edifício da Cia. Hering, arquitetura brutalista projetada pelo austríaco radicado no Brasil Hans Broos e, um exemplo anterior, a Catedral, projetada pela dupla alemã Domenikus e Gottfried Böhm. A diferença é que estas obras têm pequenas placas identificando sua construção, seus arquitetos e sua importância histórica; já a rodoviária, não.

Por um longo tempo, isso tudo foi apenas uma curiosidade. Nada que me moveria a pesquisar ambas as obras mais a fundo, eram somente arquiteturas recorrentes nas minhas viagens, nas quais eu era capaz de reconhecer afinidades com um momento histórico da arquitetura brasileira. Uma série de outras viagens de ônibus, esporádicas, durante estes anos foram aumentando a curiosidade, revelando mais uma vez aspectos similares, como em Florianópolis e Curitiba.

Em 2009 visitei a cidade de Jaú, no interior de São Paulo, onde desembarquei na estação rodoviária projetada por Vilanova Artigas. Novamente uma arquitetura modernista, brutalista. Talvez, minha reação à época foi reconhecer uma certa afinidade com a arquitetura das outras rodoviárias, mas lamentar que estas não tivessem uma solução plasticamente tão bonita quanto os pilares desenhados por Artigas, nem uma relação espacial tão interessante quanto a sua solução de implantação no terreno e circulação pelas rampas.

Em 2013, antes mesmo da minha graduação, outra viagem ao interior incluiu neste repertório as rodoviárias de São Carlos e de Araraquara. Neste momento havia a certeza de que estas afinidades entre arquiteturas do mesmo programa não eram aleatoriedades. Haveria, certamente, algum motivo para que um programa como a estação rodoviária demandasse tanta atenção no passado. Esta soma de experiências trouxe, enfim, uma ideia de um campo de investigação possível.

Retomei este assunto no final de 2015, um ano após minha graduação, quando compartilhei minhas inquietações com o professor Artur Rozestraten. Indiquei minha vontade de investigar o tema, no âmbito da pós-graduação. O Artur não apenas apoiou a iniciativa e aceitou, mais uma vez, orientar a minha pesquisa; por uma feliz coincidência, ele pretendia abordar estações rodoviárias num artigo para o “III Seminário Internacional Architecturas – Imaginadas: Representação Gráfica Arquitectónica e Outras Imagens”, cujo tema era “Desenho (...) Cidade Moderna”.

A razão do Artur em tratar deste assunto era, no âmbito do projeto ARQUIGRAFIA, explorar imagens “inéditas” – na verdade digitalizações de antigos *slides* do Setor de

Audiovisual da Biblioteca da FAUUSP – que revelavam interessantes imagens da Rodoviária de Jaú, da Antiga Rodoviária de São Paulo e da Plataforma Rodoviária de Brasília. Eram cenas do canteiro de obras em Jaú, da relação daquela ousada estrutura moderna com o modesto casario eclético e as ruas de terra batida do entorno; cenas de uma Plataforma Rodoviária ainda vazia, de uma Brasília que, lentamente, começava a se ocupar, uma cidade totalmente moderna; e fotografias da Antiga Rodoviária de São Paulo, que bastavam por si só, visto que era uma arquitetura praticamente alienígena, perto do que se conhece por modernismo brasileiro durante a formação como arquiteto.

Este acaso me rendeu, também, o convite para redigir o artigo junto com ele e o Lucas Caracik, que havia acabado de tratar da cidade de Jaú no seu TFG. Escrevemos e apresentamos o texto “Imagens fotográficas e desejos de cidades modernas: rodoviárias no ARQUIGRAFIA” no início de 2016 no Rio de Janeiro. Uma experiência e um debate que ajudaram a moldar o projeto de pesquisa, o qual seria aceito dois anos depois no Programa de Pós-Graduação da FAUUSP.

Além de investigar este conjunto de obras, uma inquietação moveu esta pesquisa: como teria sido possível esta larga experiência do modernismo em cidades tão distintas e como estas arquiteturas tão contundentes, aparentemente, não refletiram na construção de cidades igualmente visionárias? Estas obras, inevitavelmente, permaneciam solitárias, exemplos isolados, como em Blumenau.

Esta dissertação, na tentativa de levantar e identificar estas arquiteturas, e, ao mesmo tempo, confrontar estas indagações, organizou-se da seguinte forma: Um capítulo introdutório visa conceituar o objeto de estudos e seus referenciais teóricos. Também este início trata sobre os aspectos metodológicos da pesquisa, além de resumidamente, discutir os resultados obtidos. Os capítulos seguintes tratam dos imaginários modernistas e modernizadores e sua relação com estas obras. Por fim, são apresentadas considerações finais à guisa de conclusão.



INTRODUÇÃO



SÍNTESE DOS CONCEITOS FUNDAMENTAIS

< Figura 4

Estação Rodoviária do Guarujá. Imagem:
cortesia Arquiteto Fábio Serrano

Estação Rodoviária

A Estação Rodoviária, Terminal Rodoviário ou, simplesmente, a Rodoviária, referem-se às estações que atendem aos ônibus de linhas intermunicipais, interestaduais ou internacionais; equipamentos presentes na maioria das cidades brasileiras.

Imaginário

“Se não há mudança de imagens, união inesperada de imagens, não há imaginação, não há *ação imaginante*. Se uma imagem *presente* não faz pensar numa imagem *ausente*, se uma imagem ocasional não determina uma prodigalidade de imagens aberrantes, uma explosão de imagens, não há imaginação. (...) O vocábulo fundamental que corresponde à imaginação não é *imagem*, mas *imaginário*.” (BACHELARD, 2001, p. 1, grifo do autor)

“É o trajeto que nos interessaria, e o que nos descrevem é a estada. Ora, o que queremos examinar nesta obra é na verdade a imanência do imaginário no real, é o trajeto *contínuo* do real ao imaginário.” (BACHELARD, 2001, p.5, grifo do autor)

“O imaginário é inseparável de uma invenção que produz, mantém e renova as imagens da imaginação... A imaginação pode se limitar a fazer nascer representações imaginadas, lembranças, antecipações por simples variações de perfil do percebido, posicionando assim a consciência em uma suspensão da crença imediata no percebido.” (WUNENBURGER, 2003 apud ROZESTRATEN, 2019, p.105)

“(...) no campo da história da arte e da cultura, o termo imaginário tem um escopo mais abrangente e envolve também aquilo que é criado pela imaginação, mas tem existência material no mundo real: a atividade artística e as obras de arte. O imaginário seria a reunião de imagens mentais, imagens visuais, objetos visíveis e suas interações com a cultura humana.

Essa acepção mais ampla de imaginário acrescenta, ao mundo mental da imaginação, o conjunto de todas as suas expressões materiais, bidimensionais e tridimensionais. No caso da arquitetura, cidades, edifícios e objetos, inclusive. Nesse sentido, o termo imaginário se coloca como síntese que dissolve os limites convencionais entre mundo mental e mundo real, entre ideias e formas sensíveis.” (ROZESTRATEN, 2009, p.256)

Modernidade e modernismo

“(…) defino modernismo como qualquer tentativa feita por mulheres e homens modernos no sentido de se tornarem não apenas objetos mas também sujeitos da modernização, de apreenderem o mundo moderno e de se sentirem em casa nele. Trata-se de uma concepção de modernismo mais ampla e mais inclusiva do que as que costumamos encontrar em obras acadêmicas. Ela implica uma visão aberta e abrangente da cultura; é muito diferente da abordagem museológica que subdivide a atividade humana em fragmentos e os enquadra em casos separados, rotulados em termos de tempo, lugar, idioma, gênero e disciplina acadêmica.” (BERMAN, 2007, p.11)

“Se encaramos o modernismo como um empreendimento cujo objetivo é fazer que nos sintamos em casa num mundo constantemente em mudança, nos damos conta de que nenhuma modalidade de modernismo jamais poderá ser definitiva.” (BERMAN, 2007, p.12)

“Existe um tipo de experiência vital – experiência de tempo e espaço, de si mesmo e dos outros, das possibilidades e perigos da vida – que é compartilhada por homens e mulheres em todo o mundo, hoje. Designarei esse conjunto de experiências como ‘modernidade’. Ser moderno é encontrar-se em um ambiente que promete aventura, poder, alegria, crescimento, autotransformação e transformação das coisas em redor – mas ao mesmo tempo ameaça destruir tudo o que temos, tudo o que sabemos, tudo o que somos.” (BERMAN, 2007, p.24)

APRESENTAÇÃO DO OBJETO DE ESTUDOS

1

Lucio Costa implantou a Plataforma Rodoviária em consonância com o conceito de coração da cidade, tema contemporâneo ao projeto de Brasília discutido por José Luís Sert, Ernesto Nathan Rogers e Jacqueline Tyrwhitt, durante o VIII CIAM (1951), para estes arquitetos o espaço público do centro da cidade era o coração da cidade, elemento atemporal, tido como chave de todos os agrupamentos urbanos históricos. Esta parece ser a intenção ao projetar a Plataforma Rodoviária, extrapolando os limites do que seria o papel do terminal de ônibus, integrando-o a outros programas e ao espaço público. Nas palavras do arquiteto: “Nesta plataforma (...) situou-se então o centro de diversões da cidade (mistura em termos adequados de *Piccadilly Circus*, *Times Square* e *Champs Elysées*.” (COSTA, 1957 apud BRAGA, 2010, p.169).

Esta pesquisa partiu da constatação de diversos aspectos convergentes em estações rodoviárias brasileiras, em particular exemplares projetados e construídos nas décadas de 1960 e 1970. Nestas obras se observaram importantes elementos em comum, presentes tanto em soluções técnicas e estéticas quanto, também, na implantação do edifício integrado à malha urbana. Além do frequente vínculo construtivo e formal entre tais estações rodoviárias, é perceptível a afinidade em torno de uma nova relação entre edifício e cidade, seja em uma metrópole consolidada como São Paulo, Belo Horizonte, Fortaleza ou Porto Alegre, seja em uma cidade interiorana como Jaú, Feira de Santana, Joinville ou Uberlândia. Mesmo em uma cidade planejada *ex novo*, como Brasília, Lucio Costa conferiu um especial valor simbólico para a Plataforma Rodoviária, no entroncamento dos eixos residencial e monumental: o coração da cidade¹.

Esta condição de uma arquitetura modernista, aberta e integrada à cidade, contudo, não era uma exclusividade das estações rodoviárias. Apenas entre as estruturas de transporte, dois exemplos brasileiros merecem destaque, por semelhante abordagem de projeto e condição urbana modernos. O Aeroporto Santos Dumont no Rio de Janeiro, projetado pelos irmãos Roberto em 1944, é uma arquitetura moderna construída sobre um aterro na Baía de Guanabara junto ao centro da cidade (Fig. 6). Esta obra fornece uma perspectiva única do ponto de vista dos viajantes: de um lado, a paisagem das montanhas junto à baía, do outro, o centro da cidade. Os pilotis realizam esta transição de forma suave (Fig. 5), abrindo a arquitetura para o espaço público do centro do Rio de Janeiro e do Parque do Aterro do Flamengo.

Vislumbrando o potencial de integração com o interior do Brasil, na esteira da inauguração de Brasília, os projetos de Oswaldo Bratke para as estações ferroviárias da Cia. Mogiana em Ribeirão Preto (Fig. 7) e Uberlândia construídas em 1961, representavam, por sua vez, um ideal de estação modernista em clara oposição à tradicional estação eclética. A descrição destas arquiteturas no livro “Oswaldo Arthur Bratke” de Hugo

Segawa e Guilherme Dourado tem estreito vínculo com a condição observada nas rodoviárias modernistas:

A conceituação arquitetônica destes edifícios nasceu de pressupostos urbanísticos: estações ferroviárias são importantes referências urbanas, indutoras de crescimento e desenvolvimento material nas áreas dos seus redores (...). Cria-se, nesse sentido, uma interação proveitosa entre a estação ferroviária como equipamento público e o setor da cidade no qual está implantada, caracterizando uma vida urbana peculiar. É tradição o surgimento de um vivo aglomerado de comércio e de prestação de serviços na vizinhança das estações. No padrão brasileiro, essas atividades ocorriam fora e próximas à estação – nunca dentro delas. A estação ferroviária abrigava exclusivamente os serviços relacionados ao transporte e serviços de apoio e conforto aos passageiros.

A proposta de estação ferroviária de Bratke contrariava esse padrão. (...) As principais estações projetadas por Bratke previam não somente as instalações ferroviárias para o adequado atendimento de passageiros e carga, como acoplavam centros comerciais e serviços diversificados. (...) (SEGAWA, DOURADO 1997, p.213-214)

Contudo, tanto o Aeroporto Santos Dumont quanto as estações de Bratke permaneceram como casos isolados dentre seus respectivos pares. No caso das estações ferroviárias, o paulatino abandono do transporte sobre trilhos, preterido por políticas públicas rodoviaristas ao longo do século XX, contribuiu para tal isolamento. Fora isso, já se contava com uma estrutura existente de estações ecléticas construídas no século XIX e início do século XX (BRUAND, 2012, p.374), inibindo uma maior possibilidade de experiências modernistas neste campo.

Não é este o caso da arquitetura aeroportuária: muitos terminais de passageiros foram construídos ao longo dos anos 1960, 1970 e 1980 no Brasil (SEGAWA, 2014, p.168-170). Porém, estas arquiteturas eram distintas do exemplo do Aeroporto Santo Dumont. Tratavam-se de estruturas afastadas das cidades, sequer com conexão por transportes de

Figura 5

Abaixo. Pilotis do Aeroporto Santos Dumont. Imagem do autor



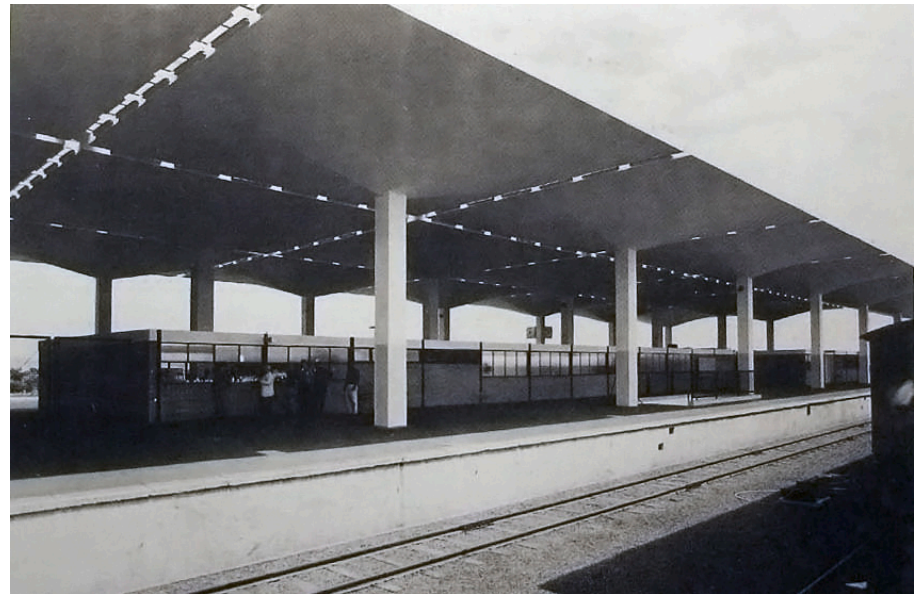
> **Figura 6**

Aeroporto Santos Dumont. Imagem: Lauro Cavalcanti In: Archdaily Brasil



> **Figura 7**

Estação Ferroviária de Ribeirão Preto - Cia. Mogiana. Imagem: José Moscardi In: Archdaily Brasil



massa. Desta maneira, o aeroporto se consolidou como uma infraestrutura suburbana, fechada e voltada apenas para o estrito atendimento de suas funções.

As estações rodoviárias, por sua vez, tornaram-se neste período sinônimo de infraestrutura urbana, arquiteturas recorrentes nas cidades brasileiras. Entre os fatores para o sucesso deste programa estão: **1)** a preferência pelo modal rodoviário como meio de integração nacional, promovido pelo Estado ao longo do século XX desde a República Velha, porém com particular ênfase a partir dos anos 1950; **2)** tratava-se de um novo meio de transporte que demandava uma nova infraestrutura. A estação rodoviária era, portanto, um programa moderno na acepção temporal do termo, um campo oportuno para os ensaios técnicos e estéticos modernistas.

O fenômeno da disseminação destas rodoviárias modernistas, entre outros programas públicos e privados, só foi possível devido à popularização do modernismo enquanto solução técnica, estética e ética. Como apontam Buzzar et al., até o final dos anos 1950 em São Paulo, por exemplo, o Departamento de Obras Públicas do Estado praticava quase que exclusivamente a arquitetura eclética (2015, p.159-160). Certamente, a construção de Brasília foi um fator chave neste processo (BUZZAR et al., 2015, p.162). No caso das estações rodoviárias, cabe apontar a relevância de Brasília além da ordem estética: a Plataforma Rodoviária, projetada por Lucio Costa, trouxe a estação rodoviária, literalmente, para o centro da discussão urbana moderna.

A partir de Brasília, o programa da estação rodoviária se tornaria um equipamento corriqueiro nas paisagens urbanas brasileiras. Antes disto, havia poucos exemplares esparsos de estações rodoviárias. Sem referências de projeto para o novo programa, as primeiras estações rodoviárias mimetizavam a arquitetura ferroviária, a exemplo da estação rodoviária de Marília (Fig. 8) de 1937 (LIMA, 2004, p.40) e Pirajuí (Fig. 9), ambas no interior paulista. Destaca-se nestas obras a cobertura alta, à maneira das *gares* ferroviárias, e as plataformas de embarque e desembarque em linha, como se estivessem ladeando trilhos. Ambas as soluções faziam pouco sentido para o caso da estação rodoviária, visto que as coberturas altas visavam a eliminação da fumaça do carvão das locomotivas; e os ônibus tinham muito mais flexibilidade de manobra, permitindo

> Figura 8

Primeira Estação Rodoviária de Marília.
Imagem: www.cidadedemarilia.com



> Figura 9

Estação Rodoviária de Pirajuí. Imagem:
Biblioteca do IBGE



outras configurações para as plataformas de embarque.

A Rodoviária de Londrina (Fig. 10), projetada por Vilanova Artigas e construída em 1952, é a estação rodoviária mais célebre anterior à construção da nova capital, tendo sido publicada no livro “Arquitetura Moderna no Brasil” de Henrique Mindlin², um dos primeiros livros sobre o modernismo brasileiro. Seu projeto indica uma emancipação conceitual e programática da estação rodoviária, fugindo das referências ferroviárias. Tratava-se de uma amostra das possibilidades de experimentação técnica e estética em escala urbana, propiciadas pelo programa da estação rodoviária.

A implantação da Rodoviária de Londrina no centro da cidade e em frente à então estação ferroviária, é um interessante registro do papel urbano reservado a este programa. A escolha da posição central se repetiria na maioria das cidades analisadas, possivelmente seguindo como referência, justamente, o antecedente histórico do modal ferroviário. Exemplo disso, algumas das estações rodoviárias verificadas foram implantadas próximas à infraestrutura ferroviária como é o caso da antiga Rodoviária de São Paulo e das rodoviárias de Belo Horizonte, Santos e Limeira, por exemplo. Em Jaú, a estação rodoviária foi construída sobre a antiga estação ferroviária. Em Curitiba, na antiga Estação Interestadual de Brasília e no recente caso da Nova Rodoviária de Campinas a infraestrutura foi pensada para abrigar os modais rodoviários e ferroviários, porém, em todos estes casos o transporte rodoviário prevaleceu.

Esta relação, todavia, não pode ser creditada apenas às arquiteturas ferroviárias dos oitocentos. Há uma raiz eminentemente modernista neste imaginário. A solução estética e urbana da estação ferroviária da *Cité Industrielle* (Figura 13) de Tony Garnier ecoa nos projetos e obras de estações rodoviárias modernistas. Publicada em 1917, a gravura da estação, com suas grandes marquises abertas sobre pilotis – junto a qual se vê um bonde/ônibus, é uma indubitável herança formal para a estação modernista³. Do ponto de vista urbano, a centralidade da estação é justificada, por Garnier, pela sua função de congregação social; reivindicando, portanto, um centro funcional, compacto e acessível a todos:

> Figura 10

Página seguinte. Estação Rodoviária de Londrina. Imagem: Acervo da Biblioteca da FAUUSP In: ARQUIGRAFIA

> Figura 11

Página seguinte. Corte longitudinal da Rodoviária de Londrina

2

(MINDLIN, 2000, p.250-251)

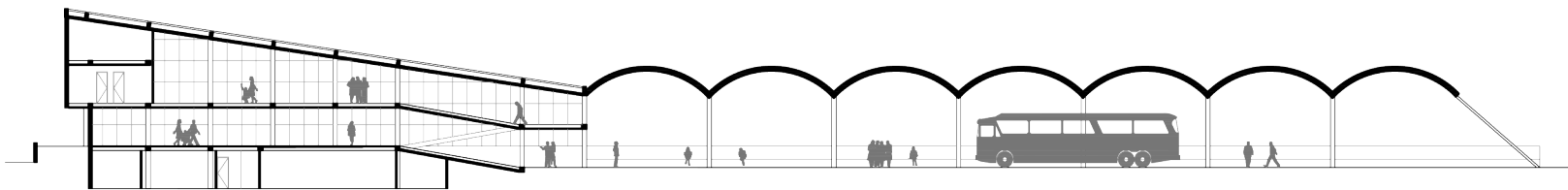
3

É possível perceber a imanência do imaginário do par estação e torre de Garnier, inclusive, no conjunto formado pela Plataforma Rodoviária e a Torre de TV em Brasília (Fig. 12).

Figura 12

Abaixo. Plataforma Rodoviária e a Torre de TV ao fundo. Imagem: Arquivo Público DF In: Vitruvius





5 10

The station quarter is zoned mainly for apartment houses, hotels, department stores, etc., so that the rest of the city will be free of high structures. On the plaza facing the station are the open-air markets.

The station of average size, is at the junction of the great artery coming from the city with the roads that lead to the old city nearby. The public services of the station are at street level; the tracks below are accessible from platforms and waiting rooms at the lower level. Its large clock tower is visible throughout the entire city. (GARNIER apud WIEBENSON, 1969, p.111)

As questões urbanas e formais ensejadas pelas primeiras rodoviárias, como em Londrina, porém, ainda não correspondiam ao todo do imaginário modernista que surgiria a partir de 1960. Principalmente, pois, estas primeiras arquiteturas estavam centradas no seu papel funcional, isto é, na resolução do programa básico como abrigo para embarque e desembarque. Tampouco estas obras repercutiam como política pública em larga escala: antes de 1960 muitas cidades não possuíam infraestrutura para os passageiros do transporte rodoviário, o embarque e desembarque era feito na rua, muitas vezes de maneira improvisada, até mesmo numa cidade como São Paulo (SEGAWA, 2014, p.167-168).

A Plataforma Rodoviária de Brasília (Fig. 12), inaugurada em 1960, torna-se, portanto, um marco temporal para esta pesquisa. A Estação Rodoviária do Plano Piloto, centro do grande complexo que conforma a Plataforma Rodoviária, é a primeira, dentre as pesquisadas, a apontar explicitamente para um programa ampliado, além das questões meramente funcionais. A Plataforma Rodoviária, à maneira de boa parte da produção sucessora, oferecia espaço público, bares, restaurantes, serviços e centros comerciais, além de organizar o acesso a espaços culturais, como o Teatro Nacional.

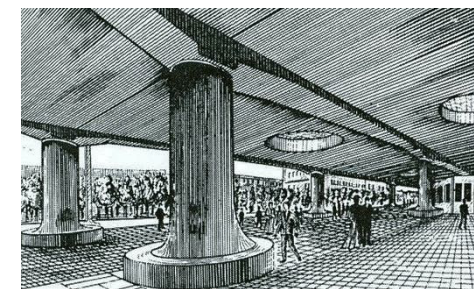
O conceito estético e estrutural da Plataforma Rodoviária também teve grande repercussão entre a produção ulterior. Trata-se de uma infraestrutura urbana, também um complexo sistema de viadutos e vias no cruzamento dos dois eixos definidores da capital, e, como tal, sua forma evidencia este papel. Os pilares da Plataforma Rodoviária são em concreto armado aparente – um prenúncio da estética que dominaria o imagi-

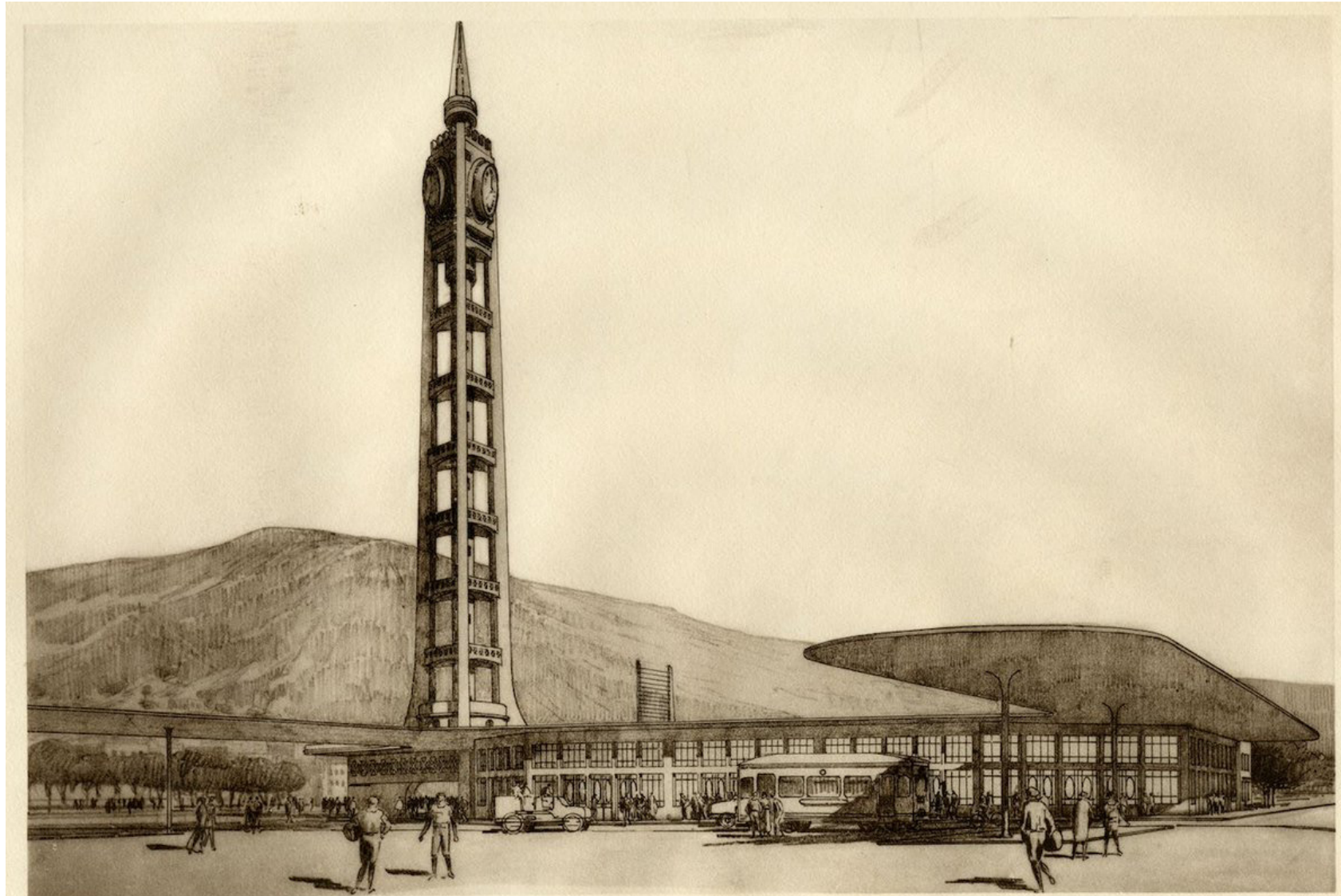
> Figura 13

Página seguinte. Gravura da Estação da *Cité Industrielle*. Imagem: Tony Garnier In: Pinterest

Figura 14

Abaixo. Gravura dos pilotis do edifício da Assembléia da *Cité Industrielle*. Esta imagem de edifício público é outro exemplo recorrente nas estações rodoviárias modernistas: um sistema porticado com elementos de iluminação zenital e completamente aberto. Imagem: Tony Garnier In: Pinterest





CITE INDUSTRIELLE
TONY GARNIER ARCHITECTE

nário modernista brasileiro nos anos seguintes, enquanto suas paredes de vedação são revestida no mesmo mármore aplicado aos palácios e edifícios públicos da capital. Este tratamento, ao mesmo tempo bruto e rebuscado, evidencia a condição ambígua da Plataforma, misto de edifício, infraestrutura e cidade. Os viadutos, sob os quais estão as plataformas de embarque e desembarque, são uma construção mista de pilares de concreto moldados *in loco* com vigas e lajes pré-moldadas de concreto armado (Fig. 15) – algo não muito diverso do método de construção empregado em estruturas viárias até hoje e uma solução aplicada em larga escala como estrutura e cobertura das estações rodoviárias nas décadas de 1960, 1970 e início dos anos 1980.

Após Brasília, observou-se um grande investimento estatal neste programa, acompanhando a evolução dos planos de integração nacional e de desenvolvimento apoiados no rodoviarismo, na urbanização e na industrialização – esta com importante participação da indústria automobilística. Dentre os exemplos mais notáveis deste programa após Brasília está a Rodoviária de Jaú, também projetada por Vilanova Artigas. Nesta arquitetura se notam importantes reflexos da Plataforma Rodoviária, quanto à sua implantação, à sua relação com o sistema viário da cidade e à sua escala e função urbana como um programa ampliado além das premissas básicas de equipamento de transbordo.

Fora estes três exemplos notáveis – Londrina como antecedente, Brasília como modelo e Jaú como consolidação da estação rodoviária modernista enquanto programa – há uma ampla produção arquitetônica. Exemplos mais ou menos conhecidos que tiveram repercussão principalmente na época de sua construção, como as rodoviárias de Cuiabá e Goiânia, projetadas por Paulo Mendes da Rocha e equipe, e João Pessoa, projetada por Glauco Campello – rodoviárias que receberam publicações em periódicos como as Revista Acrópole, Módulo e Projeto. Há, também, arquiteturas praticamente anônimas, obras modernistas que não receberam publicações específicas, mas comparam em imagens como, por exemplo, cartões-postais ou fotografias do Acervo Iconográfico da Biblioteca da FAUUSP e da Biblioteca do IBGE.

Figura 15

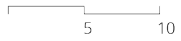
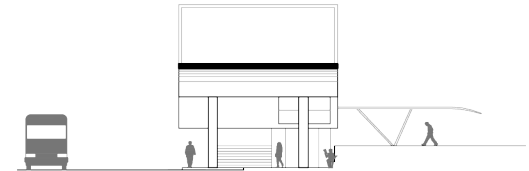
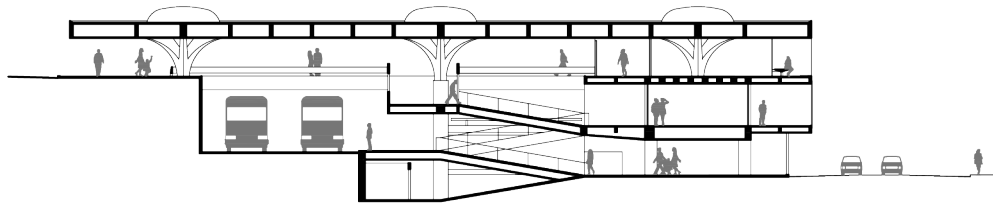
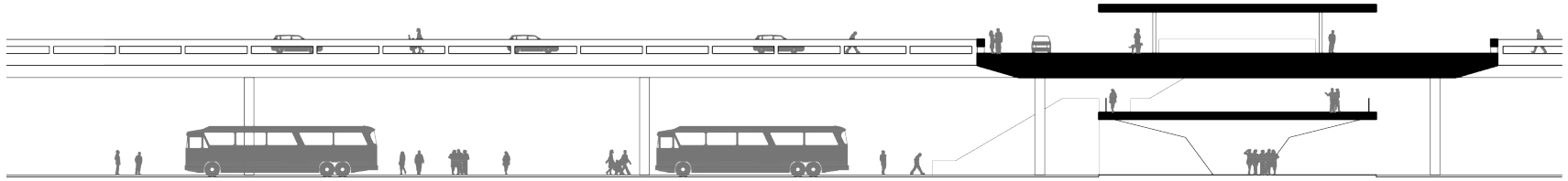
Abaixo. Construção dos viadutos-plataformas da Plataforma Rodoviária de Brasília. Imagem: Arquivo Público DF In: Vitruvius



> Figura 16, 17 e 18

Página seguinte. Cortes transversais comparados. Acima: Plataforma Rodoviária de Brasília.

Abaixo à esquerda: Estação Rodoviária de Jaú; à direita: Estação Rodoviária de Londrina.



Estas arquiteturas surgiram na convergência do imaginário modernizador estatal com o imaginário modernista arquitetônico. Foi tal confluência que viabilizou, em larga escala, esta produção em diversas cidades brasileiras. Esta pesquisa, portanto, pretende perscrutar estas obras e reconhecer estes imaginários para, então, constituir uma constelação de imagens – reunião de desenhos, fotografias, textos etc., como forma de interpretação destes fenômenos.

Ao mesmo tempo, reconhece-se o esgotamento destas imagens e destas arquiteturas no contexto contemporâneo. De certa forma, a nova produção lembra alguns aspectos das estações rodoviárias anteriores à Brasília: tratam-se de poucas obras esparsas, arquiteturas que se voltam principalmente para a resolução de suas funções básicas de embarque e desembarque e, do mesmo modo que as primeiras estações rodoviárias remetiam a um outro programa – a estação ferroviária, as novas rodoviárias parecem ter como modelo a arquitetura aeroportuária, isto é, equipamentos distantes dos centros urbanos e isolados de seu contexto.

A desativação da Antiga Rodoviária de São Paulo, maior metrópole brasileira e importante centro do debate e produção arquitetônicos, em 1982 parece ser um fator chave para a compreensão destas mudanças. As novas estações rodoviárias de São Paulo, nos bairros Jabaquara, Vila Guilherme e Barra Funda, representaram uma transição de discurso e de postura, tanto do Estado quanto dos arquitetos, sobre o programa da estação rodoviária. Mudam-se os imaginários modernista e desenvolvimentista das décadas de 1960 e 1970 para um novo imaginário funcionalista pautado na resolução de problemas sob o prisma da engenharia de transportes.

Esta pesquisa visa, por fim, debater o papel contemporâneo destas arquiteturas modernistas. Afinal, poderiam estas obras descrever uma narrativa sobre os desejos e resultados do pensamento modernista? Estas arquiteturas poderiam, de alguma forma, servir de referência neste momento de importantes contestações sobre as relações entre pessoas, edifícios e espaços públicos nas cidades brasileiras contemporâneas?

ASPECTOS METODOLÓGICOS

Este trabalho possui uma raiz empírica. A partir da experiência pessoal pregressa com algumas estações rodoviárias, cogitou-se uma possível relação entre estas arquiteturas. As estações reconhecidas *a priori* eram: Blumenau, Florianópolis, Curitiba, São Paulo (Tietê), Jaú, São Carlos e Araraquara. Em todas estas destacava-se a estética brutalista, com a estrutura em concreto armado aparente. Entre algumas destas, nota-se um vínculo estreito na composição espacial e na implantação, sobretudo nos casos de Blumenau, Curitiba e São Carlos. Tratavam-se de arquiteturas térreas integradas à cidade, de fácil acesso e abertas para a rua.

A suposição central desta pesquisa é que estas obras estariam na confluência de dois imaginários: o imaginário modernizador e desenvolvimentista estatal e o imaginário modernista arquitetônico, estando estas obras profundamente vinculadas aos processos de integração nacional, por via rodoviária, e de urbanização do país.

A pesquisa se desenvolveu através da sobreposição da iconografia, através de fotografias e desenhos históricos ou levantados *in loco* à bibliografia historiográfica. Os procedimentos metodológicos aplicados na pesquisa encontram amparo nas atividades do Grupo de Pesquisa CNPq Representações: Imaginário e Tecnologia, vinculado à Área de Concentração da Tecnologia da Arquitetura, Linha de Pesquisa: Processo de Produção da Arquitetura e do Urbanismo / Representações, no qual as questões sobre a pesquisa foram debatidas em seminários anuais desde 2016.

Aos exemplos conhecidos se somaram os casos consagrados da Rodoviária de Londrina, projetada por Vilanova Artigas, e da Plataforma Rodoviária de Brasília, projetada por Lucio Costa. Londrina acabou sendo afastada do conjunto principal de obras levantadas, a princípio, por estar temporalmente e esteticamente isolada das demais obras, não configurando um exemplo do mesmo fenômeno. Ainda assim, este projeto foi considerado um importante antecedente, significativo para a comparação e entendimento

de diversos aspectos do conjunto principal. A Plataforma Rodoviária, por outro lado, apresentava uma série de congruências com as demais obras, não apenas em questões estéticas e estruturais, com seus pilares em concreto aparente e uma estrutura racional e modular, mas, principalmente, por sua relação e discursos eminentemente urbanos.

O desenvolvimento da pesquisa contou, basicamente, com quatro etapas complementares, que configuraram o seu método de desenvolvimento, são elas:

- 1) Levantamento, leitura e análise do material bibliográfico e acervo iconográfico;
- 2) Reconhecimento prévio do tema;
- 3) Visitas a campo;
- 4) Organização e interpretação dos dados;

A seguir estas etapas serão descritas juntamente com o resumo de seus resultados pontuais, que serviram de base para a pesquisa que se apresenta nos capítulos subsequentes.

1) Levantamento, leitura e análise do material bibliográfico e acervo iconográfico.

A bibliografia que serviu de fundamento teórico para esta pesquisa se dividiu em quatro eixos de estudos: I) conceituação teórica da modernidade e modernismo; II) panorama da arquitetura modernista brasileira do período; III) levantamento bibliográfico/iconográfico das estações rodoviárias do período; IV) estudos sobre as representações, o imaginário e interpretação da imagem. Com estas leituras, pretendeu-se identificar os aspectos da modernidade e dos preceitos teóricos modernistas presentes nas diversas representações e imaginário das estações rodoviárias do período elencado. A seguir se discriminam algumas das obras levantadas em cada eixo:

I) A conceituação de modernidade e modernismo que embasaram esta pesquisa tem como referência fundamental as obras “A condição pós-moderna” de David Harvey, na qual o autor apresenta alguns aspectos da modernidade e modernismo, bem como a passagem para a condição contemporânea, dita “pós-moderna”; “Tudo que é sólido

desmancha no ar” de Marshall Berman apresenta interpretações da modernidade, sobretudo na literatura do século XIX, identificando seus reflexos na vida urbana e nas cidades a partir da experiência de autores como Baudelaire, Dostoiévski e Goethe. O ensaio “O pintor da vida moderna” de Charles Baudelaire foi outra obra importante por tratar justamente de questões fundamentais da condição moderna, sendo um autor citado tanto por Harvey quanto Berman.

A este tema foram incorporadas análises similares do ponto de vista brasileiro. A Revolução Burguesa no Brasil de Florestan Fernandes trata sobre o processo de modernização brasileira considerando a constituição de um estado nacional à partir da independência. Fernandes nota a formação de um estado moderno, enquanto configuração burocrática, assimilando aspectos das principais nações europeias, concomitante à persistência das estruturas sociais coloniais, marcadas num primeiro momento pela continuidade do trabalho escravo e, na sequência, pela manutenção de desigualdades sociais e privilégios de classe. De modo similar a Marshall Berman, Roberto Schwarz faz uma leitura da obra de Machado de Assis de forma a entender em sua prosa, principalmente em “Memórias Póstumas de Brás Cubas”, os impactos desse processo de modernização brasileiro. O conto “Evolução” de Machado de Assis ao lado do filme “São Paulo: Sociedade Anônima” são duas obras que ajudam a explicar as raízes e resultados do processo de modernização brasileira, baseado na ideia de integração nacional, por via da rodoviarização, urbanização e industrialização.

Numa chave mais próxima da arquitetura estudada, “Urbanismo em fim de linha” da filósofa Otília Arantes discute aspectos do desejo transformador moderno e como este se dissipou na condição contemporânea. “Caminhos da Arquitetura” de Vilanova Artigas apresenta uma coletânea de publicações e ensaios do arquiteto que discutem sua arquitetura e seu viés transformador, bem como a coletânea de textos sobre a arquitetura e urbanismo modernistas organizado por Alberto Xavier: “Depoimento de uma geração”.

II) Foram consultadas obras que trataram especificamente do panorama modernista brasileiro, dentre as quais destacam-se “Arquitetura contemporânea brasileira” de Yves Bruand; “Arquitetura moderna no Brasil” de Henrique Mindlin e “Arquitetura moderna brasileira” de Sylvia Ficher e Marlene Acayaba. Sendo estes trabalhos que discutem a arquitetura modernista ainda em meio ao fenômeno, isto é, uma perspectiva mais interna ao movimento. A estas obras se somam panoramas contemporâneos que miram de maneira mais crítica a produção modernista brasileira, por exemplo: “Arquiteturas no Brasil 1900-1990” de Hugo Segawa e “Brasil: arquiteturas após 1950” de Maria Alice Junqueira Bastos e Ruth Verde Zein.

III) Para a identificação das estações rodoviárias foram consultados títulos monográficos sobre arquitetos que tiveram participação em projetos de estações rodoviárias como, por exemplo, Vilanova Artigas, Paulo Mendes da Rocha e Lucio Costa; teses e dissertações sobre estações rodoviárias e infraestruturas de mobilidade como “A estação rodoviária de Jaú e a dimensão urbana da arquitetura” de César Shundi Iwamizu e “A plataforma rodoviária de Brasília: infraestrutura, arquitetura e urbanidade” de Martin Corullon; volumes de periódicos como Acrópole, Módulo, Habitat e Projeto das décadas de 1960, 1970 e primeiros anos da década de 1980; artigos contemporâneos sobre o assunto publicados em plataformas digitais como Vitruvius (www.vitruvius.com.br) e Archdaily Brasil (www.archdaily.com.br) entre outros e artigos publicados em anais de seminários e congressos que discutiram a arquitetura das rodoviárias do período.

Fontes iconográficas importantes foram consultadas como o ambiente colaborativo ARQUIGRAFIA (www.arquigrafia.org.br), no qual se destacam imagens digitalizadas de estações rodoviárias que fazem parte do Acervo Iconográfico da Biblioteca da FAUUSP; a Biblioteca do IBGE (biblioteca.ibge.gov.br) que fornece imagens digitalizadas de estações rodoviárias de várias cidades do país; e imagens digitalizadas de cartões-postais disponíveis através de *blogs* memorialistas ou sites de leilão virtual variados.

IV) Títulos que discutam o papel das representações, da imagem e imaginário e suas possibilidades interpretativas como, por exemplo, “Saber ver a arquitetura” de Bruno Zevi; “Atlas *Mnemosyne*” de Aby Warburg e os trabalhos que derivam e discutem o seu

método de interpretação da imagem; “O imaginário” e “Estruturas antropológicas do imaginário” de Gilbert Durand; “O imaginário” de Jean-Jacques Wunenburger e “Musée imaginaire de la sculpture mondiale” de André Malraux.

