

O MODERNO **JÁ** PASSADO | O PASSADO **NO** MODERNO
reciclagem , requalificação , rearquitectura

anais do 7º seminário do_co_mo_mo_brasil

porto alegre, 22 a 24 de outubro de 2007

**RODOVIÁRIAS DE LONDRINA E JAÚ: 4 MOMENTOS (PROJETO / FUNCIONAMENTO
/ OBSOLESCÊNCIA / REABILITAÇÃO)**

Maria Augusta Justi Pisani

Arquiteta e Urbanista. Especialista em Patrimônio Histórico e Obras de Restauro pela FAUUSP-Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Mestre e Doutora pela EPUSP – Escola Politécnica da Universidade de São Paulo. Professora da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Presbiteriana Mackenzie e Centro Universitário Belas Artes de São Paulo.

Rua da Consolação, 930, prédio 9; CEP 01302-907; São Paulo, Brasil, tel. (11) 21148383 e (11) 30215468

augustajp@terra.com.br;

Paulo Roberto Corrêa

Arquiteto e Urbanista, Mestre pela Escola de Engenharia de São Carlos e Doutor pela FAUUSP - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Professor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade P. Mackenzie.

Rua da Consolação, 930, prédio 9; CEP 01302-907; São Paulo, Brasil, tel. (11) 21148383;

argpc@mackenzie.com.br

RODOVIÁRIAS DE LONDRINA E JAÚ: 4 MOMENTOS (PROJETO / FUNCIONAMENTO / OBSOLESCÊNCIA / REABILITAÇÃO)

RESUMO

Este artigo aborda duas obras referenciais da Arquitetura brasileira, projetadas por João Batista Vilanova Artigas: as rodoviárias de Londrina e Jaú, localizadas, respectivamente, nos estados do Paraná e São Paulo.

Estas obras emblemáticas foram escolhidas devido às semelhanças e diferenças que guardam entre si e por representarem momentos projetuais distintos da vida profissional deste importante arquiteto. Ambas são bens tombados pelos respectivos órgãos de preservação do patrimônio histórico-arquitetônico de cada estado, por trazerem especulações plásticas e construtivas instigantes para a época em que foram projetadas, o que confere às mesmas o caráter de excepcionalidade, no tocante a esta tipologia arquitetônica. Outro fator que qualifica esta seleção se dá pelas qualidades intrínsecas desses objetos arquitetônicos e por ambas terem destinos bastante antagônicos: a rodoviária de Londrina reabilitada para uso diferente do original, apesar das características marcantes dos espaços gerados a partir do programa de necessidades que os terminais rodoviários requerem. E a rodoviária de Jaú, que passou por um longo processo de deterioração e que, por pouco, não teve seu uso original também substituído, soube reverter este destino por força da concepção arquitetônica e urbanística de seus espaços, que se adequaram com facilidade às exigências funcionais contemporâneas, mantendo-se íntegra e em pleno funcionamento.

Os objetivos desta pesquisa são: a) estudar os projetos arquitetônicos dos terminais rodoviários das cidades de Jaú (SP) e Londrina (PR); b) compreender as mudanças ocorridas nessas cidades durante o funcionamento dos terminais e, também, procurar identificar as razões que levaram à obsolescência e à deterioração de seus espaços; e, c) estudar as ações e obras executadas para atender às novas demandas.

A metodologia proposta se desenvolve em três momentos: O primeiro momento destina-se ao levantamento bibliográfico sobre o assunto em tela, a partir da consulta às fontes primárias (desenhos, projetos, entrevista e textos) do acervo do escritório de Arquitetura de Vilanova Artigas, hoje de posse de seu filho, o Arquiteto Júlio de Camargo Artigas. Um segundo momento destina-se ao levantamento "in loco" dos estudos de casos e dos contextos urbanos das cidades em que estão inseridos. E, por último, o terceiro momento, destinado à apresentação dos resultados.

PALAVRAS-CHAVE: Terminal Rodoviário; Vilanova Artigas; Reabilitação de edifícios.

ABSTRACT

This article approaches two referential works of the Brazilian Architecture, projected by João Batista Vilanova Artigas: the bus stations of Londrina and Jaú city located at states of Paraná and São Paulo respectively.

These emblematic works were selected due to the similarity and differences among each other, and because they represent distinct projectual moments of the professional life of this important architect. Both are properties tumbled by the respective preservation body of historical-architectural patrimony of each state, because they got provocative plastic and constructive speculations at the time they were projected, what confers to these works the exceptional character, concerning the architectural typology. Other factors that qualifies this selection are the particularities of these architectural object and because both have had a very antagonistic destinies: Londrina bus station that was reinstate for one another usage different of the original one in spite of the outstanding characteristis of the spaces generated starting from the programs of needs that bus stations request. And Jau bus station that passed by a long deterioration process and almost didn't have its original use substituted also however this destiny was reverted because of the architectural and town planning conception of its spaces that were adapted with easiness to the contemporary functional demands staying complete and in complete operation.

