



AS ESTAÇÕES RODOVIÁRIAS MODERNISTAS NO BRASIL E O IMAGINÁRIO DO “EDIFÍCIO-CIDADE”

Eixo Temático História e Historiografia da Arquitetura e do Urbanismo Modernos no
Brasil

Diogo Augusto Mondini Pereira
Mestrando FAUUSP, bolsista FAPESP processo 2018/07124-0

Resumo:

Entre as décadas de 1960, 1970 e os primeiros anos da década de 1980 observou-se no Brasil um acelerado processo de urbanização e industrialização. A rodovia consolidava-se como o principal modal de transporte, com o apoio estatal dos planos de integração do território. Nesta conjuntura, a estação rodoviária estabelecia-se como um programa indispensável para as cidades brasileiras de distintas regiões e escalas. Este programa tornara-se uma espécie de laboratório para a produção modernista de arquitetura pública. Seguindo o exemplo da Plataforma Rodoviária de Brasília, muitas estações rodoviárias assumiam uma escala monumental e urbana, incorporando o imaginário modernista de “edifício-cidade”: infraestrutura capaz de dissolver de forma simbólica os limites entre arquitetura e urbanismo. Neste contexto, a produção que sucedeu a Plataforma Rodoviária de Brasília repercute uma variação do imaginário de “edifício-cidade” muito própria do modernismo brasileiro, a ideia do edifício como “uma grande praça coberta”.

Palavras-chave: estação rodoviária, imaginário do modernismo brasileiro, arquitetura modernista brasileira

Abstract:

Between the 1960s, 1970s and the early 1980s, Brazil witnessed an accelerated process of urbanization and industrialization. The road was consolidated as the main way of transport, with the state support of the integration plans of the territory. The bus terminal station became thus an indispensable program for Brazilian cities of different regions and scales. This program had become a laboratory for the modernist production of public architecture. Following the example of the Brasília Road Platform, many bus terminal stations assumed a monumental and urban scale, incorporating the modernist imaginary of "city-building": an infrastructure capable of symbolically dissolve the limits between architecture and urbanism. In such context, the production that succeeded the Brasilia Road Platform reflects a variation of the "city-building" imaginary typical of Brazilian modernism, wich is the idea of the building as "a large covered plaza".

Keywords: bus terminal station, brazilian modernism imaginary, brazilian modernist architecture



Introdução

“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)

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 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)

As décadas de 1960, 1970 até o início dos anos 1980 no Brasil marcaram a hegemonia do modernismo na produção pública de arquitetura (SEGAWA, 2014, p. 159-188), com um grande número de obras que apontavam para novas possibilidades de ocupação do espaço urbano. Tratavam-se de ensaios técnicos, estéticos e éticos sobre os novos métodos construtivos e sobre a relação do edifício com a cidade. Destacava-se em muitos destes exemplos, a intenção de dissolução dos limites entre espaço interno e externo, unindo o campo da arquitetura e do urbanismo em torno de um único objeto.

Esta produção brasileira se desenvolveria, todavia, num cenário contrastante: por um lado, o chamado milagre econômico, a industrialização e urbanização suscitavam um amplo campo de atuação para os arquitetos e urbanistas; por outro, a escalada do autoritarismo teve efeitos também no campo da arquitetura com perseguição a figuras públicas e a tentativa de censura e controle ideológico nas mídias e universidades, importantes meios de debate da produção arquitetônica. Como resultado disto, uma ampla produção de arquitetura pública carece ainda hoje de um levantamento e uma análise aprofundada sobre sua relevância no campo da arquitetura modernista ontem e hoje.

Este é o caso das estações rodoviárias modernistas, um dos programas mais bem-sucedidos desta expansão da arquitetura pública nas décadas de 1960, 1970 e 1980, justamente na ponta-de-lança do programa desenvolvimentista estatal. Com seu plano de integração nacional eminentemente rodoviário e com a expansão econômica pautada na industrialização e urbanização, a estação rodoviária passava a ser um programa necessário para amparar os fluxos de passageiros que demandavam transporte entre os diversos centros urbanos (SEGAWA, 2014, p.167-168).

Em dezenas de obras espalhadas em todas as regiões do país e em cidades dos mais distintos portes, estas arquiteturas chamam atenção por suas características: escala e intenção monumental; implantação majoritariamente integrada aos centros tradicionais ou novas centralidades; a experimentação técnica e plástica do concreto armado *in loco*; a aplicação de elementos pré-fabricados (sobretudo nas coberturas) e, principalmente, a sua relação com a rua e o espaço público. Tais obras propunham a infiltração da cidade em seu interior, trazendo, para tanto, um programa diversificado e ampliado com comércio, serviços, bares e restaurantes. Buscava-se um edifício que atenderia não apenas os passageiros,



mas também os habitantes das cidades nas quais estavam inseridas, como uma materialização de um imaginário¹ moderno de edifício-cidade.

Dentro de tal imaginário, a estação rodoviária modernista demonstra a preeminência da ideia de uma “grande praça coberta”, importante característica do modernismo brasileiro deste período, o qual se difundiu em larga escala através do programa da estação rodoviária, além dos grandes centros urbanos, disseminando o modernismo arquitetônico por todo o Brasil.