2) Reconhecimento prévio do tema

O programa da estação rodoviária como uma tipologia do modernismo brasileiro, de certa forma autônoma dentro do campo, foi abordado anteriormente por alguns autores. A princípio, havia mais um reconhecimento de um campo do que um levantamento propriamente dito. A começar por Yves Bruand, em seu livro “Arquitetura Contemporânea no Brasil” escrito em 1969. No capítulo de conclusão, Bruand menciona a arquitetura de transportes no Brasil, destacando a proeminência do modal rodoviário:

(...) O crescimento súbito e a profunda transformação dos meios de comunicação exigiram a construção de vários novos locais para acolher carga e passageiros. Mas o balanço arquitetônico é bastante restrito. As instalações portuárias foram dotadas apenas de tristes armazéns; as estações ferroviárias, quase todas datando do grande período de desenvolvimento da via férrea (fins do século XIX, começo do século XX), são imensas construções horrendas ou simples casas de campo descaracterizadas (exceto a estação de Mayrink, de Dubugras). Foram feitos esforços consideráveis pelos aeroportos; mas os únicos sucessos estéticos indiscutíveis situaram-se entre 1936 e 1944 (Aeroporto Santos Dumont do Rio de Janeiro, de Correa Lima para hidraviões, e de M.M.M. Roberto para os aviões), ou seja, durante as primeiras experiências, quando as autoridades deram a esses edifícios o valor de exemplos; depois, tornou-se muito frequente confiar a tarefa a técnicos, em vez de verdadeiros arquitetos, e foi isso que ocorreu recentemente em Brasília, onde o projeto de Niemeyer foi descartado em favor dos planos de engenheiros dos serviços aeronáuticos. Em compensação, as estações rodoviárias, necessárias por causa do fantástico aumento do tráfego de ônibus a par-

tir da construção de uma importante rede de vias pavimentadas, depois de 1950, deram origem a uma série de obras de boa qualidade, iniciada por Artigas em Londrina. (2012, p.374)

Outro autor a reconhecer a importância do programa dentro de uma agenda modernista e modernizadora é Hugo Segawa. Em seu livro “Arquiteturas no Brasil 1900-1990”, Segawa localiza um subitem específico para os Terminais Rodoviários de Passageiros (2014, p. 167-168) no seu capítulo “Episódios de um Brasil Grande e Moderno 1950-1980”, o qual trata, justamente, sobre a arquitetura do desenvolvimentismo brasileiro e do período do dito “milagre econômico”. Hugo Segawa aponta a década de 1960 como um momento de inflexão para o programa (2014, p.167-168), no qual as estações rodoviárias passavam a entrar na agenda pública, especialmente com a normatização do programa junto aos departamentos federais e estaduais (2014, p.168). A leitura do autor é corroborada por esta pesquisa, com destaque para a observação sobre a ampliação do programa:

A estação rodoviária não mais era concebida como um espaço exclusivo para o transbordo de passageiros: constituía também local de vivência pública e lazer, lugar de encontro para a população da cidade, oferecendo bares, restaurantes e pequeno comércio como atrativos. (2014, p.168)

Entre os periódicos analisados destacam-se alguns artigos que tratavam sobre o fenômeno da construção de estações rodoviárias no Brasil. Estes artigos aprofundam questões que nas obras bibliográficas eram tratadas de forma mais superficial, trazendo maior número de exemplos e também depoimentos de arquitetos. Em outubro de 1979 a revista “A Construção São Paulo” publicou a reportagem de capa “Terminais rodoviários valorizam arquitetura no interior” (Fig. 19) (p. 8-16). Este artigo incluiu uma série de entrevistas com arquitetos responsáveis por, então, recentes terminais rodoviários no interior do estado de São Paulo. Destaca-se, mais uma vez, o reconhecimento do papel simbólico conferido ao terminal rodoviário como um equipamento ampliado para além de suas premissas básicas:

Figura 19

Abaixo. Capa da Revista “A Construção São Paulo”, dedicada aos terminais rodoviários do interior do Estado.



Por se tratarem de obras intimamente vinculadas ao poder público e de interesse social, os terminais de passageiros têm de representar para a comunidade significado bem mais amplo do que o de um simples ponto de passagem. Os projetos, por isso, mais do que prever a execução de um edifício em condições de atender adequadamente às funções tecnicamente específicas de um terminal, precisam captar o espírito que acompanha a própria existência da estação, particularmente nas pequenas cidades, onde ela se revela um lugar de vivência – espécie de ponto de encontro entre pessoas. (p. 8)

O artigo “Terminais e coberturas” também foi reportagem de capa, desta vez na Revista Projeto de novembro e dezembro de 1981 (p. 24-26). O artigo, assinado pelo arquiteto João Sampaio, menciona o papel de destaque da estação rodoviária no panorama nacional, em meio à hegemonia do modal rodoviário de transporte:

Não existem estatísticas precisas, entretanto, as entidades públicas ligadas ao assunto estimam que o modo rodoviário de transportes é responsável por 80% a 90% dos deslocamentos de passageiros e não convém contar com alterações significativas neste quadro.

Nas últimas décadas, houve um aumento considerável nas migrações internas. Gaúchos foram parar em Rondônia, nordestinos vieram trabalhar no Mato Grosso, mineiros se deslocaram para o Pará, numa gigantesca movimentação em busca de melhores condições de trabalho. Segundo o último censo, enquanto a população brasileira como um todo crescia a uma taxa média anual de 2,47%, a de Rondônia crescia 15,80%, a de Roraima 6,81%, a do Mato Grosso 6,62% e a do Distrito Federal 8,13%. Em contrapartida, no Paraná a população cresceu 0,94%, em Minas Gerais 1,53%, na Paraíba 1,52% e no Rio Grande do Sul 1,55%.

E estas viagens não foram feitas de trem, navio e, muito menos, de avião. O ônibus foi o veículo. E durante muito tempo – já que é impossível desprezar a imensa estrutura rodoviária implantada – este país dependerá do transporte rodoviário (...).

Esta grande movimentação de ônibus e passageiros, entretanto, não se utiliza apenas das rodovias. Os deslocamentos se dão a partir de determinados pontos de origem e se orientam a determinados pontos de destino. Tais pontos de embarque e desembarque determinam um equipamento próprio: a Estação Rodoviária ou os Terminais Rodoviários Interurbanos de Passageiros, como preferem alguns técnicos. (1981, p.24)

Em 1986 novamente a Revista Projeto (n.94) publicou uma reportagem de capa com o título “Transportes urbanos: a arquitetura, as obras, o impacto e a crítica”. Ainda que não fosse um artigo exclusivo sobre as estações rodoviárias, estas receberam um importante destaque no artigo de Ruth Verde Zein. Tal ênfase no trabalho da autora possivelmente decorria da predominância destas estruturas de transporte no Brasil – como já indicara o artigo de João Sampaio. Zein também identificava nos anos 1960 um ponto de inflexão: “A partir da década de 60, com o incremento dos transportes rodoviários, quase toda a cidade brasileira passou a ter sua estação” (1986, p.70). Nesta sua leitura, a Plataforma Rodoviária de Lucio Costa⁴ tem um papel importante, como postulação de um centro de país (1986, p.70).

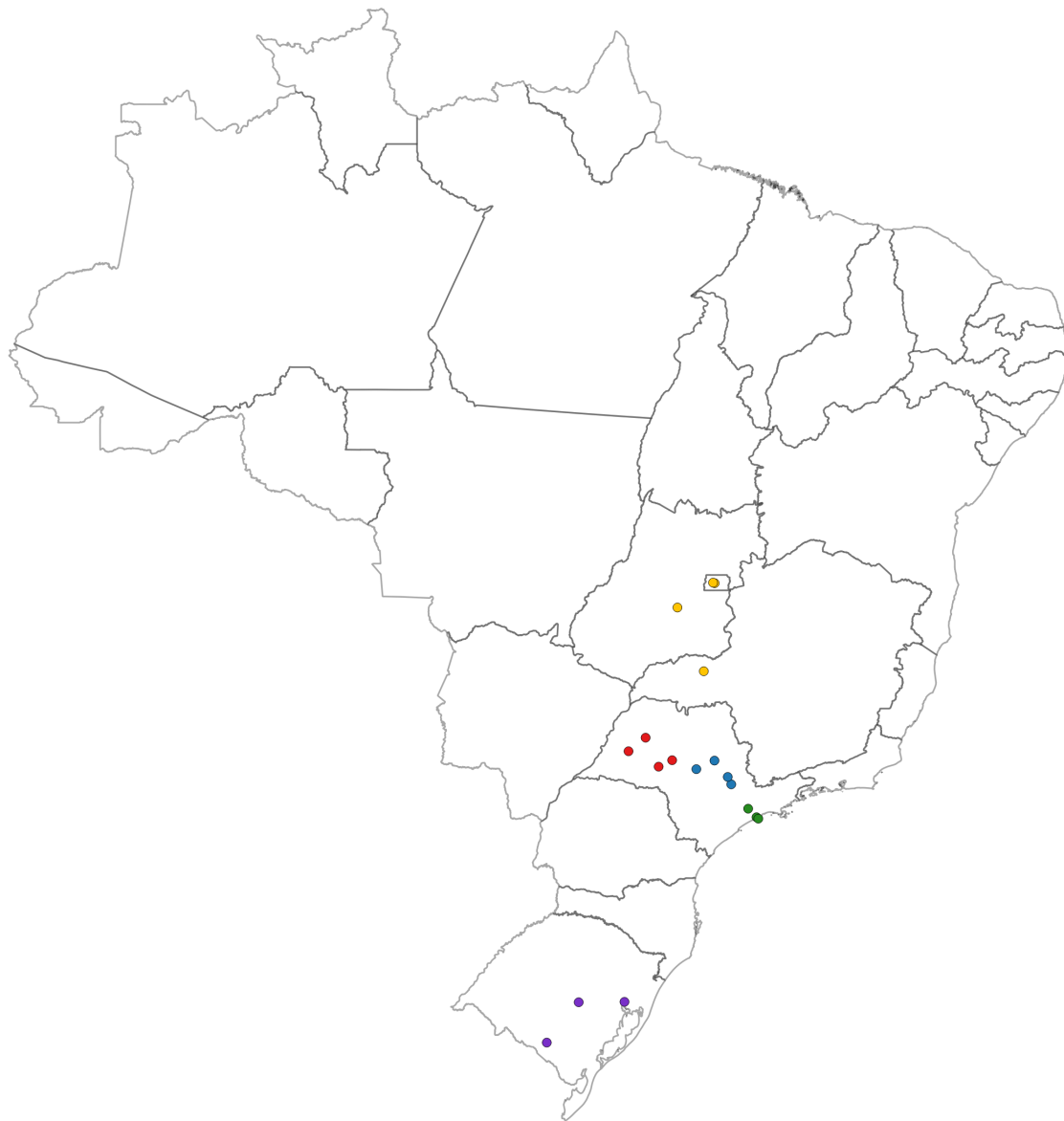
Além desta produção bibliográfica, destacam-se duas dissertações de mestrado que analisaram sob uma perspectiva ampliada o programa da estação rodoviária, relacionando uma série de exemplos. “Os terminais rodoviários de passageiros do interior do Estado de São Paulo: ontem e hoje” de José Roberto da Costa Lima foi uma dissertação de mestrado defendida na FAUUSP em 2004. Lima levantou um histórico sobre a implantação de terminais rodoviários no Estado de São Paulo e analisou principalmente os impactos do Manual de Implantação de Terminais Rodoviários de Passageiros (MITERP), publicado em 1976 pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER).

A outra dissertação de mestrado sobre o tema é intitulada “Portais Urbanos – Rodoviários” defendida por Ana Maria Barboza Lemos na UFRGS em 2007. Lemos analisou

4

Dentre os trabalhos levantados que tratavam sobre o programa da estação rodoviária numa perspectiva ampliada, o artigo de Ruth Verde Zein foi um dos primeiros a pontuar o papel da Plataforma Rodoviária como marco para esta produção no Brasil (ZEIN, 1986, p.70).

os projetos da Plataforma Rodoviária de Brasília, e das estações rodoviárias de Londrina, Jaú, Cuiabá, Goiânia e Vitória. A autora comparou estas arquiteturas a portais de entrada das cidades. O trabalho também considerou as alterações sofridas no contexto contemporâneo nestas obras.



Levantamentos em campo

- 1ª Visita
- 2ª Visita
- 3ª Visita
- 4ª Visita
- 5ª Visita

< Figura 20

Mapa das estações rodoviárias visitadas.

3) Visitas a campo

Ao longo do processo de pesquisa foram organizadas visitas a campo com o intuito de aferir a realidade de algumas das obras levantadas previamente. Tratavam-se de construções, em sua maioria, com mais de 40 anos, portanto, as visitas visavam verificar as condições destas obras nas cidades contemporâneas. Ao todo foram organizadas cinco incursões, onde se verificaram ao todo 18 obras. A seguir estão expostas de maneira resumida algumas impressões e imagens fotográficas. As fotografias levantadas *in loco* foram catalogadas e disponibilizadas online através do ambiente colaborativo ARQUIGRAFIA. Junto com outras imagens de colaboradores e do Acervo da Biblioteca da FAUUSP, estas imagens foram reunidas no álbum “Rodoviárias Brasileiras” (www.arquiografia.org.br/albums/483).



< Figura 21

Estação Rodoviária de Sumaré. Imagem do autor



< Figura 22

Estação Rodoviária de Limeira. Imagem do autor

1ª Visita

Sumaré

A Estação Rodoviária de Sumaré, projetada por Gustavo Neves da Rocha Filho e construída em 1979, caracteriza-se por um volume sobre pilotis, onde param os ônibus. É a única dentre as estações levantadas totalmente pré-fabricada: vigas, pilares, lajes e elementos de vedação em concreto armado pré-moldado. A estação sofreu algumas alterações, a mais impactante foi a pintura de seus elementos pré-fabricados de concreto aparente. Também foi construído um pequeno bloco anexo, bloqueando parte do térreo livre. A estação também funciona como um terminal da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU) atendendo a região metropolitana de Campinas. Ao seu redor há intensa atividade comercial e de serviços.

Limeira

A Rodoviária de Limeira, projetada por Zenon Lotufo em 1973, é caracterizada por um volume sobre pilotis, assim como Sumaré. Este térreo dos pilotis é o espaço das plataformas de embarque e desembarque. A estação preserva bem suas características originais. Devido à declividade do terreno – a estação está entre uma rua elevada e uma rua baixa – a estação é acessada pelo seu nível superior através de uma marquise e passarela. Este nível de chegada é um grande saguão com um vazio central iluminado por janelas altas distribuídas em todas as fachadas e um renque claraboias circulares em todo o centro do edifício. Bilheterias, lojas, serviços e um restaurante se organizam na periferia do nível de acesso. Um lance de rampas leva às plataformas, passando por um mezanino técnico, onde também estão os sanitários. No nível inferior há espaço de espera e alguns quiosques. A estação fica ao lado da antiga estação ferroviária e seu entorno também é marcado por lojas e serviços, incluindo hotelaria.

São Carlos

A Rodoviária de São Carlos, projetada por Benno Perelmutter e Marciel Peinado em 1978, possui uma forma e conceito de projeto muito típico entre as estações levantadas

> Figura 23

Página seguinte. Estação Rodoviária de Limeira.
Imagem do autor





Prefeitura de São Paulo

TERMINAL RODOVIÁRIO

Dr. Paulo Egydio Martins



estação de integração
norte

ENTRADA
EXCLUSIVA
DE
ÔNIBUS



pela pesquisa. Trata-se de uma grande cobertura independente que ampara um térreo livre onde os programas como bilheterias, lojas, restaurante e sanitários se desenvolvem em volumes livres.

A estação preserva a maioria das características originais do projeto. Sua cobertura é conformada por grandes pórticos de concreto armado aparente moldado *in loco* e uma sucessão de lajes pré-moldadas estreitas apoiadas sobre os pórticos. Há espaço para iluminação zenital entre estas lajes, que se caracterizam pelas compridas faixas de luz que cortam a estação de fora a fora.

O térreo livre acompanha a declividade natural do terreno e divide-se em três subníveis com as seguintes funções: 1) nível mais alto: acesso e bilheterias; 2) nível intermediário: lojas, serviços, restaurante, sanitários e espera; 3) nível mais baixo: plataformas de embarque e desembarque. Há, ainda, um subsolo técnico, acessível por uma escadaria desde o nível das plataformas. Houve um acréscimo: uma cobertura de policarbonato e estrutura tubular metálica, cria um ponto de ônibus urbanos na cota mais baixa da estação. Em seu entorno há bares, restaurantes, comércio, serviços e, também, casas e edifícios residências de pequeno porte – de três a cinco pavimentos.

Araraquara

A Estação Rodoviária de Araraquara, projetada por Adyr Moura Ferreira e construída em 1981, é um edifício que se desenvolve em três níveis, encaixado no terreno. O acesso se dá pelo nível superior, que se configura como uma grande laje que cobre todo o terminal, nesta área se concentra a maioria do programa voltado ao público, com bilheterias, comércio e serviços. Dois canhões de iluminação zenital atravessa a laje de cobertura direto para o nível inferior. Este nível, das plataformas, possui também um mezanino e é acessado por rampas em curva.

A estação fica às margens de uma avenida expressa e tem pouca relação com o entorno, há muitos lotes ainda vazios ao redor. O concreto foi pintado de cor cinza, descaracterizando o seu aspecto original.

< Figura 24

Página anterior. Estação Rodoviária de São Carlos. Imagem do autor

> Figura 25

Estação Rodoviária de São Carlos. Imagem do autor



> Figura 26

Estação Rodoviária de Araraquara. Imagem do autor



Jaú

Da mesma forma que a Rodoviária de Araraquara, Jaú projetada por Vilanova Artigas e construída em 1973, ocupa o terreno em níveis de forma ajustada no terreno. Porém, diferente de Araraquara, todos os níveis em Jaú se abrem para o espaço público. O nível principal de acesso é pela cota inferior, lá se encontram as bilheterias e o início do jogo de rampas que conduz para a área de embarque e desembarque. Como se a rua simplesmente cruzasse o edifício no nível intermediário, as plataformas de embarque e desembarque são uma espécie de túnel entre o arrimo e a laje de cobertura. As rampas seguem para o mezanino com sua galeria comercial envidraçada, com vista para o centro, e para o nível superior, onde estão os icônicos pilares da estação. Este nível seria, essencialmente um espaço público e de acesso à rodoviária pela rua superior.

O nível superior recebeu um anexo de grandes proporções, que alterou significativamente sua estética e funcionamento. A estrutura metálica coberta com telhas ondulada, que mimetiza de uma maneira simplificada a solução de iluminação da rodoviária, foi projetada por Julio Artigas como terminal urbano (IWAMIZU, 2008, p.126-127). O acréscimo, mais alto que a laje de cobertura, acaba sendo uma barreira visual e física (Figura 27) para uma das vistas mais interessantes da estação rodoviária: desde a cota mais alta, onde a cobertura é vista como uma singela laje que delimita um espaço público e apresenta a estação, solução posteriormente empregada no MuBE de Paulo Mendes da Rocha. A região da estação é o centro da cidade e apresenta intensa atividade de comércio e serviços, bares e restaurantes.

Figura 27

Abaixo. Intervenção da cobertura do terminal urbano sobre a laje de cobertura da estação rodoviária. Destaque para grades que restringem o acesso pelo térreo. Imagem: Google Street View



> Figura 28

Página seguinte. Estação Rodoviária de Jaú.
Imagem do autor



MILKSHAKE

MILKSHAKE

PRO 300
SUCO

LANCHONETE DO SUL

REINOLDS

R DELI



C

C

C

PLATAFORMA C
AGUA CLARA
BELLEROSA
CULANDA
GUARA
TANATANGA
VICENTE PIRES

PLATAFORMA D
BARRIO BARRIO
BARRIO BARRIO
BARRIO BARRIO
BARRIO BARRIO
BARRIO BARRIO

Pastelaria Viçosa

URBANO
GUARA I - II

< Figura 29

Página Anterior. Plataforma Rodoviária de Brasília. Imagem do autor

2ª Visita

Plataforma Rodoviária de Brasília

A Plataforma Rodoviária, projetada por Lucio Costa junto com seu Plano Piloto, é uma enorme infraestrutura. Estando em Brasília, é virtualmente impossível não passar dentro dela. Trata-se da principal infraestrutura de ligação entre os eixos rodoviário e monumental da cidade.

Seu nível superior, bem como seus arredores, foram convertidos em imensos bolsões de estacionamento. A estação rodoviária desde o nível superior se revela como uma marquise. Sob esta marquise estão o hall das escadas rolantes, que conduzem ao mezanino e plataformas, e uma galeria de comercial. O mezanino, também ocupado por lojas, restaurantes e bares, fornece uma vista para as plataformas de embarque e desembarque, as quais estão em sentido perpendicular, no nível inferior. Também, como um túnel descoberto, é possível ver abaixo do nível das plataformas a via expressa que une as duas asas do eixo residencial.

A condição atual da Plataforma Rodoviária exclui o transporte interestadual, transformando-se num terminal urbano e perdendo um pouco a força de ponto de chegada de Brasília, apesar de permanecer como uma infraestrutura essencial na paisagem urbana.

Na visita, a marquise de acesso estava sendo reformada, com a remoção do mármore das vigas de borda e o forro. Nos arredores da Estação Rodoviária do Plano Piloto estão os centros comerciais Conjunto Nacional e CONIC, o Teatro Nacional, a Casa de Chá, bem como o Setor Comercial e Hoteleiro.

Antiga Rodoviária Interestadual (Rodoferroviária)

O edifício implantado no local previsto para a Estação Ferroviária do Plano Piloto, de fato, funcionou como Estação Rodoviária Interestadual, desafogando a demanda saturada da Plataforma Rodoviária. Foi desativado em 2011, com a construção do novo terminal (ver página 150). Projetado por Oscar Niemeyer e construído em 1981,



< Figura 30

Antiga Rodoviária Interestadual de Brasília (Rodoferroviária). Imagem do autor



< Figura 31

Estação Rodoviária de Goiânia. Imagem do autor

Figura 32

Abaixo. Fachada da estação rodoviária transformada em *shopping center*. Imagem do autor



Figura 33

Abaixo. Interior da estação rodoviária transformada em *shopping center*. Imagem do autor



> Figura 34

Página seguinte. Estação Rodoviária de Uberlândia. Imagem do autor

o edifício atualmente abriga departamentos públicos como a Agência Reguladora de Águas, Energia e Saneamento do Distrito Federal (Adasa), parte da Secretaria de Justiça do Distrito Federal e a Secretaria de Transportes e Mobilidade do Distrito Federal. Ainda assim, parte do edifício está parcialmente desativado e tapumado. Não há qualquer ligação com a trama urbana e o entorno é bastante árido, evidenciando a condição de uma franja do Plano Piloto.

Rodoviária de Uberlândia

A Rodoviária de Uberlândia, projetada por Fernando Graça, Flávio Almada e Ivan Cupertino, construída em 1976, segue a ideia de independência entre o térreo e a cobertura como visto na Rodoviária de São Carlos, por exemplo. O térreo se organiza em patamares: o acesso se dá pelo nível intermediário, onde há as bilheterias e um grande saguão de espera. Meio nível acima há espaço para lojas, serviços e restaurante. As plataformas de embarque e desembarque se organizam no nível mais baixo. Balcões se projetam como varandas para a área de embarque e desembarque.

A estação rodoviária está conservada, os elementos de iluminação zenital foram renovados, trocando a fibra de vidro por acrílico transparente, o que os deixam com melhor aspecto se comparados a outras estações como São Carlos e Jaú. Há uma interessante relação com a praça em seu nível de acesso. O entorno da estação apresenta características distintas: a oeste há uma atividade comercial e alguns hotéis; a leste há muitos lotes vazios e característica predominantemente residencial unifamiliar.

Goiânia

A Rodoviária de Goiânia é um dos projetos mais recentes dentre todos os visitados, construído em 1985 e projetada por Paulo Mendes da Rocha e equipe. A estação foi, todavia, severamente alterada e transformada em um *shopping center* (Fig. 32 e 33), ainda que continue funcionando como estação rodoviária. O seu exterior ainda revela as enormes peças estruturais da fachada, porém pintadas e sem o térreo livre.

Como em Brasília, o exterior da rodoviária ficou rodeada por pátios de estacionamento,





porém, neste caso, pagos e gradeados. Seu interior, irreconhecível, revela o caminho contemporâneo das estações rodoviárias, sobreposto a uma obra modernista: um espaço controlado, isolado e climatizado.

3ª Visita

Marília

A segunda rodoviária de Marília, projetada por João Clodomiro Browne de Abreu e construída em 1975, foi transformada em uma Faculdade Privada em 2003, com a transferência para o terceiro terminal. De fora, nota-se a alteração na entrada com a inclusão de uma guarita e portaria na sua passarela de acesso.

O edifício é um bloco de dois pavimentos sobre pilotis. A rodoviária é implantada num terreno rebaixado, o que faz com que seu acesso se dê pelo nível intermediário. A solução de planta livre sobre pilotis permitiu a conversão da estação rodoviária em um estabelecimento de ensino conservando a estrutura original.

Araçatuba

A Rodoviária de Araçatuba é um dos casos mais emblemáticos do papel urbano e simbólico da estação rodoviária no período estudado: seu edifício é dividido propositalmente com a Prefeitura do Município, sendo que a rodoviária ocupa a cota mais baixa e a prefeitura a cota mais alta, na rua paralela. Há um grande saguão a meio nível entre a rodoviária e a prefeitura, que serve de espaço de espera e galeria comercial e de serviços.

O edifício possui uma série de complementos e barreiras que dificultam o acesso, alterando a proposta original. Porém, é interessante a sua manutenção como um edifício de caráter público e central, também sede do poder executivo.

Adamantina

A pequena cidade no extremo noroeste do Estado de São Paulo possui uma estação rodoviária muito interessante. Trata-se de uma “praça coberta” com dois meios-níveis

< Figura 35

Página Anterior. Estação Rodoviária de Adamantina. Imagem do autor

> Figura 36

Antiga Rodoviária de Marília. Imagem do autor



> Figura 37

Prefeitura e Rodoviária de Araçatuba. Imagem do autor



e um mezanino de áreas técnicas. Vista da rua a estação é um edifício mais fechado, com a estrutura em concreto aparente e elementos vazados de concreto pintados de branco. A declividade da rua que acompanha a calçada cria dois acessos: pelo centro o acesso é praticamente em nível com a rua; e, junto ao bolsão de estacionamento, o acesso se dá por uma escadaria. Esta escadaria conduz a uma galeria de comércio e serviços junto da entrada. No extremo oposto desta galeria, que cruza a estação, há um restaurante e espaços de espera.

A fachada posterior, onde estão as plataformas de embarque e desembarque é aberta e vazada. De dentro se vê a cobertura inclinada feita de telhas autoportantes de concreto armado. O edifício é uma reinterpretação dos elementos comuns ao programa da estação rodoviária, num diálogo com a arquitetura tradicional das cidades do interior.

A estação fica próxima ao centro da cidade em uma via de uso misto com residências unifamiliares e pequenos estabelecimentos comerciais.

Penápolis

A Rodoviária de Penápolis, projetada por Benno Perelmutter e Marciel Peinado em 1979, apresenta-se como uma grande cobertura em treliça espacial metálica. Trata-se também de uma solução em térreo livre e aberto. Bilheterias, sanitários e serviços se organizam em pequenos blocos livres no térreo. A cobertura tem formato trapezoidal, algo distinto das demais estações estudadas, no menor dos lados do trapézio há uma pequena galeria comercial aberta para a estação rodoviária. O edifício fica ao lado de um parque municipal e próximo a estabelecimentos de comércio e serviços.

Pirajuí

Exemplar anterior a maioria dos casos estudados, possivelmente anterior a década de 1950, a estação de Pirajuí tem um aspecto de *gare* ferroviária com sua cobertura metálica alta central. Uma via exclusiva aos ônibus atravessa a estação sob a cobertura metálica. A via organiza os espaços em duas plataformas retilíneas (à maneira das antigas estações ferroviárias do interior).

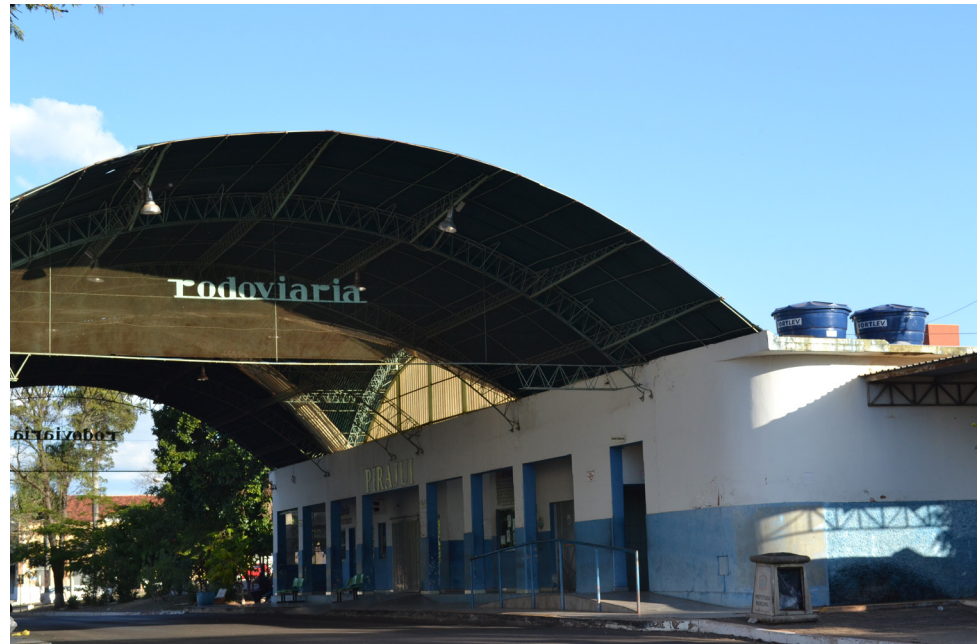
> **Figura 38**

Rodoviária de Penápolis. Imagem do autor



> **Figura 39**

Rodoviária de Pirajuí. Imagem do autor



> **Figura 40**

Página seguinte. Estação Rodoviária de Adamantina. Imagem do autor



2

3

4

5

2

AVISO
AL ESTACIONAR DEBEMOS
O MOTOR

3

AVISO
AL ESTACIONAR DEBEMOS
O MOTOR

4

AVISO
AL ESTACIONAR DEBEMOS
O MOTOR

5

AVISO
AL ESTACIONAR DEBEMOS
O MOTOR

6

AVISO
AL ESTACIONAR DEBEMOS
O MOTOR

7

AVISO
AL ESTACIONAR DEBEMOS
O MOTOR

SANITÁRIO



LOS MAR
COLLEGIUM SPA



4ª Visita

Porto Alegre

A Rodoviária de Porto Alegre, projetada por Elyseu Mascarello em 1969, lembra em muitos aspectos as demais rodoviárias levantadas, porém seu projeto também apresenta algumas interpretações peculiares sobre o programa. Subdividido em dois blocos, o bloco central, das plataformas de embarque, de forma oblonga é uma grande cobertura feita pela justaposição de abóbadas modulares de concreto armado aparente e pé-direito duplo. O outro bloco acompanha a rua e é, em parte, uma contraforma que abraça o bloco central. Neste bloco junto à rua estão as bilheterias e uma área envidraçada, com vista para o bloco central, com restaurantes e comércios.

O acesso à rodoviária é uma galeria comercial aberta, perpendicular ao sentido da rua, cruzando os dois blocos. Esta galeria é coberta por um prolongamento de cinco abóbadas do bloco central. Num jogo de meios níveis, a galeria de acesso mergulha sob um viaduto que é a circulação dos ônibus, gerando um efeito cenográfico: os ônibus atravessam a poucos metros sobre os transeuntes.

A rodoviária fica numa área movimentada do centro da cidade, próxima ao Mercado Municipal. Em sua frente há uma consolidada infraestrutura hoteleira e também há a intensa atividade comercial e de serviços do centro. Seu fundo é limitado por um grande complexo de vias expressas e viadutos às margens do Rio Guaíba.

Bagé

A Rodoviária de Bagé, construída em 1978, recobra a configuração espacial da Rodoviária de Porto Alegre, dividida em dois blocos. Em Bagé estes blocos funcionam de maneira bastante independente. Na cota mais alta se vê a área de embarque e desembarque, uma estrutura de módulos porticados de concreto armado aparente, desenvolvida em círculo. Ela é ladeada por um grande pátio de paralelepípedo aberto para a cidade.

O bloco de acesso na cota mais baixa é um volume mais fechado e independente. O volume central conta com as bilheterias e áreas administrativas. Uma escada leva o

< Figura 41

Página Anterior. Rodoviária de Bagé. Imagem do autor

> Figura 42

Rodoviária de Porto Alegre. Imagem do autor.



> Figura 43

Rodoviária de Bagé. Imagem do autor.



visitante direto ao restaurante no piso superior deste bloco central de acesso. Da rua, dois braços, um de cada lado deste bloco central, são lojas voltadas diretamente para o passeio público. Uma rampa conduz à área aberta de embarque e desembarque. Ao redor do vazio da rampa abriga-se uma galeria comercial, no mesmo nível das plataformas. Este hall comercial e de circulação é iluminado por faixas de aberturas zenitais.

Com uma movimentação menos intensa de ônibus, Bagé possui uma outra relação com a cidade, se comparada com Porto Alegre, aproximando-se mais da condição de uma praça de fato. Alguns passageiros acessam os ônibus direto pelo espaço aberto de embarque e desembarque, atravessando o pátio de paralelepípedos.

Cachoeira do Sul

A rodoviária, construída em 1975, também se organiza em dois blocos, o bloco de chegada com lojas e serviços abertos diretamente para a rua e uma abertura para uma grande praça interna com bilheterias e balcão de informações. Uma defasagem na cobertura do pátio central e da galeria de lojas permite a iluminação natural interna por meio de um lanternim.

A plataforma de embarque e desembarque se conecta à praça central perpendicularmente, em direção ao fundo da quadra. Trata-se de uma estrutura linear de concreto armado aparente, sua disposição lembra as plataformas ferroviárias com uma grande praça de embarque central.

> Figura 44

Rodoviária de Porto Alegre. Imagem do autor.



> Figura 45

Rodoviária de Cachoeira do Sul. Imagem do autor.



5ª Visita

São Paulo – Jabaquara

O Terminal Rodoviário do Jabaquara, projetado por Júlio Neves e Luigi Villavecchia, atende às linhas de ônibus em direção ao litoral de São Paulo. Aberta em 1977, foi a primeira estação do projeto de descentralização dos serviços rodoviários da cidade, inaugurada antes mesmo da desativação da antiga estação na Luz. Diferente das estações posteriores do Tietê e da Barra Funda, a estação do Jabaquara preserva características marcantes das estações rodoviárias modernistas estudadas. O edifício é composto por pórticos em concreto armado aparente que sustentam as telhas de cimento armado pré-fabricadas, permitindo também a entrada da iluminação zenital. O edifício tem uma interessante relação com o metrô, um grande hall abaixo das pistas de ônibus organiza o caminho para as plataformas e para o mezanino das bilheterias.

Trata-se de uma arquitetura que apresenta uma solução mais próxima da rua e mais aberta, estabelecendo uma centralidade com o entorno. Esta forma foi abandonada nas estações do Tietê e da Barra Funda, produzidas nos anos seguintes, prevalecendo nestas ideias da estação como elemento isolado do entorno.

Santos

A Estação Rodoviária de Santos é, à maneira da Rodoviária de São Carlos, compostas por uma sucessão de pórticos de concreto armado com um térreo livre. A obra foi projetada por Flávio Pastore e Luigi Villavecchia e foi inaugurada em 1970. Os programas complementares se organizam em blocos independentes no térreo. O edifício se localiza no centro da cidade, no ponto de chegada da rodovia. O edifício apresenta uma série de alterações: a estrutura de concreto foi pintada de cinza e a cobertura que era de lajes pré-fabricadas com aberturas zenitais entre estas lajes foi substituída por telha metálica, bloqueando, inclusive as iluminações zenitais.

> Figura 46

Terminal Rodoviário do Jabaquara. Imagem do autor



> Figura 47

Rodoviária de Santos. Imagem do autor



Guarujá

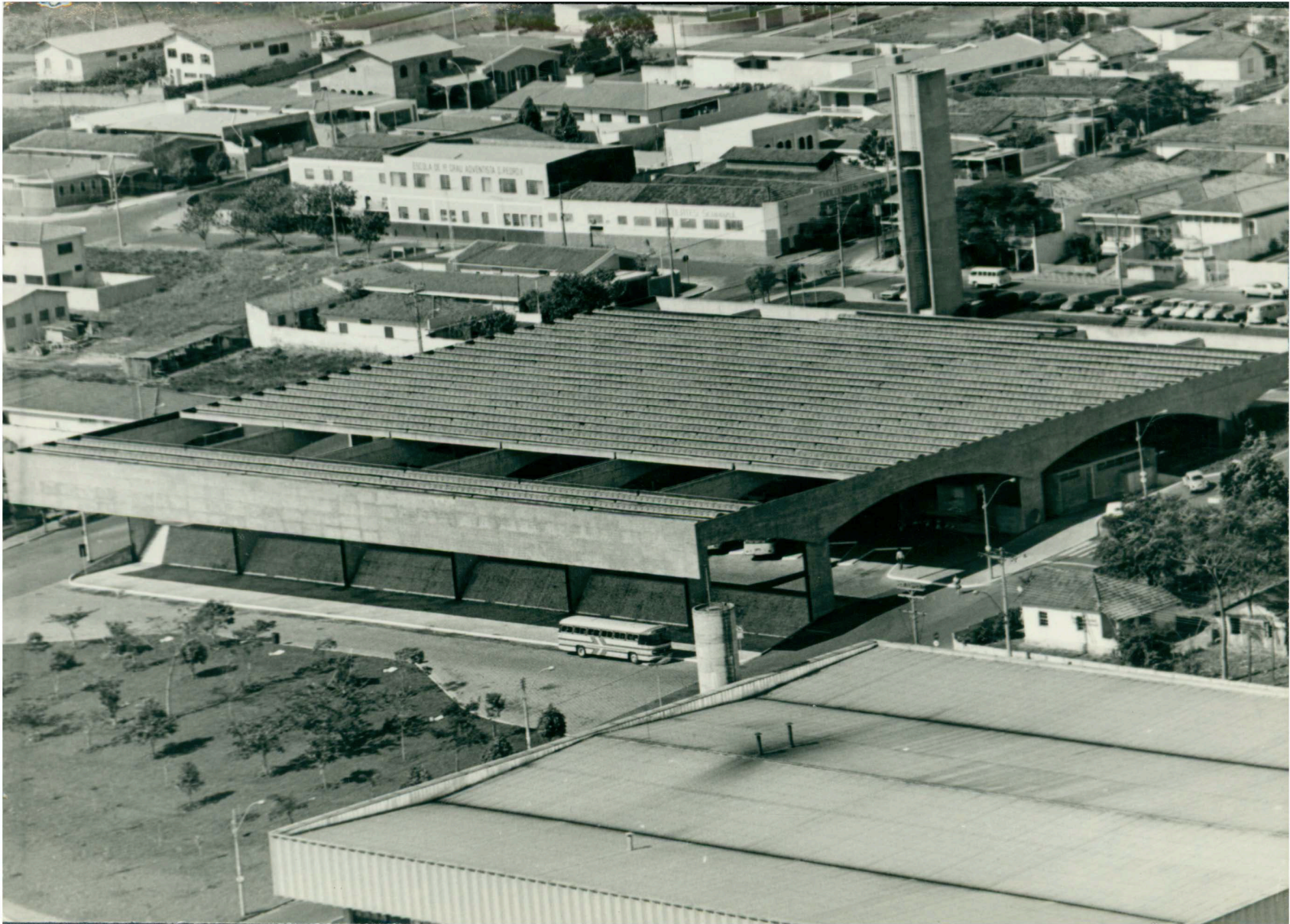
A Estação Rodoviária do Guarujá, projetada por Fábio Serrano em 1978, é marcada pelos módulos estruturais: grandes lajes capitéis independentes, apoiadas por pilares centrais em concreto aparente. A estação se conforma pela simples justaposição de duas linhas e três colunas dos elementos, conformando um térreo aberto. A interface entre estes elementos permite a entrada de iluminação zenital no interior do espaço coberto. Há dois volumes sob a cobertura, onde funcionam bilheterias, lojas, cafés e sanitários, além de um balcão central para informações.

Trata-se de uma arquitetura que organizou uma nova centralidade no Guarujá, ao seu redor estão o prédio da prefeitura e uma importante avenida comercial da cidade.

> Figura 48

Página seguinte. Estação Rodoviária do Guarujá. Imagem do autor





< Figura 49

Página anterior. Estação Rodoviária de São Carlos. Imagem: Biblioteca do IBGE

5

O levantamento considerou, sob uma perspectiva expandida, as obras desde 1950 até 1989. Há poucos dados e exemplares anteriores a 1950. Ao mesmo tempo, acompanhando o cenário de afastamento do Estado como promotor da integração nacional (GORELIK, 2005, p.10) e, o esgotamento deste modelo, há também muito poucas estações, que não sejam simples galpões, construídas nos anos 1990, foram identificadas apenas as estações de Piracicaba de 1994 e Santo André de 1998, esta do Brasil Arquitetura.