KEY WORDS: Bus Station; Vilanova Artigas; Building reinstatement.

1. LONDRINA

O norte do Estado do Paraná, até meados da década de 20 do século passado, era uma região repleta de florestas e com poucos colonizadores fixos. Em 1924, com a chegada da missão inglesa liderada pelo Lord Montagu e contando com o técnico em agricultura Lord Loyat marcou, definitivamente, a estruturação da região e o início da cidade de Londrina.

Os ingleses vieram para realizar investimentos de grande porte na agricultura interessados, inicialmente, na possibilidade do plantio de algodão tendo em vista a fertilidade do solo roxo e a oferta de grandes extensões de terras. Dessa forma, em 25 de dezembro de 1925, estes constituíram a Companhia de Terras Norte do Paraná que adquiriu, do Governo do Estado, uma gleba com 500 mil alqueires para o plantio de algodão. A partir de 1928, o objetivo inicial das lavouras de algodão foi deixado de lado e se iniciou a colonização da margem esquerda do Rio Paranapanema, entre os Rios Ivaí e Tibagi.

Inicia-se a constituição de Londrina por meio do Patrimônio Três Bocas, um empreendimento projetado pela iniciativa privada, em 21 de agosto de 1929. Chegam, então, os primeiros colonos vindos do Japão, unindo-se à colônia alemã, que já se encontrava na referida área, no final desse mesmo ano. A fundação da cidade acontece em 1931 e a criação do município se dá pelo Decreto Estadual de 3 de dezembro de 1934, atribuindo-se, ao mesmo, o nome em homenagem aos ingleses que investiam na região.

O crescimento econômico é acelerado, decorrência direta da alta produtividade do solo e pela produção cafeeira. Esse “boom” de desenvolvimento faz com que, entre o período de 1944 a 1948, o município de Londrina seja desmembrado, dando origem aos municípios de: Rolândia, Arapongas, Apucarana, Mandaguari, Marialva, Jandaia do Sul, Maringá, Nova Esperança, Paranavaí, Astorga e outros, ficando portanto, com apenas 2.000 km² de território, dos 22.000 km² originais.

Em fins da década de 40, no auge da produção cafeeira, a Arquitetura Moderna é adotada como um símbolo de enriquecimento e modernização da jovem cidade de Londrina. Dentro deste contexto, na gestão municipal de Hugo Cabral, o Arquiteto Vilanova Artigas é convidado para projetar a estação rodoviária da cidade, projeto este que traz inovações formais e estéticas, acompanhadas por especulações tecnológicas criativas, o que acaba por conferir à obra características sem similares à produção edilícia da época. A foto 1 mostra uma vista aérea de Londrina na década de 40 onde nota-se que a cidade era um grande “canteiro de obras” devido as novas necessidades construtivas geradas pela alta produção cafeeira.



Foto 1 – Vista aérea da Cidade de Londrina

Fonte: Museu da Biopar – Medicina Laboratorial. In: <http://www.biopar.com.br/museu.htm> acesso em 20/06/2007.

Fato interessante e esclarecedor, aos historiadores e pesquisadores da Arquitetura Moderna no Brasil e especificamente aos estudiosos da obra de Vilanova Artigas é gerado pela obra desta rodoviária, que teve seu início em 1949, logo após de ter sido contratada pelo então Secretário de Obras e Viação do Município de Londrina na gestão do Prefeito Hugo Cabral, o Engenheiro Civil formado pelo Mackenzie Rubens Cascaldi, irmão de Carlos Cascaldi, que nesta época era aluno de Artigas na Escola Politécnica da Universidade de São Paulo e que se tornaria, no futuro, sócio de Vilanova Artigas.

A rodoviária foi inaugurada em 1952, ano em que o arquiteto Carlos Cascaldi começa a trabalhar com Vilanova Artigas. Este adendo é importante porque, segundo Júlio Camargo Artigas (2007), grande parte da historiografia brasileira especializada veicula informação equivocada, quando considera Cascaldi como co-autor do projeto da rodoviária de Londrina.