O imaginário do edifício-cidade

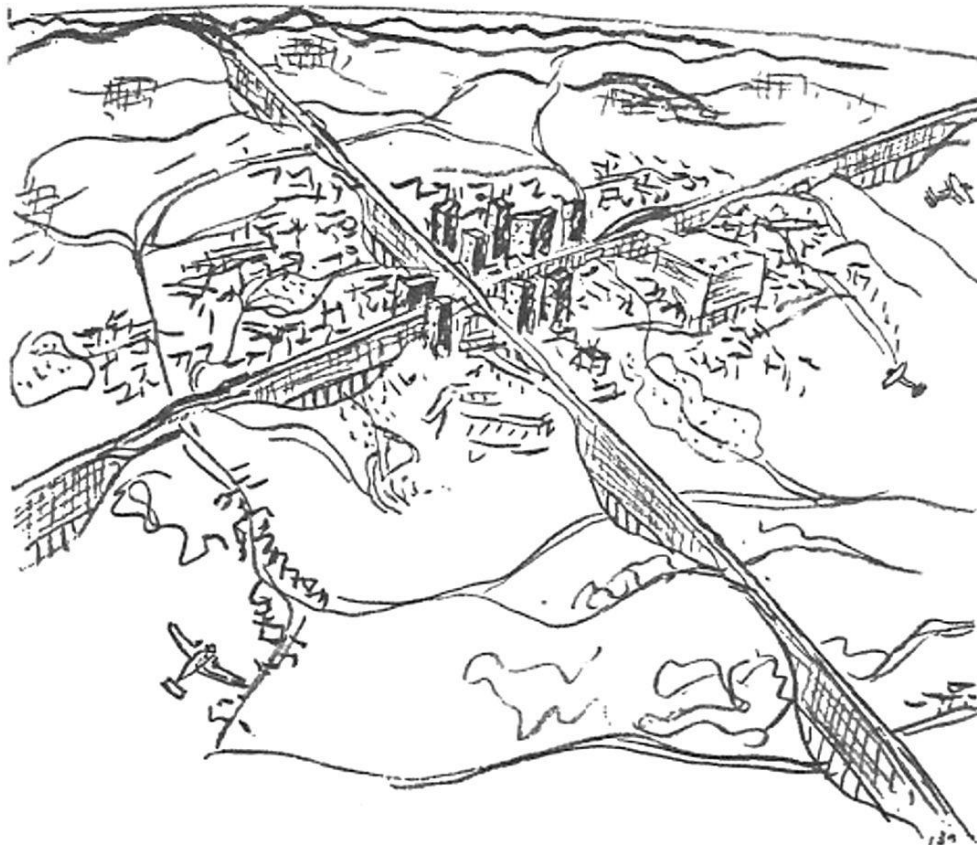


Figura 1: Croqui de Le Corbusier: Plano para a Cidade de São Paulo, 1929. Fonte: www.cronologiadourbanismo.ufba.br

¹ O termo imaginário diz respeito à significação comumente aplicada na história da arte, entendido como constelação de imagens tanto reais quanto mentais do objeto de estudo. “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)



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 (Figura 2) 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 (1929) e Argel (Plano Obus, 1930), variantes colossais de seus *immeuble-villas*, na forma de longas lâminas que acompanhavam 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 (Figura 2).

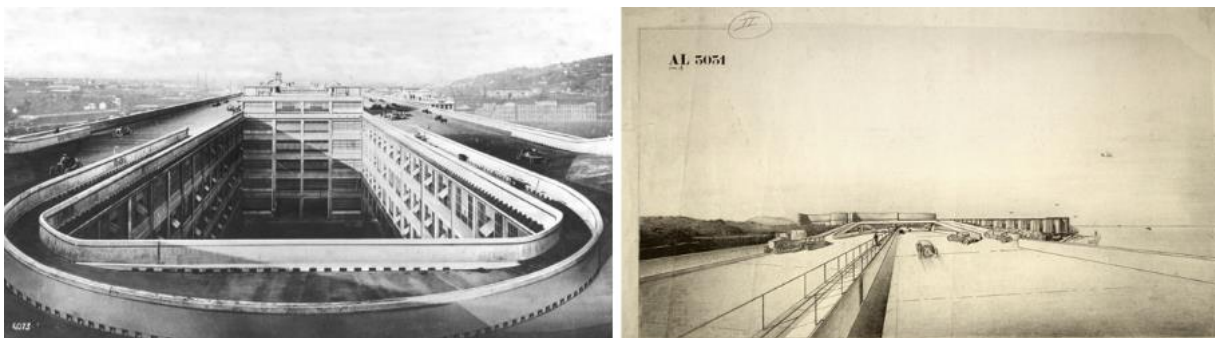


Figura 2: Fábrica da FIAT Lingotto (esq.) e perspectiva do plano Obus para Argel de Le Corbusier (dir.). Fonte: architectuul.com (esq.) e Fondation Le Corbusier (dir.)

Le Corbusier vislumbrava infraestrutura, arquitetura e urbanismo integrados de tal forma que tornar-se-ia impossível isolá-los. Nestes planos arquitetura e urbanismo estariam integrados num objeto singular, que poderia se denominar “edifício-cidade”. Este imaginário seria constante durante o modernismo e suas variadas vertentes ao longo do século XX, apresentando-se de maneira mais enfática nos grandes planos, a exemplo dos *immeuble-villas* corbusianos. Em meados do século XX esta ideia seria retomada nos planos de reconstrução de espaços urbanos europeus no pós segunda guerra. Entre estes projetos, por exemplo, está a proposta para o concurso *Berlin Hauptstadt* de Peter e Alison Smithson, na qual um edifício orgânico e horizontal costura a malha tradicional da cidade, ligando-se



ao térreo por meio de equipamentos como escadas rolantes, um edifício-cidade que emerge entre a cidade histórica.

Nas décadas seguintes planos utópicos compreenderiam o imaginário desde o espectro da cultura popular, como nas propostas visionárias do grupo Archigram, por exemplo *Plug-In City* (Figura 3) e *Walking City* ou do grupo italiano Superstudio, até a contracultura, por exemplo no projeto situacionista de Constant Nieuwenhuys para a Nova Babilônia (Figura 3). Estes tantos desejos de edifício-cidade postos em grandes planos acabaram 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 urbana².