> Figura 50

Páginas seguintes. Linha do Tempo

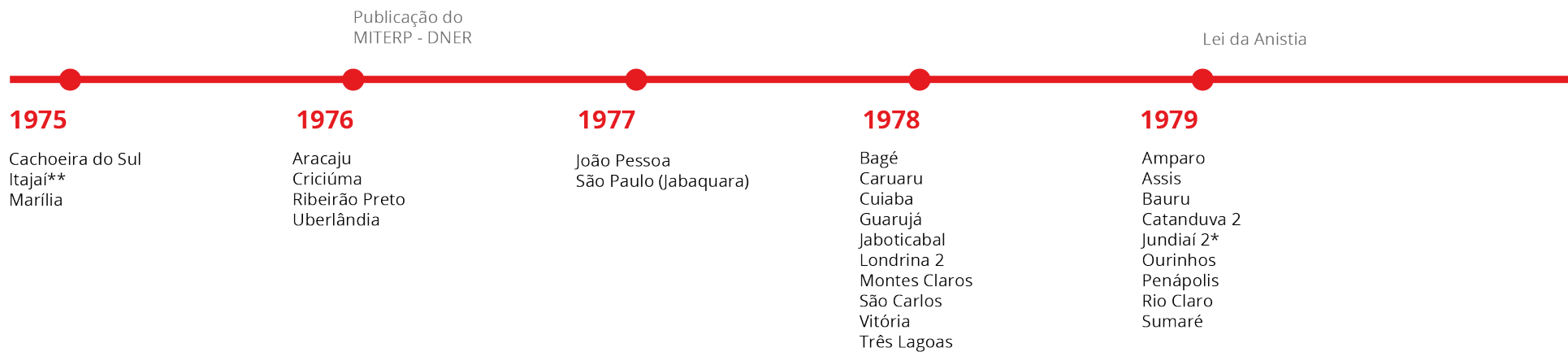
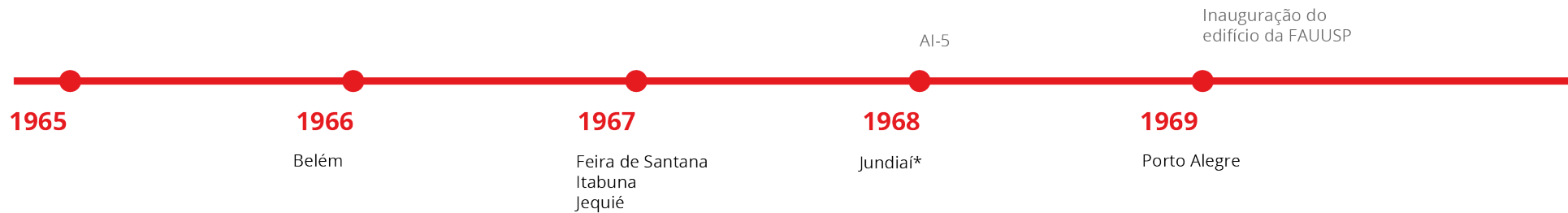
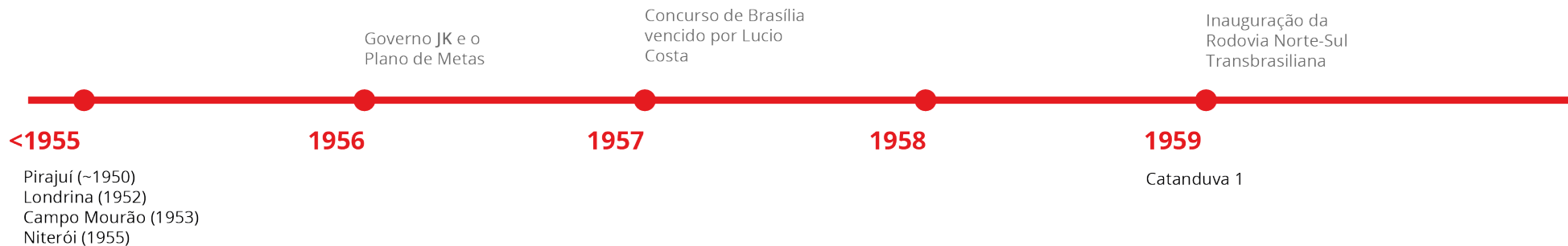
Rodoviárias no Brasil nas décadas de 1960 e 1970

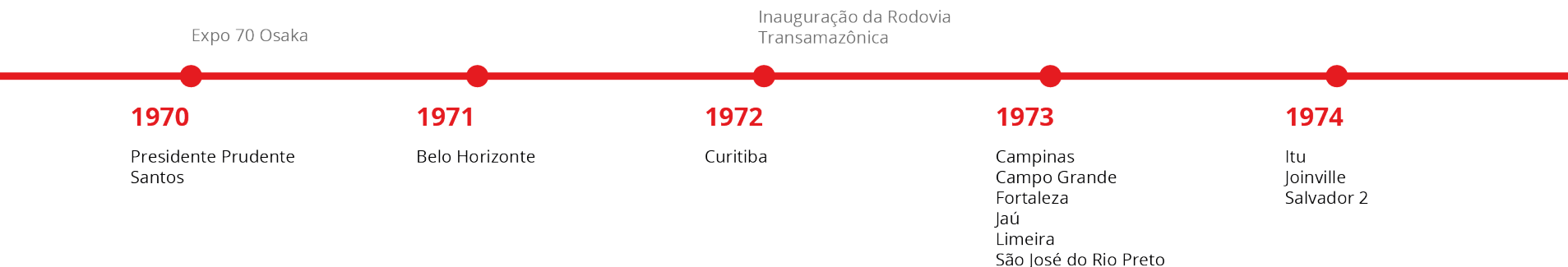
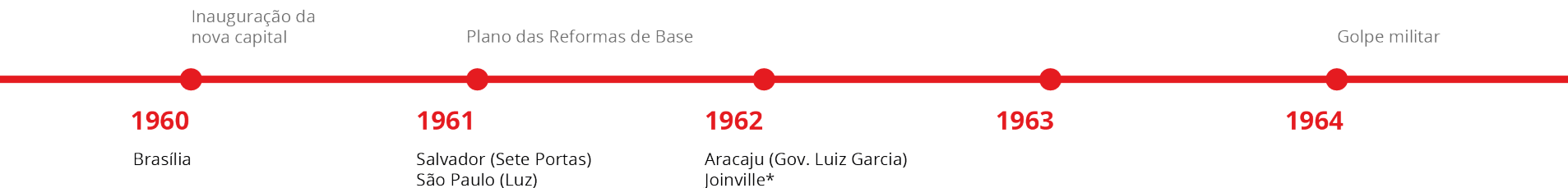
4) Organização e interpretação dos dados

Os dados sobre as diversas estações rodoviárias modernistas obtidos a partir dos levantamentos bibliográficos, iconográficos e em campo foram organizados primeiramente numa tabela em formato Excel (Ver anexo pág. 200)⁵. A tabela considerou os seguintes campos: região, estado e cidade; ano de construção (ou projeto); estado de conservação da edificação; arquitetos envolvidos; e fonte de dados para consulta posterior.

No total foram levantadas 129 obras, das quais apenas três eram projetos não executados. Destas, 84 foram possível aferir a data, e 66 foram possível verificar a autoria dos projetos. Com o auxílio dos levantamentos em campo e do Google Street View e Google Imagens foi possível averiguar o estado atual destas arquiteturas. Na tabela as obras foram classificadas como conservadas, quando mantinham a maioria das características originais do projeto; descaracterizadas, quando as obras possuíam anexos ou alterações como pintura dos elementos estruturais, troca do sistema da cobertura, que alteravam significativamente o seu aspecto ou funcionamento original; mudança de uso, para obras que deixaram de ser estação, mas permanecem sendo utilizadas com outras funções; desativadas, para estações que foram fechadas, tendo sua estrutura atualmente ociosa; e demolidas.

Posteriormente estas arquiteturas foram mapeadas e georreferenciadas através do software QGIS. Com o georreferenciamento foi possível interpolar as informações documentadas na tabela Excel e ainda sobrepor com informações sobre os municípios brasileiros obtidas através do IBGE e imagens de satélite do Google Earth. Este trabalho de organização possibilitou a utilização de alguns recursos gráficos, como forma de análise prévia destas obras no contexto nacional. A seguir são apresentados alguns destes resultados bem como as interpretações que se somam aos dados bibliográficos e empíricos.





Legenda: *Projeto Não Construído
**Obra demolida

A – Linha do tempo

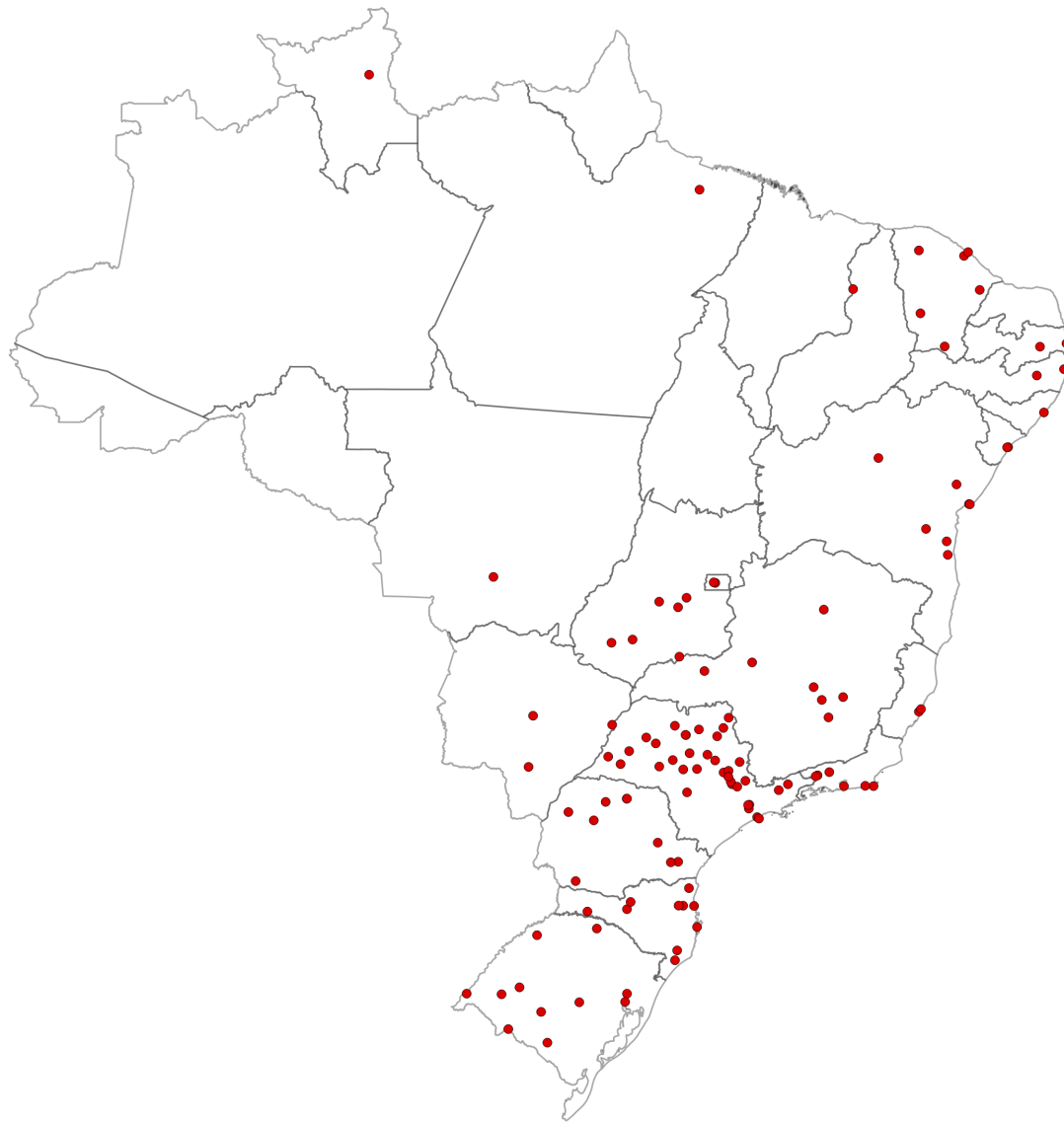
A organização dos dados numa linha do tempo permitiu espacializar as questões temporais identificadas ao longo da pesquisa. A suposição que indicava a década de 1960 e 1970 como um importante recorte temporal para o programa foi, em parte, confirmada pelos levantamentos. De 1960 a 1979 foram identificadas, dentre as estações rodoviárias datadas, 53 exemplares, ou seja quase 2/3 das obras identificadas, sendo que na década de 1970, apenas, foram 41 destas obras. Numa perspectiva ampliada, que considera a construção da Plataforma Rodoviária em 1960 e a desativação da antiga rodoviária de São Paulo em 1982 – marcos simbólicos para o início e fim deste modelo, foram 65 obras, isto é, mais de 75% de todo o levantamento.

A linha do tempo também não deixa dúvida de que, apesar de ter sido um programa desenvolvido na década de 1950 e início dos anos 1960 – período da dita democracia populista, a maior parte desta produção foi feita durante o regime militar. Certamente, o programa teve grande apoio e se consolidou neste período, a relação desta arquitetura com o regime – que a princípio não demonstrariam uma grande afinidade, tratando-se da ideia de uma “praça coberta” e um espaço de convivência pública – são um dos temas tratados por esta pesquisa.

Alguns eventos chave foram destacados na linha do tempo, relacionando-se com a produção das estações rodoviárias. Estes eventos se relacionam com o imaginário de desenvolvimento e com o imaginário modernista. A publicação do Manual de Implantação de Terminais Rodoviários de Passageiros (MITERP) pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) é um exemplo de fato que parece ter uma relação intrínseca com o desenvolvimento posterior das estações rodoviárias, uma vez que estabelecia as diretrizes federais para novas estações rodoviárias, indicando o desejo de organizar a expansão do programa.

Figura 51

Mapa 1



B – Mapas temáticos

As informações dos levantamentos bibliográficos e iconográficos, documentadas na tabela em anexo (pág. 200), puderam ser adicionadas ao arquivo de georreferenciamento. Isto permitiu uma visão espacial dos dados. Somando-se estes dados foram gerados alguns mapas que permitiram uma melhor interpretação e elaboração de hipóteses para os fenômenos.

As estações georreferenciadas estão disponíveis online. Link para Google My Maps que pode ser visualizado no navegador web: <http://bit.ly/2TwKsru>. Link para arquivo KML, executável com o programa Google Earth: <http://bit.ly/2VM05J7>. A seguir são apresentados alguns mapas que procuraram organizar os fenômenos levantados.

Mapa 1

Este mapa apresenta a distribuição geográfica das estações rodoviárias levantadas no território brasileiro. Apontando um predomínio destas arquiteturas nas regiões sul e sudeste, principalmente no estado de São Paulo. Outro ponto de interesse é a distribuição destas arquiteturas em todas as regiões, incluindo manifestações no interior do Ceará, Bahia e Goiás.

Mapa 2

Este mapa distingue entre estas estações a data da obra. É possível visualizar o predomínio das estações rodoviárias produzidas na década de 1970 no mapa.

Mapa 3

Através das visitas a campo e com auxílio do Google Street View e Google Imagens foi feito um levantamento do estado das obras. Isto foi posto no Mapa 3, que permite verificar que a maioria das estações levantadas conservam seu estado original, porém há um razoável número de estações que sofreram alterações, sobretudo alterações que descaracterizaram seu aspecto original.

Figura 52

Mapa 2



Data de Construção

- Até 1959
- Década de 1960
- Década de 1970
- Década de 1980
- Sem informação

Mapa 4

Este estudo procurou identificar as estações no sistema rodoviário nacional. Observa-se uma possível relação destas obras com o investimento em infraestrutura viária, com o predomínio no interior de São Paulo e importantes polos regionais.

Mapa 5

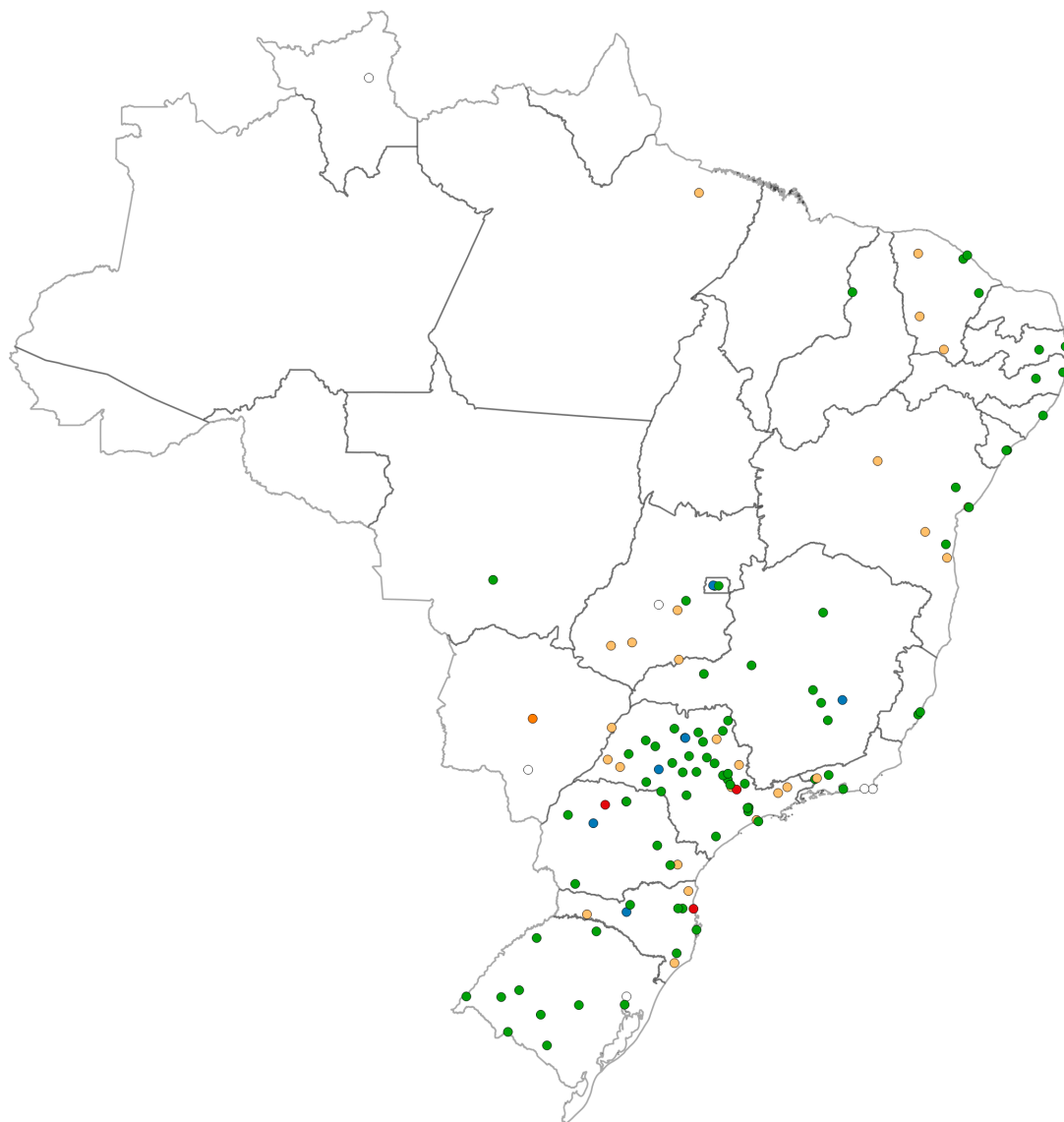
Este mapa averiguou utilizando o Google Earth e o Google Street View, além dos dados levantados em campo, a posição das estações rodoviárias no contexto urbano. As rodoviárias em posição central estão localizadas no centro de fato das cidades; novas centralidades são rodoviárias que, fora do centro, desenvolveram importantes atividades de comércio e serviços nos seus arredores; rodoviárias periféricas estão nas franjas das cidades com pouca atividade relacionada em seus arredores; e rodoviárias isoladas são infraestruturas que, mesmo estando dentro da mancha urbana, não se relacionam com a região onde estão localizadas, por exemplo, bairros industriais ou residenciais.

Mapa 6

Este mapa, sobreposto a dados do IBGE sobre densidade habitacional, revela o predomínio das estações rodoviárias em áreas mais densas, isto é, áreas mais urbanizadas. Isto vai de encontro com o fenômeno de urbanização concomitante a esta produção.

Figura 53

Mapa 3



Estado de conservação

Rodoviárias estado de conservação

- Conservada
- Descaracterizada
- Mudança de uso
- Desativada
- Demolida
- Sem informação

Figura 54

Mapa 4

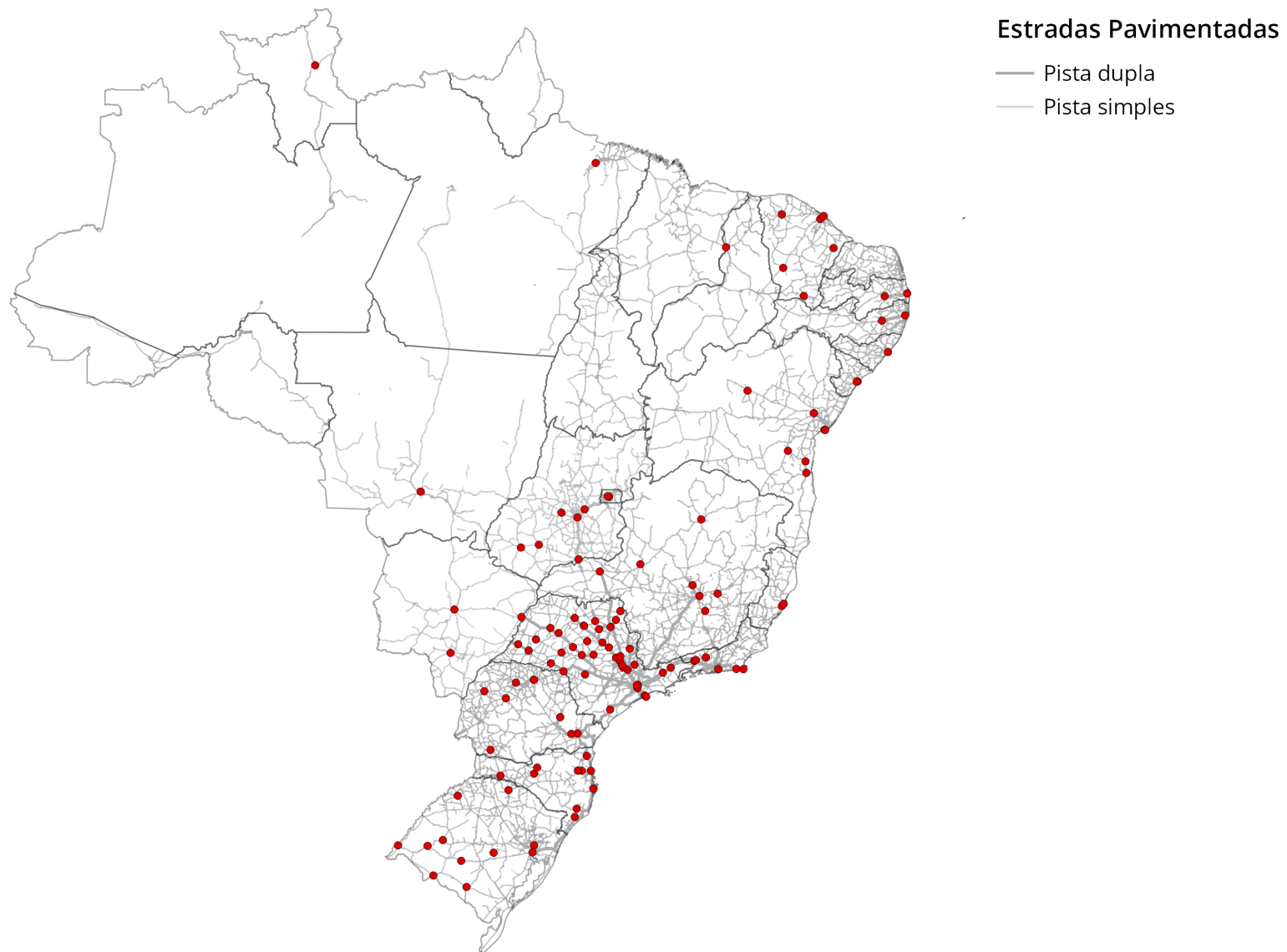
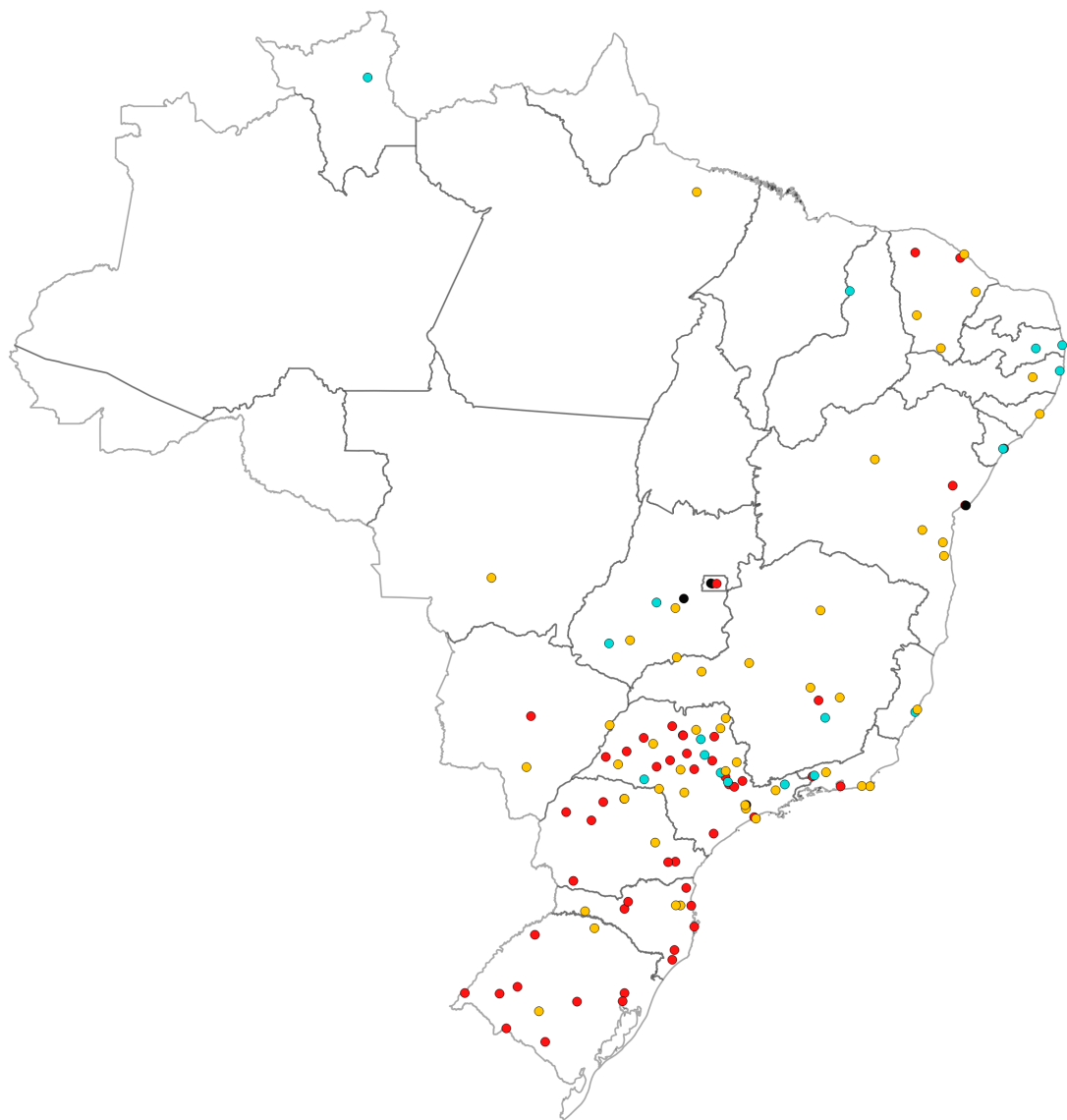


Figura 55

Mapa 5

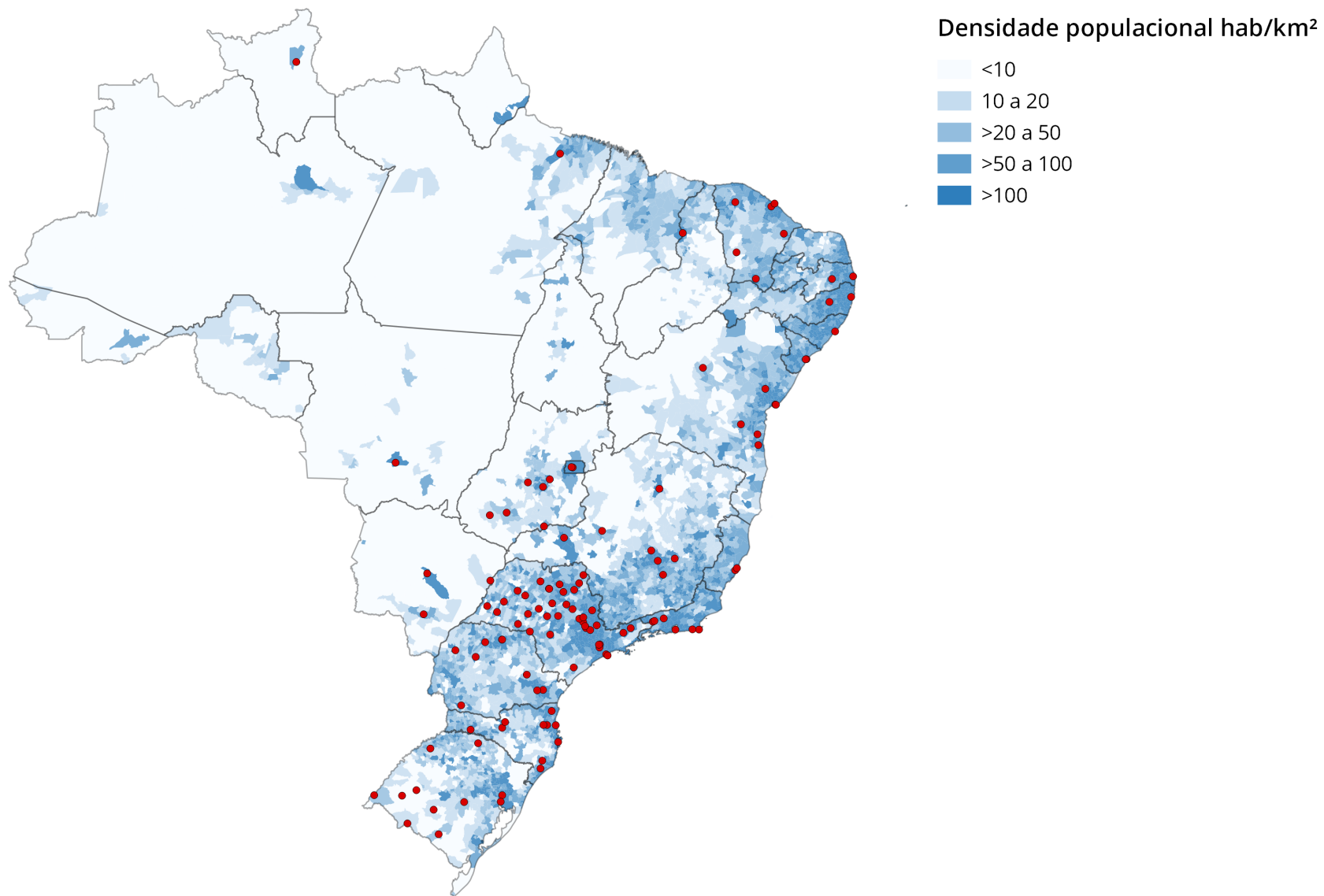


Localização urbana

- Central
- Nova Centralidade
- Periférica
- Isolada

Figura 56

Mapa 6



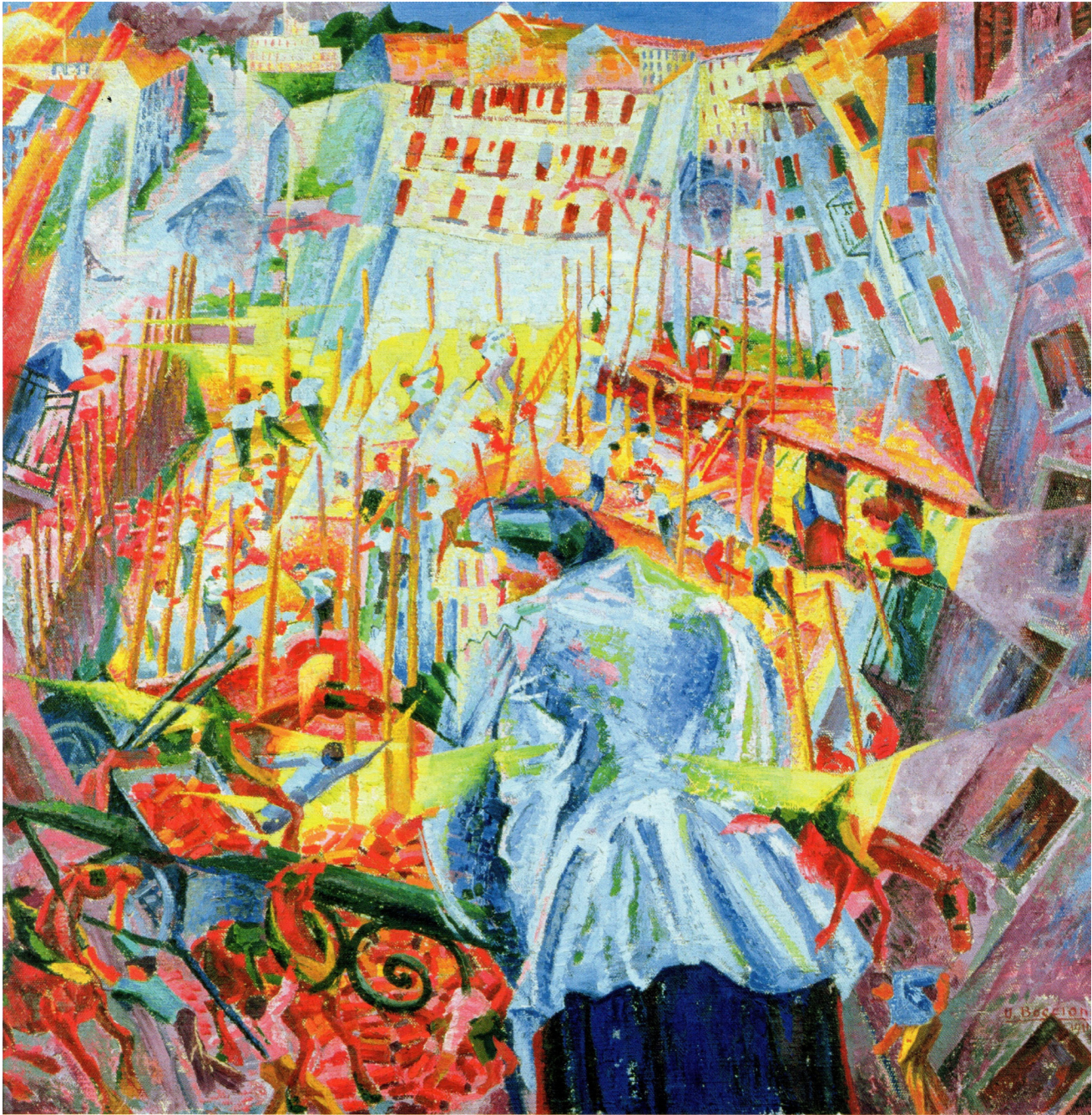
A análise dos mapas permite aferir, que apesar do intuito de desenvolvimento imbuído na construção destas infraestruturas, a desigualdade regional não foi completamente superada por este processo de integração nacional. Observa-se a um predomínio de infraestrutura e investimentos públicos nas décadas pesquisadas nas regiões mais desenvolvidas do país. Todavia, também é interessante notar a distribuição desta arquitetura modernista além dos grandes centros e das regiões mais ricas, mesmo que em menor número, também como efeito deste processo.

É possível observar alguns padrões na implantação destas rodoviárias, que vão de encontro com o discurso destes projetos: tratam-se, em ampla maioria, de espaços geradores de centralidade, integrados à vida urbana.

Quanto ao estado de conservação e a situação destas arquiteturas, nota-se que apesar de serem muitas obras com 40 a 50 anos de uso, elas continuam atendendo sua função inicial, revelando uma longevidade do projeto modernista no contexto urbano. Entre as obras descaracterizadas destacam-se os exemplos de Goiânia, transformada em um *shopping center*, enquanto mantém também a função de rodoviária, além de casos como Joinville, onde a substituição da cobertura e a pintura dos elementos estruturais tornaram a rodoviária praticamente irreconhecível. A mudança de uso apresenta uma diversidade grande de adaptações: A Rodoviária de Londrina virou um museu de arte, a Rodoviária de Marília virou uma faculdade e a Rodoviária de João Monlevade virou uma unidade de saúde. Esta adaptabilidade dos projetos é também um reflexo da escala destas obras e da versatilidade da solução modernista com a estrutura independente das vedações.



**IMAGINÁRIOS DO MODERNISMO:
DO EDIFÍCIO-CIDADE À GRANDE PRAÇA COBERTA**



DA CASA À CIDADE

< Figura 58

Página anterior. Umberto Boccioni, *La strada entra nella casa*, 1911 – pintura a óleo. Imagem: Sprengel Museum Hannover

“Observamos para breve a concretização do fenômeno: *a cidade é toda ela a casa do homem.*” (CARVALHO, 1938 In: XAVIER [org.], 2003, p.53, grifo do autor)

“A cidade é uma casa. A casa é uma cidade” (ARTIGAS, 2004, p. 119)

“Não há mais membranas que separam o interior do exterior: tudo é interior. Utopia final: um dia todo universo será a casa do homem, o ecúmeno vislumbrado na aurora de nossa civilização.” (KATINSKY, 2003, p.224 – 227)

No quadro “A rua entra na casa” (*La strada entra nella casa*) do artista plástico futurista Umberto Boccioni, uma mulher observa a cidade desde sua varanda. Nesta pintura, os limites entre varanda e rua se confundem e se diluem numa profusão de planos, perspectivas e escalas: já não é mais possível encontrar o limiar entre varanda e rua, pessoa e cidade (Fig. 58). Esta cena ilustra um tema recorrente na produção e pensamento modernista: o desejo de dissolução entre arquitetura e cidade, entre espaços público e privado.

Esta relação entre casa e cidade evocada pelo modernismo nada mais era, na verdade, que uma (re)construção histórica. A comparação entre a casa e a cidade aparecia, por exemplo, no tratado de Alberti “*De Re Aedificatoria*”, indicativo da ancestralidade da comparação:

(...) se for verdade o ditado dos filósofos, segundo o qual a cidade seria uma grande casa, e a casa por sua vez uma pequena cidade, não estará errado afirmar que os membros de uma casa são também em si pequenas habitações. (apud PISANI, 2019, p.33)

Sendo posteriormente reiterada de forma mais enfática no tratado “*I quattro libri dell’architettura*” de Andrea Palladio: “(...) a cidade não seja senão uma certa casa grande e,

por sua vez, a casa uma cidade pequena.” (apud PISANI, 2019, p.24) A operação renascentista, contudo, transformava a comparação clássica e aristotélica⁶ em metáfora. Tal sentido metafórico, que sinaliza um desejo de transformação para além de simples relações métricas⁷, seria resgatado pelo modernismo arquitetônico.

Este sentimento é o ponto central do ensaio, escrito em 1969, “Arquitetura e Construção” de Vilanova Artigas, no qual o arquiteto afirmava: “A cidade é uma casa. A casa é uma cidade” (2004, p. 119). A partir do conceito de habitar de Heidegger⁸, Artigas tentava demonstrar que o projeto da casa e o projeto da cidade eram parte de um mesmo objeto. A cidade sendo, portanto, uma extensão do habitar para além da soleira da porta (ARTIGAS, 2004, p.119).

Apesar da referência a Heidegger, na prática, a metáfora casa e cidade encontra claramente sinais trocados entre os dois autores. Heidegger projetava o lugar da casa tradicional sobre a cidade ao defender seu sentido de comunidade: da sociedade para a família. Com isso imaginava uma cidade fechada e protegida, o oposto do texto de Vilanova Artigas.

Como aponta Daniele Pisani, Artigas escrevera seu ensaio originalmente para a Revista Acrópole sob o título “Duas residências” (2019, p.10). Acompanhando os projetos das residências Mendes André e Elza Berquó, este texto projetava a cidade na casa, isto é, imaginava uma casa que se abre para a cidade, da família para a sociedade. Exatamente o mesmo sentido da tela de Boccioni.

Portanto, o ensaio de Artigas tinha, também, dois objetivos claros: referendar a produção residencial modernista – até então um dos principais campos de atuação dos arquitetos⁹ – como experiências propriamente urbanas, alheias ao limite do espaço privado; ao mesmo tempo via no campo de produção de obras públicas e de uso coletivo uma continuidade da mesma experiência:

À medida que vão sendo substituídas velhas concepções sobre o mundo e a vida, à medida que vão sendo reorganizados os dados da realidade, tanto da realidade da natureza como da realidade da sociedade, velhas

6

“(…) como se não houvesse diferença entre uma grande casa privada e uma pequena cidade” trecho da obra “Política” de Aristóteles (apud PISANI, 2019, p.66).

7

“A comparação ‘como se fosse...’ ou ‘como se estivesse...’ aproxima dois termos, estabelece entre eles uma analogia, sugere uma semelhança, mas preserva a autonomia de cada um, guarda um certo paralelismo, e não efetua nenhuma substituição: o amor queima como fogo [Camões]. Construção bastante diferente da metáfora, que assume integralmente a substituição de um termo pelo outro – o amor é fogo que arde sem se ver. [Camões] (ROZESTRATEN, 2019, p.41-42)

8

“Na autoestrada, o motorista de caminhão está em casa, embora ali não seja a sua residência; na tecelagem, a tecelã está em casa, mesmo não sendo ali a sua habitação. Na usina elétrica, o engenheiro está em casa, mesmo não sendo ali a sua habitação. Essas construções oferecem ao homem um abrigo. Nelas, o homem de certo modo habita e não habita, se por habitar entende-se simplesmente possuir uma residência.” (HEIDEGGER, 1954)

Esta mudança de natureza e escala dos projetos é observada, também, por Oscar Niemeyer em seu texto “O problema social na arquitetura” de 1955, publicado na coletânea “Depoimentos de uma Geração”: “(...) exercemos durante vinte anos a nossa profissão, limitada em geral a casas burguesas, construções para o governo, edifícios de renda e alguns conjuntos residenciais.” (org. XAVIER, 2003, p. 185).

Figura 59

Abaixo. Segunda Residência de Vilanova Artigas. Imagem: SPCity



Figura 60

Abaixo. Antiga Rodoviária de Londrina (Atual Museu de Arte). Imagem: Fernando Stankus In: Archdaily Brasil



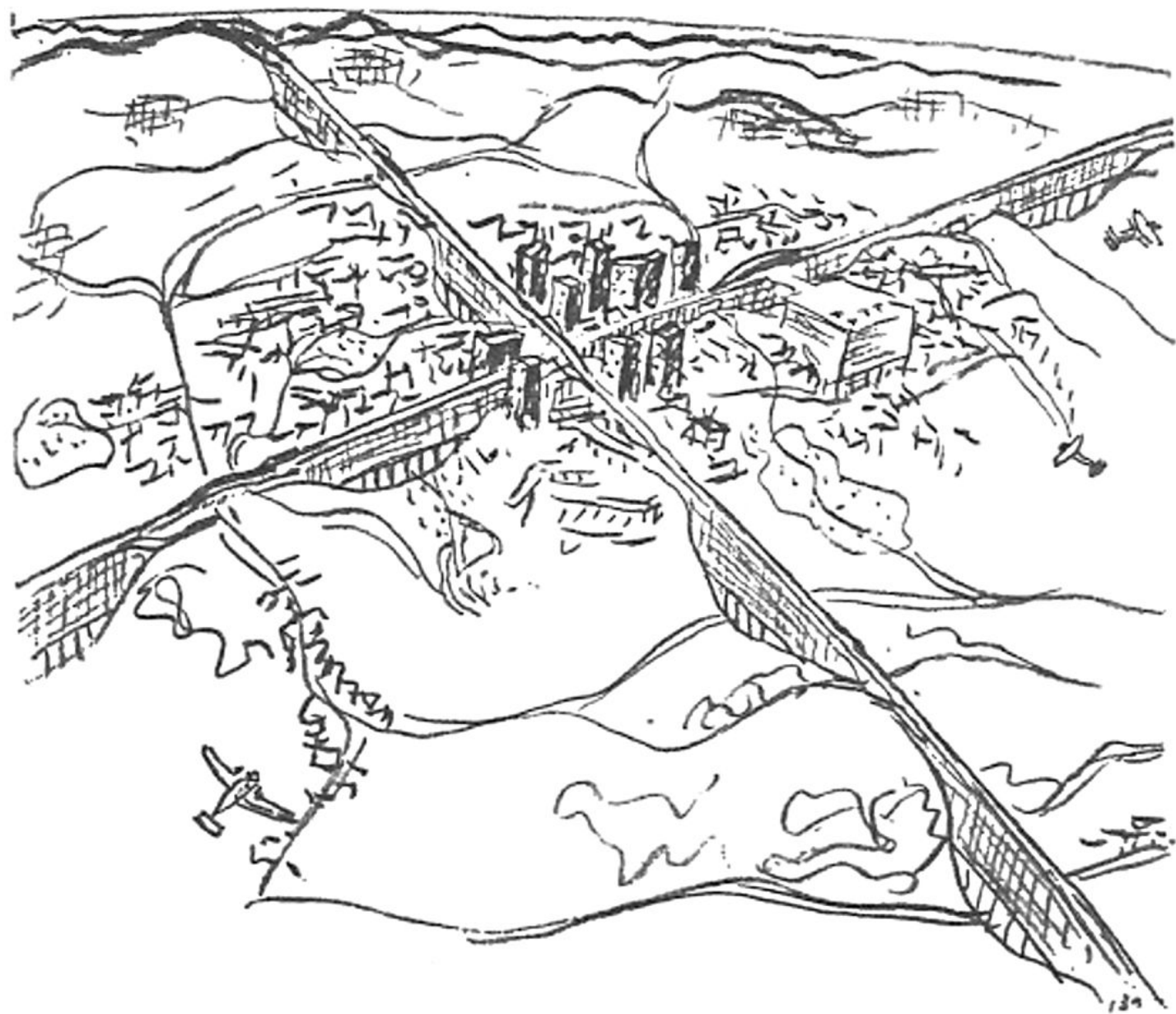
Rodoviárias no Brasil nas décadas de 1960 e 1970

formas e símbolos arquitetônicos vão desaparecendo. Estações, bancos, estádios e pontes também vão aos poucos aceitando novos tratamentos formais para um encontro com a casa. Encontro com a casa na cidade, para construir com ela a casa da nova sociedade (...). (ARTIGAS, 2004, p. 120)

O projeto da segunda residência de Vilanova Artigas (Fig. 59), no bairro do Campo Belo, e a Estação Rodoviária de Londrina (Fig. 60) são, justamente, um exemplo destas inter-relações entre casa e cidade, validadas em novos programas, conforme preconizava o autor em seu texto de 1969. Em Londrina, Artigas demonstraria o potencial urbano da forma empregada em sua segunda residência, projetada quase simultaneamente.