1.1 Projeto e construção

A rodoviária é um marco arquitetônico, desde sua inauguração, modernizando o centro da cidade e tornando-se referência, tanto internamente, quanto externamente, ao Estado do Paraná. A proposta arquitetônica é caracterizada pela presença marcante de um conjunto de sete cascas de concreto armado em forma de abóbada, sendo que a última seção é apoiada em pilares inclinados, com pé direito duplo, oferecendo espaços públicos generosos e integrados à praça no nível inferior e à malha viária que circunda o terreno. (fotos 2 e 3)



Foto 2. Rodoviária de Londrina na década de 50 e Foto 3 - Vilanova Artigas na década de 70. Fonte: Castelnou (2002)

Fato interessante e esclarecedor, aos historiadores e pesquisadores da Arquitetura Moderna no Brasil e especificamente aos estudiosos da obra de Vilanova Artigas é gerado pela obra desta rodoviária, que teve seu início em 1949. Obra esta contratada pelo então Secretário de Obras e Viação do Município de Londrina na gestão do Prefeito Hugo Cabral, o Engenheiro Civil formado pelo Mackenzie Rubens Cascaldi, irmão de Carlos Cascaldi, que nesta época era aluno de Artigas na Escola Politécnica da Universidade de São Paulo e que se tornaria, posteriormente, sócio de Vilanova Artigas.

A rodoviária foi inaugurada em 1952, ano em que o arquiteto Carlos Cascaldi começa a trabalhar com Vilanova Artigas. Este adendo é importante porque, segundo Júlio Camargo Artigas (2007), grande parte da historiografia brasileira especializada veicula informação equivocada quando considera Cascaldi como co-autor do projeto da rodoviária de Londrina.

O projeto arquitetônico fica pronto em 1949, mesmo ano em que começa a construção, cujo acompanhamento foi realizado por Rubens Cascaldi, na qualidade de engenheiro da Prefeitura Municipal de Londrina. A proposta da estrutura formulada por Vilanova Artigas e calculada pelo Engenheiro Augusto Carlos de Vasconcelos, materializa-se por meio de um conjunto de cascas de concreto com 12 centímetros de espessura em média (foto 4). Tal dimensionamento, além de propiciar uma leveza estrutural e visual para o conjunto, explorando os recursos tecnológicos do concreto armado de forma inovadora, objetivava também consumir uma quantidade mínima de material. Fato este bastante relevante já que naquela época o Estado do Paraná não produzia o aço necessário para a construção, bem como outros materiais, fazendo com que houvesse a necessidade de sua aquisição em São Paulo. Sendo assim, impunha à obra um planejamento rigoroso para que não ocorressem atrasos na construção que pudessem vir a comprometer a inauguração.



Foto 4 – Cobertura em casca na forma de abóbada. Fonte: Pisani, Maria Augusta Justi (2006)

O projeto se desenvolve longitudinalmente ao eixo leste-oeste, constituído por um bloco de forma trapezoidal de quatro pavimentos em planta livre, que são interligados por escadas e rampas (vide figura 1), que abriga as funções administrativas e de serviços de apoio aos passageiros em trânsito.

Na fachada sul, já que a incidência de sol é bastante diminuta, foi proposto como fechamento, uma caixilharia de ferro e de grandes panos de vidros transparentes, dialogando, harmoniosamente, com o desenho esbelto e leve da marquise em concreto armado, que se apóia na estrutura do bloco administrativo e em duas estruturas tubulares em forma de “V” (foto 5). Esta marquise busca o usuário na rua, no nível superior do bloco, pois o terreno apresenta um desnível de aproximadamente quatro metros em relação a plataforma de embarque e desembarque de passageiros. A ligação entre o nível mais alto e as plataformas se dá através de rampas, que é outra característica marcante da produção arquitetônica de Artigas.

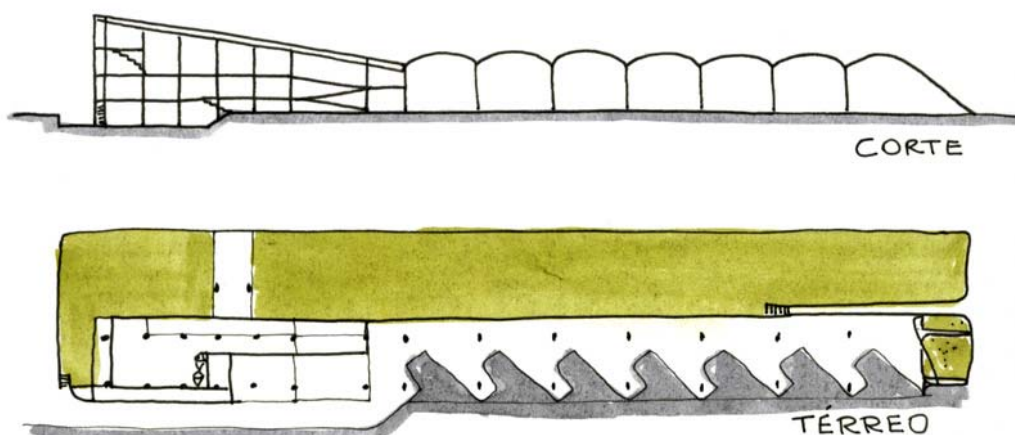


Figura 1 – Corte e planta da Rodoviária de Londrina. Fonte: redesenhado a partir de ARTIGAS, Júlio Camargo (2006).