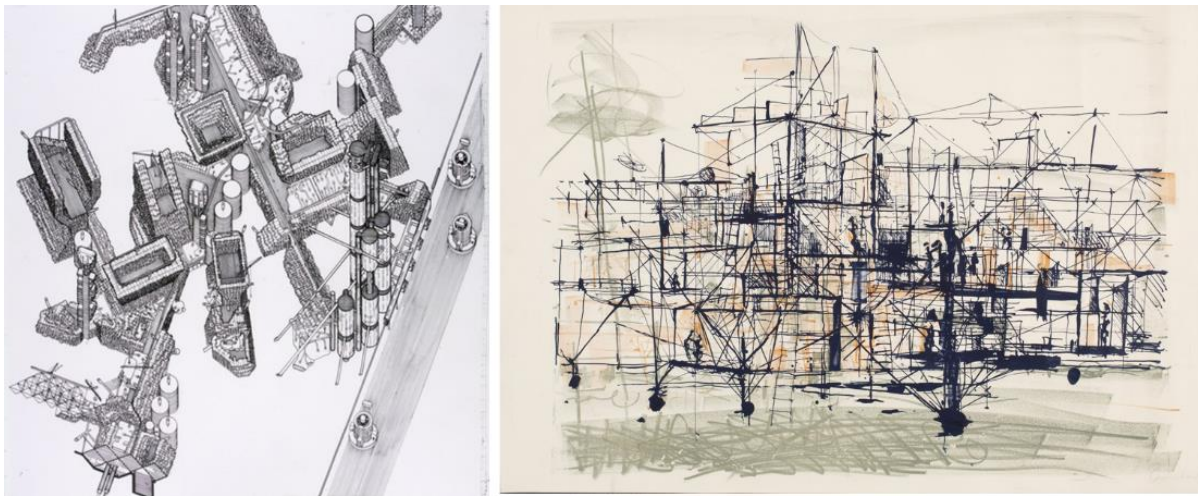


Figura 3: Perspectiva isométrica da Plug-In City do Grupo Archigram (esq.) croqui da Nova Babilônia (dir.) Fonte: Peter Cook in: Archdaily (esq.) e hetnieuwinstituut.nl (dir.)

Numa variação dos *immeuble-villas* curvilíneos propostos para o Rio de Janeiro e Argel, Le Corbusier propunha para São Paulo duas longas autopistas retilíneas que, em cruz, conectariam as cotas mais elevadas da cidade (Figura 1). Nesta variante, uma malha cartesiana revelaria a topografia natural sob as autopistas, as quais seriam os eixos estruturantes do edifício-cidade, abrigando habitações nas zonas periféricas e comércio e serviços no seu entroncamento.

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 Brasília. A estação rodoviária, sendo o centro deste complexo que tão bem traduz o imaginário de edifício-cidade, assumiria 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.

² 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)



A Plataforma Rodoviária de Brasília

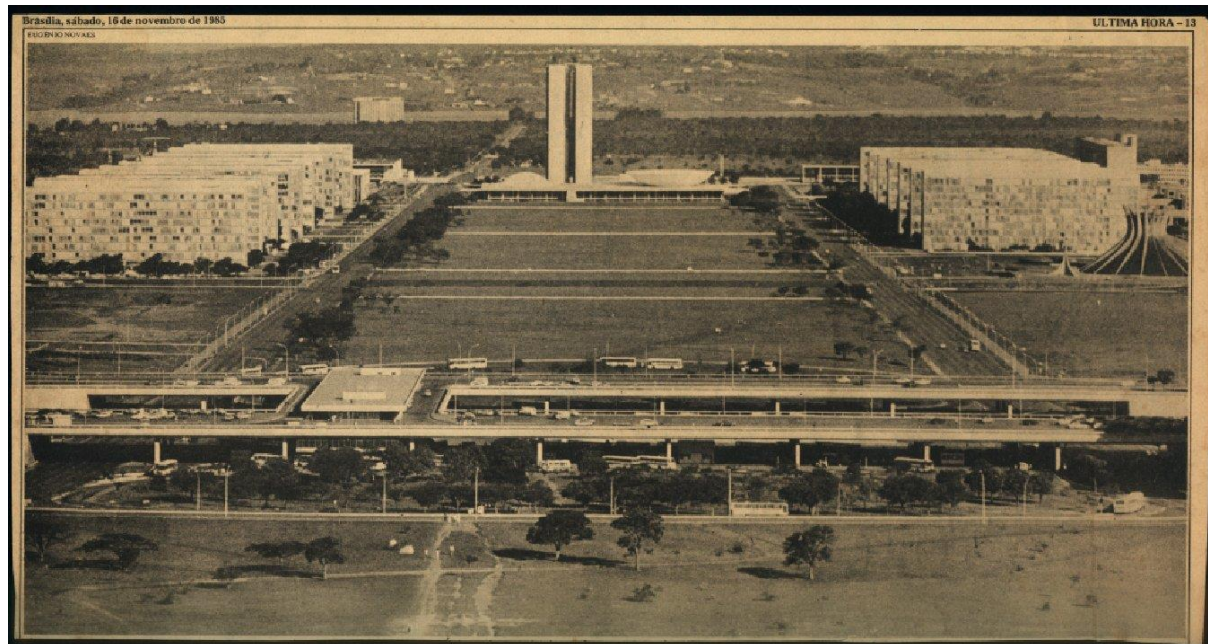


Figura 4: A Plataforma Rodoviária em primeiro plano com a Praça dos Três Poderes ao fundo. Fonte: Jornal Última Hora In: Acervo Antônio Carlos Jobim

Certamente não fora incidental o fato de a estação rodoviária do plano piloto estar locada no cruzamento dos eixos definidores residencial e monumental. Com a mesma largura do espaço monumental e cívico da Praça dos Três Poderes (COSTA, 1995 In: KATINSKY, XAVIER [orgs.], 2012, p.145), a Plataforma Rodoviária de Brasília (Figura 4) colocava-se, ao lado da Torre de TV, como elemento simbólicos da Brasília cotidiana. Neste espaço Lucio Costa planejava “o centro de diversões da cidade (mistura em termos adequados de *Picadilly Circus*, *Times Square* e *Champs Elysées*).” (COSTA, 1957 apud. BRAGA, 2010, p. 169).