Com o espaço urbano como *locus* para seus edifícios, os arquitetos modernistas tiveram a oportunidade de aprofundar os seus ensaios. Uma arquitetura aberta, transparente, técnica e esteticamente arrojada desenhava um imaginário possível para o futuro das cidades brasileiras, amparando-se no ideal modernista de integração entre arquitetura e urbanismo. Num contexto de escalada da urbanização este também era um imaginário de país, tão bem sintetizado no projeto e construção de Brasília em 1960.

A relação casa-cidade, metáfora que conjuga o elemento mais íntimo ao mais coletivo, também renunciava a metáfora do edifício-cidade. O modernismo propunha uma ausência de limites entre a produção arquitetônica e a produção urbana. Para entender o lugar da estação rodoviária no imaginário modernista, é importante compreender estas relações da arquitetura com a cidade.



EDIFÍCIO-CIDADE

< Figura 61

Página anterior. Croqui de Le Corbusier: Plano para a Cidade de São Paulo, 1929. Imagem: www.cronologiadourbanismo.ufba.br

Façamos o seguinte: de colina a colina, de um pico a outro, vamos implantar uma via horizontal de 45 quilômetros e em seguida uma segunda via, formando mais ou menos um ângulo reto, para servir os demais pontos cardeais. Estas vias retas são autoestradas de grande penetração na cidade e, na realidade realizam uma grande travessia. (...) Essas autoestradas que proponho são viadutos imensos. Não construam arcos onerosos para sustentar os viadutos, mas sustentem-nos por meio de estruturas de concreto armado que constituirão escritórios no centro da cidade e moradias na periferia. (LE CORBUSIER, 2004, p. 253)

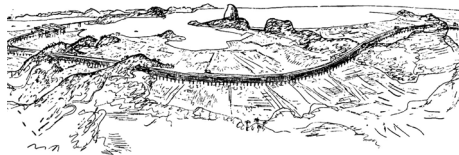
Em seu manifesto “Por uma arquitetura” Le Corbusier trazia, entre tantas imagens e referências da nova arquitetura, fotografias da Fábrica da FIAT em Turim (Fig. 63), projeto do arquiteto Matté Trucco de 1923 (CORBUSIER, 2006, p.204). Tratava-se de um longo edifício em concreto armado de cinco pavimentos, cuja cobertura em laje plana fora projetada como uma grande pista de testes, sobre a qual corriam os automóveis fabricados na própria planta industrial. Este era um exemplo eloquente do potencial da nova técnica construtiva, que não passara despercebido pelo arquiteto franco-suíço.

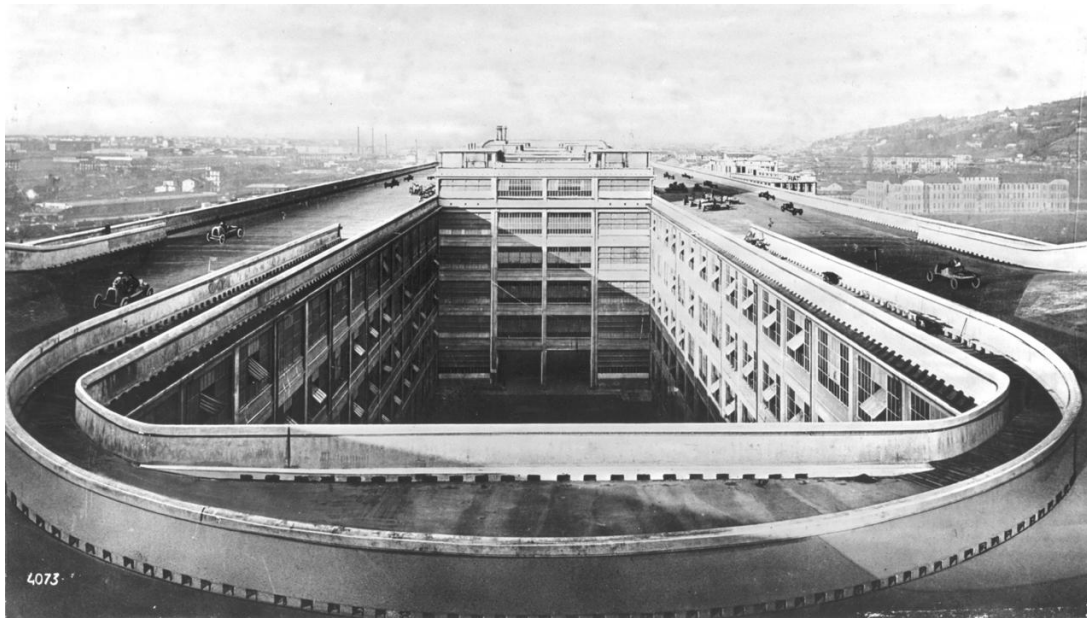
Poucos anos após a publicação de “Por uma arquitetura” em suas viagens internacionais difundindo suas ideias sobre a modernidade arquitetônica e urbanística, Le Corbusier apresentava seus planos para o Rio de Janeiro (Fig. 62 - 1929) e Argel (Plano Obus, 1930), variantes colossais de seus *immeuble-villas*, na forma de longas lâminas que acompanhariam a geografia costeira de ambas as cidades. Estes edifícios abrigariam em si todas as funções da cidade: habitação, comércio, serviços, escritórios etc. e, em seu topo, numa exacerbação do potencial da fábrica de Turim, uma autopista ligaria a cidade aproveitando a estrutura das lâminas como infraestrutura de transporte (Fig. 64).

Le Corbusier vislumbrava infraestrutura, arquitetura e urbanismo integrados de tal

Figura 62

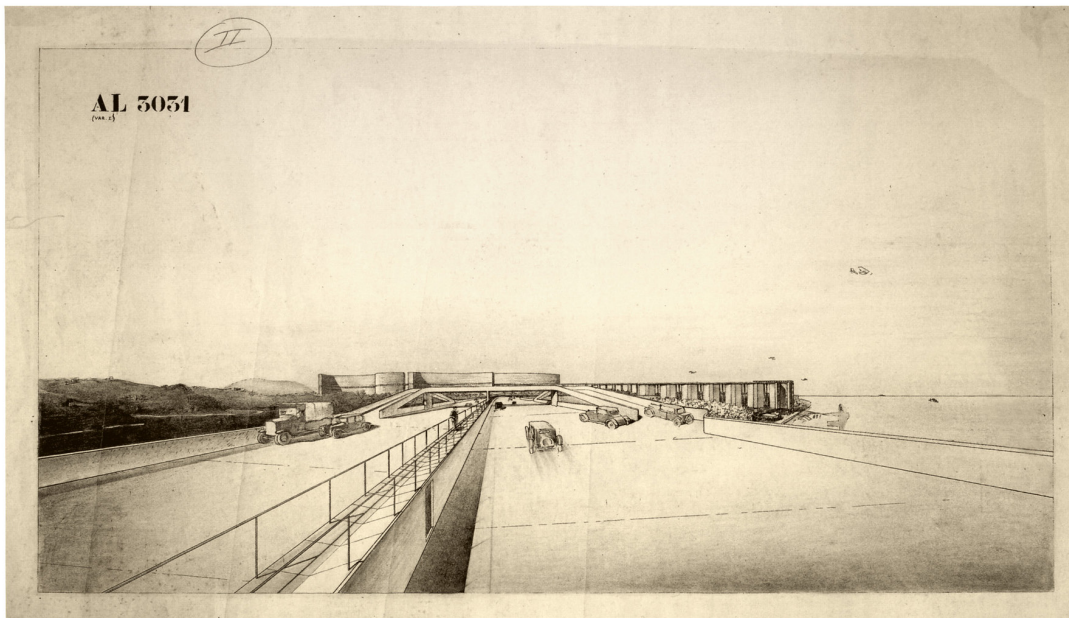
Abaixo. Croqui de Le Corbusier, plano para o Rio de Janeiro (1929). Imagem: Archdaily Brasil





< Figura 63

Fábrica da FIAT Lingotto. Imagem: Architectuul



< Figura 64

Croqui de Le Corbusier: Cobertura do *immeuble-villa*. Plano Obus, Argel. Imagem: Plataforma Arquitectura

10

Há uma grande afinidade entre este capítulo e o conceito de “megaestrutura” conforme o livro de Banham. Todavia, o termo sugere a larga escala. Banham utiliza o termo “edifício-cidade” (*city-building*) neste mesmo livro (1976, p.210), um termo que parece mais adequado para as diversas manifestações deste imaginário, mesmo em pequenas estruturas.

11

Babel é um mito prolífico deste imaginário de edifício-cidade: “As vozes de Babel, cidade-torre, metáfora de toda ação construtiva humana, seguem assombrando edifícios e cidades. Simultaneamente arcaicas e contemporâneas, continuamente atualizadas – como foram recentemente por Cildo Meireles (Babel, 2001) e Alejandro González Iñárritu (Babel, 2006) – essas vozes persistem no imaginário ocidental e ecoam literalmente na perpétua disputa entre arranha-céus vertiginosos como Burj Khalifa (2010) em Dubai, nos Emirados Árabes: a mais alta estrutura construída sobre a Terra até os dias de hoje com seus 828 metros.” (ROZESTRATEN, 2016)

12

Esta curiosa relação de anfiteatro clássico e cidade encontrava amparo real no exemplo de Arles (Fig. 68), no litoral sul francês, cujas ruínas haviam sido convertidas em um burgo medieval murado, uma manifestação que não sobreviveu ao *revival* novecentista.

forma que se tornaria impossível isolá-los. Nestes planos arquitetura e urbanismo estariam integrados num objeto singular, que poderia se denominar “edifício-cidade”.

Tal qual o imaginário da casa-cidade, a convergência entre estas diversas escalas num único objeto não era uma invenção do modernismo. Tratava-se de uma apropriação de um imaginário histórico. Exemplos como a Ponte Vecchio em Florença (Fig. 65) e a antiga Ponte de Londres (BANHAM, 1976, p.13-14) são obras que, por um acúmulo de distintas camadas temporais, se fundiram num objeto singular – amálgama de infraestrutura, arquitetura e espaço urbano. Seria possível acrescentar a estes exemplos, citados no livro “*Megastructure*” de Reyner Banham¹⁰, o caso brasileiro das arcadas na Ladeira de Nossa Senhora de Conceição da Praia em Salvador (Fig. 66), onde os casebres estão incrustados em uma infraestrutura urbana construída para ligar a cidade baixa à cidade alta.

Estes exemplos de edifício-cidade, todavia, tratavam-se de ocupações acidentais, propiciadas pelo adensamento não planejado, como nos burgos medievais ou na cidade colonial portuguesa. Tal imaginário abrangeu, contudo, também propostas visionárias que, tal qual os *immeuble-villas*, visavam uma construção projetada desta convergência entre edifício e cidade. Andrea Palladio procurava ordenar tais antecedentes históricos, por exemplo, no seu projeto para uma ponte sobre o Canal Grande impresso no seu tratado “*I quattro libri dell’architettura*” e posteriormente retratada por Canaletto numa Veneza imaginária, ocupada por edifícios da tratadística palladiana (Fig. 67).

Outro devaneio sobre o tema do edifício-cidade foi apresentado por Pieter Bruegel como uma interpretação bíblica. Sua série de quadros sobre a Torre de Babel¹¹ (Fig. 69) representam a torre como um imenso edifício-cidade. Nestas telas, uma arquitetura clássica se eleva em espiral como um zigurate – possivelmente uma referência histórica de Bruegel às arquiteturas da Mesopotâmia, somada ao imaginário da construção clássica romana e a técnica construtiva de tijolos e arcos, como o Coliseu¹².

Esta arquitetura colossal, com um formato de acidente geográfico¹³, contrasta com o cenário plano, típico dos Países Baixos. Talvez dentro do tema bíblico da Torre de



< Figura 65

Ponte Vecchio em Florença. Imagem do autor



< Figura 66

Ladeira de Nossa Senhora da Conceição da Praia em Salvador. Imagem: salvadorhistoriacidadebaixa.blogspot.com

> **Figura 67**

Canaletto, *Capriccio con edifici palladiani*, 1756-1759, pintura a óleo. Imagem: Wikimedia



> **Figura 68**

Gravura do século XVIII da cidadela de Arles, construída sobre um anfiteatro romano. Imagem: Wikimedia





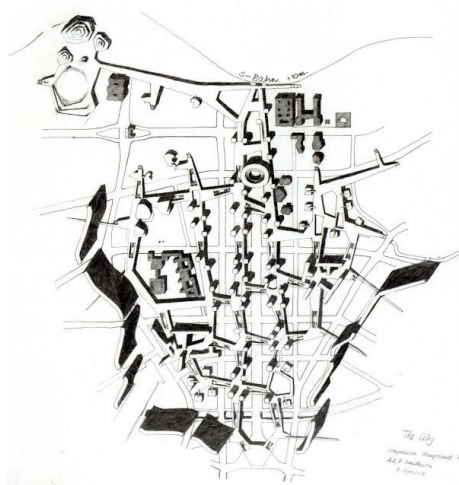
Talvez Bruegel compartilhasse da ideia de Fumihiko Maki sobre as megaestruturas: “a large frame in which all the functions of a city or part of a city are housed. It has been made possible by present day technology. In a sense it is a man-made feature of the landscape. It is like the great hill on which Italian towns were built ...” (1964, apud BANHAM, 1976, p.8)

< Figura 69

Página anterior. Pieter Bruegel, o velho. *De toren van Babel*. Pintura a óleo. 1563. Imagem: Wikimedia

Figura 70

Abaixo. Plano para Berlin Hauptstadt do casal Smithsons. Imagem: Pinterest

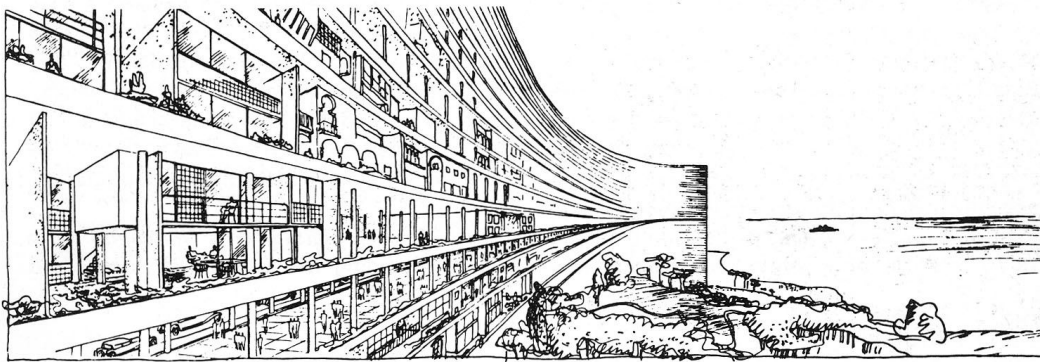


Rodoviárias no Brasil nas décadas de 1960 e 1970

Babel, Bruegel encontrasse uma crítica à arquitetura e sociedade dos seiscentos: em ambos os quadros, a enorme construção-ruína se impõe sobre um cenário da cidade tradicional às margens de um porto repleto de embarcações. A Torre de Bruegel é parcialmente ocupada por construções vernaculares – a exemplo da estrutura da Ponte Vecchio – e, tal qual uma cidade, apresenta uma série de atividades, trechos em construção e trechos arruinados. O edifício-cidade na concepção de Bruegel era uma arquitetura capaz de amparar as vicissitudes da escala urbana, ainda que renunciasse a tragédia bíblica, revelando-se, então, um empreendimento impossível.

Em desenhos ampliados do seu plano Obus para Argel, Le Corbusier imaginava esta mesma ocupação espontânea sobre a infraestrutura moderna (Fig. 71), o edifício cidade poderia amparar arquiteturas vernaculares, da mesma forma que a Torre de Babel de Bruegel. Tratava-se de uma proposta para conciliar o projeto à organicidade da produção urbana. A este imaginário persistente se poderiam somar os devaneios do *Highbise of Homes* (Fig. 72), de James Wine do grupo norte-americano SITE. Em desenhos e pinturas, Wine imaginava uma torre marcada por uma estrutura racional, em grelhas de pilares e vigas, capaz de adensar as casas do subúrbio americano. Esta obra também parece uma imagem quase *naif* do que seria uma interpretação literal da metáfora casa-edifício-cidade.

Ainda que Le Corbusier não tenha retomado este tipo de projeto ao longo de sua carreira (BANHAM, 1976, p.8), o imaginário do edifício-cidade se manteria como uma constante do modernismo em suas variadas vertentes ao longo do século XX, apresentando-se de maneira mais enfática nos grandes planos, a exemplo dos *immeuble-villas* corbusianos. Esta ideia de integração entre arquitetura e urbanismo seria retomada nas propostas de reconstrução urbanas no pós segunda guerra. Entre estes projetos, por exemplo, está a proposta para o concurso Berlin Hauptstadt de Peter e Alison Smithson (Fig. 70), na qual um edifício orgânico e horizontal costura a malha tradicional da cidade, ligando-se ao térreo por meio de equipamentos como escadas rolantes. Tratava-se de uma proposta de edifício-cidade que costurava o tecido tradicional arrasado pelos conflitos armados.



< Figura 71

Croqui de Le Corbusier para o Plano Obus.
Imagem: Pinterest

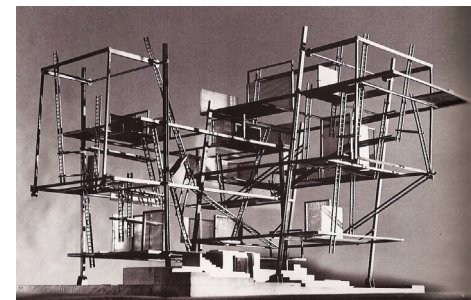


< Figura 72

Highrise of Homes (Grupo SITE). Desenho em
grafite sobre papel. Imagem: MoMA

Figura 73

Abaixo. Maquete de trecho Nova Babilônia de
Constant. Imagem: Pinterest



14

Devo ao Prof. Dr. Artur Rozestraten a comparação desta tipologia de uma profusão de níveis, lajes, espaços abertos e fechados ao exemplo histórico dos templos minoicos em Creta, como o Palácio de Knossos.

15

Esta ideia é trazida, por exemplo, na discussão sobre a arquitetura monumental moderna promovida por Sert, Léger e Giedion: *"Today modern architects know that buildings cannot be conceived as isolated units, that they have to be incorporated into the vaster urban schemes. There are no frontiers between architecture and town planning, just as there are no frontiers between the city and the region. Corelation between them is necessary. Monuments should constitute the most powerful accents in these vast schemes."* (1943 In: GIEDION, 1958, p.49)

16

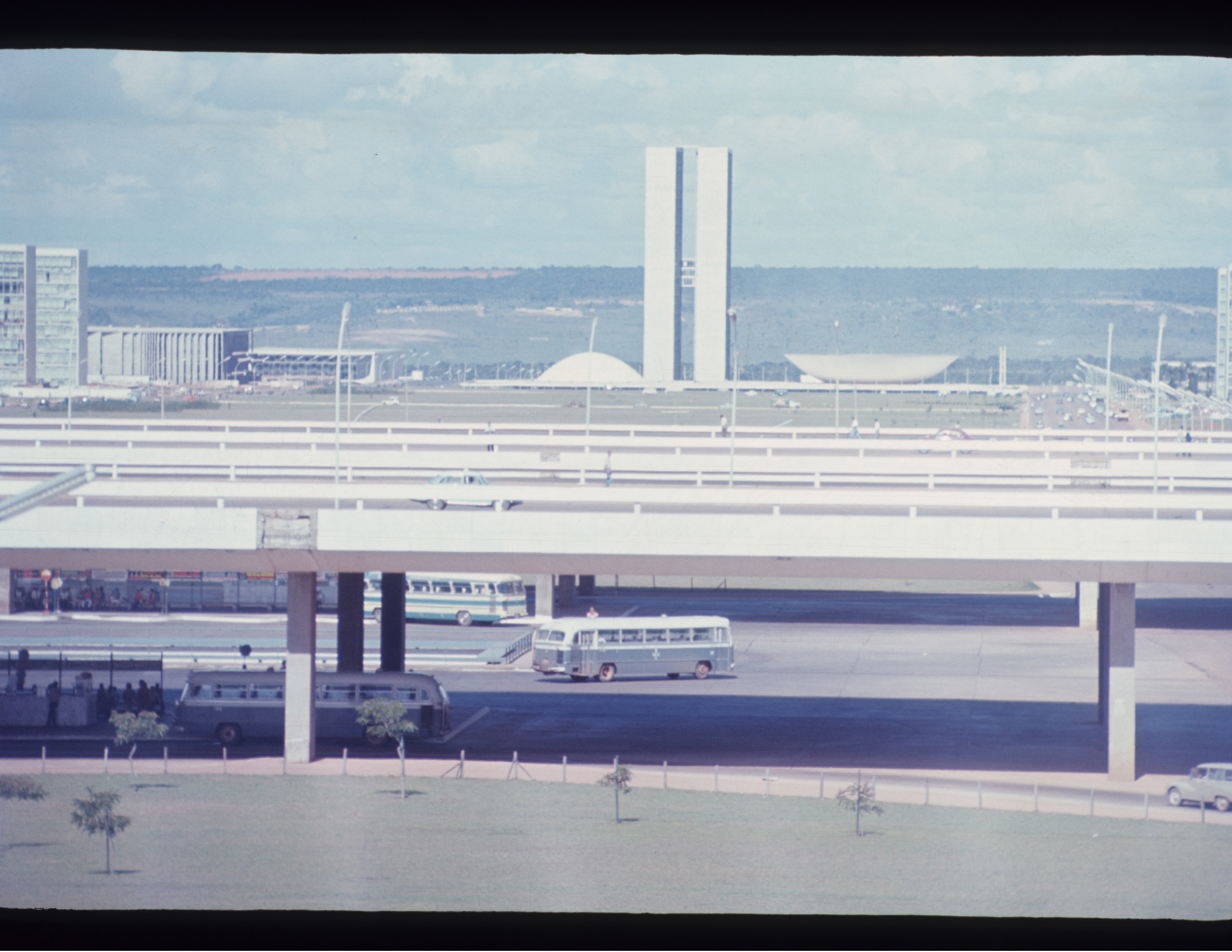
Reyner Banham, ao comparar o projeto de Lucio Costa ao projeto de Kenzo Tange para a Baía de Tóquio, indica uma menor afinidade do projeto brasileiro ao tema da megaestrutura: *"Both schemes feature a central 'monumental axis' of government and other public buildings along a pair of parallel highways, but Costa's are seen as separate blocks in orderly geometrical ranks, whereas Tange's link up into irregular chains."* (1976, p.51) e na sequência pondera, tratando da Plataforma Rodoviária: *"(...) there would seem to be an irrefutable case for a megastructure at Brasília, at the point where the monumental and residential axes cross in a complex intersection-cum-bus-terminal (...)"* (1976, p.51).

Em outro projeto de reconstrução urbana do pós-guerra, Candilis, Josic e Woods propunham uma sequência de lajes e vazios que delimitavam ora espaço público, ora edifício para a Praça Römerberg no centro de Frankfurt¹⁴. O projeto que acabou não sendo construído foi, todavia, base para o campus da Universidade Livre de Berlim, construído poucos anos depois.

Nas décadas seguintes, planos utópicos compreenderiam este imaginário desde o espectro da cultura popular – como nas propostas visionárias do grupo Archigram, por exemplo Plug-In City e Walking City ou do grupo Superstudio – até a contracultura, por exemplo no projeto situacionista de Constant Nieuwenhuys para a Nova Babilônia (Fig. 73), um projeto que renovava outra vez o mito da Torre de Babel. Estes tantos desejos de edifício-cidade postos em grandes planos acabariam por se infiltrar em praticamente toda a produção modernista, cada construção materializando-se em manifestos sobre novas relações entre arquitetura e urbanismo que extrapolavam a noção de um funcionalismo estrito e da simples justaposição do edifício à malha urbana¹⁵.

Numa variação dos *immeuble-villas* curvilíneos propostos para o Rio de Janeiro e Argel, Le Corbusier propunha para São Paulo duas imensas autopistas retilíneas que, em cruz, conectariam as cotas mais elevadas da cidade (Fig. 61). Nesta variante, uma malha cartesiana revelaria a topografia natural sob as autopistas, as quais seriam os eixos estruturantes do edifício-cidade, abrigando em si habitações nas zonas periféricas e comércio e serviços no seu entroncamento (LE CORBUSIER, 2004, p. 253).

Há um paralelo entre esta proposta paulista e os dois eixos definidores de Brasília. Lucio Costa, porém, concentraria no cruzamento axial a sua ideia de edifício-cidade: na sobreposição de pistas, aterros e taludes, emergiria a Plataforma Rodoviária de Brasília¹⁶. A Estação Rodoviária, sendo o centro deste complexo que tão bem traduzia o imaginário de edifício-cidade, assumia um protagonismo que se repetiria em vários projetos análogos pelo Brasil na década seguinte. Uma breve leitura sobre a Plataforma Rodoviária pode ajudar a entender o papel que este programa assumiria no imaginário da modernização do país e no modernismo arquitetônico brasileiro das décadas de 1960, 1970 e 1980.



PLATAFORMA RODOVIÁRIA

< Figura 74

Página anterior. Plataforma Rodoviária e Congresso Nacional ao fundo. Imagem: Acervo Biblioteca da FAUUSP In: ARQUIGRAFIA

17

Devo esta comparação ao comentário do Prof. Dr. Luís Antônio Jorge na banca de qualificação.

18

Há uma curiosa reciprocidade nesta relação entre Brasília e Nova Iorque. Em 1965 seria construído o George Washington Bridge Bus Terminal (Fig. 75) projetado por Pier Luigi Nervi. O GWB Terminal possui uma relação entre infraestrutura e construção similar à Plataforma Rodoviária, com a diferença de se inserir num contexto de uma cidade existente. Nas palavras do crítico de arquitetura Donald Canty: *“the complex is in fact, one of the boldest amalgams of buildings and transport yet build in the USA (...)”*. (1967 apud BANHAM, 1976, p.30)

A Plataforma Rodoviária de Brasília tem importante função e significado no Plano Piloto de Lucio Costa. Sua posição – a intersecção entre os dois eixos definidores monumental e residencial – é tanto centro geográfico como centro de fato da cidade. Ela é, também, um contraponto ao espaço simbólico da Praça dos Três Poderes, centro do país.

Esta relação entre dois centros como imagens espelhadas, que se contrabalançam e se complementam, foi compreendida por Oscar Niemeyer, sendo o embasamento do Congresso Nacional uma interpretação deste reflexo simbólico-monumental¹⁷ (Fig. 74). Este binário de centro nacional e centro da cidade também remete à condição eminentemente moderna do Plano Piloto, recobrando o ensaio de Charles Baudelaire “O pintor da vida moderna”: “A modernidade é o transitório, o efêmero, o contingente, é a metade da arte, sendo a outra metade o eterno e o imutável.” (1996, p. 24)

A Praça dos Três Poderes, portanto, representa os aspectos perenes da almejada democracia republicana; por sua vez, a Plataforma Rodoviária junto com a Torre de TV simbolizam os aspectos frugais da vida moderna: o transporte, o ponto de encontro, o trabalho, o lazer, as mídias etc. Ambas atendem os desejos de país moderno imbuídos na construção da nova capital.

Certamente, não fora incidental o fato de a Estação Rodoviária do Plano Piloto ser alçada à condição de centro da Plataforma Rodoviária. Em seu texto “Ingredientes da concepção urbanística de Brasília”, Lucio Costa expunha a experiência das viagens em ônibus de linha norte-americanos na ocasião de sua visita a Nova Iorque¹⁸. Tratava-se, portanto de uma experiência definidora de importantes soluções do projeto de Brasília e a ela se poderia creditar a importância dada à Plataforma Rodoviária no projeto da cidade:

A circunstância de ter sido convidado a participar, com minhas filhas, dos festejos comemorativos da *Parsons School of Design* de Nova York e de poder então percorrer de *Greyhound*¹⁹ as autoestradas e os belos viadutos-padrão de travessia nos arredores da cidade. (COSTA, 1995 In: XAVIER, KATINSKY [orgs.], 2012, p.144)

No memorial para o Plano Piloto, Lucio Costa descrevia a função da Plataforma Rodoviária tanto como centro de lazer e diversões da cidade como ponto de chegada e convergência fundamental da experiência urbana:

Nesta plataforma onde, como se viu anteriormente, o tráfego é apenas local, situou-se então o centro de diversões da cidade (mistura em termos adequados de *Piccadilly Circus*, *Times Square* e *Champs Elysées*). A face da plataforma debruçada sobre o setor cultural e a esplanada dos ministérios, não foi edificada com exceção de uma eventual Casa de Chá e da Ópera, cujo acesso se faz pelo próprio setor de diversões como pelo setor cultural contíguo, em plano inferior. Na face fronteira foram concentrados os cinemas e teatros, cujo gabarito se fez baixo e uniforme constituindo assim o conjunto deles um corpo arquitetônico contínuo, com galeria, amplas calçadas, terraços e cafés, servindo as respectivas fachadas em toda a altura de campo livre para a instalação de painéis luminosos de reclame. As várias casas de espetáculo estarão ligadas entre si por travessas no gênero tradicional da rua do Ouvidor, das vielas venezianas ou de galerias cobertas (arcadas) e articuladas a pequenos pátios com bares e cafés, e “*loggias*” na parte dos fundos com vista para o parque, tudo no propósito de propiciar ambiente adequado ao convívio e à expansão. O pavimento térreo do setor central desse conjunto de teatros e cinemas manteve-se vazado em toda a sua extensão, salvo os núcleos de acesso aos pavimentos superiores, a fim de garantir continuidade à perspectiva, e os andares se previram envidraçados nas duas faces para que os restaurantes, clubes, casas de chá etc. tenham vista, de um lado para a esplanada inferior e do outro para o aclave do parque no prolongamento do eixo monumental e onde ficaram localizados os

Figura 75

Abaixo. George Washington Bridge Bus Terminal em Nova Iorque, projeto de Pier Luigi Nervi, 1965. Imagem: Wikimedia



19

Empresa de viação rodoviária norte-americana. (nota minha)

Figura 76

Abaixo. Piccadilly Circus, Londres. Cartão-postal da década de 1960. Imagem: Pinterest



Figura 77

Abaixo. Plataforma Rodoviária e Conjunto Nacional em Brasília, década de 1980. Imagem: Pinterest



hotéis comerciais e de turismo e, mais acima, para a torre monumental das estações radiotransmissoras e de televisão, tratada como elemento plástico integrado na composição geral. Na parte central da plataforma, porém disposto lateralmente, acha-se o saguão da estação rodoviária com bilheteria, bares, restaurantes etc., construção baixa, ligada por escadas rolantes ao “hall” inferior de embarque separado por envidraçamento do cais propriamente dito. O sistema de mão única obriga os ônibus na saída a uma volta no outro sentido, fora da área coberta pela plataforma, o que permite ao viajante uma última vista do eixo monumental da cidade antes de entrar no eixo rodoviário-residencial, - despedida psicologicamente desejável. (COSTA, 1957 apud BRAGA, 2010, p. 169-170, grifo do autor)

No projeto de Lucio Costa a estação rodoviária substituí a tradicional relação da estação ferroviária com os centros urbanos. Com isso, o arquiteto aproximava o imaginário arquitetônico ao imaginário modernizador estatal, o qual tinha no modal rodoviário um vetor de desenvolvimento e integração nacional. Isto explica o desejo de Lucio Costa na implantação da Plataforma Rodoviária, “transformando o próprio centro geométrico da cidade em terminal local e interestadual; de certa maneira sendo Brasília a capital, é quase como se postulasse um centro do país” (ZEIN, 1986, p.70).

A despeito de não ser a primeira experiência modernista sobre o programa da estação rodoviária, a Plataforma estabelecia, então, um novo paradigma, no qual a rodoviária era posta como espaço urbano e simbólico. Isto se traduzia pela sua escala, sua inserção na cidade e pelo seu programa ampliado para além das premissas básicas de embarque e desembarque, condição que se repetiria em dezenas de outros projetos e obras de estações rodoviárias modernistas pelo Brasil.

A questão da estação rodoviária como espaço de lazer, “centro de diversões”, inaugurada por Lucio Costa, seria repetida nas décadas seguintes. Explicitamente Vilanova Artigas em Jaú e Paulo Mendes da Rocha em Cuiabá evocariam o lazer voltado à população como complemento ao programa de embarque e desembarque. Também é interessante notar que Lucio Costa antecipava, portanto, o discurso de uma arquitetura voltada

para a diversão em relação à prolífica arquitetura inglesa dos anos 1960, com exemplos como o Fun Palace de Cedric Price e os planos do Grupo Archigram (BANHAM, 1976, p.84).

Após Brasília, o programa da estação rodoviária ganharia cada vez mais protagonismo nas cidades brasileiras. Tal qual a Plataforma Rodoviária, muitas das novas estações rodoviárias tinham uma clara intenção centralizadora, como um programa ampliado – um centro de lazer para a população além de um espaço de embarque e desembarque. Um exemplo limite desta relevância se deu no município de Araçatuba, onde estação rodoviária e prefeitura dividem intencionalmente o mesmo prédio (Fig. 78).

Adaptando-se ao imaginário das cidades brasileiras, as estações rodoviárias modernistas das décadas de 1960, 1970 e início dos anos 1980 representavam, em sua maioria, um tipo de edifício-cidade característico do modernismo brasileiro: a arquitetura como “grande praça coberta”, uma infraestrutura flexível capaz de abranger vários usos de caráter urbano e público.

> **Figura 78**

Página seguinte. Estação Rodoviária e Prefeitura de Araçatuba. Imagem: Biblioteca do IBGE





CONCEITUANDO A GRANDE PRAÇA COBERTA

< Figura 79

Edifício do Antigo Ministério da Educação e Saúde. Imagem do autor

A partir dos anos 1950 e, sobretudo, após a construção de Brasília a ideia da praça como elemento intrínseco ao edifício dominaria o imaginário modernista no Brasil. Tal conceito de praça modernista, contudo, não remetia necessariamente à praça tradicional das cidades brasileiras. Pelo contrário, esta ideia contrastava com a produção urbana brasileira, na qual a praça desde o século XIX perdia o sentido cívico e de reunião, predominando a condição de jardim ou passeio público (ROBBA; MACEDO, 2002, p.16-17).

O modernismo arquitetônico atuava, portanto, contrapondo-se a esta supressão dos espaços de convívio. Estas arquiteturas modernistas, desde residências até, como visto, edifícios públicos, propunham no seu programa a praça como ideal de espaço modernista. Assim, os espaços de convívio social e circulação ganhavam destaque e uma área significativa, enquanto as funções privativas se reduziram ao mínimo necessário. Com a popularização do modernismo na produção de edifícios públicos, tais recursos puderam ser de fato empregados como forma de unir edifício e cidade.

Figura 80

Abaixo. Edifício Louveira. Imagem: Maíra Acayaba



Apesar de a retórica da praça como meio de integração entre edifício e cidade estar presente desde os primórdios do modernismo no país – por exemplo, com a disposição da lâmina centralizada no lote e elevada do solo no MESP (Fig. 79) projeto de 1936 de Lucio Costa, com colaboração de Niemeyer, Reidy, Carlos Leão, Ernani Vasconcellos e Jorge Machado Moreira, configurando uma praça construída (WISNIK, 2001, p.52), é a partir da década de 1950 que este imaginário se tornaria ubíquo e mais radical. Isto coincidiria com o projeto e construção de Brasília e, ao mesmo, tempo com o protagonismo do brutalismo e da dita escola paulista no cenário nacional, propondo edifícios cada vez mais próximos ao imaginário modernista de “praça coberta”.

As experimentações residenciais paulistas constituem alguns interessantes primeiros esboços desta condição de edifício-cidade, tomando a ideia de praça como elemento

estruturador da experiência arquitetônica²⁰. Nestas obras o espaço de sociabilidade indicava uma integração entre espaço interno e externo. A praça passava, então, a fazer parte explicitamente do léxico modernista, sendo empregada para descrever o funcionamento do próprio edifício. No ensaio de Ruy Ohtake, publicado na Revista Módulo em 1984, “A casa-praça”²¹, que, como sugere o autor, poderia ser trasladado para todos os programas modernos, são lançadas algumas bases teóricas para conceituar os edifícios-praças:

A intenção básica da casa-praça é a convivência humana, valorizando os espaços de uso coletivo. Parece ser esta uma síntese da visão contemporânea da convivência, isto é, integrada e aberta. O projeto em geral, e uma casa em particular, não é a soma de dependências que leva em conta apenas conforto e circulação, concepção estática e *funcional*²¹.

Aqui, exemplificada na casa, mas desejável em outros espaços, a praça é um espaço abrigado, onde se dá, além da circulação dos espaços comuns, do cumprimento de um programa, a convivência de pessoas, como acontece numa praça.

Na casa, a redução das áreas privativas, chegando a um mínimo necessário, e, também, a redução das áreas de serviço por soluções compactas transferem ao espaço-praça áreas que tornam o espaço comum mais rico.” (p. 65, grifo do autor)

Neste movimento em direção ao imaginário da praça, é notável o afastamento do modernismo em relação ao conceito de funcionalismo. Vilanova Artigas em 1968 no depoimento “O homem e a arquitetura. Conjunto Habitacional Cumbica”, publicado na Revista Casa & Jardim, já rejeitava o termo: “Vê-se bem que em arquitetura não sou funcionalista” (p.45). Há lógica nisto, afinal, responder qual a função de uma casa ou de uma estação rodoviária seria muito mais trivial do que aferir a função de uma cidade ou de uma praça.

Justamente, a cidade se tornava cada vez mais o espaço de experimentação deste novo modernismo. Se até Brasília o modernismo como forma de produção do espaço

> Figura 81

Página seguinte. Residência Tomie Ohtake.
Imagem: Nelson Kon In: Archdaily Brasil

20

Sejam residências unifamiliares ou edifícios de apartamentos, como é o caso do edifício Louveira (Fig. 80 - 1946) de Vilanova Artigas, cujo embasamento sugere a continuidade da Praça Vilaboim para o interior do lote.

21

Ruy Ohtake frequentemente se refere à Residência Tomie Ohtake (Fig. 81) de 1970 como uma “casa-praça”: “Uma pequena praça coberta, onde se trabalha e se convive.” (OHTAKE, 1980, p.118)



público estava restrito a certos nichos sociais e culturais, principalmente as grandes metrópoles, os anos 1960 e 1970 marcaram a expansão do modernismo em todas as regiões do Brasil e em cidades de distintos tamanhos.

Fruto desta expansão, o Fórum de Avaré (Fig. 82) – pequena cidade do interior paulista – projetado por Paulo Mendes da Rocha e construído em 1962, é um dos exemplos desta aproximação com o ideal da praça. Trata-se de uma edificação horizontal elevada do solo cujo jogo de patamares em meio nível indica uma continuidade do espaço urbano no seu interior – uma distribuição espacial que remete à produção residencial paulista, a exemplo da residência Taques Bittencourt de Vilanova Artigas, construída em 1959. Nas palavras do próprio arquiteto, “o edifício do Fórum de Avaré é essencialmente uma praça coberta, um abrigo para a população que o utiliza, vinda em grande parte de regiões distantes e ali podendo permanecer por um longo tempo.” (apud ARTIGAS, R. [org.], 2000, p.138)

A praça coberta se repete no Museu de Arte de São Paulo (Fig. 85) de Lina Bo Bardi, projetado em 1961 e construído em 1968, estabelecendo também um diálogo com o Museu de Arte Moderna (MAM) de Affonso Reidy (BASTOS; ZEIN, 2010, p.57-61), porém numa realidade ainda mais inserida na trama urbana²². Lina projetou a praça como marco simbólico do edifício, um hiato de espaço público entre o bloco suspenso da pinacoteca e o subsolo semienterrado do auditório e restaurante (OLIVEIRA, 2006, p.259). O famoso vão livre do MASP, no contexto do déficit de espaço público urbano, atua como um exemplo de sucesso desta apropriação democrática do espaço público do edifício, configurando-se, de fato, como uma importante praça de São Paulo.

Diante desta radicalização do imaginário modernista do edifício como praça coberta, o Pavilhão do Brasil na Expo 70 em Osaka (Fig. 86), projetado por Paulo Mendes da Rocha, Júlio Katinsky, Ruy Ohtake e Jorge Caron, é uma síntese. Nesta obra, a cobertura se apresentava como objeto absolutamente independente, que não encerrava o espaço. Isto é, não havia qualquer barreira física entre o espaço urbano e a arquitetura. O programa do pavilhão, por sua vez, estava implantado numa topografia alegórica, artificialmente construída através de ondulações no terreno, as quais também apoia-

Figura 82

Abaixo. Fórum de Avaré. Imagem: Pinterest

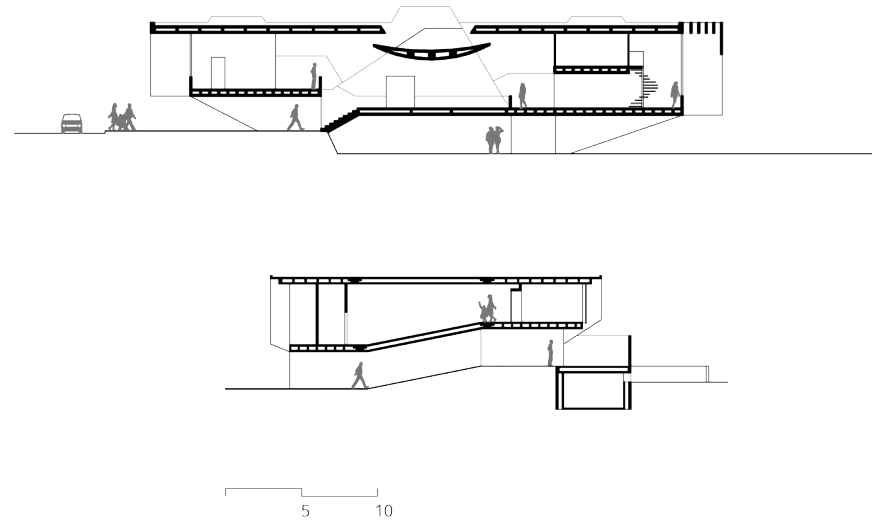


22

Por comparação, o MAM está implantado no Aterro do Flamengo, o que confere uma condição de *buffer* entre a cidade e o edifício; enquanto o MASP está locado diretamente na Avenida Paulista e sobre a Avenida 9 de Julho.