Foto 5 – Entrada pela fachada sul. Fonte: PISANI, Maria Augusta Justi Pisani (2006)

Sustentada por este bloco, desenvolve-se a seqüência das sete abóbadas cilíndricas que irão proteger os passageiros do sol e da chuva no momento do embarque e do desembarque, como também, as sete baias para os ônibus, posicionadas de forma oblíqua à plataforma. Na fachada norte, Artigas adota a solução de uma “cortina” de “brise soleil”, solução esta não usual para a época e que, posteriormente, irá se constituir em importante elemento caracterizador da Arquitetura Moderna brasileira.

As fotos 6 e 7 revelam as rampas de ligação da parte interna do bloco de serviços e administração e a ligação visual com a parte alta e a parte baixa da cidade. Durante o percurso nas rampas o usuário pode usufruir de vista panorâmica da cidade e dos espaços internos e externos da rodoviária. Esta também é uma das características presentes em vários projetos de Artigas.



Fotos 6 e 7 – vistas internas do bloco de apoio. Fonte: PISANI, Maria Augusta Justi (2006)

A solução estrutural em casca de concreto tem como apoio intermediário entre as calotas, vigas em forma de “v” que cumprem duas funções simultaneamente. A primeira, de funcionar como calha para captação das águas pluviais e a segunda, quando ficam em balanço após os apoios dos pilares, cumprem a função de provocar uma tensão inversa sobre a casca, solução criativa que permite que as cascas atinjam espessura média de 12 cm, como já mencionado anteriormente. Da mesma forma, a armadura da casca também é inovadora, pois acaba por produzir uma força de tração decorrente da perfeita conjugação harmoniosa entre os caminhos das tensões e o desenho da forma arquitetônica proposta pelo arquiteto.

A Praça Rocha Pombo dá a continuidade ao terminal, unindo-se a este por meio de escadas e fazendo a integração com a parte baixa da cidade, criando eixos de passagem com bela integração paisagística. Segundo Castelnou (2002) a implantação do terminal na Praça Rocha Pombo foi essencial para que se criasse uma generosa área cívica, local que se tornaria palco dos grandes comícios na década de 50 e de intensa movimentação e encontro da população londrinense. Novo projeto paisagístico da praça foi executado em 1954, compondo-a de forma ajeitada aos espaços públicos da rodoviária.

Deve-se ressaltar um equívoco cometido junto a estrutura belíssima proposta por Artigas quando, nos anos 70, um engenheiro da Prefeitura Municipal de Londrina, sem consultar o autor do projeto, coloca um “reforço” de concreto totalmente desnecessário, posicionado em diagonal a estrutura original no último módulo da casca (foto 8). A alegação para tal interferência indesejada era de que a obra poderia ruir. Artigas, na época, manifestou-se contra, mas não foi ouvido. Infelizmente esta agressão ainda permanece na obra, mesmo depois do restauro.



Foto 8 – Reforço em diagonal colocado na estrutura a *posteriori*. Fonte: PISANI, Maria Augusta Justi (2006)

Nos primeiros anos de funcionamento, a Rodoviária de Londrina já enfrenta o movimento intenso do transporte intermunicipal devido ao acelerado crescimento econômico da cidade e região. Nos anos 70, com o ápice deste desenvolvimento, a infra-estrutura do terminal mostra-se incapaz de continuar absorvendo este movimento intermunicipal, propiciado pelo constante aumento de demanda do transporte rodoviário. Como se esses fatores, por si só, não fossem suficientes para levar a rodoviária a uma condição de obsolescência, a situação é ainda agravada pelo crescimento e adensamento da cidade no seu entorno, tornando tal condição, irreversível.

1.2 – Tombamento e restauro com mudança de uso

Frente a essa condição de irreversibilidade e para atender as novas demandas geradas pelo crescimento do movimento intermunicipal de passageiros, não resta outra opção ao gestor municipal senão a escolha de outro local para a construção de um novo terminal rodoviário, decisão essa denotada de três fatores: primeiro, a obra de Artigas já nasceu como um patrimônio arquitetônico e dificilmente as obras de ampliação não iriam prejudicá-la (é o primeiro edifício público Moderno no Estado do Paraná); segundo, o centro do núcleo urbano não dispunha de área disponível para a ampliação; e, terceiro, para evitar o impacto negativo que o fluxo intenso de ônibus traria para o centro comercial e cultural da cidade, que se adensou de forma constante após a edificação da antiga rodoviária.