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 York. Tratava-se, portanto de uma experiência definidora de importantes soluções do projeto de Brasília e a ela poder-se-ia 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*³ as autoestradas e os belos viadutos-padrão de travessia nos arredores da cidade. (COSTA, 1995 In: XAVIER, KATINSKY[orgs.], 2012, p.144)

³ Empresa de viação interestadual norte-americana (nota minha).



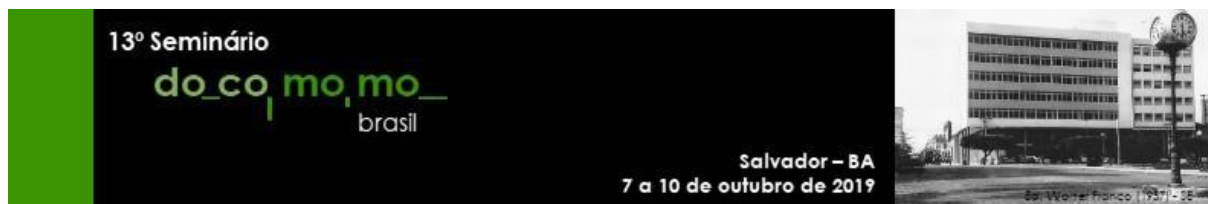
Como centro da Brasília cidade⁴, em contraponto à Praça dos Três Poderes – centro da Brasília capital federal – a Plataforma Rodoviária expandiria o papel da estação rodoviária. De uma peça da cidade moderna a rodoviária se transformaria em *parte* da experiência urbana moderna. Projetada para diariamente receber os moradores das superquadras, das cidades satélites e de outras partes do país⁵ e, ao mesmo tempo, organizar a vida urbana do dia-a-dia brasileiro. Nas suas imediações estão centros comerciais, torres de serviço e hotelaria e programas culturais como o Teatro e Museu Nacional:

(...) 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 vasado 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 aclive do parque no prolongamento do eixo monumental e onde ficaram localizados os 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 (grifo do autor) psicologicamente desejável. (COSTA, 1957 apud. BRAGA, 2010, p. 169-170)

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

⁴ “Ao invés de situar as sedes dos poderes civis e religiosos no centro simbólico da cidade, como normalmente se fazia, Lucio Costa implantou ali, de modo premonitório, o seu centro de transportes. Isto é, o foco da mobilidade urbana, que se considera hoje o elemento estruturador mais importante de uma metrópole.” (BRAGA, p.253-258)

⁵ A Plataforma Rodoviária de Lucio Costa foi inaugurada neste sentido de conexão em macroescala, apenas com a inauguração da Rodoferroviária de Oscar Niemeyer, nos anos 1980, a Plataforma passou a atender exclusivamente a escala urbana (FICHER et al., 2010, p. B17).



desembarque, condição que se repetiriam em dezenas de outros projetos e obras de rodoviárias modernistas pelo Brasil.

Comparativamente, os poucos exemplos que antecederam a Plataforma Rodoviária eram edifícios de menor escala, restritos ao lote e focados no atendimento estrito do embarque e desembarque. Talvez o exemplo mais notório da produção precedente seja a Rodoviária de Londrina, projetada por Vilanova Artigas em 1948. Embora o edifício já trouxesse interessantes questões de experimentação técnica e estética, sua dimensão urbana estava mais longe do papel e escala posteriormente empregados na Rodoviária de Jaú, esta sim um exemplo muito mais próximo da Plataforma Rodoviária de Brasília.

O imaginário da “grande praça coberta”: exemplos de estações rodoviárias como edifícios-cidade

Os projetos de Oswaldo Bratke para as estações da ferrovia mogiana em Ribeirão Preto e Uberlândia, projetados em 1961 vislumbrando o potencial de integração com o interior do Brasil na esteira da inauguração de Brasília, representavam um ideal de estação modernista em clara oposição à tradicional estação eclética como apontado no livro Oswaldo Arthur Bratke:

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)

Ainda que no contexto do transporte ferroviário estes exemplos tenham ficado isolados, como parte do sucateamento deste modal no Brasil, acentuado no regime militar, tal modelo de edifício público seria reproduzido nas estações rodoviárias, que em sentido contrário, representavam um meio de transporte em expansão no mesmo período.

Dentre as ideias que permeavam estas arquiteturas de caráter urbano está a presença do espaço público, do comércio, de serviços, bares e restaurantes em seu interior, dando continuidade à cidade. A independência entre edifício e cobertura acentua a ideia de uma praça coberta, identificada em imagens, croquis e até mesmo explicitada em memoriais, como é o caso da rodoviária de São Carlos (Figura 5) projeto de 1978 de Perelmutter e Peinado publicado na revista Projeto em 1982:



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, 1982, p.12)

Neste imaginário de praça coberta, uma derivação possível das ideias de edifício-cidade, mantém-se uma relação com o térreo, muitas vezes transpondo desníveis naturais da cidade, locando nos diversos níveis as baias de embarque e desembarque, bilheterias, espaços comerciais, serviços, bares e espaço público. A cobertura abarca este espaço urbano sem encerrá-lo, sendo um elemento de caráter monumental com o uso de técnicas construtivas modernas como os grandes vãos em concreto armado, telhas ou lajes autoportantes e treliças metálicas.