> **Figura 83 e 84**

Comparativo. Acima: corte do Fórum de Avaré.
Abaixo: corte da Residência Taques Bittencourt



> **Figura 85**

Museu de Arte de São Paulo (MASP). Imagem:
Hugo Segawa In: ARQUIGRAFIA



vam, em parte, a grelha iluminada de concreto armado que servia de cobertura. Flávio Motta apontava o sentido desta arquitetura como resistência de um imaginário moderno brasileiro:

(...) o piso será o mesmo asfalto que se prolongará nos caminhos da Expo-70, como um único revestimento: um caminho ininterrupto e sem barreiras, que ainda está na esperança de muitos.

Chegar-se-á ao Pavilhão do Brasil, gradativamente, para então se dar conta que a maior diferenciação se faz na cobertura, “vazada de luz”, e não na sua base. (1970, p.25-26)

O crivo do júri que elegeu em concurso o Pavilhão Brasileiro indicava a consolidação deste imaginário, além de sua estética e técnica – o concreto armado moldado *in loco* – como elementos fundamentais da arquitetura brasileira, afastando-se, por um lado, da linguagem *pop* e *hightech* que dominava os demais pavilhões da Expo 70. Por outro lado, isto deu força para a continuidade destas experimentações ao longo dos anos 1970 e início da década de 1980:

Muitos concorrentes se deixaram levar pelos aspectos técnicos do pavilhão. Como o Brasil não pretende concorrer com os países superdesenvolvidos (EUA e URSS gastarão cerca de 30 milhões de dólares com seus pavilhões) essa ênfase sobre o lado tecnológico foi afastada.

O projeto vencedor escolheu uma abordagem nitidamente brasileira. Ele apresenta como solução básica a libertação do terreno, com um tratamento do chão elaborado sobre composição do espaço rico em formas e conteúdo.

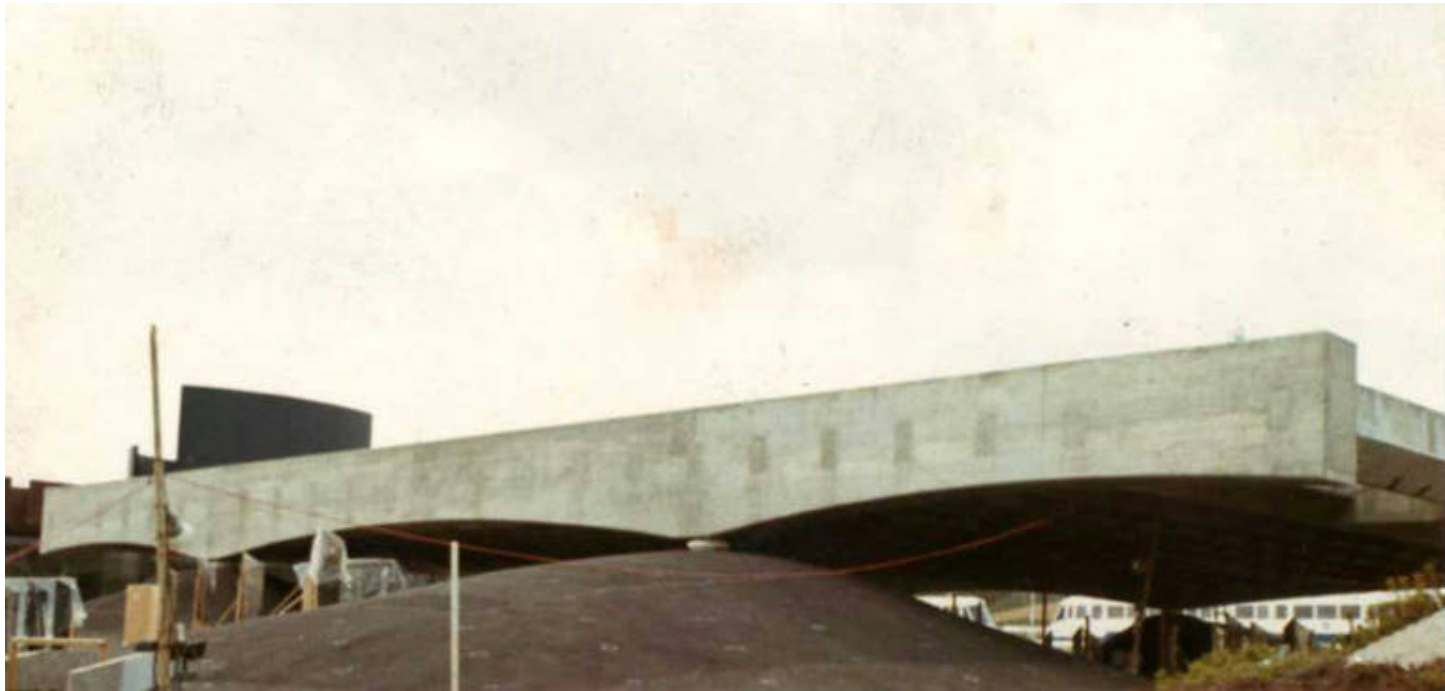
Seu maior sentido de profundidade é uma poética inconfundível, muito ligada às tradições brasileiras. O projeto se destacou desde o início do julgamento por essas qualidades, sendo fácil destacar o primeiro prêmio dentro das premissas que foram estabelecidas. (...) ²³

> Figura 86

Página seguinte. Pavilhão Brasileiro na Expo 70. Imagem: Folha de S. Paulo

23

Excerto da Ata do Juri publicada na Revista Acrópole n. 361, maio de 1969, p.13.

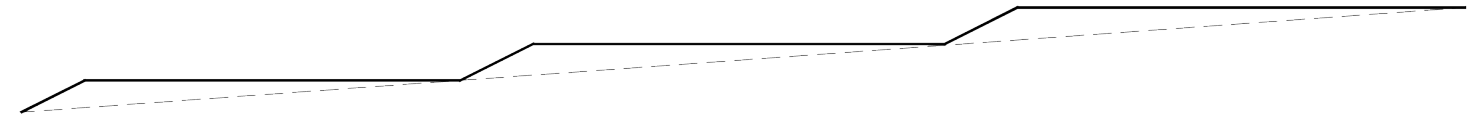


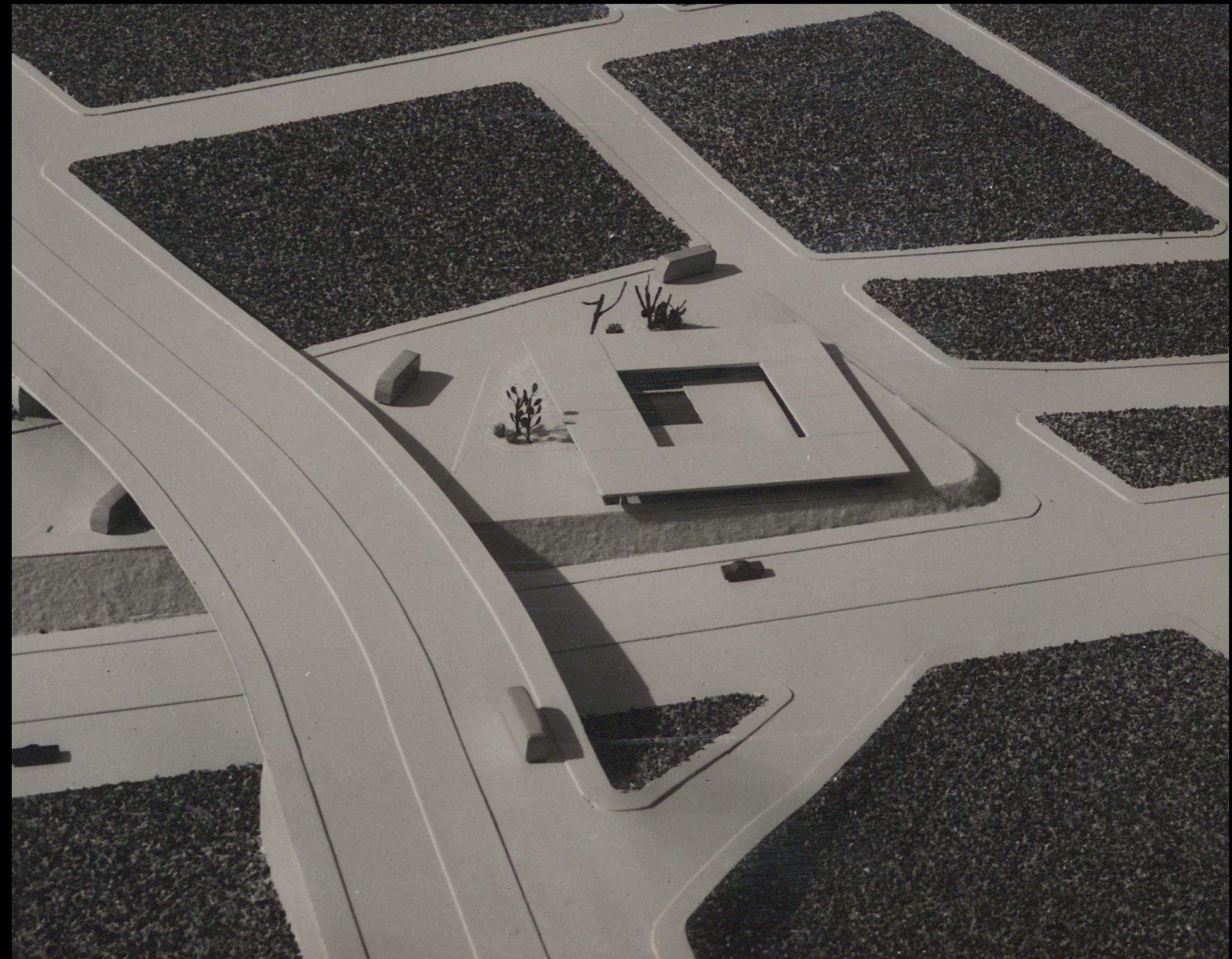
Tomando o Pavilhão Brasileiro em Osaka como exemplo, a “praça coberta” enquanto tipologia arquitetônica, portanto, poderia ser conceituada pela independência da cobertura em relação ao edifício. O espaço coberto e o exterior não teriam barreiras físicas, caracterizando a infiltração do espaço público no interior da área coberta. Neste interior, cuja “maior diferenciação se faz na cobertura”, prevaleceriam as áreas de convívio – como posto no manifesto das casas-praça, reduzindo-se as áreas privativas ao mínimo possível. O edifício constituído pelo aproveitamento da situação topográfica em que se insere, seria majoritariamente térreo, no máximo aproveitaria, justamente, desníveis no terreno natural para implantação de múltiplos pavimentos ou subsolos, sempre em contato com o espaço público (Fig. 87, 88 e 89).

Diante da amplificação da produção modernista em território nacional (e internacional, como era o caso do pavilhão da Expo 70) nas décadas de 1960, 1970 e 1980, os arquitetos aplicariam em larga escala esta ideia de praça coberta. Com uma grande demanda incentivada pelos programas federais e regionais de integração e um programa relativamente aberto, a Estação Rodoviária foi um dos grandes objetos de ensaios deste imaginário arquitetônico, repercutindo-o em todo o território nacional.

> **Figura 87, 88 e 89**

Página seguinte. Cortes esquemáticos. A “praça coberta” como tipologia arquitetônica.





AS ESTAÇÕES RODOVIÁRIAS MODERNISTAS E O IMAGINÁRIO DA “GRANDE PRAÇA COBERTA”

< Figura 90

Página anterior. Maquete da Rodoviária de Jundiaí. Imagem: Acervo da Biblioteca da FAUUSP In: ARQUIGRAFIA

A proposta não construída de Vilanova Artigas para a Rodoviária de Jundiaí de 1968 (Fig. 90, 91) representa a estação rodoviária como uma praça coberta propriamente dita. Neste projeto Artigas propunha a estação como um edifício isolado de sua função primária: os ônibus parariam para embarque e desembarque na rua sob um viaduto ao lado da rodoviária. Com isto, a estação se limitaria a uma grande laje plana com um vazio central. Esta laje abrigaria uma praça térrea, aberta para a cidade e resguardada por um jardim e um espelho d’água. Sob este espaço público, o subsolo iluminado pelo vão central comportaria as bilheterias, os comércios e serviços, bares e restaurantes.

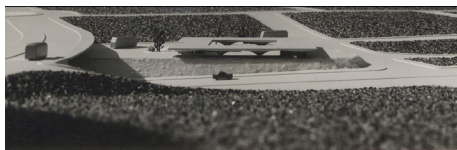
Poucos anos mais tarde esta tipologia seria retomada por Vilanova Artigas. Na estação rodoviária de Jaú, em 1973, o arquiteto propunha o programa numa área central, ligando uma cota alta e uma cota baixa da cidade. Do seu ponto mais alto a estação se apresenta como uma enorme laje plana que paira sobre uma praça aberta (Fig. 96).

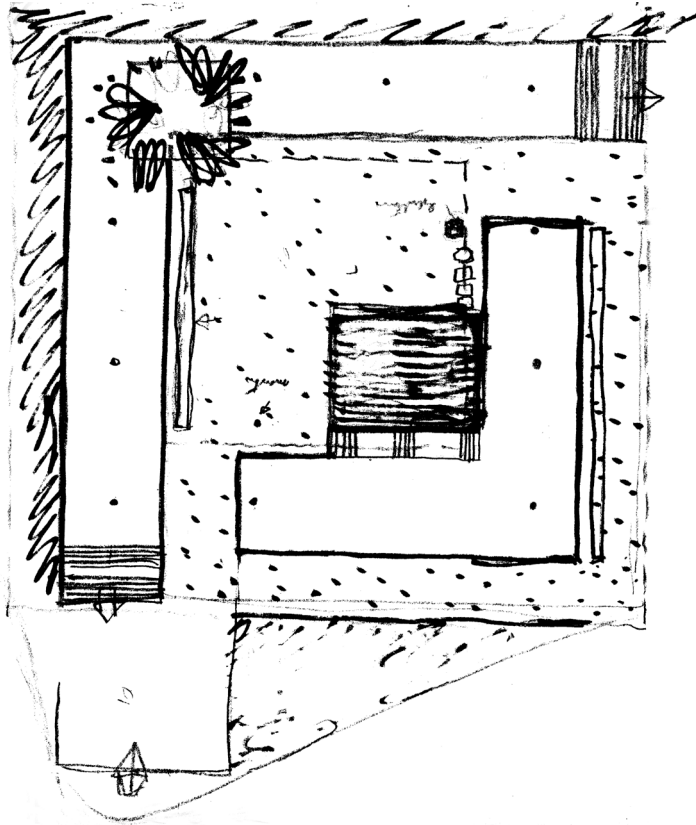
Esta relação de abertura com o espaço público continua no jogo de rampas que levam à cota mais baixa. No pavimento intermediário a ligação entre edifício e cidade é feita através dos jardins lindeiros, e no térreo há uma conexão direta com a rua e o eixo central da cidade eclética. Os ônibus atravessam o edifício em sua cota média, sem interromper o fluxo de pedestres, como se uma rua da cidade adentrasse a rodoviária de maneira até singela, dada a proporção do edifício.

A rodoviária de Jaú, a exemplo de tantas outras estações modernistas, não se restringe ao funcionalismo estrito. Sendo um edifício público de caráter urbano, a rodoviária serve não apenas aos passageiros, mas também à população da cidade como apontava Artigas no memorial publicado na revista *Módulo*:

Figura 91

Abaixo. Maquete da Rodoviária de Jundiaí. Imagem: Acervo da Biblioteca da FAUUSP In: ARQUIGRAFIA





> Figura 92 e 93

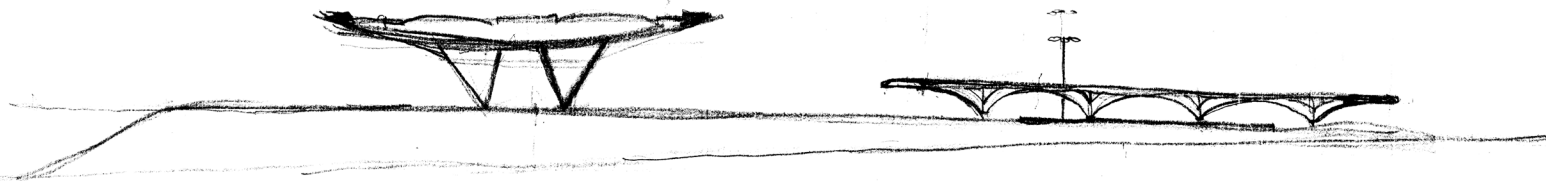
Página seguinte. Cortes Anteprojeto da Rodoviária de Jundiá. Imagem: Vilanova Artigas, Acervo de Projetos da Biblioteca da FAUUSP

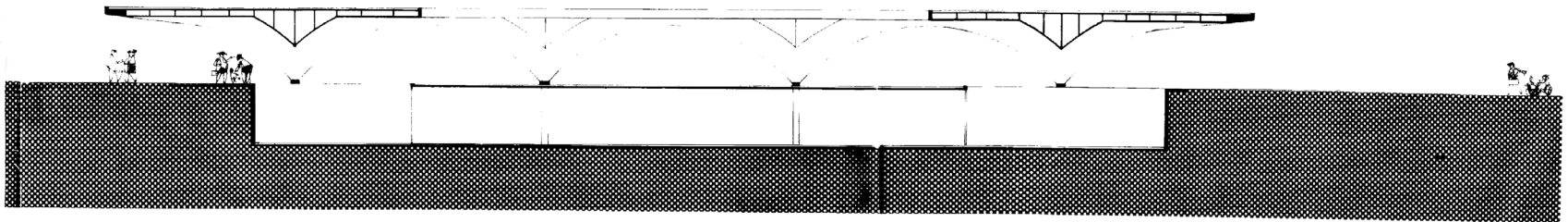
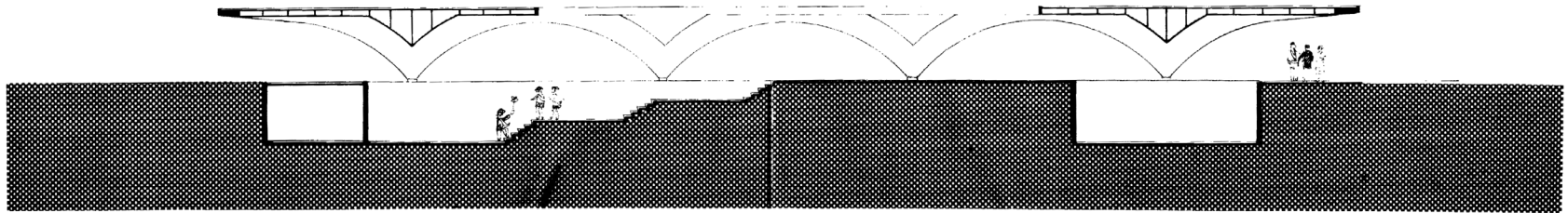
< Figura 94

Ao lado. Croqui de estudos da planta baixa da Rodoviária de Jundiá. Imagem: Vilanova Artigas, Acervo de Projetos da Biblioteca da FAUUSP

Figura 95

Abaixo. Croqui de estudos corte da Rodoviária de Jundiá e Viaduto. Imagem: Vilanova Artigas, Acervo de Projetos da Biblioteca da FAUUSP





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. (...) (apud IWAMIZU, 2008, p.25)

Artigas trazia, portanto, no projeto de Jaú a mesma intenção urbana e simbólica que Lucio Costa empregara no projeto da Plataforma Rodoviária de Brasília. Além disso, a ligação entre duas cotas num eixo central tornava a estação rodoviária uma “passarela de pedestres” (ARTIGAS, 1976, p.42). Uma travessia quase tão compulsória quanto a Plataforma Rodoviária no meio da cidade. Se comparado com seu projeto para a Rodoviária de Londrina, construída em 1952, o fator urbano tomava novas proporções.

Em 1978 no projeto de Paulo Mendes da Rocha e equipe para a Rodoviária de Cuiabá (Fig. 97), outra vez, a estação rodoviária seria apresentada como um centro de lazer para a cidade. No memorial, o projeto é descrito como um atrativo para a população, não apenas passageiros, sendo também um marco na paisagem urbana:

O tamanho da construção e as diferenças de níveis do terreno originou a preocupação de apresentar uma solução que externamente pudesse chamar atenção para si, deixando de ser uma simples e grande cobertura.

Os acessos em níveis diferentes vêm promover maior conforto aos usuários que têm perfeitamente separados o embarque do desembarque e, ainda, o uso do último pavimento de modo recreativo ou de lazer, dando com isso um atrativo maior ao conjunto e um “lugar de encontro” para a cidade. (...)

Ao último pavimento procurou-se proporcionar ambientes de estar e lazer, quer usando o Restaurante de alto padrão em ambiente refrigerado, ou a lanchonete ampla, ou visitando as “lojas-vitrines” de bijouterias e artigos regionais e de “souvenir”, ou ainda circulando pelas varandas

> Figura 96

Página seguinte. Rodoviária de Jaú. Imagem: Acervo da Biblioteca da FAUUSP In: ARQUIGRAFIA

Figura 97

Abaixo. Rodoviária de Cuiabá. Imagem: Biblioteca do IBGE





abertas curtido dali o movimento dos embarques ou a paisagem natural da região. (FREITAS; SOUZA; ROCHA; ARAKAWA, 1980, p.16)

De fato, a integração urbana, à parte o papel simbólico e monumental, tornava-se um objetivo principal nos projetos e obras de estações rodoviárias nas décadas de 1960, 1970 e início dos anos 1980. Reiterando o exemplo da Plataforma Rodoviária de Brasília, estas arquiteturas apresentavam um programa ampliado, com espaço público para a população, comércio e serviços, além de abrigo de embarque e desembarque. Seguindo o imaginário modernista, a praça, como visto, tornava-se referência simbólica desta integração entre edifício e cidade. Nos memoriais da Rodoviária de Santos (Fig. 98, 99) de Flávio Pastore e Luigi Villavechia, publicados na revista Acrópole em 1967 e 1970, era posto novamente o caráter central da rodoviária na vida urbana e sua integração com o espaço público a partir da praça:

A necessidade de um planejamento e ordenação do tráfego, bem como a concentração num único local dos transportes coletivos intermunicipais e interestaduais, tornam a estação rodoviária no planejamento de nossas cidades um centro de grande importância, quer pela sua função primária, quer pelos atendimentos e pontos de interesse que para ela convergem. (PASTORE; VILLAVECCHIA, 1967, p.30)

A estação é um “abrigo” marcado por uma grande cobertura que limita um espaço aberto e dá continuidade à praça. O mesmo piso da praça “atravessa” sob a cobertura em planos de diferentes cotas, definindo e marcando as atividades da estação. (PASTORE; VILLAVECCHIA, 1970, p.27)

No projeto de Benno Perelmutter e Marciel Peinado para a Rodoviária de São Carlos (Fig. 100) de 1978, a ideia de uma “praça coberta” como intenção de projeto era descrita no memorial publicado na Revista Projeto:

Figura 98

Abaixo. Croqui da Rodoviária de Santos. Imagem: Revista Acrópole

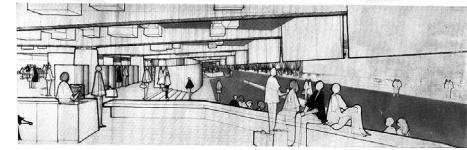


Figura 99

Abaixo. Rodoviária de Santos. Imagem: José Moscardi In: Revista Acrópole



Figura 100

Abaixo. Rodoviária de São Carlos. Imagem: Construtora Santoro



Figura 101

Abaixo. Rodoviária de João Pessoa. Imagem: arqpb.blogspot.com



Figura 102

Abaixo. Rodoviária de Blumenau. Imagem do autor



Figura 103

Abaixo. Rodoviária de Bagé. Imagem do autor



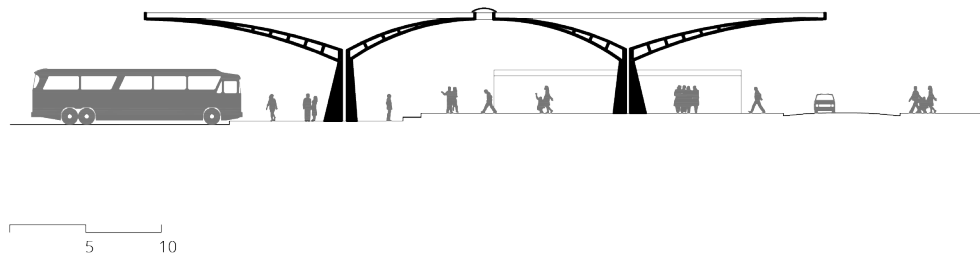
O partido adotado foi o de uma “grande praça” coberta, executada em estrutura de concreto armado, com vãos de 13 m e balanços de 12,5 m, coberta por placas pré-moldadas de concreto protendido de 13 x 2,5 m, intercalados por material transparente. Sob a “grande praça”, em quatro níveis diferentes, desenvolvem-se todas as atividades do Terminal, harmonizando correta e adequadamente as atividades da estação (...). (PERELMUTTER; PEINADO, 1981/1982, p.12)

Novamente, tal qual o exemplo do pavilhão brasileiro da Expo 70, a ideia de praça coberta se revela pela independência entre cobertura e o térreo. O partido adotado para a solução estrutural e espacial em São Carlos foi a implantação de sucessivos pórticos modulares de concreto armado aparente moldado in loco, suportes para um sistema de cobertura em lajes pré-fabricadas. Espaços entre as lajes permitem a iluminação zenital em longas fitas paralelas.

A construção destas rodoviárias e coberturas revelou importantes estratégias de projeto e de aplicação de técnicas construtivas. O exemplo de São Carlos, com pórticos modulares apoiando telhas ou lajes pré-moldadas, repetiu-se pelo Brasil nas rodoviárias de Santos, Amparo (Perelmutter e Peinado, 1979), Aracaju (Emmanuel Berbert e José Alves Peixoto, 1977), Blumenau (Sérgio Mantovani e Sônia Fumagalli, 1980), Catanduva (Perelmutter e Peinado, 1979), Curitiba (Rubens Meister, 1972), João Pessoa (Glaucio Campello e José Luís Pinho, 1977), Joinville (Rubens Meister, 1974), Taubaté (Sami Bussab, 1982). Entre tantas outras, destaca-se a interessante interpretação do partido adotada em Bagé (1978), onde a repetição dos pórticos se deu numa matriz circular.

Uma variação desta composição espacial modular, empregada na construção das estações rodoviárias, foi a utilização de um módulo estrutural autônomo como gerador do espaço. Exemplos desta abordagem específica são os projetos definidos em paraboloides hiperbólicos ou em lajes inclinadas como em Fortaleza de Marrocos Aragão (1973), Guarujá de Fábio Serrano (Figura 09 - 1978) e Teresina de Raimundo Dias (1983). Na rodoviária de Uberlândia, projeto de Fernando Graça, Flávio Almada e Ivan Cupertino (1976) também adotou-se um módulo autônomo, desta vez em grandes meias-canas

de concreto armado, dispostas em linha. Nestes projetos o interstício entre módulos é aproveitado para a entrada de iluminação zenital.



Estas estratégias projetuais que consideravam a modulação estrutural como cerne da configuração espacial, sugeriam, inclusive, uma flexibilidade programática: edifícios expansíveis e projetos de escala urbana, que poderiam ser utilizados em diversas situações a depender da quantidade de elementos justapostos (BASTOS; ZEIN, 2010, p.96). Entretanto, a padronização e serialização que tais arquiteturas ensejariam não chegaram a ser aplicadas em larga escala. Uma única exceção, talvez sejam as rodoviárias de Curitiba (Fig. 105) e Joinville (Fig. 106), projetos do arquiteto Rubens Meister. Nestas obras a utilização da mesma solução em pórticos de concreto armado aparente é apresentada em diferentes escalas de edifício.

Do ponto de vista de uma industrialização da construção, a cobertura foi, de fato o grande laboratório. Soluções em treliça espacial metálica, por exemplo, foram empregadas em Batatais (Perelmutter e Peinado, 1982), Bauru (Jurandy Bueno, 1979), Campina Grande (Glauco Campello, 1985), Maceió (Mário Aloísio Melo, Leonardo Bittencourt e Eduardo Assumpção, 1982), Penápolis (Perelmutter e Peinado, 1979), Vitória (Carlos Maximiliano Fayet e Nelson Inda, 1978), e, ainda, na antiga Rodoviária de São Paulo (Carlos Lemos e Raul Simões, 1972), primeira rodoviária a adotar esta tecnologia. Mantinha-se, na maioria dos casos, a ideia do edifício urbano que cobre um trecho de cidade sem encerrá-lo.

< Figura 104

Ao lado. Corte transversal da Rodoviária do Guarujá

Figura 105

Abaixo. Rodoviária de Curitiba. Imagem: Cartão-postal

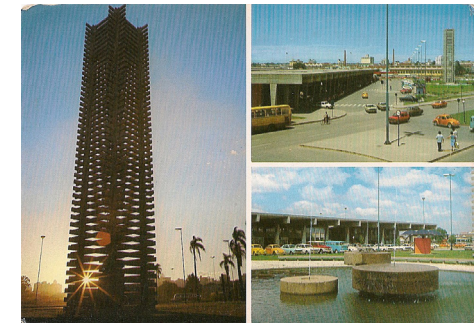


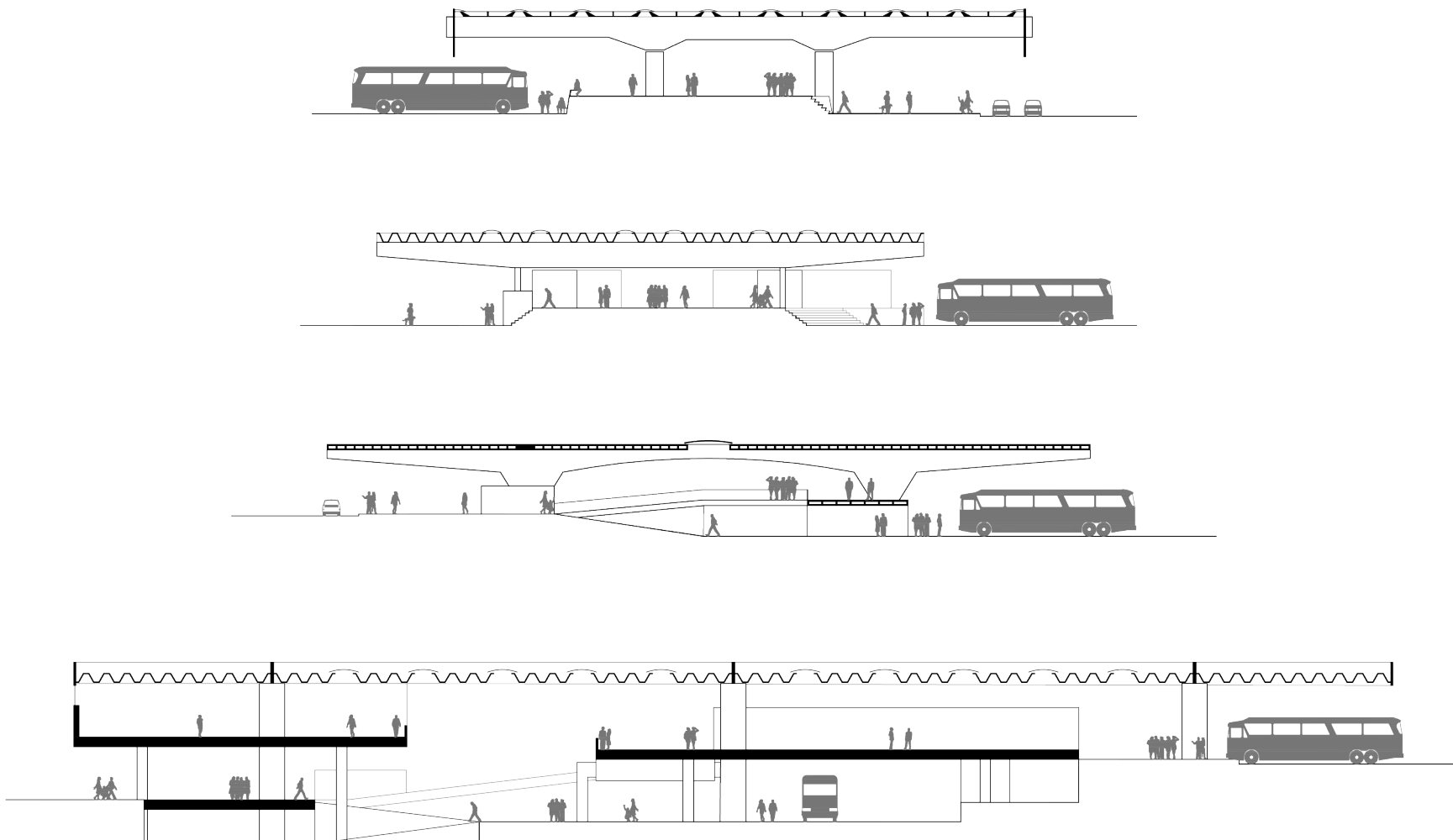
Figura 106

Abaixo. Rodoviária de Joinville. Imagem: Cartão-postal



Figura 107, 108, 109 e 110

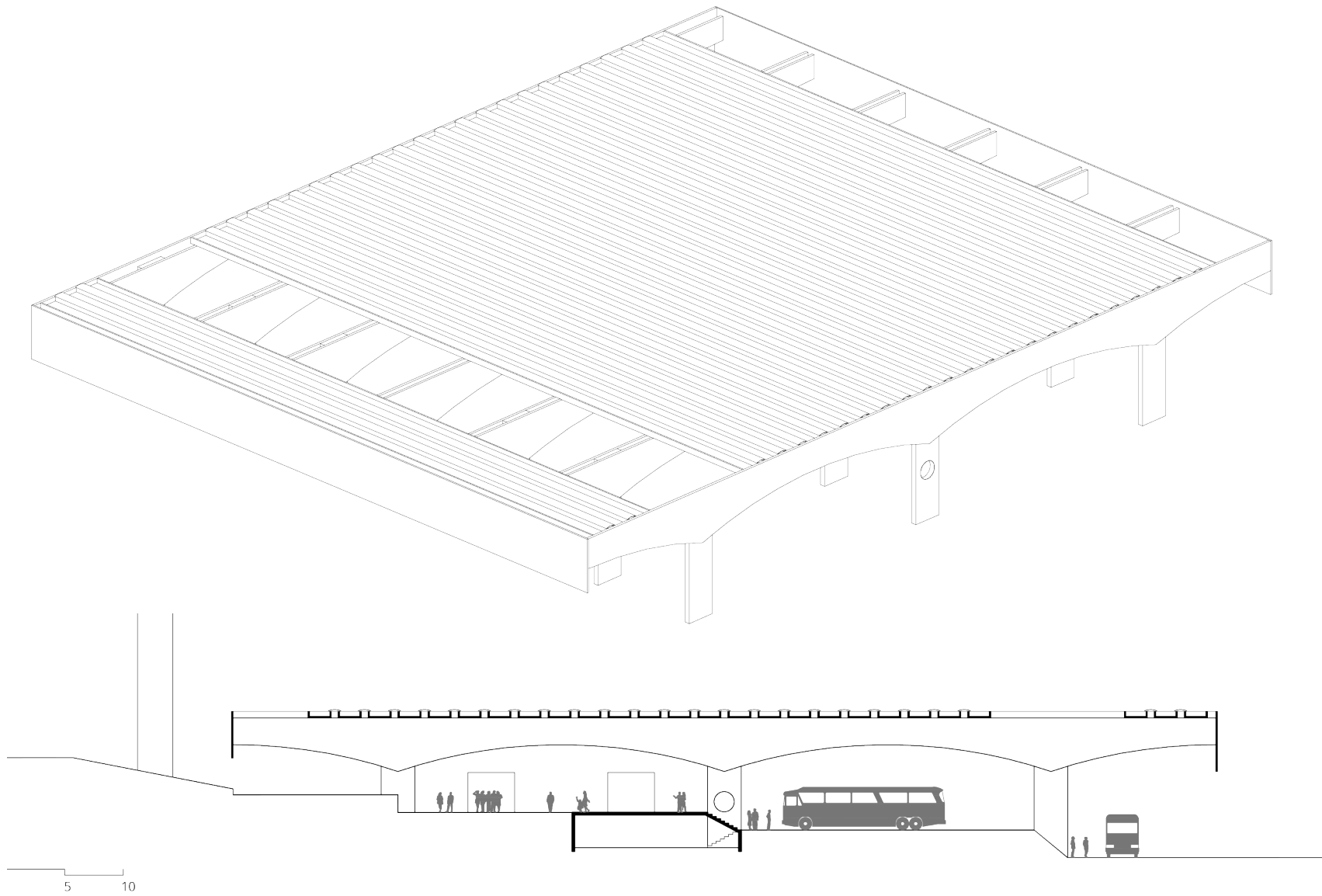
Cortes transversais comparados. Sistema modular porticado. De cima para baixo: Santos, Amparo, João Pessoa e Cuiabá



5 10

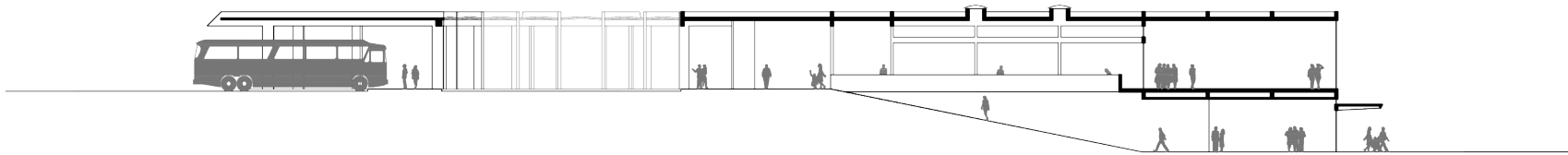
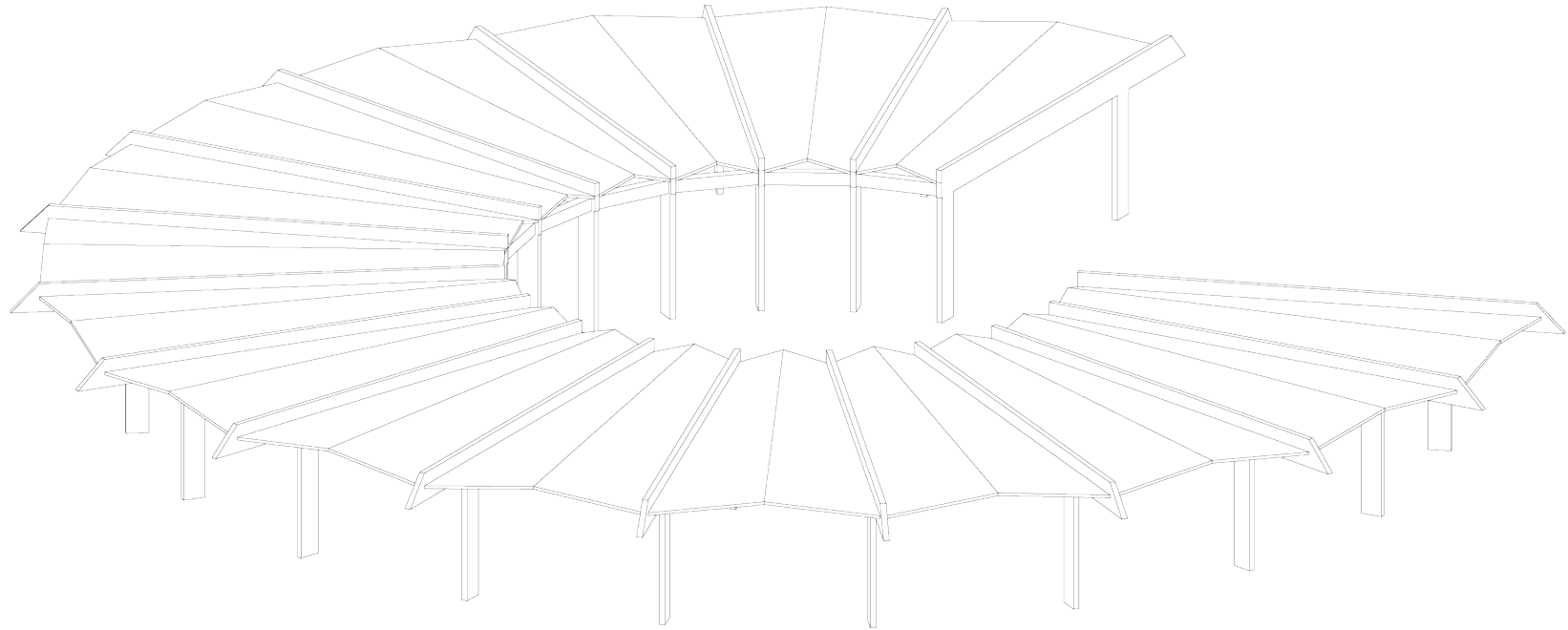
RODOVIARIA DE SÃO CARLOS