Tais condicionantes fazem com que a Secretaria da Cultura do Estado do Paraná promova, no ano de 1975, o processo de tombamento da Rodoviária de Londrina, usando de argumentos decorrentes da expressão e das características dos novos conceitos de Arquitetura e construção, presentes no edifício. Fez parte do tombamento do edifício da rodoviária, a Praça Rocha Pombo, onde a mesma está paisagisticamente integrada. A partir desta data, a Estação Rodoviária de Londrina passa a se chamar “João Batista Vilanova Artigas”, em homenagem a uma das maiores expressões da Arquitetura Moderna no Brasil.

Após a saída do terminal rodoviário, o edifício foi utilizado inicialmente para feiras de artes e artesanato, sem os devidos cuidados com a manutenção predial, o que gerou uma grande deterioração.

Após alguns anos de impasse a obra de Vilanova Artigas foi restaurada em 1993, com projeto dos Arquitetos Antonio Carlos Zani e Jorge Marão C. Miguel que adaptaram o edifício para o Museu de Arte de Londrina, uso que se mantém até o momento. Foram acrescentados aparelhos de ar condicionados abaixo dos brises (foto 9), mas os apoios acrescentados a posteriori, e indesejados por Artigas, ainda permanecem no edifício. Essas duas decisões do projeto de restauro interferem na linguagem arquitetônica original.



Foto 9 – Fachada norte com os brises. Fonte: PISANI, Maria Augusta Justi (2006).

Após levantamento de campo (dezembro de 2006) constatou-se que o edifício está bem preservado no seu interior, porém, a fachada norte, que recebe os “brises”, está bastante deteriorada, necessitando de novo restauro. O edifício foi totalmente cercado por telas e grades com mais de 2,00 m de altura e seus espaços generosos da cobertura abobada não mais se integram à Praça Rocha Pombo que, por sua vez, apresenta também, um paisagismo sem manutenção e descuidado (vide a esquerda da foto 10). O paisagismo na entrada sul não é o mesmo encontrado nas fotografias da década de 50.



Foto 10 – vista da cobertura no sentido oeste- leste, com a vista do gradil a esquerda que separa a Praça Rocha Pombo. Fonte: PISANI, Maria Augusta Justi (2006)

As obras então realizadas por Artigas na cidade de Londrina, como o Fórum, o Cine Ouro e o Edifício Autolon, estas em parceria com o Arquiteto Carlos Cascaldi, juntamente com a Rodoviária de Londrina, tornam-se uma referência que veio a influenciar o fazer arquitetônico Londrinense.

2. JAÚ

A cidade de Jaú, localizada na região central do estado de São Paulo, é servida pelas rodovias SP225, que liga Brotas, Itirapina, Bauru e Marília; SP255, que liga Bocaina, Araraquara, Barra Bonita e São Manuel; e, SP304, que liga Bariri e Santa Maria da Serra, propiciando, desta forma, uma conexão ágil e rápida com o sistema rodoviário estruturador do estado de São Paulo, constituído pelas rodovias Washington Luiz, Bandeirantes, Anhanguera, Marechal Rondon e Castelo Branco. Complementando este sistema de circulação de grande escala, o município é também beneficiado pela Hidrovia Tietê-Paraná e pela presença do terminal de transporte intermodal hidro-ferro-rodoviário. Esta cidade constitui-se, atualmente, em um pólo industrial expressivo na região sudeste do estado, pelo fato de ter, como principais atividades econômicas, a indústria calçadista e a agroindústria canavieira, ocupando esta atividade posição de destaque, já que alça a região entre as grandes produtoras de açúcar e álcool do estado de São Paulo.

2.1 Sobre o objeto

Ao analisarmos o objeto arquitetônico propriamente dito optamos, inicialmente, pela criação de uma metáfora, que associa o movimento de fluxos da rodoviária aos movimentos de sístole e diástole de um coração humano, já que, tanto um, quanto o outro, necessitam estar articulados a um sistema de circulação para que possam vir a cumprir os seus objetivos. Portanto, para nós, os vários níveis do sistema rodoviário, apresentados anteriormente, são como as artérias de um corpo humano; o sistema viário urbano cumpre o papel de seu sistema de veias que, juntos, cumprem a função de fazer circular, num caso o sangue, no outro, as pessoas e seus meios de transporte.



Foto 11 – O corpo humano translúcido. Fonte: desconhecida. Figura 2 e 3 – Mapas extraídos do Plano Diretor Municipal da Cidade de Jaú, Fonte: www.jau.sp.gov.br, acessado em 22/03/07.

A rodoviária de Jaú sofreu, como a maioria dos edifícios públicos neste país, de total ausência de manutenção e conservação, chegando a configurar, em seus espaços, o retrato do desmazelo e da degradação, tanto física como de usos. Tal condição, da mesma forma que um coração doente, quase leva a óbito o “paciente”. No caso deste objeto de estudo, fizeram-se levantar vozes de amplos setores da Arquitetura brasileira, com o objetivo de se ver reparado, mediante um tratamento adequado, a dignidade deste importante marco arquitetônico, que se encontra em processo de tombamento pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo.