Figura 5: Estação Rodoviária de São Carlos. Fonte: Construtora Santoro

No discurso que se apresenta em muitos memoriais destes projetos, o papel da estação rodoviária na dinâmica urbana surge como justificativa para seu caráter monumental e para a ampliação de suas funções básicas. A grande escala deste edifício também legitimaria o caráter experimental de tais obras. É o que se lê por exemplo nos memoriais da rodoviária de Santos de 1967 dos arquitetos Flávio Pastore e Luigi Villavechia, publicados em dois artigos na revista Acrópole:



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, VILLAVECHIA, 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, VILLAVECHIA, 1970, p.27)

Nestes edifícios-cidade, o programa pragmático da estação rodoviária, enquanto abrigo para embarque desembarque, é de certa forma acessório na dinâmica do edifício, chegando, por vezes, a ser solapado. No projeto não construído para a rodoviária de Jundiaí (Figura 6) de 1968, Vilanova Artigas propunha o embarque e desembarque fora do corpo principal do edifício, feito na rua sob um viaduto existente. Com isto, a estação seria, de fato, uma praça coberta: no térreo estaria apenas o espaço público resguardado por um jardim e um espelho d’água. No subsolo desta praça estariam locadas as bilheterias e o programa ampliado com espaço para comércios, serviços, bares e restaurantes.

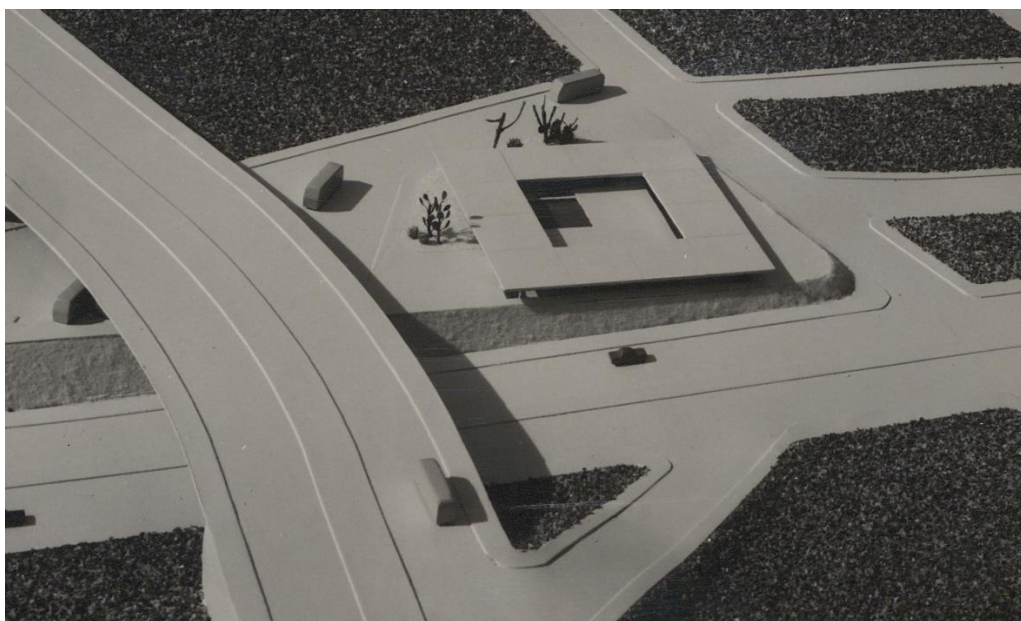


Figura 6: Estação Rodoviária de Jundiaí. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP in: Arquigrafia.

O conceito de praça coberta como edifício-cidade, todavia, não seria exclusivo do imaginário da estação rodoviária, porém, uma constante na produção pública brasileira. Esta ideia está presente no projeto do pavilhão brasileiro para a Expo 70 em Osaka, projetado por Paulo Mendes da Rocha, Ruy Ohtake, Júlio Katinsky e Jorge Caron. O pavilhão brasileiro sintetizava este imaginário da praça coberta, sendo a cobertura um elemento monumental e independente e o edifício apenas um trabalho de terreno mesclando-se ao térreo público da cidade, conforme o memorial do projeto: “O chão será o mesmo que o de Osaka”. (ROCHA et al., 1969, p.15).



Tal qual a obra efêmera de Osaka, a Rodoviária de Jaú de Vilanova Artigas talvez seja um dos mais célebres exemplos construídos de edifício como praça coberta. Na sua cota mais alta o edifício se apresenta como uma sutil cobertura em laje plana, marcada pelos pilares de concreto que se abrem para a entrada da iluminação zenital. Vista do seu nível mais alto, a estação é uma praça que se abre para o eixo da cidade histórica (Figura 7). Conforme vence os desníveis em direção a cota baixa, o edifício se revela como uma infraestrutura de transposição urbana, sempre em contato com a rua ou com os jardins lindeiros. Os ônibus param em uma rua que atravessa de maneira singela o edifício em sua cota média, porém sem interromper o fluxo peatonal.



Figura 7: Estação Rodoviária de Jaú. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP in: Arquigrafia.

Artigas retomaria a ideia de um programa ampliado, tal qual Lucio Costa projetara em Brasília, propondo a rodoviária de Jaú como um modelo de equipamento público para as cidades do interior paulista:

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. (...) (ARTIGAS, 1976, apud IWAMIZU, 2008, p. 25)

A estação rodoviária modernista consolidava-se, portanto, como um monumento propriamente moderno. Se em Brasília as dimensões monumentais cívica e cotidiana se encontravam separadas entre a Praça dos Três Poderes e a Plataforma Rodoviária, nas demais cidades brasileiras estas dimensões se confundiriam na estação rodoviária. Um exemplo limite desta confluência é a Prefeitura e Rodoviária de Araçatuba (Figura 8), prédio do final dos anos 1960 que propositalmente abriga as duas funções. Este sentido monumental de caráter cívico se repetiria também na implantação da Rodoviária de Belo Horizonte (1971) dos arquitetos Walter Machado, Fernando Graça, Francisco G. Santos e Luciano Passini, um edifício modernista inserido no ápice do eixo monumental eclético, como se a Plataforma Rodoviária de Brasília estivesse locada no ponto da Praça dos Três Poderes.