Axonometria da cobertura e corte transversal



RODOVIARIA DE BAGÉ

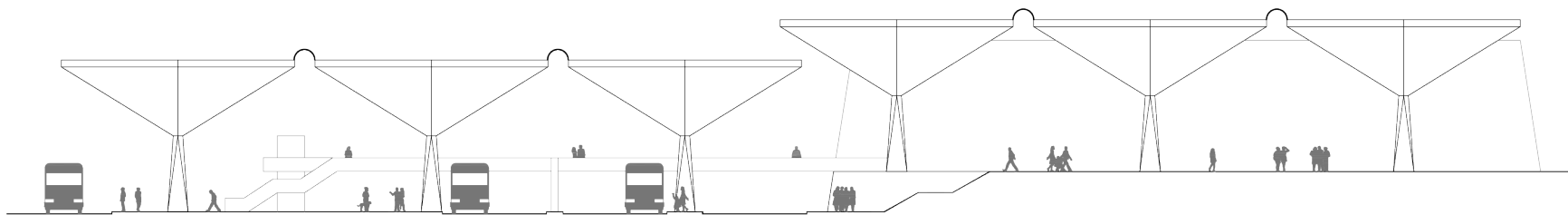
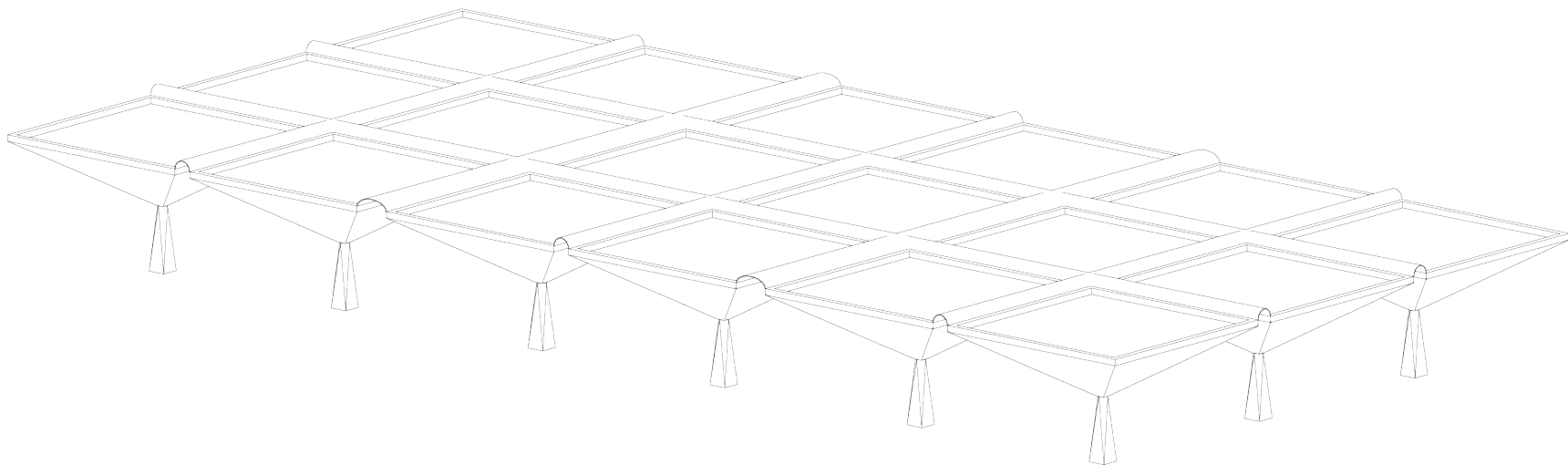
Axonometria da cobertura e corte transversal



5 10

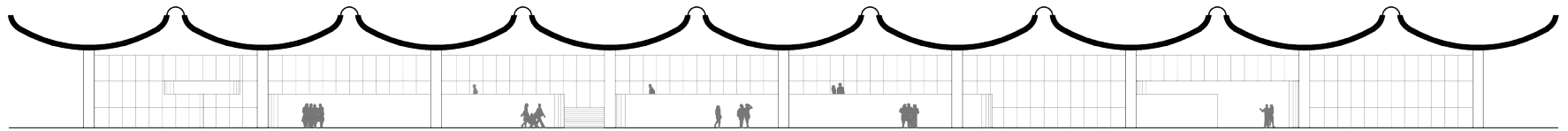
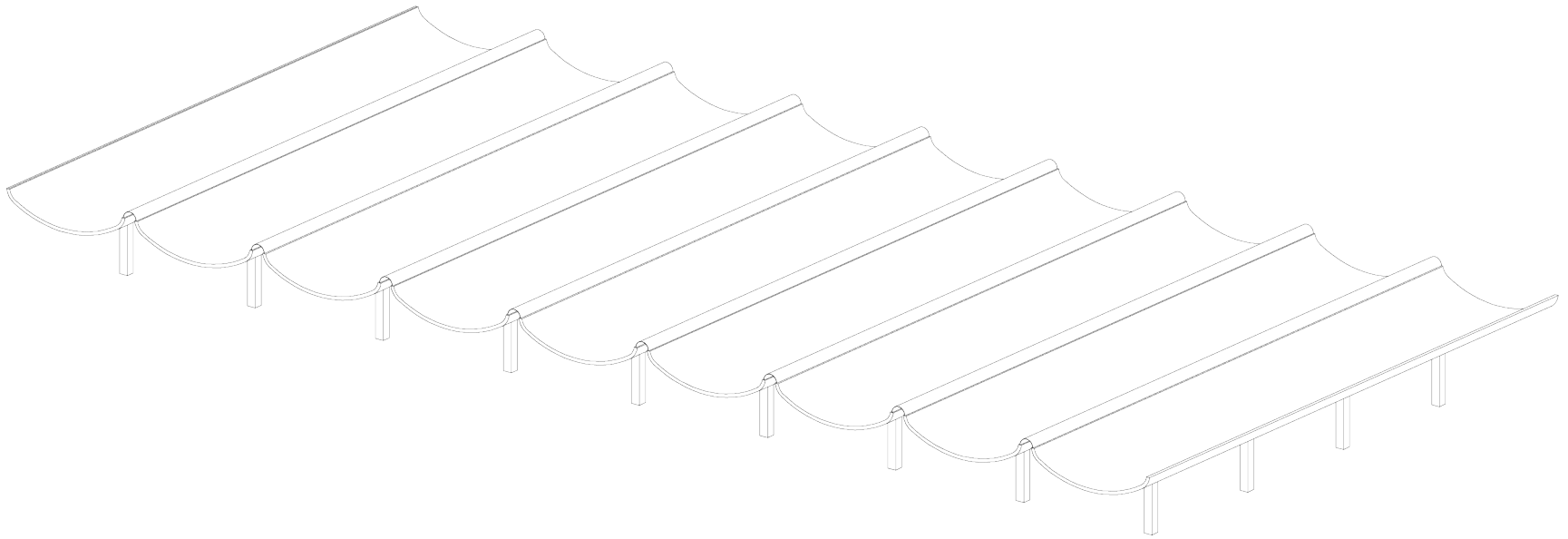
RODOVIARIA DE FORTALEZA

Axonometria da cobertura e corte transversal



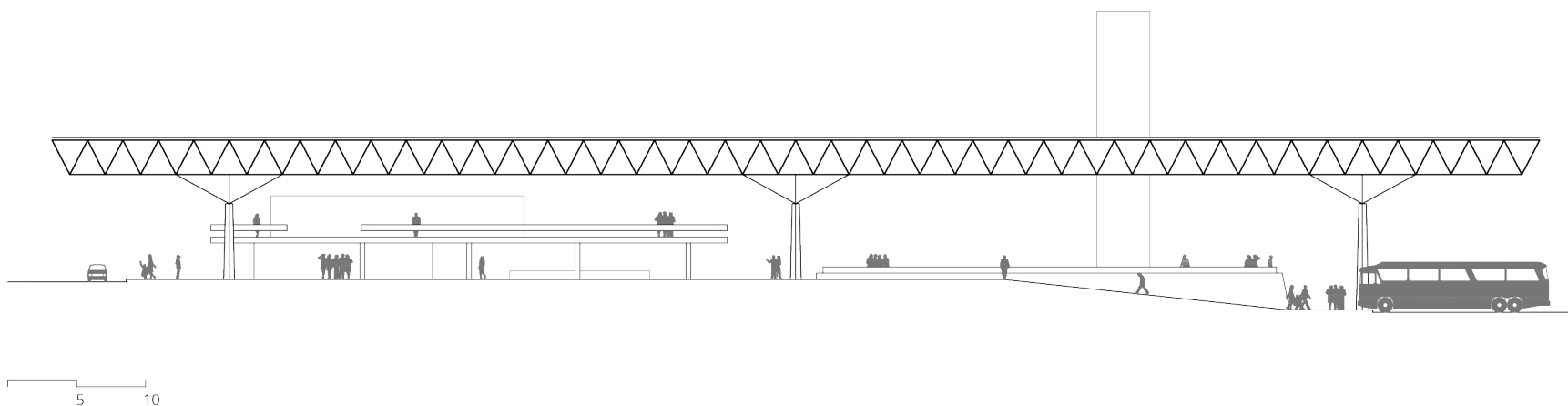
RODOVIARIA DE UBERLÂNDIA

Axonometria da cobertura e corte longitudinal



5 10

Ainda assim, na ampla maioria dos casos o uso destes elementos pré-fabricados, todavia, era bastante limitado, talvez um sinal das restrições da indústria da construção civil nacional nas décadas de 1960, 1970 e 1980. Um único exemplo do uso extensivo da pré-fabricação na construção entre as rodoviárias é a estação de Sumaré (Fig. 120) no interior paulista. Esta obra de 1979 de Gustavo Neves da Rocha Filho aplica a pré-fabricação em concreto armado desde a sua estrutura em pilares, vigas e lajes, até os elementos de vedação e cobertura, caso que antecede em décadas a aplicação em larga escala de tais elementos na arquitetura escolar paulista, na década de 2000 com os CEUs e FDEs²⁴.



24

Centros Educacionais Unificados, da prefeitura de São Paulo, e as escolas pré-fabricadas em concreto armado da Fundação para o Desenvolvimento da Educação do governo do Estado.

Figura 119

Abaixo. Corte transversal da Rodoviária de Maceió

Diante disto, a Rodoviária de Jaú desenvolve uma abordagem crítica e poética desta estética do desenvolvimentismo brasileiro. Desde a entrada na cota mais baixa, o projeto de Vilanova Artigas apresenta uma configuração e distribuição espacial racional, o que seria coerente com a ideia de uma possível serialização do projeto e da construção. Todavia, é justamente na cobertura, elemento que nas outras estações possui maior afinidade com questões da construção industrializada, que o arquiteto rompia com esta lógica. Os pilares que se abrem no encontro com a laje de cobertura (Fig. 121) possuem uma forma escultórica que apenas a técnica do concreto armado *in loco* permitiria²⁵. É como se Artigas tomasse consciência do caráter único destas arquiteturas no conturbado contexto nacional.

25

Um projeto de ampliação não executado de 1978 evidencia esta dificuldade de modular a solução espacial. Artigas propunha criar coberturas mais baixas laterais, rompendo com a unidade do edifício. (IWAMIZU, 2008, p.124-125)

> **Figura 120**

Rodoviária de Sumaré. Imagem: Gustavo Neves da Rocha Filho In: ARQUIGRAFIA



> **Figura 121**

Rodoviária de Jaú. Imagem: Acervo da Biblioteca da FAUUSP In: ARQUIGRAFIA



A solução empregada em Jaú é, de certa forma, similar aos palácios de Oscar Niemeyer em Brasília²⁶. Jaú estabelecia, portanto, um diálogo com a experiência de Brasília não apenas pelo papel análogo à Plataforma Rodoviária na trama urbana, como também pela operação projetual, que dissolvia a expectativa da arquitetura moderna como artífice do desenvolvimento e da industrialização nacional. Pelo contrário, ela se apresenta como exemplo máximo da técnica existente, que deve ser entendida como uma operação possível no contexto real.

Como sinal de esgotamento destes ensaios técnicos e estéticos, ao longo dos anos 1980 e 1990, a noção arquetípica de “praça coberta” arrefeceu. Bem como o programa da estação rodoviária, que em parte chegava ao seu limite, difundido em inúmeras cidades pelo Brasil. Este fenômeno também refletia o paulatino fim da hegemonia da fusão entre arquitetura e Estado na difusão de arquiteturas públicas modernas.

À parte a redução na produção pública de arquitetura, as poucas estações rodoviárias que se produziram desde então sinalizam, contudo, em sua maioria, uma direção oposta às propostas modernistas. Perdeu-se o sentido de praça coberta, ao passo que tais edifícios se prendem a uma visão funcionalista estrita do espaço, como abrigo para os passageiros, centrado na função de embarque e desembarque.

Ao longo dos anos 1980, as novas estações rodoviárias de São Paulo estabeleceram um outro modelo e um novo discurso sobre o programa. Exemplo disto, os terminais rodoviários do Tietê (1982) e Barra Funda (1989) possuem o térreo inacessível aos pedestres. Não há mais o contato direto com a rua, o acesso se dá por passarelas elevadas que negam a relação entre espaço público e a cobertura.

Aos poucos, este novo modelo se tornaria hegemônico, não apenas entre as estações rodoviárias, mas em boa parte das infraestruturas de transportes atuais. Cabe, portanto, investigar os acontecimentos que levaram a esta transformação em São Paulo, a fim de compreender no contexto contemporâneo, as novas estações rodoviárias e as intervenções que têm sido feitas nas antigas rodoviárias modernistas.

26

Nos palácios de Brasília o interior dos edifícios volumétricos e rígidos revelam uma arquitetura quase análoga ao “estilo internacional” com suas fachadas envidraçadas. Porém, este núcleo racional é resguardado por peristilos quase cenográficos. Estas colunas como apontava Nervi, não tinham razão de ser, tratava-se, logo, de um procedimento irracional que rompia com a rigidez do volume interior. (SEGAWA, 2008, p.62-63). Deve-se lembrar também do depoimento de Vilanova Artigas “O homem e a arquitetura”, em 1968, elogio à coluna do Palácio da Alvorada, destacando a relação entre o artesanato, o vernáculo e a técnica moderna.

> Figura 122

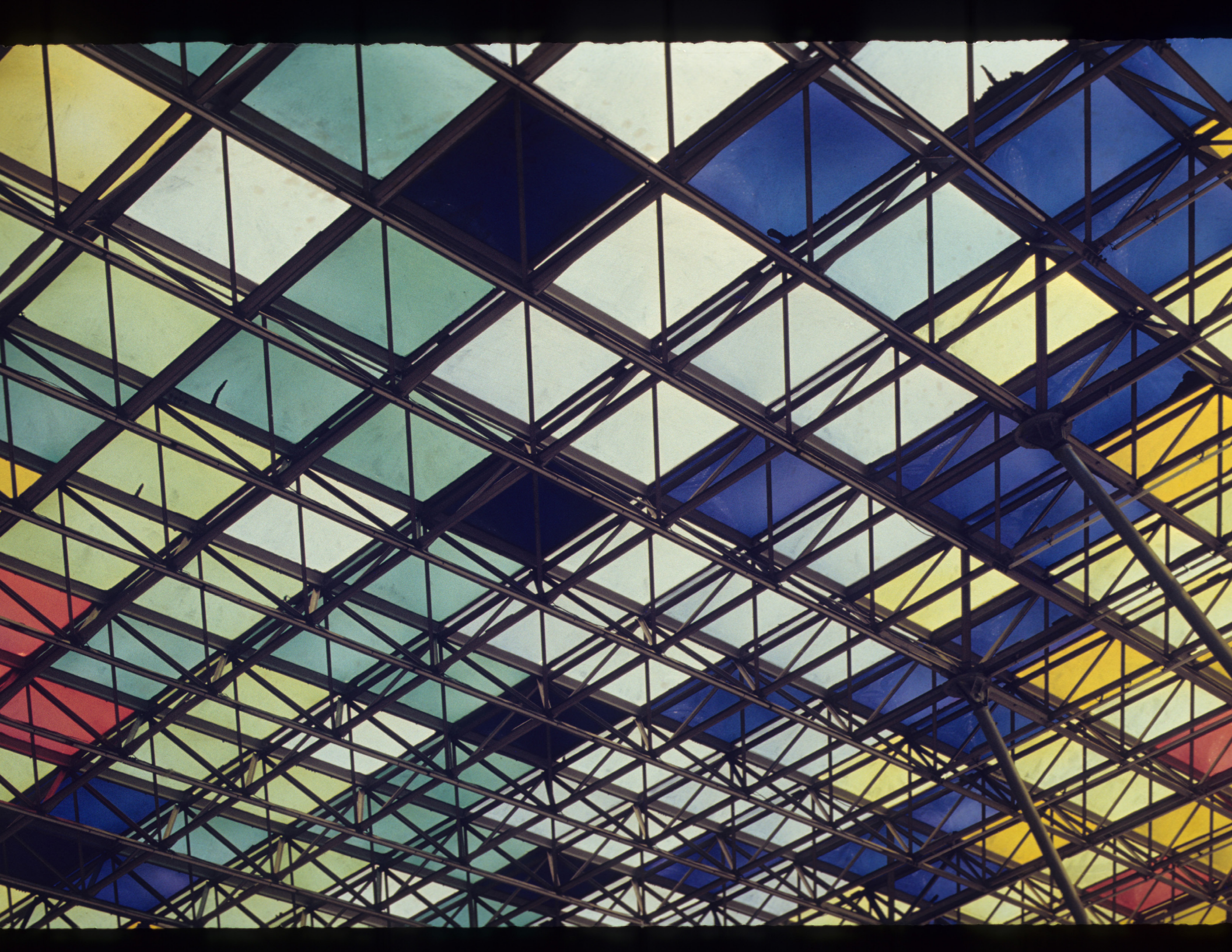
Rodoviária de Fortaleza. Imagem: Cartão-postal
In: Archdaily Brasil



> Figura 123

Rodoviária de Montes Claros. Imagem:
www.onibusbrasil.com





A AUSÊNCIA DE SÃO PAULO E A DISSOLUÇÃO DO IMAGINÁRIO DA GRANDE PRAÇA COBERTA

< Figura 124

Página anterior. Cobertura da Antiga Rodoviária de São Paulo. Imagem: Acervo da Biblioteca da FAUUSP In: ARQUIGRAFIA

27

Por exemplo: KATINSKY, 2003, p. 142 – 143, 224 - 22; KAMITA, 2000, p.66 – 69, 108 - 115; R. ARTIGAS, 2015, p. 226 – 231, 256 - 265; Isto não se repete com Paulo Mendes da Rocha, em que é rara a citação de seus projetos de estação rodoviária, tendo apenas uma referência à Rodoviária de Goiânia (SPIRO, 2002, p.124 – 125).

Figura 125

Abaixo. Maquete Rodoviária do Tietê. Imagem: Maquete Sato



Rodoviárias no Brasil nas décadas de 1960 e 1970

Como um programa relevante dentro da produção modernista brasileira das décadas de 1960, 1970 e 1980, a estação rodoviária esteve presente na historiografia da arquitetura brasileira, sejam em livros sobre o modernismo brasileiro ou monografias de importantes arquitetos. Os casos mais emblemáticos nesta seara são, contudo, as rodoviárias projetadas por Vilanova Artigas para Londrina e Jaú presentes em livros como “Arquitetura contemporânea no Brasil” de Yves Bruand (2002, p. 297) “Arquiteturas no Brasil de 1900-1990” de Hugo Segawa (2014, p.142 – 143) e “Brasil: arquiteturas após 1950” de Maria Alice Junqueira Bastos e Ruth Verde Zein (2010, p. 115), também em praticamente todas as monografias sobre o arquiteto²⁷. A Plataforma Rodoviária de Lucio Costa, diante de sua importância no Plano Piloto é um elemento constantemente esmiuçado nas inúmeras análises sobre Brasília.

Houve também dezenas de periódicos ao longo deste íterim que trouxeram publicações sobre projetos e obras de estações rodoviárias modernistas. Tratavam-se de revistas importantes no campo da arquitetura e urbanismo como Acrópole, Módulo, Projeto e Arquitetura e Urbanismo. Assim sendo, a ausência da antiga estação rodoviária de São Paulo na historiografia e nas principais publicações, dissertações e teses de arquitetura e urbanismo demonstra um relevante lapso. Tratava-se de uma das maiores cidades do país e, exatamente neste período, um dos importantes polos da produção modernista nacional.

O edifício da antiga rodoviária, o qual se situava na Praça Júlio Prestes em frente à estação ferroviária de mesmo nome, inaugurado em 1961 e reformado em 1972, desativado em 1982 e posteriormente demolido em 2011, após ter servido como um centro comercial, permanece até hoje obliterado do debate e crítica arquitetônicos. As poucas publicações à época de sua desativação não trazem informações sobre seu projeto, enquanto publicações recentes em jornais, em decorrência da sua demolição, replicam em uníssono uma leitura rasa, na qual o edifício sempre comparece como uma peça de

estética duvidosa, cuja implantação sempre fora um erro urbanístico, por vezes responsabilizado pela degradação da região da Luz.

A desativação e demolição do antigo edifício representaram um câmbio no imaginário da estação rodoviária que perdura até hoje. Se antes a estação rodoviária era vista como um edifício estratégico, um vetor de centralidade e um atrativo para a população, além de uma simples infraestrutura de transporte, o discurso que cercou a antiga rodoviária de São Paulo aponta este equipamento como um entrave, um mal necessário, o qual deve, a todo custo, ser afastado dos centros urbanos. Esta nova visão, antagônica às ideias de Lucio Costa e Vilanova Artigas e tantos outros arquitetos e urbanistas modernistas, pode ser lida no depoimento de Jorge Wilhelm sobre a antiga rodoviária de São Paulo publicada pelo jornal O Estado de São Paulo, na ocasião da demolição da antiga estrutura:

“Não houve planejamento para instalar ali a rodoviária. Até por isso o prédio durou relativamente pouco. Os ônibus tinham dificuldade para sair e chegar”, disse o arquiteto e urbanista Jorge Wilhelm. “Historicamente, rodoviárias já contribuem para a degradação da região, principalmente as que não são integradas com transportes rápidos, como o metrô²⁸. Depois, com sua desativação, houve uma estrutura ociosa de hotéis e bares que se tornaram alvo fácil para a degradação da área”, explicou. (BRANDELISE, 2010)

O memorial do Terminal Rodoviário do Tietê (Fig. 125), que substituiu a antiga rodoviária, inaugurado em 1982 e projetado pelos arquitetos Renato Viégas, Roberto Mac Faden, Dicran Kassardjian e Arno Hadlich Filho, aponta para este novo imaginário da estação rodoviária. A nova rodoviária deveria estar próxima das vias de escoamento e, se antes embarque e desembarque eram apenas acessórios no programa da “grande praça coberta”, agora as premissas básicas seriam definidoras desta nova arquitetura, como pode ser lido no memorial publicado na Revista Projeto:

Considerando que um terminal rodoviário abriga duas funções bem específicas: embarque e desembarque, nosso projeto é basicamente

28

Diferente do sugerido pelo depoimento, a antiga estação era servida pelas estações de trens metropolitanos e metrô Júlio Prestes e Luz. Não há também pesquisa que possa embasar a relação direta entre infraestrutura de transportes e degradação urbana, apesar de ser uma asserção comum. (nota minha)

Figura 126

Abaixo. Antiga Rodoviária de São Paulo antes da reforma. Imagem: Cartão-postal



Figura 127

Abaixo. Antiga Rodoviária de São Paulo após a reforma. Imagem: Cartão-postal



Na revista *Veja* São Paulo, a antiga estação é descrita como “um ícone *kitsch* da cidade” (BARROS, 2010) e no jornal *Estado de S. Paulo* o termo é também retomado: “um dos grandes monumentos da arquitetura *kitsch* da cidade” (BRANDELISE, 2010). No blog *São Paulo Antiga* a descrição feita compara a arquitetura a um “estilo de Romero Britto” (NASCIMENTO, 2013).

Figura 128

Abaixo. Capa da Revista *Projeto e Construção*



Rodoviárias no Brasil nas décadas de 1960 e 1970

composto por dois blocos distintos – o de embarque e o de desembarque – e um anexo para o conjunto de salas técnicas e escritórios para as empresas transportadoras. (VIEGAS et al., 1982, p. 58)

A arquitetura da antiga estação rodoviária não teve lugar na historiografia e crítica de arquitetura. As únicas referências sobre o seu projeto provém de jornais e *blogs*, os quais invariavelmente retratam uma arquitetura depreciada, a qual frequentemente é denominada *kitsch* ou de estética popular²⁹. Neste cenário, as únicas fontes que permitem recuperar, ao menos em parte, a memória e o projeto deste edifício são duas reportagens da revista *Projeto e Construção* de 1972 e 1973 – tratava-se de uma revista voltada ao mercado da construção civil e de pouca relevância no campo da arquitetura e urbanismo, que enfatizava mais aspectos construtivos da reforma sobre o edifício original – e fotografias de cartões postais e imagens do acervo iconográfico da biblioteca da FAUUSP, digitalizadas e disponíveis no ambiente colaborativo ARQUIGRAFIA.

O surgimento do edifício no centro da cidade está ligado a uma obscura relação público-privada. O terreno em que fora construída a antiga estação pertencia ao Grupo Folha (NASCIMENTO, 2013) e os empresários ligados ao grupo tomaram importantes decisões sobre o projeto do edifício, a ponto de seu projeto original ser atribuído ao jornalista Carlos Caldeira Filho (GUERRA, 2015). Mesmo que se considerasse uma profunda participação de Caldeira Filho nas solicitações e decisões de projeto, é muito improvável que a responsabilidade técnica e autoria do edifício original tenham sido dele, considerando-se a complexidade de um projeto destas dimensões. Portanto, a autoria do edifício original permanece até hoje incógnita.

A icônica envoltória em acrílico colorido que funcionava tanto como fachada e cobertura surgiria apenas na reforma de 1972 em projeto do arquiteto Raul Ekman Simões, com a participação do arquiteto Carlos Lemos (SIMÕES, 1972; SIMÕES, 1973). A reforma visou ampliar o edifício, utilizando materiais e técnicas industrializadas com o uso de estrutura espacial em alumínio e o acrílico termomoldado, de forma a permitir o funcionamento do edifício durante a reforma.



RESTAURANTE
ENTRADA

2AIFE

SA

< Figura 129

Página anterior. Antiga Rodoviária de São Paulo. Imagem: Acervo da Biblioteca da FAUUSP In: ARQUIGRAFIA

Figura 130

Abaixo. Antiga Rodoviária de São Paulo. Imagem: Acervo da Biblioteca da FAUUSP In: ARQUIGRAFIA



Rodoviárias no Brasil nas décadas de 1960 e 1970

Esta estrutura espacial leve remete à arquitetura *pop* do contexto internacional do mesmo período, sendo a antiga rodoviária de São Paulo uma aplicação rara desta linguagem no Brasil, ainda mais se considerando a escala e o uso do edifício. Se é possível aferir que boa parte da produção de estações rodoviárias estavam em consonância com o exemplo do Pavilhão Brasileiro da Expo 70 por suas características espaciais, técnicas e estéticas, a antiga rodoviária de São Paulo estabelecia uma relação com a produção internacional apresentada nesta exibição (Fig. 131). Tratavam-se de soluções leves, com aplicação de treliça espacial metálica e amplo uso de materiais tecnológicos plásticos e coloridos. Um destes exemplos era o pavilhão central da exposição, que também era a estação de chegada do monotrilho que conectava ao parque do evento, projetado pelo arquiteto Kenzo Tange – uma espécie de materialização do Fun Palace de Cedric Price.

No interior da antiga rodoviária, superfícies reflexivas reproduziam *ad infinitum* a envoltória colorida e lúdica da estação (Fig. 129). Elementos decorativos de apelo popular como plantas de plástico e uma Nossa Senhora Aparecida compunham a atmosfera peculiar do edifício, misturando tecnologia e vernáculo numa operação que não era estranha à arquitetura *pop* dos anos 70. Muitos destes elementos, no entanto, já compariavam na discussão arquitetônica das décadas anteriores. Como pretendo monumento moderno, aplicava-se a rigor na antiga rodoviária muitos dos princípios preconizados pelo manifesto “Nove pontos sobre a Monumentalidade” escrito por Josep Lluís Sert, Fernand Léger e Siegfried Giedion em 1943 à guisa dos debates sobre uma proposta modernista para a monumentalidade, em especial o nono ponto:

Modern materials and new techniques are at hand: light metal structures; curved, laminated wooden arches; panels of different textures, colors, and sizes; light elements like ceilings, which can be suspended from big trusses covering practically unlimited spans. (...) Monumental architecture will be something more than strictly functional. It will have regained its lyrical value. (1943 In: GIEDION [org.] 1958, p.50)

Apesar das diferenças estéticas entre a antiga rodoviária e a produção modernista corrente no Brasil, havia importantes vínculos comuns entre esta e as demais rodoviárias modernistas: a posição central da estação na cidade, o sentido de praça coberta, como imaginário do edifício-cidade, a exploração da técnica construtiva e a aplicação de elementos industrializados, por exemplo.

Ausente da historiografia e do debate sobre o modernismo brasileiro, a lacuna deixada pela antiga rodoviária acabou sendo preenchida por um novo imaginário, que surgiu na esteira de sua desativação. No lugar do edifício-cidade, da praça coberta, a nova rodoviária seria um edifício desvinculado do cotidiano metropolitano, próximo às vias de escoamento e atendido pelo transporte de massa do metrô, companhia que assumiu a empreitada da substituição da antiga rodoviária pelas estações do Jabaquara (1977), Tietê (1982) e Barra Funda (1989) (VIEGAS et al., 1982).

Ainda que a estação do Jabaquara, projetada em 1977 por Luigi Villavechia e Júlio Neves, mantivesse um importante vínculo com o imaginário modernista de estação rodoviária – mesmo afastada do centro da cidade; as demais estações – Tietê e Barra Funda – são os exemplos mais claros deste antagonismo: ambas são inacessíveis desde o térreo, a rua surge como barreira ao acesso do edifício que é feito por passarelas elevadas no primeiro pavimento. Ainda que construtivamente mantivessem alguma exploração de elementos como o concreto armado aparente, a iluminação zenital e a estrutura espacial metálica, estes edifícios apontam para a segregação entre edifício e cidade, que se reproduz em grande parte da produção contemporânea.

Esta segregação espacial em São Paulo prenunciava um novo modelo para as estações rodoviárias, que prevalece na produção contemporânea. Atualmente o aeroporto “genérico” na acepção de Koolhaas, ou “globalizado”³⁰, é o paradigma de infraestruturas de transporte como as novas estações rodoviárias. Trata-se de um modelo oposto à proposta pública e integradora presente no imaginário das rodoviárias modernistas pesquisadas. Esta nova relação pode ser lida no memorial da nova Estação Rodoviária Interestadual de Brasília, publicado na Revista Projeto Design em julho de 2011: “Como nos aeroportos, somente os passageiros têm acesso ao embarque e ao desembarque.

> Figura 131

Página seguinte. Pavilhões da Expo 70 Osaka. Na esquerda da imagem, próximo à avenida, o Pavilhão Brasileiro. Imagem: Pinterest

30

Refere-se ao aeroporto preconizado por Rem Koolhaas em seu texto “*Generic City*” presente no livro “*Small, medium, large, extralarge: Office for Metropolitan Architecture*” (KOOLHAAS; MAU, 1995), entendido por ele como símbolo máximo da cidade genérica, isto é, as cidades do capitalismo globalizado. Faz-se necessário, no entanto, discernir esta acepção de uma perspectiva ampliada do programa aeroportuário. Algumas experiências sobre esta tipologia surtiram em exemplos muito interessantes de relação entre edifício e cidade: no Brasil, por exemplo, o Aeroporto Santos Dumont.

Figura 132

Abaixo. Terminal Barra Funda. Imagem do autor





Quem precisar enviar ou receber uma encomenda segue diretamente para o terminal de cargas.” (REIS et. al, 2011).

Este novo paradigma se reflete em novos equipamentos isolados da trama urbana, marcados pelo grande controle e vigilância em seu espaço interno, frequentemente de administração privada. É comum haver, inclusive, instrumentos de segregação espacial como, por exemplo, acessos exclusivos à comodidades para determinada faixa tarifária de ticket. Neste tipo de arquitetura o único programa complementar ao embarque e desembarque é o consumo, normalmente resumido na repetição das mesmas franquias lojistas, restaurantes e grifes internacionais.

No Brasil, à revelia de uma discussão arquitetônica e urbanística mais aprofundada, a influência de tal modelo é observada em diversos edifícios contemporâneos, a exemplo dos shoppings-metrô (Fig. 135), das novas estações rodoviárias construídas para Campinas e Jundiaí (Fig. 133) e, inclusive, dos novos pontos de ônibus implantados na cidade de São Paulo, desenvolvidos com um viés estritamente publicitário, no qual questões fundamentais como conforto, funcionalidade e racionalidade foram postas em segundo plano, em detrimento do *outdoor*. Esta situação se agrava com as recentes modificações sofridas por inúmeros terminais rodoviários do período estudado, por exemplo Goiânia e Curitiba, nos quais as intervenções se aplicaram num sentido de controlar o acesso ao interior dos edifícios e ampliar os espaços voltados ao consumo, em prejuízo aos espaços públicos.

Percebe-se, inclusive, um câmbio no viés tecnológico que se dá em tal mudança de paradigma. Se nos anos 1960 e 1970, através das variadas representações deste espaço público, se podia depreender uma afirmação constante do papel transformador da técnica em escala urbana e nacional, é notório na atualidade um rebaixamento da tecnologia a pano de fundo do edifício. No papel de apetrecho, a tecnologia pode comparecer como mero pastiche, é o caso da nova rodoviária de Jundiaí (Fig. 134), cuja forma procura mimetizar uma tenso-estrutura, sendo, em realidade, uma construção tradicional de cobertura em telha ondulada metálica, conforme depoimento publicado na revista Lume Arquitetura em 2008:

Figura 133

Abaixo. Nova Rodoviária Interestadual de Brasília. Imagem: ARCOWeb



Figura 134

Abaixo. Nova Rodoviária de Jundiaí. Imagem: Saúvas Construtora



Figura 135

Abaixo. Terminal Tatuapé e Shopping Metrô. Imagem: Shopping Metrô Tatuapé



Faz-se uma comparação, de intencional anacronismo, entre a situação contemporânea e o movimento norte-americano da virada do século XIX para o XX, caracterizado por intervenções “embelezadoras” ou “monumentalizantes” nas cidades, por vezes carregando consigo um caráter higienista. Também se poderia analisar a situação, dentro do campo da arquitetura e do urbanismo, como um retorno a uma prática *Beaux-Arts*, evidenciado pela separação entre arquitetura e urbanismo, edifício e cidade. Os edifícios modernos integrados à cidade foram substituídos por prédios logomarca ou ícones (ARANTES, P. 2010), estruturas grandiloquentes, demasiado custosas e com um forte apelo decorativo. Nestes novos espaços se repete a lógica já mencionada do espaço controlado em oposição ao espaço livre modernista. Na região da Luz, em igual sentido, equipamentos voltados ao transporte e ao ensino foram parcialmente ou totalmente convertidos em museus e casas de espetáculo, sendo que no terreno da antiga estação rodoviária foi especulado um megalômano edifício para a São Paulo Companhia de Dança estimado em centenas de milhões de reais, projetado pelo escritório suíço Herzog & De Meuron (BRANDELISE, 2010).

A emergência de um culturalismo com viés financeiro no cenário pós-moderno é debatida por autores como David Harvey (2014) e Otília Arantes (1998). O trabalho de Garry Stevens a respeito de uma sociologia da arquitetura entende neste protagonismo dos edifícios culturais uma forma de afirmação do capital simbólico da elite econômica (museus, teatros

A estrutura do local, cujo partido arquitetônico é contemporâneo, é toda feita de concreto e sua cobertura de aço. “As linhas do projeto lembram uma grande cobertura tensionada dos estádios de futebol. Para destacá-la a desenhamos em forma de gomos”, explicou o arquiteto Jaderson Spina, do escritório Spina Projetos e Comunicações, responsável pelo projeto arquitetônico. (CASARIN, 2008).

Retomando o caso de São Paulo, mais de 35 anos após a desativação da antiga estação rodoviária na Luz e quase dez anos após a demolição do edifício, que ainda funcionou como um centro comercial, vê-se, todavia, fracassar a estratégia pós-moderna à *city-beautiful*³¹ de revitalização através da promoção de edifícios de caráter eminentemente cultural. Na região da Luz, edifícios antes voltados para o transporte de massa e educação têm sido parcial ou totalmente convertidos em centros culturais e museus, sem conseguir, contudo, reverter a degradação e a marginalização histórica desta área.

A resiliência desta condição urbana após tantos anos leva a questionar o papel de degradação atribuído a estação rodoviária: não estaria a decadência dos centros urbanos atreladas a outros fatores? Numa outra leitura possível, Flávio Villaça aponta o afastamento das elites econômicas com um dos fatores do abandono dos centros tradicionais por parte do Estado, em detrimento dos novos centros formados a partir deste êxodo (VILLAÇA, 2001, p. 154). O ímpeto estatal em estimular uma revitalização dos centros, pautado principalmente pela promoção e construção de edifícios voltados à alta cultura, tem como objetivo a atração desta elite econômica de volta aos centros urbanos³².

Nas cidades brasileiras contemporâneas afasta-se, portanto, da ideia de edifícios integrados ao espaço e vida urbanos, preconizados pelo modernismo arquitetônico e ensaiado em projetos e obras de estações rodoviárias as décadas de 1960 e 1970. Consolida-se, assim, um retorno a práticas *Beaux-Arts*, num afastamento entre arquitetura e urbanismo: o edifício monumental é implantado como arquitetura de exceção, o edifício-ícone contemporâneo (ARANTES, P. 2010), normalmente voltado à alta cultura e à inserção das cidades numa dinâmica financeira globalizada (ARANTES, O. 1998).

O contexto contemporâneo remete à ideia de tragédia do desenvolvimento proposta por Berman (2007, p.50-108), a qual revela a dissensão entre projeto e realidade. Evidentemente, os desejos de país moderno impressos nas obras modernistas como as estações rodoviárias não se concretizaram. Isto pode se atribuir ao próprio processo de modernização brasileira, seus paradoxos e incongruências, sobretudo entre estas arquiteturas modernistas e a agenda desenvolvimentista que as fomentou desde a República Velha, mas que teve papel preponderante no regime militar.

e casas de concerto são frequentados por estratos sociais mais elevados), no qual edifícios voltados para as massas são relegados a uma posição inferior no campo da arquitetura (2003).

> Figura 136

Página seguinte. Antiga Rodoviária de São Paulo. Imagem: Acervo da Biblioteca da FAUUSP In: ARQUIGRAFIA



BOA VIAGEM

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

Several people walking in the foreground.

1046

Person walking in the foreground.



IMAGINÁRIOS DE UM PAÍS MODERNO



< Figura 138

Imagens da cidade de Vassouras. Acima estação rodoviária e abaixo à direita a antiga estação ferroviária. Imagem: Cartão-postal

33

(idem, p.311-313)

34

“Quatro meses depois fui à Europa, negócio que me obrigava à ausência de um ano; ele ficou cuidando da eleição; queria ser deputado. Fui eu mesmo que o induzi a isso, sem a menor intenção política, mas com o único fim de lhe ser agradável; mal comparando, era como se lhe elogiasse o corte do colete.” (MACHADO DE ASSIS, 1884 In: GLEDSON [org.], 2007, p. 314)

35

A representação machadiana da antiga elite colonial como “protoburgueses” brasileiros encontra respaldo na análise de Florestan Fernandes: “De outro lado, as mesmas conexões estão na raiz de vários ajustamentos econômicos das elites senhoriais, que seriam inconcebíveis no passado recente ou à luz das implicações morais da dominação tradicionalista, imperante nas relações patrimonialistas estruturadas em torno do domínio. Assim, a acumulação estamental de capital passou a produzir novos dividendos sociais, na medida

Naturalmente, o primeiro objeto foi o progresso que nos traziam as estradas de ferro. Benedito lembrava-se do tempo em que toda a jornada era feita às costas de burro. Contamos então algumas anedotas, falamos de alguns nomes, e ficamos de acordo em que as estradas de ferro eram uma condição de progresso do país. (MACHADO DE ASSIS, 1884 In: GLEDSON [org.], 2007, p. 312)

“Evolução”, conto de Machado de Assis, narra a história de dois amigos de meia-idade da alta sociedade carioca, possivelmente no transcorrer de alguns anos na segunda metade do século XIX. Inácio, o narrador, e Benedito, seu amigo, se conhecem numa viagem de trem para Vassouras, no interior fluminense.

Benedito é descrito como uma personagem de intelecto limitado e ideias pouco originais, porém abastado e de muito bom gosto³³. Inácio, também rico, representava o capitalista do jovem país independente, enquanto Benedito se tornaria político por uma sugestão desprezível do próprio narrador³⁴ e, como tal, transformaria o desenvolvimento e progresso em sua pauta.

No primeiro encontro em Vassouras, deslumbrados com a tecnologia do transporte ferroviário, Inácio e Benedito divagam sobre o desenvolvimento nacional. A conclusão seria reiterada repetidas vezes nos futuros encontros entre os amigos:

- (...) Eu comparo o Brasil a uma criança que está engatinhando, só começará a andar quando tiver muitas estradas de ferro.

-Bonita ideia! exclamou Benedito faiscando-lhe os olhos. (MACHADO DE ASSIS, 1884 In: GLEDSON [org.], 2007, p. 312)

Ambos representavam a antiga aristocracia colonial que ascendia à condição burguesa, tateando as possibilidades do capitalismo na nação independente³⁵. Inácio ia atrás de

investimentos nas nações desenvolvidas europeias para fomentar, justamente, o transporte ferroviário. Numa destas ocasiões, encontraria novamente Benedito:

Um dia atravessando uma rua de Paris, dei subitamente com o Benedito.

- Que é isto? Exclamei

- Perdi a eleição, disse ele, e vim passear à Europa.

Não me deixou mais; viajamos juntos o resto do tempo. Confessou-me que a perda da eleição não lhe tirara a ideia de entrar no parlamento. Ao contrário, incitara-o mais. Falou-me de um grande plano.

- Quero vê-lo ministro, disse-lhe.

Benedito não contava com esta palavra, o rosto iluminou-se-lhe; mas disfarçou depressa.

- Não digo isso, respondeu. Quando, porém, seja ministro, creia que serei tão somente ministro industrial. Estamos fartos de partidos; precisamos desenvolver as forças vivas do país, os seus grandes recursos. Lembra-se do que *nós dizíamos* na diligência de Vassouras? O Brasil está engatilhando; só andarà com estradas de ferro.

- Tem razão, concordei um pouco espantado. E por que é que eu mesmo vim a Europa? Vim cuidar de uma estrada de ferro. Deixo as coisas arranjadas em Londres.

- Sim?

- Perfeitamente. (MACHADO DE ASSIS, 1884 In: GLEDSON [org.], 2007, p. 314 – 315, grifo do autor)

No fim, Benedito finalmente elegera-se deputado. Lendo trechos de seu discurso de posse para o amigo, novamente a máxima sobre o desenvolvimento nacional aparecia. Desta vez, usurpando-lhe a autoria, para o espanto de Inácio:

em que os referidos 'senhores' se engolfavam na vida urbana e nas oportunidades que ela acarretava, especialmente aos que se dispunham a aceitar os papéis de 'capitalista' e de 'proprietário', vinculados a aplicações ou especulações com o capital, condenadas pelo antigo código ético senhorial." (1975, p.76)

“(...) A distribuição das nossas ferrovias é também uma das mais esdrúxulas e inadequadas do mundo. Encontramos um autêntico ‘novelo’ de troncos e ramais antieconômicos na região compreendida por São Paulo, Guanabara e Sul de Minas. Temos uma rede ferroviária insuficiente nos Estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná. Lutamos com a descontinuidade ferroviária no Nordeste e com a irrisória extensão na Amazônia. Tudo isso formando um sistema confuso, apertado junto ao litoral.” (SANTOS, R. 1961, p.7)

- Está ainda um borrão, explicou-me; mas as ideias capitais ficam. E começou: “No meio da agitação crescente dos espíritos, do alarido partidário que encobre as vozes dos legítimos interesses, permiti que alguém faça ouvir uma súplica da nação. Senhores, é tempo de cuidar, exclusivamente – notai que digo exclusivamente – dos melhoramentos materiais do país. Não desconheço o que se pode me replicar; dir-me-eis que uma nação não se compõe só de estomago para digerir, mas de uma cabeça para pensar e de coração para sentir. Respondo-vos que tudo isso não valerá nada ou pouco, se ela não tiver pernas para caminhar; e aqui repetirei o que há alguns anos, *dizia eu* a um amigo, em viagem pelo interior: o Brasil é uma criança que engatinha; só começará a andar quando estiver cortado de estradas de ferro...”. (MACHADO DE ASSIS, 1884 In: GLEDSON [org.], 2007, p. 316, grifo do autor)

O conto machadiano é um dos poucos a tratar diretamente sobre o tema do desenvolvimento nacional e, sendo assim, surpreende a veia cômica da narrativa. O político de poucas ideias, a repetição debochada de um assunto que aparentaria a maior seriedade para uma nação subdesenvolvida como a brasileira... O discurso de Benedito parece transmitir *ipsis litteris*, por exemplo, o discurso proferido por Conselheiro Saraiva no Congresso Nacional em 1860, talvez matriz para o conto machadiano:

Por mais que me custe expor-me a ser tido por homem de pouco juízo, eu não hesitaria nunca em alistar-me no número dos loucos que nutrem a grande e generosa ambição de ver o país cortado de caminhos, de vias férreas, de canais, embora tudo isto nos desequilibrasse o orçamento e nos fizesse dever dezenas e dezenas de milhares de contos de réis (...) (1860 In: LAFER, 2002, p. 9)

Confirmando as ironias de Machado de Assis, a história do desenvolvimento ferroviário no Brasil não fez jus aos sonhos de Benedito ou Conselheiro Saraiva. Justamente, como fruto de investimentos majoritariamente privados (GORDINHO [org.], 2003, p. 61-74) a malha ferroviária não constituiu uma rede integrada, mas linhas isoladas ligando o interior à costa do país³⁶ visando a exportação de matérias-primas e produtos agrícolas,

como o café³⁷.