De forma sintética, os espaços desta rodoviária se desenvolvem a partir da localização das atividades funcionais, em três níveis distintos e sob uma única cobertura de aproximadamente 2600 m² de área, apoiada poeticamente sobre 18 colunas que nos remetem, de imediato, a associá-las às formas orgânicas de um lírio, residindo, exatamente neste ponto, a característica mais marcante deste objeto arquitetônico, sendo este desenho peculiar o que confere à obra o seu caráter de excepcionalidade.



Figura 4 – Croqui da planta da rodoviária de Jaú. Fonte: Artigas, Júlio Camargo (2006). Foto 12 – Detalhe da Coluna. Fonte: Corrêa, Paulo (2007). Foto 13 – Lírio. Fonte: www.akvis.com, acessado em 23/03/07.

Porém, uma outra qualidade, não tão fácil de ser visualizada e muito mais sutil, se encerra neste marco da Arquitetura brasileira, que é o da incorporação das questões do urbano em seus espaços físicos. Tal leitura se inicia na própria solução estrutural, que possibilita balanços da ordem de 5,00 m, constituindo-se em verdadeiras “varandas urbanas”, tanto para a Rua Saldanha Marinho (“cidade alta”), como do acesso desta para o interior da rodoviária, como, também, a varanda superior voltada para a Rua Humaitá (cidade “baixa”). Esta solução se apresenta

bastante coerente por proteger os usuários da forte canícula, característica marcante de cidades do centro oeste do estado de São Paulo, e cria, simultaneamente a esta proteção, um jogo de luz, no seu interior, de tom amarelado muito peculiar, resultado da luz que perpassa as nervuras das colunas.



Foto 14 – Varanda superior. Foto 15 – Interior. Fonte: Corrêa, Paulo (2007).

Outro ponto de destaque do partido arquitetônico desta obra são os acessos laterais, que se dão por meio de rampas e que se abrem para duas praças laterais. Essas praças exercem a função de intermediar o diálogo entre a cidade e a rodoviária, criando o espaço de estar em que o anfitrião recebe o visitante. Internamente ao edifício, este espaço se desenha com um pé direito baixo, produzindo no usuário uma sensação de surpresa, pois, ao vencer este pequeno ambiente, o mesmo se depara com a visualização total dos espaços internos compreendidos pelas rampas que conectam os três níveis de piso, pela plataforma de embarque e desembarque de passageiros, e pela área comercial e bilheterias.



Foto 16 – Vista da praça para o acesso. Foto 17 – Vista do acesso lateral para a praça. Foto 18 – Pavimentos internos. Fonte: Corrêa, Paulo (2007).

A implantação deste retângulo de 55,00 x 47,00 m se distribui simétrica e perpendicularmente ao longo do eixo da Rua Edgar Ferraz, que se reproduz, metaforicamente, no interior do edifício, pela localização das rampas de circulação e por possibilitar ao usuário, parado no patamar intermediário da mesma, visualizar a relação do edifício com a “cidade baixa” e a “cidade alta”, simultaneamente.

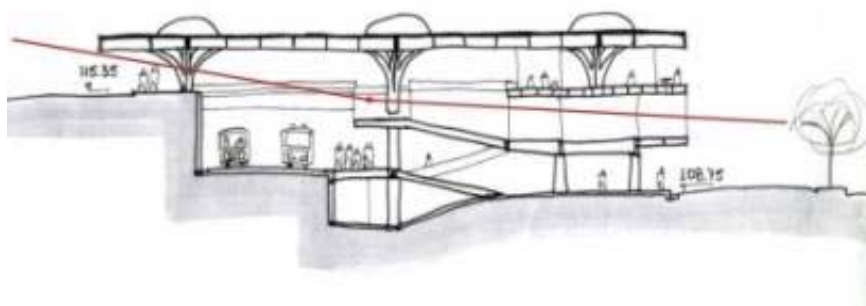


Figura 5– Mapa extraídos do Plano Diretor Municipal da Cidade de Jaú, Fonte: www.jau.sp.gov.br, acessado em 22/03/07, com intervenção de Corrêa, Paulo (2007). Figura 6 – Croqui, corte transversal. Fonte: Artigas. Júlio Camargo. (2006)

Com a mesma preocupação de buscar um diálogo entre o edifício e a cidade, Artigas irá propor, para os espaços destinados às áreas comerciais, esta condição de ver (internamente) e de ser vista (externamente). Isto significa que este ambiente, destinado a breves permanências e de apoio aos passageiros em trânsito ou ao simples usuário, possibilita ao freqüentador que desfrute visualmente da cidade (ver) e, por outro lado, este mesmo ambiente se apresenta à cidade como um retângulo longilíneo envidraçado que, ao mesmo tempo em que dá a sensação de estar flutuando sobre o local de embarque e desembarque de passageiros, cumpre a função de proteger os mesmos (de ser vista).