Figura 8: Prefeitura Municipal e Estação Rodoviária de Araçatuba – SP
Fonte: Biblioteca do IBGE

A rodoviária como edifício monumental moderno apresentava um novo repertório de espaços e formas, reforçando o caráter de praça coberta pública. Em um cartão postal da rodoviária de Belo Horizonte (Figura 9) é visível um átrio iluminado por feixes de iluminação zenital que cruzam a cobertura, elementos tecnológicos como esteiras rolantes levam a um mezanino. Em outro cartão postal da Rodoviária de Cuiabá de 1978 dos arquitetos Paulo Mendes da Rocha, Moacyr Freitas e Ercílio Gonçalves Souza (Figura 9) se apresentam os lances de rampa que entrecortam o edifício e um átrio também iluminado por uma iluminação zenital, provinda de vazios entre as telhas autoportantes de concreto armado. Ambas imagens revelam um interior moderno que, independe da função primária do edifício.



Uma variação da aplicação modular pressupõe a repetição de pórticos em concreto armado como aplicado, por exemplo, em São Carlos, Santos, Taubaté (1982, arquiteto Sami Bussab), Curitiba (1972, arquiteto Rubens Meister), Joinville (1974, arquiteto Rubens Meister), Blumenau (1980, arquitetos Sérgio Mantovani e Sônia Fumagalli), João Pessoa (1977 arquitetos Glauco Campelo e José Luís Pinho), Aracaju (1976, arquitetos Emmanuel Berbert e José Alvares Peixoto) entre tantas outras. Nestes exemplos, entre os pórticos, a solução de cobertura emprega, com frequência, elementos industrializados como lajes pré-fabricadas ou telhas autoportantes, metálicas ou de argamassa armada. Na maioria dos casos o uso destes elementos pré-fabricados, todavia, era 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 (Figura 11) 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 FDEs.



Figura 11: Construção pré-fabricada, Rodoviária de Sumaré. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP in: Arquigrafia.

Ainda que houvesse uma explícita intensão de propor projetos industrializáveis, expansíveis e replicáveis, a grande maioria das obras construídas acabou se restringindo a ensaios solitários. Talvez um dos poucos exemplos da aplicação efetiva de tal potencial sejam as rodoviárias de Curitiba e Joinville do arquiteto paranaense Rubens Meister, nas quais o projeto modular em pórticos de concreto armado aparente é aplicado em duas escalas distintas de edifício, adaptando-se à demanda de cada cidade.



Também limitou-se ao caráter ensaístico o imaginário da grande praça coberta, ou seja da arquitetura capaz de mesclar edifício e cidade. Os exemplos construídos das estações rodoviárias não suscitaram a reprodução em escala urbana do imaginário de edifício-cidade. Ao contrário, a urbanização brasileira concomitante se caracterizou por uma configuração marcada pela segregação socioespacial urbana. Isto se deu como resultado de um duplo *laissez-faire*: uma grande especulação imobiliária nas áreas centrais e providas de infraestrutura e uma periferização precária marcada por loteamentos irregulares e favelas (MARICATO, 1996).

Grande parte da produção contemporânea, sobretudo voltada ao transporte de massa, parece negar a conexão com a cidade defendida nas estações rodoviárias modernistas. Novas estações rodoviárias como nas cidades de Jundiaí, Campinas ou Brasília notadamente se caracterizam por edifícios ensimesmados e afastados do uso cotidiano. No lugar do espaço público, a única complementação possível à função de embarque e desembarque é o *shopping center*. Estas novas infraestruturas parecem tomar o aeroporto contemporâneo como modelo: uma infraestrutura suburbana, segregada das cidades e de seus moradores. Isto fica claro, por exemplo, no memorial do projeto da Nova Rodoviária Interestadual de Brasília publicado na revista projeto Design: “Como nos aeroportos, somente os passageiros têm acesso ao embarque e ao desembarque. Quem precisar enviar ou receber uma encomenda segue diretamente para o terminal de cargas.” (REIS et. al, 2011).

As rodoviárias modernistas resistem ainda em meio a este novo cenário não sem percalços, muitas foram desativadas ou demolidas como o caso de Maringá (projeto da década de 1960 de Neuzar de Carvalho e Luty Kasprovicz) e Campo Grande (projeto de 1973 de Adyr Moura Ferreira), por exemplo, ou tiveram seus projetos originais alterados. Na Rodoviária de Goiânia de 1985 projetada por Paulo Mendes da Rocha, Luiz Fernando Teixeira e Moacyr Paulista Cordeiro o edifício foi severamente modificado se transformando num *shopping center* genérico.

A ausência de São Paulo e a dissolução do imaginário de edifício-cidade

Como um programa relevante dentro da produção modernista brasileira das décadas de 1960, 1970 e 1980, a estação rodoviária está 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 arquiteto⁶. A Plataforma Rodoviária, dada a sua importância no plano piloto de Lucio Costa é um elemento constantemente esmiuçado nas inúmeras análises sobre Brasília.

Houve também dezenas de periódicos ao longo deste período que trouxeram publicações sobre projetos e obras de estações rodoviárias modernistas. Tratavam-se de revistas

⁶ Ver 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).



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 representam 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 da simples infraestrutura de transporte, o discurso que cercou a antiga rodoviária de São Paulo aponta a estação rodoviária 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 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 metrô⁷. 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 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 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)

⁷ Cabe apontar que, 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)



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 popular⁸. 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 (Figura 12) – 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.