Apesar do desenvolvimento pontual que propiciou, a ferrovia, portanto, não foi capaz de integrar plenamente o território nacional, mantendo uma condição de capitalismo periférico. As ferrovias brasileiras atendiam primeiramente aos interesses dos mercados centrais das potências econômicas europeias, negligenciando um plano nacional para o desenvolvimento capitalista competitivo, o que configurou uma condição de “capitalismo dependente” (FERNANDES, 1975, p.90).

Ao longo do século XX, contudo, a figura política de Benedito seria atualizada. Agora, a rodovia surgia como alternativa mais barata e rápida de, enfim, integrar e interiorizar o Brasil, rompendo com a condição dependente. Sob um novo regime, a rodovia ocupava a agenda da República como contraponto ao isolamento da malha ferroviária. No fim da República Velha, Washington Luís adotaria como lema: “governar é abrir estradas” (GARCIA, 2015, p.18). Esta asserção moldaria a política nacional nas décadas seguintes, privilegiando o transporte rodoviário em detrimento da malha ferroviária, que após a crise de 1929 passava ao controle estatal (GORDINHO [org.], 2003, p.74).

Washington Luís inauguraria, também, o planejamento rodoviário como política de Estado, cujas bases seriam referência, por exemplo, para a futura implantação de Brasília. Seu ministro da viação, Luiz Schnoor, já vislumbrava em Goiás o centro de irradiação viário e conexão com o Brasil, local propício para a nova capital³⁸.

A integração e interiorização eram requisito para a formação de um mercado interno e, portanto, um passo para o rompimento com a condição de arquipélago agrário-exportador. Os planos federais visavam a constituição de um país moderno, urbano e industrializado, como forma de superação de um passado arcaico, agrário e colonial. Juscelino Kubitschek adotaria em seu Plano de Metas o tema da integração nacional, tendo na rodoviarização um dos planos mais ambiciosos. Brasília surgia, justamente, desta intenção modernizadora.

Essa realidade, de substituição do modal ferroviário pelo rodoviário, ficaria mais evidente a partir de então. Os investimentos em construção de rodovias superavam em

37

“No caso brasileiro, os elementos cruciais no período considerado, podem ser reduzidos a três: 1) preponderância da exportação; 2) importação como mecanismo corretivo da especialização na produção agrícola; 3) dependência em face do exterior para formar e aplicar o excedente econômico.” (FERNANDES, 1975, p.87)

38

“Transportes no Brasil - Síntese Histórica”. Disponível em <<http://www.infraestrutura.gov.br/conteudo/136-transportes-no-brasil-sintese-historica.html>>. Acesso em: 08 dez. 2019

39

Como aponta Celso Lafer, a meta de pavimentação e implantação de rodovias no governo Juscelino Kubitschek foi superada: “Meta 8 - Pavimentação de rodovias, visando à pavimentação de 3.000 km; a meta revista era de 5.000 km e em uma terceira revisão foi elevada para 5.800 km. No final do governo, 5.615,8 km tinham sido pavimentados, e em 1961, 6.215 km. Meta 9 – Rodovias (construção), visando à construção de 10.000 km de novas estradas federais; a primeira revisão da meta aumentou esse número para 12.000 km e a segunda revisão, em 1958, contemplou a construção de 13.000km. Em 1961, 13.519km de rodovias federais tinham sido construídos.” (2002, p.124). Isto contrasta com o transporte ferroviário, que apesar de contemplado pelo Plano de Metas, teve desempenho bastante aquém do projetado, que já era muito inferior aos planos rodoviários: “Meta 7 – Construção de ferrovias: a meta inicial previa o acréscimo de 1.500 km à

rede existente. A meta revista aumentou esse número para 1.626,4 km. Em 1960, 826,5 km tinham sido acrescentados à rede existente, isto é, cerca de 50% da meta revista." (LAFER, 2002, p. 123).

40

Tese de "A Revolução Burguesa no Brasil", especialmente o capítulo "O Modelo Autocrático-Burguês de Transformação Capitalista" (FERNANDES, 1975, p.289-366); mas melhor explicada pelo próprio Juscelino Kubitschek, ao visitar Brasília, anônimo, em 1972: "Fui combatido aos limites da resistência humana, quando me propus trazer a capital para o planalto. Atacaram-me com rancor e não me pouparam os insultos mais pesados. Aí está o que ficou de tudo: a sede do mundo moderno. Muita coisa se fez depois de mim. Meus sucessores deram continuidade à obra iniciada. Reconheço também, não há por que negar, que os governos militares vêm tocando a cidade em seu ritmo imprescindível. Aliás nunca duvidei disso: Brasília possui um profundo sentido de segurança nacional, de defesa e de posse – preocupações sempre presentes em nossas Forças Armadas. Antes de ser a capital do mundo futuro, é um marco de ocupação do Brasil pelos brasileiros." (apud CHAGAS, 1972)

muito o investimento no setor ferroviário, acompanhando o desejo de desenvolver a indústria automotiva no país³⁹. Enquanto o setor ferroviário permanecia como espólio desordenado e pouco eficiente dos investimentos privados do século XIX e início do século XX, o transporte rodoviário ia, paulatinamente, ocupando os vazios deixados pela incipiente malha ferroviária (SANTOS, R. 1961, p.3-4).

O projeto de Brasília ia de encontro a este imaginário modernizador estatal. A Plataforma Rodoviária estabelecia um importante elo entre este imaginário e o imaginário modernista arquitetônico. Ao trazer para o centro do Plano Piloto a estação rodoviária, Lucio Costa dava forma à arquitetura e ao urbanismo do desenvolvimentismo brasileiro.

Sintomaticamente, a estação ferroviária de Brasília, localizada no árido início do eixo monumental, foi inaugurada nos anos 1980 como estação rodoviária interestadual, projetada por Oscar Niemeyer (FICHER et al., 2010, p. B17). A mudança de programa visava desafogar a saturada Plataforma Rodoviária, retrato do projeto desenvolvimentista brasileiro. As estações rodoviárias assumiam o lugar das estações de trem; no caso de Jaú literalmente construída sobre a antiga estação ferroviária, mas em muitas cidades locada ao lado da estação ferroviária como Londrina, São Paulo, Limeira e Santos, por exemplo.

Este modelo de desenvolvimento pautado pela rodoviarização, urbanização e industrialização seria ampliado após o golpe de 1964, o qual representou uma ruptura institucional, mas uma continuidade para o padrão do desenvolvimentismo brasileiro⁴⁰. No final deste processo, o Brasil, de fato, se transformou em um país urbano e industrial, contudo, sem atingir a almejada modernidade.

Prevaleceram, ao longo do processo de modernização brasileiro, as desigualdades sociais que refletem em desigualdades urbanas e entraves para o desenvolvimento. Neste sentido, a integração entre edifício e cidade, o amplo espaço público e o arrojo técnico e estético das arquiteturas modernistas, como as estações rodoviárias, contrasta com a realidade da urbanização concomitante das cidades brasileiras, segregadas e desiguais.



SÃO PAULO, SOCIEDADE ANÔNIMA: CRÍTICA AO DESENVOLVIMENTISMO BRASILEIRO

< Figura 139

Página anterior. Viaduto do Chá, Vale do Anhangabaú. Imagem: Frame do filme São Paulo, Sociedade Anônima

A grande esperança republicana, de que se faria a revolução industrial de modo autônomo e segundo o modelo de desenvolvimento econômico inerente ao capitalismo competitivo, esboroa-se por completo no limiar mesmo da industrialização intensiva. (FERNANDES, 1975, p.313)

São Paulo, Sociedade Anônima, filme de Luís Sérgio Person lançado em 1965, apresenta cenas de uma país moderno, urbano e industrializado. De início, o espectador mergulha na São Paulo dos arranha-céus. Vê-se, por exemplo, os Edifício Itália e Mirante do Vale em construção. Cenas da indústria automotiva, com linhas de montagem a pleno vapor, autoestradas onde os carros em velocidade prenunciavam a chegada da modernidade.

Carlos, personagem interpretado por Walmor Chagas, é o protagonista desta história. Jovem de classe média, com ensino superior em desenho industrial, ele trabalha na Volkswagen no ABC paulista e vive na capital. O cenário que se apresenta num primeiro momento, pano de fundo para os romances do jovem protagonista, é uma metrópole cosmopolita. Carlos desfruta da cidade: frequenta bares, restaurantes, estuda inglês num moderno edifício envidraçado próximo à Praça da República, curso no qual ele conheceria sua futura esposa Luciana, interpretada por Eva Wilma. Entre a capital, o ABC e o Guarujá se veem em profusão imagens de um país moderno, urbano e industrial: torres comerciais, lâminas residenciais modernas, fachadas envidraçadas, plantas industriais e a malha rodoviária com os automóveis, caminhões e ônibus interligando estes cenários.

Arturo, um imigrante que representa uma nova elite industrial interpretado por Otello Zelsoni, convida Carlos para ser gerente em sua nova indústria de autopeças, que se aproveitava da expansão industrial automobilística e dos fortes incentivos fiscais. Ao se aproximar da elite, Carlos passa a vivenciar mais de perto a estrutura que susten-

ta tal cenário moderno. A modernidade brasileira era construída através de relações corruptas entre empresários e agentes públicos, a vida abastada das classes altas se contrapunha com uma vida miserável dos trabalhadores da fábrica, muitos sem sequer algum registro profissional. As delícias da vida moderna eram reservadas apenas aos privilegiados, que não demonstravam qualquer pudor em se aproveitar do sistema. A imersão de Carlos neste universo torna-o psicologicamente perturbado, ele se vê pressionado a seguir o exemplo de seu patrão, Arturo, que sustenta a aparência de pai de família dedicado, empresário rico e bem sucedido, enquanto omite o custo da exploração de seus funcionários, a corrupção e sonegação fiscal.

Em meio a uma crise existencial, diante da pressão em se tornar sócio da empresa, Carlos decide largar tudo. Ele rouba um carro numa Praça Roosevelt transformada em um grande estacionamento. Carlos foge sem rumo de São Paulo e da sua realidade. No fim, já longe, ele se vê sem saída e, de carona em um caminhão, rumo de volta à capital paulista. A cena final mostra novamente a metrópole enquanto o protagonista entoava: “recomeçar, recomeçar, mil vezes recomeçar, recomeçar, recomeçar sempre, recomeçar...”.

O filme de Person desdobra uma crítica contundente ao processo de modernização brasileiro e suas inconsistências. A narrativa se constrói justamente em meio ao Plano de Metas de Juscelino Kubitschek e seus desejos de desenvolvimento acelerado, pautado justamente no fomento à indústria, em especial no aporte multinacional da indústria automobilística. Este era, também, o momento do projeto e construção de Brasília e uma época de grande confiança no desenvolvimento e modernização do país.

São Paulo, Sociedade Anônima apresenta a modernização brasileira como um fenômeno superficial, por de trás de uma fina camada moderna, cosmopolita e industrial, onde reside o *self-made-man* brasileiro, há uma grossa estrutura social arcaica, uma enorme desigualdade e segregação e, ao mesmo tempo, enormes privilégios. Este caráter duplo do desenvolvimento nacional é apresentado por Florestan Fernandes em sua obra “A Revolução Burguesa no Brasil” (1975) que pretende analisar a lógica do desenvolvimento capitalista brasileiro desde a independência tendo em vista os desdobramentos do

> **Figura 140**

Construção da fábrica de peças automotivas.
Imagem: Frame do filme São Paulo, Sociedade Anônima



> **Figura 141**

Fiscalização do Ministério do Trabalho.
Imagem: Frame do filme São Paulo, Sociedade Anônima



golpe militar de 1964. O que Fernandes constata é uma série de revoluções no estatuto político e econômico nacional, seguindo os modelos do capitalismo avançado, somados à contrastante persistência dos modelos de dominação, privilégios e segregação da sociedade escravocrata colonial. Este fenômeno, que pode ser denominado modernização do arcaico (FERNANDES, 1975, p. 176), impediu a plena modernização nacional⁴¹.

O final distópico do filme acabou confirmado pela história: de fato, não houve saída para o processo de modernização do arcaico no Brasil, o golpe militar de 1964 veio a acirrar tal processo, preservando a estrutura social de elite e apostando na industrialização de baixos salários, sem compensação social, isto é sem garantias de educação, moradia e saúde universais.

Se retornarmos ao conto machadiano, podemos verificar estes mesmos vícios desde a formação da nação brasileira, e entender seus reflexos no projeto modernizador e modernista do século XX.

> **Figura 142**

Página seguinte. Pequena marcha nacionalista. Imagem: Frame do filme São Paulo, Sociedade Anônima

41

A história de Carlos, desta forma, é uma narrativa da tragédia oculta sob a fase heroica da modernização brasileira. Trata-se do conceito que Marshall Berman descreve como “tragédia do desenvolvimento”, ao analisar a crítica contida no Fausto de Goethe: “Todavia, o fomentador, como Goethe o concebe, é não apenas heroico, mas trágico. Para compreender a tragédia do fomentador, é preciso julgar sua visão de mundo, não só pelo que ele revela – pelos imensos novos horizontes que abre para a espécie humana –, mas também pelo que ela esconde: pelas realidades humanas que se recusa a ver, pelas potencialidades que não é capaz de enfrentar.” (2007, p.84); “É como se o processo de desenvolvimento, ainda quando transforma a terra vazia num deslumbrante espaço físico e social, recriasse a terra vazia no coração do próprio fomentador. É assim que funciona a tragédia do desenvolvimento.” (ibid., p.86).

O CIVISMO VENCERA

**PARTICIPE DA
CAMPAÑA de EDUCAÇÃO CÍVICA
O CIVISMO VENCERÁ**

PAZ SOCIAL

TRABALHO

E

LIBERDADE





A CRÍTICA MACHADIANA AO DESENVOLVIMENTISMO BRASILEIRO

< Figura 143

Página anterior. Canteiro de obras do Palácio da Alvorada. Imagem: Eduardo Kneese de Mello In: ARQUIGRAFIA

42

“Cálculo exato – a base de todo o resto – só é possível sobre a base do trabalho livre” (WEBER apud FERNANDES, 1975, p.139)

43

“(…) insistiremos ainda um pouco na ambivalência ideológica das elites brasileiras, um verdadeiro destino. Estas se queriam parte do Ocidente progressista e culto, naquela altura já francamente burguês (a norma), sem prejuízo de serem, na prática, e com igual autenticidade, membro beneficiário do último ou penúltimo grande sistema escravocrata do mesmo Ocidente (a infração).” (SCHWARZ, 2012, p.42)

“A famosa coluna do Palácio da Alvorada, tão bem aceita e assimilada popularmente, e com ingenuidade até, tem para mim, quem sabe para nós, um jeito de boneca de índio goiano, um trejeito de alpendre barroco, mas também só é possível como expressão da mais arrojada técnica. Elegante cariátide. Do índio ao brasileiro de hoje o que queremos é ser modernos, *enquanto moderno puder significar, como eu imagino, qualquer coisa diferente de subdesenvolvido.*” (ARTIGAS, 1968 apud BASTOS, ZEIN, 2015, p.111, grifo meu)

No conto “Evolução” se liam termos caros ao desenvolvimentismo brasileiro como “progresso”, “desenvolvimento”, “indústria”, “transporte” e, claramente, a ideia de integração nacional. Esta obsessão pelo progresso e os “melhoramentos materiais” como único meio de alcançá-lo enredam a história. Sátira sobre a jovem elite capitalista nacional – na verdade herdeira da estrutura colonial pretérita, a história machadiana deixa uma incômoda lacuna.

Escrito em 1884, ou seja, antes da abolição, o conto não faz qualquer menção sobre este quadro social brasileiro. A escravidão em nenhum momento aparece como empecilho para o progresso. As ideias de Inácio e Benedito podem parecer nobres, mas deslocadas, “fora do lugar” na asserção de Roberto Schwarz (2008).

O conto denuncia, portanto, esta modernização seletiva brasileira, um pujante discurso que ignora a sociedade arcaica em que se desenvolve. Afinal, como almejar o progresso, o desenvolvimento, o capitalismo avançado numa sociedade em que o trabalho livre, condição primordial segundo Weber⁴², ocupa uma posição absolutamente marginal diante da escravidão⁴³?

Machado de Assis não apenas fazia sua leitura crítica dos ideais míopes de progresso das elites, como também predizia o desenvolvimentismo brasileiro do século XX.

Mesmo diante da abolição da escravidão, os planos estatais de desenvolvimento negligenciaram ou subestimaram os problemas sociais e o legado escravocrata⁴⁴. Havia uma crença ingênua na promoção da infraestrutura, sobretudo como rodovias, mas também usinas hidrelétricas, estações rodoviárias, aeroportos etc., e da indústria como vetores suficientes para a promoção de uma economia e sociedade modernas, como aponta, por exemplo, Celso Furtado em sua leitura da persistência do subdesenvolvimento:

A tese que prevaleceu imediatamente após a guerra, de que a industrialização constitui razão suficiente para a absorção do subdesenvolvimento, está certamente desacreditada... Se observamos em conjunto os dois tipos de subdesenvolvimento - o exportador de produtos primários e o industrializado, que no mundo atual se apresentam combinados em distintas proporções - constatamos que nos dois casos se manifesta anomalia na forma de assimilação do progresso tecnológico. (FURTADO apud BRESSER PEREIRA, 1977, p.10)

No campo da arquitetura, a relação entre a forma moderna e o desenvolvimento aparecia como ressalva nas análises de Siegfried Giedion⁴⁵ e Yves Bruand⁴⁶, via de regra leituras favoráveis ao modernismo brasileiro, e como advertência no polêmico texto de Max Bill, uma das mais contundentes críticas ao modernismo brasileiro, que já levantava os limites da operação estética num contexto de pouca relevância social:

Fica-se estupefato de ver uma barbárie como essa irromper um país onde há um grupo do CIAM, num país em que acontecem congressos internacionais de arquitetura moderna, onde uma revista como a Habitat é publicada e onde se realiza uma bienal de arquitetura. Pois tais obras nasceram de um espírito desprovido de qualquer decência e de qualquer responsabilidade para com as necessidades humanas. É o espírito decorativo, algo diametralmente oposto ao espírito que anima a arquitetura, que é a arte da construção, arte social por excelência. (In: XAVIER [org.], 2003, p.161)

No fundo, o problema da modernização brasileira, no plano político-econômico, era

44

Basta lembrar que o Plano de Metas de Juscelino Kubitschek, mesmo diante da industrialização e urbanização que ensejaria, não compreendia questões fundiárias, acesso à habitação etc. Muito menos considerava questões de reforma agrária. A mais social de todas as metas também era a mais tímida, com apenas um item, destinada à Educação (Meta 30) e 4,3% dos recursos do programa (LAFER, 2002, p.145).

45

“Há outro problema, que aos olhos do estrangeiro pode parecer uma grave ameaça à paz interna e ao futuro do país. É a vergonha da especulação da terra; é o câncer do desenvolvimento brasileiro. (...) O Brasil é um país de contrastes, resultado de um período febril de especulação. Barracos toscos brotam como cogumelos nos terrenos baldios das grandes cidades e nos lotes absurdamente caros da sua periferia.” (GIEDION, 1956 In: XAVIER [org.], 2003, p.155 – 156)

46

“(...) casas e prédios (...) ofereceram aos profissionais da construção no Brasil o mais vasto campo de ação que dispunham. Mas houve uma desproporcionalidade entre a habitação de caráter social, cujos canteiros ficaram muito secundários e não deram origem senão a algumas poucas tentativas válidas.” (BRUAND, 2002, p. 375)

47

“O Estado adquire estruturas e funções capitalistas, avançando, através delas, pelo terreno do despotismo político, não para servir aos interesses ‘gerais’ ou ‘reais’ da nação, decorrentes da intensificação da revolução nacional. Porém, para satisfazer o consenso burguês, do qual se tornou instrumental, e para dar viabilidade histórica ao desenvolvimentismo extremista, a verdadeira moléstia infantil do capitalismo monopolista na periferia.” (FERNANDES, 1975, p.346)

48

Por exemplo a relação entre Artigas contratado por Waldemar Bauab, eleito por voto direto (IWAMIZU, 2008, p.113). Por depoimento, o arquiteto Fábio Serrano também indica a participação direta do prefeito do Guarujá, Jayme Daige, na encomenda e implantação da estação rodoviária (informação verbal).

o mesmo do modernismo arquitetônico no campo estético e ético: uma exacerbada confiança na forma como promotora da modernidade. Por fim, este desenvolvimentismo sem base social se converteu num processo de modernização do arcaico. Na leitura de Florestan Fernandes (1975), corroborada por Roberto Schwarz (2012), o país absorvia o estatuto moderno do capitalismo desenvolvido, preservando as desigualdades sociais da estrutura arcaica colonial, um problema que persiste até hoje.

As reformas de base de João Goulart, uma das mais ambiciosas propostas de modernização social no país, foram justamente o estopim para o golpe militar de 1964 e o regime que seguiu por duas décadas. Ou seja, os governos militares representaram uma ruptura institucional, mas não necessariamente uma ruptura no modelo desenvolvimentista. O objetivo principal era a manutenção do modelo desenvolvimentista e o processo de modernização do arcaico de maneira ainda mais dura⁴⁷.

Diante do contexto de repressão política e social, perseguição a importantes nomes da arquitetura moderna brasileira, sendo algumas figuras inclusive filiadas ao partido comunista como Oscar Niemeyer e Vilanova Artigas, o fato de a maior parte da produção arquitetônica analisada por esta pesquisa tenha se desenvolvido, justamente, durante o regime militar é um indício da permanência do elo entre desenvolvimentismo e modernismo. Certamente, os ideais e imaginários do regime militar e dos arquitetos modernistas eram divergentes, porém, a esperança na integração, urbanização e industrialização do país parecem ter se mantido como intersecção entre estes dois imaginários.

O modelo de país representado na Plataforma Rodoviária de Brasília tanto para o Estado quanto para o campo arquitetônico, de certa forma, portanto, permaneceu durante o regime militar. Era este o modelo encampado nas estações rodoviárias das décadas de 1960, 1970 e início dos anos 1980, reiterando a leitura da continuidade do modelo desenvolvimentista. Outro dado importante, apesar do grande apoio do governo federal à implantação de estações rodoviárias, entre outras arquiteturas públicas, a relação entre arquitetos modernistas e o governo federal era, via de regra, indireta. A encomenda do projeto ficava a cargo dos governos civis municipais⁴⁸.

Não se trata de condenar estas arquiteturas, porém, reconhecer que este processo era intrinsecamente limitado. O desejo de país desenvolvido, nestas circunstâncias, estava fadado à inconclusão.

Mesmo diante destas contradições, é possível reconhecer uma inegável raiz moderna. Retomando Charles Baudelaire e seu ensaio “O pintor da vida moderna”, sua análise sobre o eterno e o contingente é, justamente, uma observação sobre os pintores impressionistas de seu tempo. Estes pintores negavam a tradição acadêmica de retratar eventos históricos e mitologias, introduzindo uma pintura do cotidiano. Elevavam, deste modo, a vida banal das cidades à condição de arte, imutável e eterna (1996, p.24). Comparativamente, a estação rodoviária era um programa acessório, talvez de pouco valor cultural à primeira vista, que foi elevado à condição de protagonista da forma urbana.

No campo da arquitetura e urbanismo, a despeito das ilusões e frustrações do desenvolvimentismo brasileiro, a produção das décadas de 1960 e 1970 e início dos anos 1980, sob a égide do modernismo arquitetônico, representaram uma das maiores experiências modernizadoras já empreendidas no país. Neste contexto complexo e contraditório, a estação rodoviária encontrava-se na ponta-de-lança, refletindo em escala nacional e urbana o projeto de integração nacional fomentado pelas novas rodovias que cruzavam o país. Foi este fenômeno, para o bem e para o mal, que moldou o país e suas cidades.

> **Figura 144**

Página seguinte. Rodoviária de Uruguaiana.
Imagem: Biblioteca do IBGE



FOTO
ESPRESSO
SUA ANA-ES



Bar Vitoria



< **Figura 145**

Página anterior. Canteiro de obras da Rodoviária de Jaú. Imagem: Acervo da Biblioteca da FAUUSP In: ARQUIGRAFIA

> **Figura 146**

Canteiro de obras da Rodoviária de Sumaré. Imagem: Gustavo Neves da Rocha Filho In: ARQUIGRAFIA



> **Figura 147**

Rodoviária de Alegrete. Imagem: Google Street View



> **Figura 148**

Página seguinte. Rodoviária de Belo Horizonte. Imagem: Cartão-postal



CONSIDERAÇÕES FINAIS

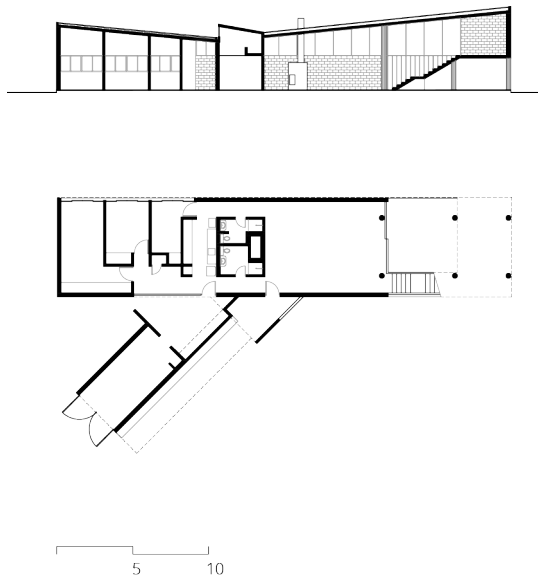


< **Figura 149**

Página anterior. Rodrigo Yudi Honda. A voz do Brasil. Pintura a óleo, 2018. Imagem: www.rodriگویudihonda.com

Figura 150 e 151

Abaixo. Segunda residência de Vilanova Artigas. Planta e Corte.



A segunda residência de Vilanova Artigas no Campo Belo é uma espécie de alegoria da relação entre o imaginário da casa-cidade e o automóvel. Os desejos de coletividade propagados pelo modernismo não concatenavam com o individualismo do automóvel. Ao menos não na residência do arquiteto: a garagem surge como um apêndice, um volume baixo e fechado que chega em ângulo, maculando a forma pura das duas asas que conformam a casa em bloco social e íntimo (Fig. 151). Sinal de uma difícil relação.

Legado desta incongruência, os efeitos da opção rodoviária são hoje um dos grandes gargalos estruturais do ponto de vista nacional, regional e intra-urbano. É fácil, portanto, apontar os problemas da modernização pautada pela integração exclusivamente rodoviária sob uma mirada contemporânea. O assunto, todavia, não foi totalmente ignorado no passado. Em uma série de artigos publicados em 1961 no Jornal O Estado de S. Paulo intitulado “A crise das ferrovias”, o engenheiro Rubens Rodrigues dos Santos fazia uma importante ressalva sobre o entusiasmo com o modal rodoviário como solução para a integração e transportes no Brasil. Justamente, para um país das dimensões do Brasil o transporte ferroviário, desde então, era visto pelo autor como a melhor solução para cobrir sua extensão continental. Analisando a obsolescência e irracionalidade da malha brasileira, carente de investimentos, o autor ponderava:

(...) em condições normais de concorrência, o transporte rodoviário custa menos somente para distâncias inferiores a um número de quilômetros situado ao redor de 200. Daí por diante os serviços das ferrovias oferecem maior vantagem para o usuário. (...)

Note agora, leitor, como neste particular é delicada a situação no Brasil, onde o progresso é apenas litorâneo: enquanto nos Estados Unidos e no Canadá, países de grande extensão territorial como o nosso, a distância média de transporte ferroviário ultrapassa 400 quilômetros, aqui não vai além de 200, os mesmos 200 dos quais transportar por caminhão é mais econômico! (p.4)

Apesar desta constatação trivial, o cenário após a década de 1980, vigente inclusive nos dias de hoje, não parece nada além de uma versão piorada do mesmo rodoviarismo do século XX. A saturação das estações rodoviárias nos grandes centros urbanos não servem para uma revisão na política de transportes, apenas para a proposição de novas estações, ainda maiores, localizadas nas franjas urbanas. Libera-se, assim, as áreas centrais para o tráfego de mais automóveis, um problema irresolúvel.

Trata-se de um ciclo vicioso. As estações paulistas Tietê e Barra Funda, construídas na década de 1980 justamente para desafogar o trânsito no centro, são hoje vistas como novos polos geradores de tráfego. Este fato, por sua vez, justifica um plano para afastar ainda mais a estação rodoviária, como proposto na operação urbana Lapa-Brás:

(...) Os ônibus intermunicipais que se utilizam das Rodovias Anhanguera, Bandeirantes e Castelo Branco estariam, por sua vez, com o deslocamento do terminal para a área da Lapa, mais próximos de seus destinos, diminuindo suas rotas e retirando a sobrecarga no sistema viário causada pelo tráfego no entorno da Estação Barra Funda e na Marginal Tietê. (SÃO PAULO, 2011, p.21)

Possivelmente, quando planejaram suas estações rodoviárias arquitetos e governantes não imaginavam que o rodoviarismo e a indústria automobilística pudessem dar tão “certo”. Quando analisados os dados, o crescimento exponencial do transporte individual parece ser o verdadeiro problema logístico nos centros das grandes cidades brasileiras. Todavia, nas raras análises contemporâneas sobre as rodoviárias modernistas, o problema do tráfego aparece transladado exclusivamente para o ônibus interurbano.

Em 1997 a Revista Projeto Design, em artigo sobre o projeto do Terminal Princesa Isabel de João Walter Toscano, reproduz a leitura que posteriormente seria reiterada por Jorge Wilhelm⁴⁹, na qual a infraestrutura de transporte é associada à decadência:

Desde o início do século, por sua localização central, com importantes vias de ligação com outras regiões da cidade, os bairros da Luz e Campos Elíseos passaram a sediar grandes terminais de transportes públicos. A

49

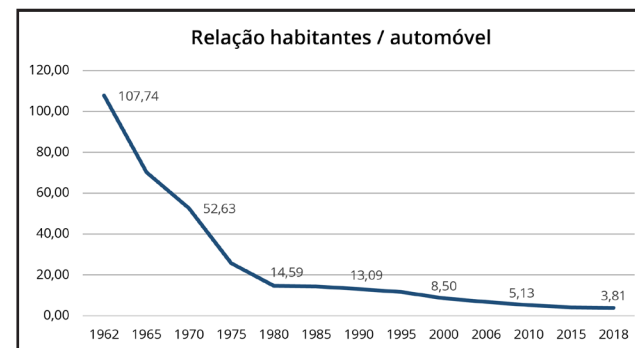
Ver página 144.

construção da Estação Júlio Prestes (da E. F. Sorocabana) em 1926 marcou o início da decadência da área (...). Em 1961, a instalação da estação rodoviária na Praça Júlio Prestes acelerou o processo de deterioração do bairro, que perdeu seu caráter residencial e passou a abrigar hotéis improvisados, pequenos comércios e serviços diversos. (TOSCANO et al., 1997, p.108)

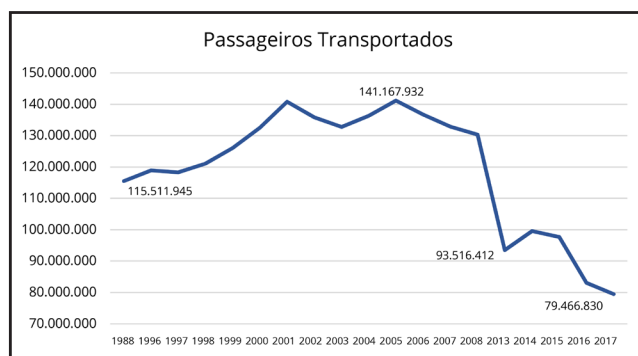
É interessante o paradoxo do próprio texto, que nos parágrafos seguintes assume que o terminal urbano projetado por Walter Toscano deveria servir para requalificar a região (TOSCANO et al., 1997, p.108-109). O novo terminal ficava a uma quadra da antiga estação rodoviária, menos de 200m. Afinal, o problema seria o transporte interurbano e interestadual? A antiga estrutura não poderia ter sido aproveitada como terminal urbano, se o ônibus urbano, nesta leitura, não é visto como agente de degradação e tráfego?

Quando estudados, alguns dados disponíveis de institutos como IBGE, Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e Confederação Nacional do Transporte (CNT) levantam questionamentos, ao menos, quanto a questão do tráfego urbano causado pelos ônibus interestaduais. Por exemplo, o número de automóveis quintuplicou no Brasil desde a década de 1980: um salto de 9,5 milhões de veículos em 1985 para 54,7 milhões em 2018. Isto reflete na taxa de habitantes por veículo: em 1985 havia cerca de 14 pessoas para cada carro, hoje há menos de quatro (GRÁFICO 1).

> Gráfico 1



Por outro lado, as viagens do transporte rodoviário interestadual e internacional praticamente estagnaram em igual período (GRÁFICO 2). Segundo dados da ANTT e CNT o número de viagens passou de cerca de 115 milhões em 1988 para 79 milhões em 2017. Em 2010 o transporte aéreo superou pela primeira vez o transporte rodoviário de passageiros em número de passageiros transportados e, desde então, ampliou a liderança: em 2018 70% do transporte interestadual no Brasil foi feito de avião segundo dados da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC)⁵⁰.

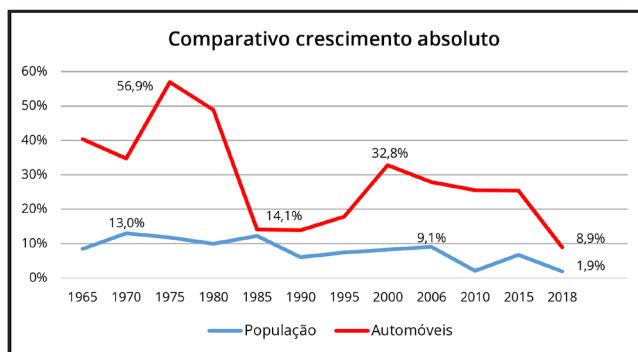


50

Disponível em <<https://www.anac.gov.br/assuntos/dados-e-estatisticas/mercado-de-transporte-aereo/transporte-interestadual-de-passageiros-aereo-e-rodoviario>> Acesso em: 09 dez. 2019.

< Gráfico 2

Logo, a verdadeira pressão sobre o tráfego nas cidades brasileiras provém justamente do *boom* do transporte individual, o crescimento do número de carros é constantemente maior que o crescimento demográfico há mais de 40 anos (GRÁFICO 3). Dado empírico, o afastamento da estação rodoviária do centro de São Paulo em nada mudou, no contexto contemporâneo, os congestionamentos na cidade.



< Gráfico 3

A esta constatação soma-se o fato, de acordo com o Estatuto do Idoso e a ANTT, de que os idosos têm no mínimo dois assentos gratuitos reservados por ônibus convencional, sendo garantido desconto de 50% nos demais assentos caso estes estejam esgotados (BRASIL, 2003, p.26-27). Sendo assim, pode haver uma preferência por este meio de transporte, visto que não há qualquer desconto ou isenção para idosos no transporte aéreo.

Não há pesquisa sobre o perfil do passageiro do transporte rodoviário, mas assume-se que com a popularização do automóvel e do transporte aéreo e, também, por experiência empírica, que o transporte rodoviário reúna pessoas mais humildes, além de maior número de idosos⁵¹, impossibilitados de percorrer grandes distâncias com o transporte individual. Este cenário ajudaria a explicar a transformação das estações rodoviárias e entorno em centros populares, que oferecem serviços e produtos de baixo custo, acessíveis aos extratos sociais que mais utilizam estes equipamentos. A evidente conversão destas áreas em centros populares também tem servido de justificativa para o afastamento destes equipamentos das áreas centrais, sobretudo considerando as operações contemporâneas que visam “revitalizar” os centros apoiando-se num processo de gentrificação e culturalização destas zonas (ARANTES, O. 1998, p.133-178).

Todo este cenário converge para um descrédito da estação rodoviária no contexto contemporâneo. Como foi apontado, o discurso sobre as estações rodoviárias passou de um importante centro urbano, espaço de lazer e encontro, para um agente de degradação urbana, visão hegemônica inclusive no meio arquitetônico. Tal descrédito contém, todavia, também uma conotação classista. Isto ficou evidente nas primeiras décadas do século XXI: com a popularização do transporte aéreo, aeroportos – antes nichos da elite econômica – passaram a ser pejorativamente comparados às estações rodoviárias. Fato que ensejou a crônica “O aeroporto tá parecendo rodoviária” do escritor Antônio Prata publicada na Folha de São Paulo (2011):

O funcionário do supermercado empacota minhas compras. A freguesa se aproxima com sua cesta e pergunta: “Oi, rapazinho, onde fica a farinha de mandioca?”. “Ali, senhora, corredor 3.” “Obrigada.” “Disponha.”

A cena seria trivial, não fosse um pequeno detalhe: o “rapazinho” já passava dos quarenta. Teria a mulher uma particularíssima disfunção neurológica, chamada, digamos etaríofasia aguda? Mostra-se a ela uma imagem do Papai Noel e outra do Neymar, pergunta-se: “Quem é o mais velho?”, ela hesita, seu indicador vai e vem entre as duas fotos, como um limpador de para-brisa e... Não consegue responder.

Infelizmente, não me parece que a mulher sofresse de uma doença rara. Pelo contrário. A infantilização dos pobres e outros grupos socialmente desvalorizados é recurso antigo, que funciona naturalizando a inferioridade de quem está por baixo e, de quebra, ainda atenua a culpa de quem tá por cima.

Afinal, se fulano é apenas um “rapazinho”, faz sentido que ele nos sirva, nos obedeça e, em última instância, submeta-se à tutela de seus senhores, de suas senhoras.

Nos EUA, até a metade do século passado, os brancos chamavam os negros de “boys”. Em resposta, surgiu o “man”, com o qual os negros passaram a tratar-se uns aos outros, para afirmarem sua integridade.

No Brasil, na segunda década do século XXI, o expediente persiste.

Faz sentido. Em primeiro lugar, porque persiste a desigualdade, mas também porque todo recurso que escamoteie os conflitos encontra por aqui solo fértil; combina com nosso sonso ufanismo: neste país, todo mundo se ama, não?

Pensando nisso, enquanto pagava minhas compras, já começando a ficar com raiva da mulher, imaginei como chamaria o funcionário do supermercado, se estivesse no lugar dela. Então, me vi dizendo: “Ei, “amigo”, você sabe onde fica a farinha de mandioca?”, e percebi que, pela via oposta, havia caído na mesma arapuca.

Em vez de reafirmar a diferença, reduzindo-o ao status de criança, tentaria anulá-la, promovendo-o ao patamar da amizade. Mas, como nunca havíamos nos visto antes, a máscara cairia, revelando o que eu tentava ocultar: a distância entre quem empurra o carrinho e quem empacota as compras.

“Rapazinho” e “amigo” -ou “chefe”, “meu rei”, “brother”, “queridão”- são dois lados da mesma moeda: a incapacidade de ver, naquele que me serve, um cidadão, um igual.

Não é de se admirar que, nesta sociedade ainda marcada pela mentalidade escravocrata, haja uma onda de preconceito com o alargamento da classe C, que tornou-se explícito nas manifestações de ódio aos nordestinos, via *Twitter* e *Facebook*, no fim do ano passado.

Mas o bordão que melhor exemplifica o susto e o desprezo da classe A pelos pobres, ou ex-pobres que agora têm dinheiro para frequentar certos ambientes antes fechados a eles, é: “Credo, esse aeroporto tá parecendo uma rodoviária!”. De tão repetido, tem tudo para se tornar o “Você sabe com quem está falando?!” do início do século XXI. Se o Brasil continuar crescendo e distribuindo renda, os rapazinhos, que horror!, ganharão cada vez mais espaço e a coisa só deve piorar. É preocupante. Nesse ritmo, num futuro próximo, quem é que vai empacotar nossas compras?

52

Disponível em <<https://globoplay.globo.com/v/7869760/>> Acesso em: 20 dez. 2019

Em esquete intitulado “Aeroporto rodoviária”⁵² do programa humorístico “Zorra” da Rede Globo exibido em agosto de 2019, a classe média é satirizada vendo-se, com horror, obrigada a viajar de ônibus diante da alta da cotação do dólar. A dicotomia entre rodoviária e aeroporto também revela a distinção entre os dois programas. Os aeroportos estão locados em áreas periféricas e estão especialmente isolados do contexto urbano. Diferentes dos grandes centros metropolitanos como Paris, Londres e Amsterdam, onde os aeroportos são integrados ao sistema de metrô e trens nacionais, os aeroportos das grandes cidades brasileiras são estruturas segregadas inclusive do transporte de massa, feitos para serem acessados quase que exclusivamente por automóveis. Mesmo a recente linha da CPTM foi implantada “estrategicamente” longe do aeroporto de Guarulhos.

Entre as estações rodoviárias modernistas estudadas e o aeroporto há dois paradigmas antagônicos de espaço (QUADRO 1). Enquanto as rodoviárias tinham o espaço público, e de convívio, além de serviços e comércios urbanos como complementos à função de equipamento de transporte, o aeroporto apresenta uma configuração hermética, cada vez mais de administração privada, cujo único complemento à sua premissa básica é o *shopping center*.

Os aeroportos não querem ser uma estação rodoviária, ao passo que as estações rodoviárias almejam a condição de “aeroportos”. Não parece ser fortuito. O sucesso do aeroporto enquanto imaginário de infraestrutura de transporte é um triunfo da distinção social. Os aeroportos não apenas toleram como incentivam a segregação espacial, há espaços restritos e maiores comodidades de acordo com o valor dos bilhetes, reproduzindo a almejada sensação de exclusividade.

Abaixo o quadro comparativo elenca as características destes dois imaginários, admitindo nuances entre ambos, que resumidamente explicam as suas principais diferenças:

Rodoviária Modernista	Aeroporto Globalizado
<ul style="list-style-type: none"> • <i>La Station – Cité Industrielle.</i> • Equipamento urbano e público. • Continuidade com a cidade (serviços complementares à vida urbana). • Espaço aberto e livre. • Integração arquitetura e urbanismo. • Arquitetura “manifesto”. 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Airport – Generic City.</i> • Equipamento suburbano e gestão privada (mesmo quando a gestão é pública, se tem em vista um sistema tal qual a gestão privada). • <i>Shopping-center</i> como programa complementar. • Espaço controlado e monitorado. • Separação entre arquitetura e urbanismo. • Arquitetura “eficiência”.