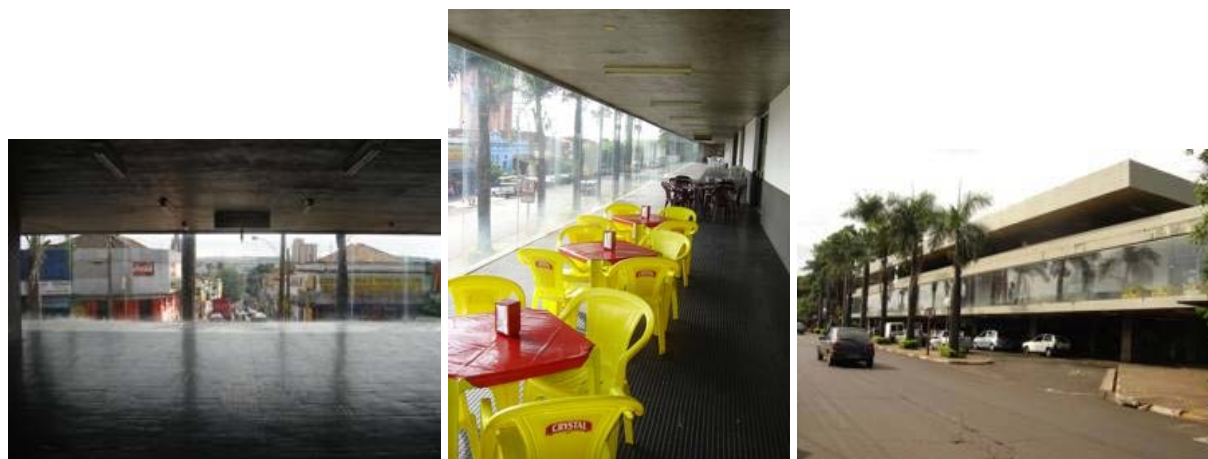


Foto 19 – Interior da rodoviária com vista para a “cidade baixa”. Foto 20 – Interior área das lanchonetes.
Foto 21 – Rodoviária de Jaú, Rua Humaitá. Fonte: Corrêa, Paulo (2007).

Como se estas análises realizadas nos parágrafos anteriores não fossem, por si só, suficientes para confirmar as qualidades urbanísticas deste artefato arquitetônico, o mesmo alcançará o ápice desta condição ao receber em seus espaços contíguos e de forma bastante coerente, mesmo não fazendo parte do projeto original, a adição do Terminal Integrado de Transporte Coletivo, explicitadas pelo novo uso de sua “varanda urbana”, voltada para a Rua Saldanha Marinho (“cidade alta”), de atender às funções de embarque e desembarque de passageiros do referido terminal, decorrência direta da generosidade urbana com que os espaços da rodoviária foram trabalhados/desenhados pelo arquiteto Vilanova Artigas.



Foto 22 – Vista do Terminal de Integração de Transporte Coletivo. Foto 23 – Vista da plataforma de embarque e desembarque do Terminal de Integração de Transporte coletivo, sob a “varanda urbana” voltada para a Rua Saldanha Marinho (cidade alta). Fonte: Corrêa, Paulo (2007).

Após realizar o projeto de restauro deste edifício, o arquiteto Júlio Artigas, filho de Vilanova Artigas, depara-se com um grande desafio profissional e ético, que é o de se responsabilizar pela autoria do projeto arquitetônico do citado terminal de integração, desafio este que é denotado da própria condição de edifício em vias de ser tombado pelos órgãos de preservação do patrimônio artístico, cultural e arquitetônico, tanto municipal, quanto estadual; tratando-se, portanto, de obra elevada à categoria de paradigma desta temática projetiva.

Júlio Artigas, em atitude de reverência à obra e de respeito ao pai, irá propor uma solução singela para o seu projeto de terminal, porém, não deixando de imprimir à mesma, de forma bastante sutil, elementos de significado profundamente referenciados com a produção arquitetural do pai, elementos estes identificados como, por exemplo, pela cor azul utilizada, não um tom de azul qualquer, mas aquele tom de azul com pigmentação preta criado por Artigas, tendo sido classificado, posteriormente, como “azul Artigas”. A menção feita aos 4 pontos de apoio estruturais, tipologia estrutural criada por Artigas e assumida por inúmeros arquitetos contemporâneos a Vilanova, e as 4 aberturas zenitais, que complementam a intersecção entre pilar e viga, uma analogia, talvez inconsciente por parte do autor, com as zenitais também presentes no desenho peculiar das colunas da rodoviária.