Figura 12: Capa da Revista Projeto e Construção com a treliça espacial da antiga rodoviária. Fonte: Biblioteca FAUUSP

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

⁸ 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).



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.



Figura 13: Interior da antiga rodoviária de São Paulo. Fonte: Acervo da Biblioteca FAUUSP in: Arquigrafia.

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 considerando-se 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 na Expo 70. 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 metrô 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 (Figura 13). 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 compareciam na discussão arquitetônica das décadas anteriores. Como pretense monumento moderno, aplicava-se a rigor na antiga rodoviária muitos dos elementos preconizados pelo manifesto “Nove pontos sobre a Monumentalidade”⁹ escrito por Josep Lluís Sert, Fernand Léger e Siegfried Giedion em 1943 à guisa dos debates sobre uma proposta modernista para a monumentalidade.

Apesar das diferenças estéticas entre a antiga rodoviária e a produção modernista corrente no Brasil, há aparentemente 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 no contexto 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).

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 do Tietê e Barra Funda são os exemplos mais claros deste antagonismo imaginário: 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.

Considerações Finais

As estações rodoviárias modernistas produzidas no Brasil nas décadas de 1960, 1970 e 1980 revelam a persistência do imaginário modernista de integração entre edifício e espaço público. Além disso, observa-se a continuidade do legado de Brasília. Numa clara referência ao papel da Plataforma Rodoviária na dinâmica urbana, dezenas de outras obras dispersas pelo país nas décadas seguintes apontavam para a estação rodoviária como um programa ampliado capaz de atrair para si um papel monumental e de centralidade urbana.

⁹ Em especial o nono ponto sobre a construção e a materialidade dos novos monumentos modernos: “*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*” (SERT, LEGER, GIEDION, 1943 In: GIEDION (org.) 1958)



O concreto armado aparente, que já se empregava na Plataforma Rodoviária em seus pilares – contrastando com o tratamento das paredes revestidas em mármore branco à maneira dos edifícios oficiais da nova capital, dominava de maneira extensiva a estética das rodoviárias modernistas do período. Os elementos comumente atribuídos a dita “escola paulista” ou “brutalismo paulista”¹⁰ aparecem aplicados em arquiteturas de todas as regiões do país.

Se por um lado isto reflete uma arquitetura paulista propriamente dita com a participação de arquitetos como Vilanova Artigas, Zenon Lotufo (Rodoviária de Limeira, 1973) e Paulo Mendes da Rocha, este com obras inclusive em outros estados como Mato Grosso e Goiás, por outro lado representam a circulação de ideias e uma certa unicidade do modernismo brasileiro em torno de uma proposta modernizadora nacional. Nisto destacam-se arquitetos importantes em outros contextos regionais experimentando com estes elementos a exemplo de Diógenes Rebouças (1961, Rodoviária de Salvador Sete Portas), Glauco Campello, Rubens Meister e Fayet (1978, Terminal Rodoviário de Vitória).

Também destacam-se as experiências de Oscar Niemeyer sobre o programa da estação rodoviária. Em Brasília o projeto da antiga Rodoferroviária (Figura 14), no outro limite do eixo monumental construído em 1981, também tomava partido da estética brutalista do concreto aparente. Niemeyer, ao mesmo tempo, também exploraria o imaginário da praça coberta em seu projeto de 1978 para a segunda rodoviária de Londrina (Figura 14), substituindo o antigo edifício projetado por Vilanova Artigas.

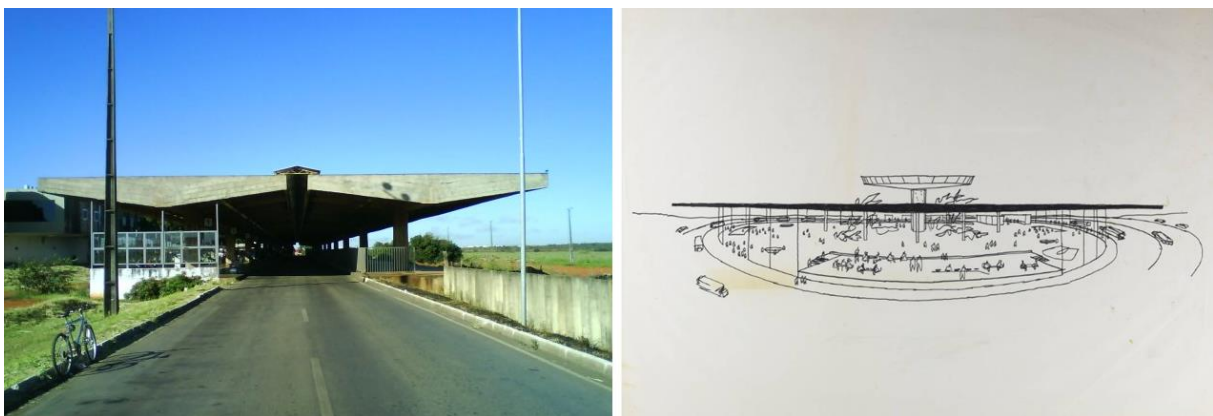


Figura 14: Rodoferroviária de Brasília (esq.) croqui da segunda rodoviária de Londrina (dir.) Fonte: Rodrigo Batista in: onibusbrasil.com (esq.) e Fundação Oscar Niemeyer (dir.)

Em meio a esta coesão da produção nacional, cujos estudos ainda carecem de um maior aprofundamento, há ainda a lacuna deixada pelos movimento dissidentes: arquiteturas que experimentaram outras formas, outros materiais e tecnologias, a exemplo da cobertura da antiga rodoviária de São Paulo projetada em 1972. Tratam-se de arquiteturas que passaram ao largo do debate e da historiografia de arquitetura modernista no Brasil e ensejam também maiores estudos sobre sua produção.