> **Figura 152**

Página seguinte. Rodoviária de Uberlândia.
Imagem do autor

< **Quadro 1**



CAMPO GRANDE

UBER LAINOVA

ARACATUBA

TRÊS LAGOAS

www.cptrotas.com

1

3

5

7

TIM
TSP
ALMORÇÃO
2,00
3,00



ESTAÇÃO RODOVIÁRIA: UM ELEMENTO DA PAISAGEM URBANA BRASILEIRA

< Figura 153

Página anterior. Rodoviária de Jaú. Imagem: Acervo Biblioteca da FAUUSP. In: ARQUIGRAFIA

Figura 154

Abaixo. Preston Bus Station. Imagem: Archdaily



Figura 155

Abaixo. Chandigarh Bus Station. Imagem: Flickr



As estações rodoviárias modernistas podem ser entendidas como um fenômeno tipicamente brasileiro. Sua configuração enquanto edifício público e de caráter central destoa da produção internacional, principalmente quanto à extensão do programa, praticamente ubíquo na maioria das regiões do país.

É possível apontar, todavia, alguns exemplos internacionais, como a Estação Rodoviária de Preston no Reino Unido, projetado pela firma Arup (Fig. 154, 1969), o Terminal de George Washington Bridge em Nova Iorque, projetado por Pier Luigi Nervi (1965), a Estação Rodoviária de Chandigarh (Fig. 155), projeto de Aditya Prakash e o Terminal Rodoviário de Salto no Uruguai (Fig. 157), projetado por Eladio Dieste (1973). Contudo, em nenhum desses casos parece ter havido uma produção com a dimensão e o fôlego da brasileira.

Nos Estados Unidos, tirando exemplos de grandes metrópoles como Nova Iorque e Chicago, as estações de ônibus são pequenos edifícios, restritos ao lote e pertencentes às companhias de viação. O estilo *streamline* da maioria destas obras mimetiza as formas dos ônibus, sugerindo uma simbiose arquitetura-máquina (Fig. 158). Comparativamente, no Brasil a estação rodoviária é uma arquitetura pública que reflete um espaço moderno idealizado. O ônibus acaba tendo, muitas vezes, um papel menor, diante dos desejos simbólicos e monumentais das estações brasileiras.

Alguns fatores podem explicar a peculiaridade do caso brasileiro: tanto no Reino Unido, quanto nos Estados Unidos e na Índia, o transporte ferroviário de passageiros continua como um importante modal. O ônibus acaba se tornando um programa acessório, diferente do caso brasileiro, no qual houve a substituição do modal ferroviário pelo rodoviário. Trata-se, sem dúvida, de uma investigação em aberto.

Esta pesquisa visou se aprofundar neste conjunto relativamente coeso de obras proporcionado pelo programa da estação rodoviária no Brasil. Sua conclusão não difere

em muito da observação inicial que ensejou este trabalho: houve, de fato, inúmeros aspectos em comum entre os projetos e obras de estações rodoviárias modernistas. A esta asserção se soma o reconhecimento do papel contemporâneo destas obras, sendo este seu maior legado. Mais que uma arquitetura, a estação rodoviária modernista se tornou um elemento próprio da paisagem urbana brasileira.

Como reconheceu Lucio Costa em depoimento, ao visitar a Plataforma Rodoviária de Brasília nos anos 80, o projeto não correspondeu à realidade. Mas diante do resultado trágico do desenvolvimentismo brasileiro, Costa percebeu o papel deste centro popular na dinâmica urbana e como um ponto de encontro para todos, algo absolutamente *sui generis* na realidade segregada da capital brasileira, mas também condição da maioria das grandes cidades brasileiras:

Em vez daquele centro cosmopolita requintado que eu tinha elaborado, (a Plataforma) tinha sido ocupada pela população periférica, a população daqueles candangos que trabalham em Brasília. Era o ponto de convergência, onde eles desembarcavam e havia então esse traço de união, era um traço de união entre a população burguesa, burocrata e a população obreira que vivia na periferia (...). Foi o Brasil de verdade, o lastro popular que tomou conta da área. Isso deu uma força enorme à Capital, me fez feliz de ter contribuído involuntariamente para essa realização. (COSTA apud ROSSETTI, 2010)

Também nas pequenas cidades, que receberam dos arquitetos particular atenção, dado que raramente eram dotadas dos mesmos equipamentos e benfeitorias das grandes metrópoles, as estações rodoviárias se transformaram numa espécie de equipamento social, ponto de encontro, centro de comércio e serviços.

Resta a experiência estética moderna, esta raiz baudelairiana de modernidade. Tais arquiteturas fornecem uma perspectiva de vivência metropolitana, seja em grandes cidades em meio a movimentados centros comerciais, seja em pequenas cidades em meio ao baixo casario.

> Figura 156

Rodoviária de Fortaleza. Imagem: Cartão-postal
In: Archdaily Brasil

Figura 157

Abaixo. Rodoviária de Salto. Imagem: UdelaR



Figura 158

Abaixo. Greyhound Station Jackson Tennessee.
Imagem: Cartão-postal





Permanece, enfim, nestes edifícios um sentido moderno que foi uma das principais preocupações dos arquitetos que os projetaram. Sem dúvida, estes espaços não são apenas um local de passagem, voltado a uma resolução funcionalista estrita do transbordo de passageiros, mas um local aberto à cidade e aos seus habitantes.

Em um mural em alto relevo exposto nas paredes externas da Galeria Praça no Instituto Inhotim em Brumadinho, os artistas norte-americano e porto-riquenho John Ahearn e Rigoberto Torres representaram a “Rodoviária de Brumadinho” (Fig. 159), título da obra. A descrição revela este papel ampliado desta arquitetura modernista e anônima, inserida numa praça no centro da cidade:

O mural Rodoviária de Brumadinho (2005) representa a estação rodoviária de Brumadinho e as pessoas que passam por ela, um lugar que é não apenas um terminal de transporte mas também centro de vida social, pois nele se apresentam grupos de danças populares⁵³.

> Figura 159

Página seguinte. Mural “Rodoviária de Brumadinho”. Instituto Inhotim. Imagem do autor

53

Disponível em <<https://www.inhotim.org.br/inhotim/arte-contemporanea/obras/rodoviaria-de-brumadinho/>> Acesso em: 20 dez. 2019



REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANDRADE Jr., N. et al., Arquitetura brutalista na Bahia: Levantamento e análise crítica. In: X Seminário Docomomo Brasil arquitetura moderna e internacional: conexões brutalistas, 2015, Curitiba. **Anais**. Disponível em <http://docomomo.org.br/wp-content/uploads/2016/08/OBR_80.pdf> Acesso em: 05 mai. 2018.

ANDRADE, L. C.; PEREIRA, D. A. M.; ROZESTRATEN, A. S. Imagens fotográficas e desejos de cidades modernas: rodoviárias no Arquigrafia. In: **Arquiteturas Imaginadas: Representação Gráfica Arquitetônica e "Outras Imagens" Desenho [...] Cidade [...] Moderna**. Casal de Cambra: Caleidoscópio, 2016.

ANDRADE Jr., N.; SAMPAIO, G.; OTREMBA, G.; ALBAN, P. (orgs.), Diógenes Rebouças: cidade, arquitetura e patrimônio. Salvador: Edufba, 2016.

ARANTES, O. **Urbanismo em fim de linha e outros estudos sobre o colapso da modernização arquitetônica**. São Paulo: Edusp, 1998.

ARANTES, P. F. **Arquitetura na era digital financeira**. Tese de Doutorado, São Paulo: FAUUSP, 2010.

ARTIGAS, J. B. V. **Caminhos da arquitetura**. São Paulo: Cosac Naify, 2004.

_____. Estação Rodoviária de Jaú. **Módulo**. Rio de Janeiro, n.42-47, mar-mai, 1976.

_____. O homem e a arquitetura. Conjunto Habitacional Cumbica. **Casa & Jardim**. São Paulo, n.160, mai. 1968, p.42-48.

ARTIGAS, R. (org.) **Paulo Mendes da Rocha**. São Paulo: Cosac Naify, 2000.

ARTIGAS, R. **Vilanova Artigas**. São Paulo: Terceiro Nome, 2015.

BANHAM, R. **Megastructure: urban futures of recente past**. London: Thames and Hudson, 1976.

BARROS, M. Edifício da antiga rodoviária é demolido para virar centro cultural. **Revista Veja São Paulo**, São Paulo, 23 abr. 2010. Disponível em <<https://vejasp.abril.com.br/cidades/antiga-rodoviaria-centro-cultural/>>. Acesso em: 08 jun. 2018.

BACHELARD, G. **A Poética do Espaço**. São Paulo: Martins Fontes, 2008.

_____. **O Ar e os Sonhos: ensaio sobre a imaginação do movimento**. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

BAROSSO, A. C.; TAKIYA, A. (orgs.), **Zé Calazans croquis de uma vida: a cidade e a casa a casa e a cidade**. São Paulo: FAUUSP, 2011.

BASTOS, M. A. J.; ZEIN, R. V. **Brasil: arquiteturas após 1950**. São Paulo: Perspectiva, 2010.

BAUDELAIRE, C. **Sobre a modernidade: o pintor da vida moderna**. São Paulo: Paz e Terra, 1996.

BENJAMIN, W. **A obra de arte na era de sua reprodutibilidade técnica**. Porto Alegre: L&PM, 2017.

- _____. **Baudelaire e a modernidade**. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2017.
- BERMAN, M. **Tudo que é sólido desmancha no ar**: a aventura da modernidade. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.
- BRAGA, M. **O concurso de Brasília**: sete projetos para uma capital. São Paulo: Cosac Naify, 2010.
- BRANDALISE, V. H. Demolição de rodoviária começa a mudar a Luz. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 13 abr. 2010. Disponível em <<http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,demolicao-de-rodoviaria-comeca-a-mudar-a-luz,537573>>. Acesso em: 22 jul. 2017.
- BRASIL. Ministério da Saúde. **Estatuto do Idoso**. Brasília, DF, 2003. Disponível em: <http://www.saude.pr.gov.br/arquivos/File/pagina_saude_do_idoso/estatuto_do_idoso.pdf> Acesso em: 20 dez. 2019
- BRESSER-PEREIRA, **Estado e subdesenvolvimento industrializado**. São Paulo: Editora Brasiliense, 1977.
- BRUAND, Y. **Arquitetura contemporânea no Brasil**. São Paulo: Perspectiva, 2002.
- BUZZAR M.; CORDIDO, M. T.; SIMONI, L. N. A arquitetura moderna produzida a partir do plano de ação do governo Carvalho Pinto-Page - (1959/1963). **Arq. Urb.** São Paulo, n. 14, p. 157-170, jul. – dez. 2015.
- CALVINO, I. **As cidades invisíveis**. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.
- CHAGAS, C. Brasília não vê JK chorar. **O Estado de S. Paulo**. São Paulo, 18 jan. 1972. Disponível em <<http://m.acervo.estadao.com.br/noticias/acervo,-carlos-chagas--1811972-brasilia-nao-ve-jk-chorar,12772,0.htm>> Acesso em: 19 jan. 2020
- CORULLON, M. **A plataforma rodoviária de Brasília**: infraestrutura, arquitetura e urbanidade. Dissertação de Mestrado. São Paulo: FAUUSP, 2013
- DURAND, G. **O imaginário**: ensaios acerca das ciências e da filosofia da imagem. Rio de Janeiro: Difel, 2004.
- FERNANDES, F. **A Revolução Burguesa no Brasil**. Rio de Janeiro: Zahar, 1975.
- FICHER, S; ACAYABA, M. **Arquitetura moderna brasileira**. São Paulo: Projeto, 1982.
- FICHER, S.; SCHLEE, A. R.; FRANÇA, J. **Brasília 50 anos**: guia de obras de Oscar Niemeyer. Brasília: IAB, 2010.
- FREITAS, M.; SOUZA, E. G.; ROCHA, P. M.; ARAKAWA, N. Terminal Rodoviário de Cuiabá. **Projeto**. São Paulo, n.26, p.16-18, 1980.
- FRACALOSSI, I. Clássicos da Arquitetura: Rodoviária de Fortaleza / Marrocos Aragão. **Archdaily Brasil**. São Paulo, mar. 2015. Disponível em: <<http://www.archdaily.com.br/br/763847/classicos-da-arquitetura-rodoviaria-de-fortaleza-marrocos-aragao>> Acesso em: 22 jul. 2017.
- _____, Clássicos da Arquitetura: Rodoviária de Jaú / Vilanova Artigas. **Archdaily Brasil**. São Paulo, ago. 2013. Disponível em <<http://www.archdaily.com.br/br/01-133553/classicos-da-arquitetura-rodoviaria-de-jau-slash-vilanova-artigas>> Acesso em> 22 jul. 2017.
- FRAMPTON, K. **História crítica da arquitetura moderna**, São Paulo, Martins Fontes, 2000.
- GARCIA, R. Rei da fuzarca e dos votos. **Revista Apartes**. São Paulo, n.12, p.12-19, jan.-fev. 2015. Disponível em < <http://www.saopaulo.sp.leg.br/apartes->

-anteriores/revista-aptar/numero-12-jan-fev2015/rei-da-fuzarca-e-dos-votos/> Acesso em: 08 dez. 2019.

GLEDSON, J. (org.) **50 contos de Machado de Assis**. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

GORDINHO, M. C. **Transportes no Brasil: a opção rodoviária**. São Paulo: Marca d'Água, 2003.

GORELIK, A. **Das vanguardas a Brasília**: cultura urbana e arquitetura na América Latina. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2005.

GOUVÊA, J. P.; VALENTIM, F.; FREITAS, A (orgs.), **Glauco Campello**: caderno de arquitetura. São Paulo: ECidade, 2015

GUERRA, A. A antiga rodoviária da Luz: sobre a autoria do projeto do edifício. **Vitruvius**, Arquitetismo, São Paulo, mar. 2015. Disponível em <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitetismo/10.108/5959>>. Acesso em: 22 jul. 2017.

HARVEY, D. **A condição pós-moderna**: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. São Paulo: Edições Loyola, 2014.

HEIDEGGER, M. **Construir, habitar, pensar**. Darmstadt, 1954. Disponível em <http://www.fau.usp.br/wp-content/uploads/2016/12/heidegger_construir_habitar_pensar.pdf>. Acesso em: 08 jun. 2018.

HEREÑÚ, P. E. R. **Arquitetura da mobilidade e espaço urbano**. Tese de Doutorado, São Paulo: FAUUSP, 2016.

HUERTAS, D. M. **Território e circulação**: transporte rodoviário de carga no Brasil. Tese de Doutorado, São Paulo: FFLCHUSP, 2013.

IWAMIZU, Cesar Shundi. **A estação rodoviária de Jaú e a dimensão urbana da arquitetura**. Dissertação de Mestrado, São Paulo: FAUUSP, 2008.

KAMITA, J. M. **Vilanova Artigas**. São Paulo: Cosac Naify, 2000.

KATINSKY, J. R. **Vilanova Artigas**: a invenção de uma arquitetura. São Paulo: Instituto Tomie Ohtake, 2003.

KOOLHAAS, R.; MAU, B. **Small, medium, large, extra-large**: Office for Metropolitan Architecture. New York: Monacelli Press, 1995.

LAFER, C. **JK e o programa de metas**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002.

LE CORBUSIER. **Por uma arquitetura**. São Paulo: Perspectiva, 2006.

_____. **Precisões**: sobre um estado presente da arquitetura e do urbanismo. São Paulo: Cosac Naify, 2004.

LEMOS, A. M. B. **Portais urbanos - Rodoviários**. Dissertação de Mestrado. Porto Alegre, UFRGS, 2007.

LIMA, J. R. C. **Os terminais rodoviários de passageiros do interior do Estado de São Paulo**: ontem e hoje. Dissertação de Mestrado, São Paulo: FAUUSP, 2004.

LIMA, H. C.; LEDER, S. L. O terminal rodoviário e o "roteiro para construir no nordeste". **Vitruvius**. Projetos, São Paulo, set. 2011. Disponível em <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/11.129/4022>>. Acesso em: 22 jul. 2017.

LÓPEZ, H. M. Aviation, electrification, and the nation: visions from Colombia and Chile, In: P. Del Real e H. Gyger (orgs), **Latin american modern archi-**

tectures: ambiguous territories. Nova York: Routledge, 2013, pp. 235-250.

MARICATO, E. **Metrópole na periferia do capitalismo:** ilegalidade, desigualdade e violência. São Paulo: Hucitec, 1996.

MINDLIN, H. **Arquitetura Moderna no Brasil.** Rio de Janeiro: Aeroplano Ediotar / IPHAN, 2000.

MONDENESE Filho, E. **Entre linhas e curvas: a teoria e a prática na obra de Zenon Lotufo.** Dissertação de Mestrado, São Paulo: FAUUSP, 2008.

MUMFORD, E. **The CIAM discourse on urbanism 1928-1960.** Cambridge-MA: MIT Press, 2002.

NASCIMENTO, D. Terminal Rodoviário da Luz. **São Paulo Antiga**, São Paulo, 6 dez. 2013. Disponível em <<http://www.saopauloantiga.com.br/terminal-rodoviario-da-luz>>. Acesso em: 22 jul. 2017.

OHTAKE, R. A casa-ateliê de Tomie Ohtake: uma forma mais rica de morar. **Casa & Jardim**, São Paulo n. 310, p.116-120, nov. 1980.

_____. A casa-praça. **Módulo**. Rio de Janeiro n.80, p.65-73, mai. 1984.

OLIVEIRA, O. **Lina Bo Bardi: sutis substâncias da arquitetura.** São Paulo, Barcelona: Romano Guerra, Gustavo Gili, 2006.

PALLAMIN, V. Ficções estético-políticas e a produção simbólica do espaço urbano contemporâneo. In: Colóquio Internacional ICHT, 1, mar. 2016, São Paulo. **Atas**. São Paulo: FAUUSP, 2016.

PASTORE, F.; VILLAVECCHIA, L. Estação rodoviária de Santos. **Acrópole**. São Paulo, n.341, p.30-32, jul, 1967

_____. Estação rodoviária de Santos. **Acrópole**. São Paulo, n.374, p.27-31, jun. 1970.

PEREIRA, D. A. M. A imagem como ferramenta de investigação e crítica: o caso das estações rodoviárias modernistas no Brasil. In: III Seminário do Grupo de Pesquisa CNPq Representações: Imaginário e Tecnologia, 2017, São Paulo. **Caderno de Resumos**. São Paulo: FAUUSP, 2017, v. 1. p.48-53.

_____. As estações rodoviárias modernistas no Brasil e o imaginário do 'edifício-cidade'. In: XIII Seminário Docomomo Brasil, 2019, Salvador. **Anais do 13º Seminário Docomomo_Brasil**. Salvador: Institutos de Arquitetos do Brasil. Departamento da Bahia, 2019. v. 1.

_____. Brazilian Modernist Bus Terminal Stations: desires for public architecture from Brasília to re-democratization. In: Jaap Bakema Study Center Sixth Annual Conference, 2019, Delft / Rotterdam. **Proceedings**. Delft, Rotterdam: TU Delft / Het Nieuwe Instituut, 2019. v. 1. p. 152-160.

_____. Considerações sobre uma lacuna historiográfica: o lugar das estações rodoviárias no modernismo Brasileiro In: IV Seminário do Grupo de Pesquisa CNPq Representações: Imaginário e Tecnologia (RITe), 2018, São Paulo. **Caderno de resumos**. São Paulo: FAUUSP, 2016. v. 1. p. 100-106.

_____. Estações rodoviárias nas décadas de 1960 e 1970: imaginários de cidade moderna. In: V Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, 2018, Salvador. **Arquitetura e Urbanismo no Brasil atual: crises, impasses e desafios - Anais V Enanparq**. Salvador: FAUFBA, 2018. v. 2. p. 3175-3194.

_____. O imaginário das estações rodoviárias modernistas no Brasil nas décadas de 1960, 1970 e 1980: arquitetura como 'grande praça coberta'. In: XXIII Congresso ARQUISUR - A produção da cidade contemporânea no cone sul, 2019, Belo Horizonte. **Anais Eletrônicos**. Campinas: Galoá, 2019. v. 1.

_____. Rodoviárias no Brasil nas décadas de 1960 e 1970: sonhos inconclusos de um país moderno In: II Seminário do Grupo de Pesquisa CNPq Representações: Imaginário e Tecnologia (RITE), 2016, São Paulo. **Caderno de resumos**. São Paulo: FAUUSP, 2016. v. 1. p. 49-51.

PERELMUTTER, B. M. **Benno Perelmutter: Arquitetura e Planejamento**, Retrospectiva. São Paulo: Pini, 1994.

PERELMUTTER, B. M. PEINADO, M. Terminal rodoviário intermunicipal de passageiros de São Carlos. **Projeto**. São Paulo, n.36, p.12-15, dez./jan., 1981/1982.

PISANI, D. **A cidade é uma casa. A casa é uma cidade**: Vilanova Artigas na história do topos. São Paulo: ECidade, 2019.

_____. **Paulo Mendes da Rocha: obra completa**. São Paulo: Gustavo Gili, 2013.

PRATA, A. O aeroporto tá parecendo rodoviária. **Folha de S. Paulo**, São Paulo, 19 jan. 2011. Disponível em <<https://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff1901201104.htm>>. Acesso em: 28 fev. 2019.

REIS; CORBIOLI; ALMEIDA; ARAUJO; RODRIGUES. Chapéu metálico sobre a rodoviária: Terminal Rodoviário Interestadual, Brasília, DF. **Projeto Design**. São Paulo, n.376, p.74-81, jun., 2011.

RESENDE, E. **Rodovias e o desenvolvimento do brasil**. Brasília: Ministério dos Transportes, 1973.

ROBBA, F.; MACEDO, S. S., **Praças Brasileiras: public squares in Brazil**. São Paulo: Edusp, 2002.

ROSSETTI, E. P., Lucio Costa e a Plataforma Rodoviária. **Vitruvius**. Arqtextos, São Paulo, abr. de 2010. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqtextos/10.119/3371>> Acesso em: 22 jul. 2017.

ROZESTRATEN, A. S. Imagens da Torre de Babel. Representações e aspectos da história do desenho de arquitetura na Babilônia. **Vitruvius**. Arqtextos, São Paulo, out. de 2016. Disponível em: <<https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqtextos/17.197/6255>> Acesso em: 13 fev. 2020.

_____. Representação do projeto de arquitetura: uma breve revisão crítica. **Pós**. Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAUUSP v.16, n.25, p. 252-270, São Paulo, jun. 2009.

_____. **Representações: Imaginário e Tecnologia**. São Paulo: Anablume, 2019.

SAMPAIO, J. Terminais e coberturas. **Projeto**. São Paulo, n.35, p.24-26, nov./dez., 1981.

SANTOS, M. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Edusp, 2013.

SANTOS, R. R. **Crise das ferrovias**. s.n.:s.n., 1961.

SÃO PAULO (Município). **Operação Consorciada Lapa-Brás**. São Paulo, SP, 2011. Disponível em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/trouc_lapa-bras_-_versao_consulta_publica_1289322011.pdf> Acesso em: 22 jul. 2017.

SCHWARZ, R. As ideias fora do lugar In: _____. **Ao vencedor as batatas**, São Paulo: Duas Cidades; Editora 34, 2008, p.11-31.

- _____. **Um mestre na periferia do capitalismo**: Machado de Assis. São Paulo: Duas Cidades; Editora 34, 2012.
- SEGAWA, H. M. **Arquiteturas no Brasil: 1900-1990**. São Paulo: Edusp, 2014.
- _____. The Irrational Epicentre: Architecture of Brazil from 1943 to 1960. In: CEFERIN, P.; POZAR, C. (ed.) **Architectural Epicenters**: inventing architecture, intervening in reality. Ljubljana: Architecture Museum, 2008, p.52-67.
- SIMÕES, R. E. A maior cúpula espacial em alumínio sólido. **Projeto e Construção**. São Paulo, n.18, p.10-15, mai, 1972.
- _____. Componentes metálicos ampliam rodoviária em funcionamento. **Projeto e Construção**. São Paulo, n.33, p.6-10, ago, 1973.
- SPIRO, A. **Paulo Mendes da Rocha**: Bauten und Projekte = Works and Projects. Sulgen: Niggli, 2002.
- STEVENS, G. **O círculo privilegiado**: fundamentos sociais da distinção arquitetônica. Brasília: Ed. UnB, 2003.
- SUTIL, M. GNOATO, S. **Rubens Meister**: vida e arquitetura. Curitiba: Travessia dos editores, 2005.
- TERMINAIS rodoviários valorizam arquitetura no interior. **A Construção em São Paulo**. São Paulo, n. 1653, p.8-16, out. 1979.
- TOSCANO, J. W. et al. Novo terminal de ônibus colabora com o processo de renovação urbana em bairro central de São Paulo. **Projeto Design**. São Paulo, n.213, p.76-81, out, 1997
- TOSCANO, J. W.; TOSCANO, O. S.; KAMIMURA, M.; TOSCANO, G. F. Entre palácios e princesas: Terminal Princesa Isabel. **Arquitetura e Urbanismo**. São Paulo, n.74, p.108-109, out./nov., 1997
- VIEGAS, R.; MACFADEN, R.; KASSARDJIAN, D.; HADLICH FILHO, A. Terminal Rodoviário Tietê integrado ao Sistema de Metrô. **Projeto**. São Paulo, n.40, p.57-63, mai. 1982.
- VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 2001.
- WIEBENSON, D. **Tony Garnier: The Cité Industrielle**. New York: George Braziller, 1969.
- _____. Utopian Aspects of Tony Garnier's Cité Industrielle. **Journal of the Society of Architectural Historians**. Berkeley, n. 1, p.16-24, mar. 1960.
- WISNIK, G. **Lucio Costa**. São Paulo: Cosac Naify, 2001.
- XAVIER, A.; KATINSKY, J. R. (orgs.) **Brasília: antologia crítica**. São Paulo: Cosac Naify, 2012.
- XAVIER, A. (org.). **Depoimento de uma geração**: arquitetura moderna brasileira. São Paulo: Cosac Naify, 2003.
- ZEIN, R. V. Terminais urbanos: locais de destaque na paisagem. **Projeto**. São Paulo n.94, p.68-63, 1986.
- ZEVI, B. **Saber ver a arquitetura**. São Paulo: Martins Fontes, 2009

ANEXO - TABELA

REGIÃO	UF	CIDADE	ANO	SITUAÇÃO	ARQUITETOS	LIVRO	PERIÓDICO IMPRESSO	PERIÓDICO DIGITAL	CONGRESSO/ SEMINÁRIO	DISSERTAÇÃO/ TESE	SITE
CO	DF	Brasília	1960	Conservada	Lucio Costa, Augusto Guimarães, Nauro Esteves			ROSSETI, 2010, Vitruvius Arquitectos		CORULLON, 2013	
CO	DF	Brasília	1981	Mudança de uso	Oscar Niemeyer						
CO	GO	Anápolis	1987	Conservada							
CO	GO	Anicuns									https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?id=438532&view=-detalhes
CO	GO	Ceres									https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?id=424813&view=-detalhes
CO	GO	Goiânia	1985	Descaracterizada	Paulo Mendes da Rocha, Luiz Fernando Teixeira, Moacyr Paulista Cordeiro	SPIRO, 2002, p.124 - 125	Revista Projeto, n. 94, p.77-81, 1986; Revista Projeto n. 116, p.C28-C29				
CO	GO	Itumbiara		Descaracterizada							
CO	GO	Jataí		Descaracterizada							
CO	GO	Rio Verde	1983								
CO	MS	Campo Grande	1973	Desativada	Adyr Moura Ferreira						
CO	MS	Dourados	1982								
CO	MS	Três Lagoas	1978	Conservada							https://rodoviariaonline.com.br/rodoviaria/tres-lagoas/
CO	MT	Cuiabá	1978	Conservada	Paulo Mendes da Rocha, Moacyr Freitas, Ercílio Gonçalves Souza		Revista Projeto, n.26, p.16-18, 1980				
N	PA	Belém	1966	Descaracterizada							
N	RR	Boa Vista									https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?id=441711&view=-detalhes
NE	AL	Maceió	1982	Conservada	Mário Aloísio Melo, Leonardo Bittencourt, Eduardo Assumpção		Revista Projeto, n. 52, p.82-87, 1983; Revista Projeto n.115, p.A-17, 1988				
NE	BA	Feira de Santana	1967	Parcialmente descaracterizada	Yoshiakira Katsuki, Alberto Hoisel, Guarani Araripe				ANDRADE Jr et al., 2013, p. 14-28		https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=429072
NE	BA	Irecê									https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?id=430668&view=-detalhes

REGIÃO	UF	CIDADE	ANO	SITUAÇÃO	ARQUITETOS	LIVRO	PERIÓDICO IMPRESSO	PERIÓDICO DIGITAL	CONGRESSO/ SEMINÁRIO	DISSERTAÇÃO/ TESE	SITE
NE	BA	Itabuna	1967		Yoshiakira Katsuki, Alberto Hoisel, Guarani Araripe				ANDRADE Jr et al., 2013, p. 14-28		
NE	BA	Jequié	1967	Descaracterizada	Yoshiakira Katsuki, Alberto Hoisel, Guarani Araripe				ANDRADE Jr et al., 2013, p. 14-28		
NE	BA	Salvador	1974	Conservada	Emmanuel Berbert, José Alvares Peixoto				ANDRADE Jr et al., 2013, p. 14-28		
NE	BA	Salvador (Sete Portas)	1961	Descaracterizada	Diógenes Rebouças	org. ANDRADE Jr et al., 2016, p.69-74					
NE	CE	Crato									https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?id=435137&view=-detalhes
NE	CE	Fortaleza	1973	Conservada	Marrocos Aragão			FRACALOSI, 2015, Clássicos da Arquitetura, Archdaily Brasil		SAMPAIO NETO, 2012, p.214-220	
NE	CE	Limoeiro do Norte		Conservada							https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?id=436551&view=-detalhes
NE	CE	Maranguape									https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?id=436627&view=-detalhes
NE	CE	Paracuru		Demolida							https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?id=437095&view=-detalhes
NE	CE	Sobral									
NE	CE	Tauá									https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?id=437505&view=-detalhes
NE	PB	Campina Grande	1985		Glauco Campelo						
NE	PB	João Pessoa	1977	Conservada	Glauco Campelo, José Luís Pinho		Revista Módulo n.47, 1977; Revista Projeto n.35, p.27-29, 1981; Revista Projeto, n. 42, p. 149, 1982	LIMA, LEDER, 2011, Vitruvius Projetos	ANDRADE Jr et al., 2013, p. 14-28		
NE	PE	Caruaru	1978	Conservada							https://rodoviariaonline.com.br/rodoviaria/caruaru/
NE	PE	Recife	1986	Conservada	Vital Pessoa de Melo			REYNALDO, 2007, Vitruvius Arquitectos			
NE	PI	Teresina	1983	Conservada	Raimundo Dias						https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=441816

REGIÃO	UF	CIDADE	ANO	SITUAÇÃO	ARQUITETOS	LIVRO	PERIÓDICO IMPRESSO	PERIÓDICO DIGITAL	CONGRESSO/ SEMINÁRIO	DISSERTAÇÃO/ TESE	SITE
NE	SE	Aracaju	1976	Conservada	Emmanuel Berbert, José Alvares Peixoto				ANDRADE Jr et al., 2013, p. 14-28		
NE	SE	Aracaju (Gov. Luiz Garcia)	1962	Conservada	Eng. Rafael Grimaldi						
S	PR	Campo Largo		Conservada							
S	PR	Campo Mourão	1953	Mudança de uso							https://rodoviariaonline.com.br/rodoviaria/campo-mourao/
S	PR	Castro		Conservada							
S	PR	Curitiba	1972	Parcialmente des-caracterizada	Rubens Meister	SUTIL, GNOATO, 2015, p.33-36, 79-80					
S	PR	Francisco Beltrão									
S	PR	Londrina	1952	Mudança de uso	Vilanova Artigas	KATINSKY, 2003, p. 142 - 143; KAMITA, 2000, p.66 - 69; R. ARTIGAS, 2015, p. 226 - 231; BRUAND, 2002, p. 297; SE-GAWA, 2014, p.142 - 143					
S	PR	Londrina	1978	Conservada	Oscar Niemeyer						
S	PR	Maringá	Déc. 1960	Demolida	Neuzar de Carvalho, Luty Kasprovicz						
S	PR	Umuarama		Conservada							
S	RS	Alegrete									
S	RS	Bagé	1978	Conservada							http://www.jornal-minuano.com.br/noticia/2017/12/29/projeto-de-revitalizacao-da-rodoviaria-sera-apresentado-para-condominios-em-janeiro
S	RS	Cachoeira do Sul	1975	Conservada							https://www.passagensdeonibus.com.br/rodoviaria/rodoviaria-de-cachoeira-do-sul/
S	RS	Erechim									
S	RS	Porto Alegre	1969	Conservada	Elyseu Mascarello				MOTA, L. R., 2013,		
S	RS	Santa Rosa									
S	RS	Santana do Livramento									
S	RS	São Francisco de Assis									

REGIÃO	UF	CIDADE	ANO	SITUAÇÃO	ARQUITETOS	LIVRO	PERIÓDICO IMPRESSO	PERIÓDICO DIGITAL	CONGRESSO/ SEMINÁRIO	DISSERTAÇÃO/ TESE	SITE
S	RS	São Gabriel									
S	RS	São Leopoldo									https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?id=445971&view=-detalhes
S	RS	Uruguaiana									https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?id=448056&view=-detalhes
S	SC	Blumenau	1980	Conservada	Sérgio Mantovani, Sônia Fumagalli						https://adalbertoday.blogspot.com/2015/07/rodoviaras-de-blumenau.html
S	SC	Caçador									
S	SC	Chapecó									
S	SC	Criciúma	1976		Fernando Jorge da Cunha Carneiro						http://www.carneiro.arq.br/rodoviaria.html
S	SC	Florianópolis	1981	Conservada	Enrique Brena, Yamandu Carlevaro	SEGAWA, 2014, p. 168	Revista Projeto n.35, p. 35-40, 1981; Revista Projeto n.115, p.B-11, 1988				
S	SC	Indaial		Conservada							
S	SC	Itajaí	1975	Demolida							
S	SC	Joinville	1974	Descaracterizada	Rubens Meister	SUTIL, GNOATO, 2015, p.80	Revista Acrópole, n. 287, p.358, out. 1962				
S	SC	Joinville 2	1962	Projeto não construído	J. M. Monfort						
S	SC	Orleans									
S	SC	Videira		Conservada							
SE	ES	Carapina (Serra)	1986		Gregório Repsold, Olímpia Repsold		Revista Projeto, n.135, p.75, out. 1990				
SE	ES	Vitória	1978	Conservada	Carlos Maximiliano Fayet, Nelson Inda	SEGAWA, 2014, p. 168					
SE	MG	Belo Horizonte	1971	Conservada	Walter Machado, Fernando Graça, Francisco G. Santos, Luciano Passini						http://www.arqbh.com.br/2019/11/estacao-rodoviaria-de-belo-horizonte.html
SE	MG	João Monlevade	1982	Mudança de uso	Istva Farkasvolgyi, Fernando R. Coelho		Revista Pampulha n.8, p. 28-29, 1983				
SE	MG	Montes Claros	1978		Geraldo Alcântara						
SE	MG	Ouro Branco									
SE	MG	Patos de Minas	1982								https://www.efecadepatos.com.br/?p=6061
SE	MG	Sete Lagoas									

REGIÃO	UF	CIDADE	ANO	SITUAÇÃO	ARQUITETOS	LIVRO	PERIÓDICO IMPRESSO	PERIÓDICO DIGITAL	CONGRESSO/ SEMINÁRIO	DISSERTAÇÃO/ TESE	SITE
SE	MG	Uberlândia	1976		Fernando Graça, Flávio Almada, Ivan Cupertino				MIRANDA, 2013		
SE	RJ	Araruama									https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?id=447133&view=-detalhes
SE	RJ	Barra Mansa									
SE	RJ	Cabo Frio									
SE	RJ	Niterói *Roberto Silveira	1955	Conservada							
SE	RJ	Teresópolis									
SE	RJ	Vassouras									
SE	RJ	Volta Redonda		Descaracterizada							
SE	SP	Adamantina		Conservada							
SE	SP	Aguai	1981	Descaracterizada	Paulo Mendes da Rocha	R. ARTIGAS, 2000, p.230					
SE	SP	Águas da Prata									
SE	SP	Águas de Lindóia									
SE	SP	Americana	1988	Conservada							https://www.clickbus.com.br/rodoviaria/americana-sp
SE	SP	Amparo	1979	Conservada	Benno Perelmutter, Marciel Peinado	PERELMUTTER, 1994, p.34	A Construção em São Paulo n.1653, p.10, 1979				
SE	SP	Araçatuba	1969	Conservada							https://www.buscaonibus.com.br/rodoviaras/ara-catuba
SE	SP	Araraquara	1981	Conservada	Adyr Moura Ferreira					LIMA, 2004, p. 77-79	
SE	SP	Araras	1985	Conservada	Orpheu Zamboni, Marcus Lima						
SE	SP	Assis	1979	Conservada	João Roberto Vilarés		A Construção em São Paulo n.1653, p.12, 1979			LIMA, 2004, p. 79-80	
SE	SP	Avaré	1984	Conservada	Roberto Pater-nostro		Revista Projeto, n. 94, p.74-76, 1986			LIMA, 2004, p.80-82	
SE	SP	Batatais	1982	Conservada	Benno Perelmutter, Marciel Peinado	PERELMUTTER, 1994, p.48					
SE	SP	Bauru	1979	Conservada	Jurandyr Bueno		A Construção em São Paulo n.1653, p.14, 1979				http://www.ebad.info/filho-jurandyr-bueno
SE	SP	Bebedouro	1983	Conservada	João Valente Filho, Sidney Me-deiros Rodrigues						

REGIÃO	UF	CIDADE	ANO	SITUAÇÃO	ARQUITETOS	LIVRO	PERIÓDICO IMPRESSO	PERIÓDICO DIGITAL	CONGRESSO/ SEMINÁRIO	DISSERTAÇÃO/ TESE	SITE
SE	SP	Campinas	1973	Demolida	Adyr Moura Ferreira					LIMA, 2004, p. 52-55	https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?id=445753&view=-detalhes
SE	SP	Catanduva	1979	Conservada	Benno Perelmutter, Marciel Peinado	PERELMUTTER, 1994, p. 36					
SE	SP	Catanduva (antiga)	1959	Mudança de uso							http://clubedosentas-decatanduva.blogspot.com/2010/11/antiga-estacao-rodoviaria-1958.html
SE	SP	Franca									
SE	SP	Guaratinguetá									https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?id=448654&view=-detalhes
SE	SP	Guarujá	1978	Conservada	Fábio Serrano						
SE	SP	Ibitinga	1983	Conservada	José Fábio Calazans, Pablo Slemenson, Paulo M Lisboa Filho	org. BAROSSO, TAKIYA, 2011, p.76-77					
SE	SP	Itu	1974	Parcialmente des-caracterizada							http://www.campoecidade.com.br/duas-faces-da-moeda/
SE	SP	Jaboticabal	1978	Conservada	Botti Rubin Arquitetos	BOTTI; RUBIN, 2002, p.243	A Construção em São Paulo n.1653, p.13, 1979				
SE	SP	Jaú	1973	Parcialmente des-caracterizada	Vilanova Artigas	KATINSKY, 2003, p. 224 - 229; KAMITA, 2000, p.108 - 115; R. ARTIGAS, 2015, p. 256 - 265; SEGAWA, 2014, p.142 - 143; BASTOS, ZEIN, 2010, p. 115	Módulo n.42, p.42-47, 1976	FRACALOSSO, 2013, Clássicos da Arquitetura, Archdaily Brasil		IWAMIZU, 2008;	
SE	SP	Jundiaí	1968	Projeto não construído	Vilanova Artigas						
SE	SP	Jundiaí 2	1979	Projeto não construído	Sami Bussab, Satoru Nagai, Luís Carlos Acciari, Antônio Amilton Cáprio		A Construção em São Paulo n.1653, p.15, 1979				
SE	SP	Limeira	1973	Conservada	Zenon Lotufo					MODENESE, 2008, p. 157-158	
SE	SP	Marília	1975	Mudança de uso	João Clodomiro Browne de Abreu						
SE	SP	Ourinhos	1979	Conservada	Gerard Michel Langlois		A Construção em São Paulo n.1653, p.13, 1979				
SE	SP	Penápolis	1979	Conservada	Benno Perelmutter, Marciel Peinado	PERELMUTTER, 1994, p.35					

REGIÃO	UF	CIDADE	ANO	SITUAÇÃO	ARQUITETOS	LIVRO	PERIÓDICO IMPRESSO	PERIÓDICO DIGITAL	CONGRESSO/ SEMINÁRIO	DISSERTAÇÃO/ TESE	SITE
SE	SP	Pirajuí	Déc. 1950								https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?id=420219&view=detalhes
SE	SP	Presidente Prudente	1970	Descaracterizada	Tetsuo Uema		HIRAO, 2013, p.100-112				https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=446751
SE	SP	Presidente Venceslau									
SE	SP	Registro	1982	Conservada	Newton Mas-safumi Yamato, Tânia Regina Parma, José Paulo Ganzeli		Revista Projeto, n. 94, p.84-85, 1986				
SE	SP	Ribeirão Preto	1976								
SE	SP	Rio Claro	1979	Conservada	Tito Lívio Frascino e Vasco de Mello		A Construção em São Paulo n.1653, p.16, 1979				
SE	SP	Santos	1970	Parcialmente des-caracterizada	Flávio R. S. Pastore, Luigi Villavecchia		Revista Acrópole n.341, p.30-32, 1967; Revista Acrópole n.374, p.27-31, 1970.				
SE	SP	São Carlos	1978	Conservada	Benno Perel-mutter, Marciel Peinado	PERELMUTTER, 1994, p. 31	Revista Projeto. São Paulo n.36, p.12-15, 1981				https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=443278
SE	SP	São José do Rio Preto	1973	Conservada	Ésio Glacy, José Carlos de Lima Bueno					(TFG) Moreno, Tâmara R. - UNESP Pres. Prudente - 2015	
SE	SP	São Paulo	1961	Demolido	Carlos Caldeira Filho (atribuído), Carlos Lemos, Raul Simões (1972)		Revista Projeto e Construção n.18, p.10-15, 1972; Revista Projeto e Construção n.33, p.6-10, 1973				
SE	SP	São Paulo (Barra Funda)	1989	Conservada	Roberto MacFaden, Luiz Esteves						
SE	SP	São Paulo (Jabaquara)	1977	Conservada	Luigi Villavecchia, Júlio Neves						
SE	SP	São Paulo (Tietê)	1982	Conservada	Renato Viégas, Roberto Mac Faden, Dicran Kassardjian e Arno Hadlich Filho		Revista Projeto n.40, p.57-63, 1982.				
SE	SP	Sumaré	1979	Descaracterizada	Gustavo Neves da Rocha Filho						
SE	SP	Taubaté	1982	Parcialmente des-caracterizada	Sami Bussab		A Construção em São Paulo n.1653, p.15, 1979			LIMA, 2004, p.86-88	https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=443473