Estas obras modernistas permanecem, todavia, como um imaginário possível de uma aproximação entre questões arquitetônicas e urbanas. Inseridas no contexto contemporâneo

¹⁰ Além do concreto aparente moldado *in loco*, o uso estético da estrutura aparente, sua aplicação em grandes vãos e o uso de estratégias como iluminação zenital, por exemplo. (BASTOS, ZEIN, 2010, p.79)



brasileiro no qual a segregação espacial permanece como um dos principais problemas do urbanismo desigual brasileiro, tais arquiteturas revelam em seu espaço a materialização do desejo de edifício-cidade, pautado pelo uso democrático do espaço público.

Todavia, o paulatino afastamento da estação rodoviária dos centros urbanos também marca uma mudança do campo arquitetônico, que reflete o processo contemporâneo de gentrificação das áreas centrais. É notável a primazia de equipamentos culturais no contexto contemporâneo como novas arquiteturas simbólicas e monumentais, este quadro de um exacerbado culturalismo, por mais que tenha boas intenções, acaba promovendo o uso segregado do espaço urbano¹¹.

Não se trata, no entanto, de apontar as estações rodoviárias modernistas como soluções adequadas para o contexto contemporâneo, tampouco obliterar os erros intrínsecos do modernismo brasileiro do século XX, mas de investigar estes imaginários, suas propostas de modernidade e repensá-los, tendo em vista o contexto contemporâneo e um futuro desenvolvimento das cidades. Neste sentido, é muito interessante a reflexão de Lucio Costa ao revisitar o projeto da Plataforma Rodoviária na década de 1980, já em plena decadência do imaginário modernista arquitetônico e do programa da estação rodoviária. Conforme aponta o arquiteto, uma das virtudes da estação rodoviária modernista hoje é, justamente, revelar a complexidade, a segregação e desigualdade social em pleno centro urbano:

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)

¹¹ Museus, teatros e centros culturais configuram um uso esporádico e elitizado do espaço urbano. Como apontam os trabalhos de Garry Stevens, inspirado na sociologia de Pierre Bourdieu, estes equipamentos são mais utilizados pelas classes altas, atraídas pela lógica do capital simbólico que representam (2003); David Harvey, com base no mesmo conceito bourdiano de capital simbólico (2014, p.69-96) e Otília Arantes, por exemplo o ensaio crítico “Cultura da cidade: animação sem frase” (1998, p.133-178) também abordam este tema. Os equipamentos modernistas antes voltados para o uso das massas e para as atividades cotidianas têm sido substituídos por edifícios de caráter cultural. Por exemplo: a conversão da antiga rodoviária de Londrina projetada por Artigas em um museu, a transformação da estação Júlio Prestes em Sala São Paulo e a tentativa frustrada de estabelecer um suntuoso edifício da São Paulo Cia. de Dança projetado pelo escritório Herzog & De Meuron no terreno da antiga estação rodoviária de São Paulo. Comparando-se, por exemplo, com o projeto de Brasília, a Plataforma Rodoviária se inseria em posição de destaque justamente pelo seu uso extensivo, enquanto os edifícios de uso cultural se dispunham ao seu redor, por conta de seu uso esporádico.



Referências

- 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.; OTREMBIA, 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.
- ARTIGAS, J. B. V. **Caminhos da arquitetura**. São Paulo: Cosac Naify, 2004.
- ARTIGAS, R. (org.) **Paulo Mendes da Rocha**. São Paulo: Cosac Naify, 2000.
- ARTIGAS, R. **Vilanova Artigas**. São Paulo: Terceiro Nome, 2015.
- 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.
- BAROSSO, A. C.; TAKIYA, A. (orgs.), **Zé Calazans croquis de uma vida croqui 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.
- 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.
- BRUAND, Y. **Arquitetura contemporânea no Brasil**. São Paulo: Perspectiva, 2002.
- CORULLON, M. **A plataforma rodoviária de Brasília: infraestrutura, arquitetura e urbanidade**. Dissertação de Mestrado. São Paulo: FAUUSP, 2013
- FREITAS, M.; SOUZA, E. G.; ROCHA, P. M.; ARAKAWA, N. Terminal Rodoviário de Cuiabá. **Projeto**. São Paulo, n.26, p.16-18, 1980.
- 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.
- FRACALLOSSI, 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.

GIEDION, S. (org.), **Architecture you and me: diary of a development**. Cambridge (MA): Harvard University Press, 1958.

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.

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.

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.

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

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

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

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.

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. 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.



_____. 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. **Paulo Mendes da Rocha**: obra completa. São Paulo: Gustavo Gili, 2003.

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

ROCHA, P. M. da, CARON, J., KATINSKY, J., OHTAKE, R. Pavilhão de Osaka. 1º Prêmio. **Acrópole**.
São Paulo, n. 361, p. 14-17, mai. 1969

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

ROZESTRATEN, A. S. 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**. Tese de Livre Docência, São Paulo: FAUUSP,
2017.

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

SEGAWA, H. M. **Arquiteturas no Brasil: 1900-1990**. São Paulo: Edusp, 2014.

SEGAWA, H. M., DOURADO, G. M. **Oswaldo Arthur Bratke**: a arte de bem projetar e construir. São
Paulo: ProEditores, 1997.

STEVENS, G. **O círculo privilegiado**: fundamentos sociais da distinção arquitetônica. Brasília: Ed.
UnB, 2003.

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.

SUTIL, M. GNOATO, S. **Rubens Meister**: vida e arquitetura. Curitiba: Travessia dos editores, 2005.

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

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.

XAVIER, A. (org.). **Depoimento de uma geração**: arquitetura moderna brasileira. São Paulo: Cosac
Naify, 2003.

XAVIER, A. KATINSKY, J. **Brasília – antologia crítica**. São Paulo: Cosac Naify, 2012.