Foto 24 – Detalhe das zenitais do Terminal de Integração. Fonte: Corrêa, Paulo (2007).

Outros pontos relevantes, que demonstram esta sutileza da postura projetual do profissional perante a obra consagrada, são verificados pela decisão de sobrepor a cobertura do terminal à cobertura da rodoviária, de maneira a resultar, entre uma e outra, apenas uma fresta de luz, ficando assegurada a possibilidade de apreensão visual entre a “cidade alta” e a “cidade baixa”, a partir do patamar da rampa, como já mencionado anteriormente. Esta sobreposição é que irá

permitir ao passageiro adentrar, de forma a estar protegido do sol e da chuva, no transporte coletivo.



Foto 25 – Detalhe da sobreposição da cobertura do Terminal de Integração com a cobertura da Rodoviária de Jaú. Fonte: Corrêa, Paulo (2007).

Finalmente, a decisão projetual de manter desalinhados os eixos dos pilares do terminal com as colunas da rodoviária, com o intuito de evidenciar, de fato, o contraste entre a obra paradigmática e a obra nova.

3 – CONSIDERAÇÕES FINAIS

As duas Rodoviárias, de Londrina e de Jaú, ambas projetadas por Artigas, denotam o total domínio do processo projetual, resultando em arquiteturas arrojadas, com todas as características necessárias para o atendimento das funções propostas pelo gestor municipal e indo além destas, gerando novos espaços públicos de passagem e convívio.

No caso de Londrina, a integração entre os objeto arquitetônico, a praça e a cidade foi interrompida por meio da colocação de barreiras físicas a posterior, impedindo que a população possa usufruir desses espaços. A cobertura criativa da antiga plataforma apresenta-se solitária e expectadora do vai e vem intenso das calçadas atrás dos gradis que a separa, provavelmente lembrando-se de um passado não tão remoto, cujas sombras se ofereciam de maneira farta e generosa aos usuários que por ali transitavam.

Seus espaços tornaram-se obsoletos, em função da falta de previsão, por parte dos gestores municipais, do crescimento econômico e espacial que a cidade enfrentaria na década seguinte, posterior à sua inauguração. No entanto, como referencial da Arquitetura de um determinado momento econômico, social e técnico, o edifício foi devidamente tombado e preservado para as

gerações futuras. A proposta de reabilitação e restauro do edifício deixa margem a dois questionamentos: o primeiro, sobre a necessidade dos aparelhos de ar condicionado na fachada com “brises” e, o segundo, sobre a adição do reforço estrutural que macula a proposta estrutural original.

Embora já se tenham passado mais de 30 anos desde sua inauguração, a rodoviária de Jaú permanece integrada aos elementos urbanísticos do seu entorno, condicionante esta que se acentua, de maneira ainda mais velada, quando seus espaços se oferecem para cumprir mais uma função adicional e contemporânea, que é a de abrigar as instalações do Terminal Integrado de Transporte Coletivo.

Estas obras primas assumem as posições de marcos referenciais da Arquitetura Moderna Brasileira, por conterem em suas soluções arquitetônicas, de forma simultânea e complementar, arrojo e singularidade, tanto nos aspectos estéticos, formais e nas técnicas construtivas empregadas, como no “diálogo” que produz com a cidade, decorrência direta das questões urbanísticas e das relações sociais inseridas na própria obra.

4 - BIBLIOGRAFIA

- ARTIGAS, Júlio Camargo. Entrevista dada a Maria Augusta Justi Pisani e Paulo Roberto Corrêa em 22 de janeiro de 2007, São Paulo.
- ARTIGAS, Júlio Camargo. Acervo Pessoal, 2006
- CASTELNOU, Antonio. Arquitetura Londrinense. Expressões de Intenção Pioneira, 1ª ed. Londrina, Atrito Art, 2002
- CORRÊA, Paulo Roberto. Acervo Pessoal, 2007
- Instituto Lina Bo e P. M. Bardi e Fundação Vilanova Artigas. Vilanova Artigas – Arquitetos Brasileiros / Brazilian Architects. São Paulo: Instituto Lina Bo e P. M. Bardi e Fundação Vilanova Artigas, 1997.
- PISANI, Maria Augusta Justi. Acervo Pessoal, 2006
- Plano Diretor do Município de Jaú, in: www.jau.sp.gov.br, acessado em 22/03/07.
- Secretaria da Cultura do Estado do Paraná. Livro Tombo Histórico. Antiga Estação Rodoviária. Inscrição do Tomo 52-II, processo número 53/74, 08/12/1974, Londrina, 1974. in: <http://www.patrimoniocultural.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=128>, acessado em 09/03/2007.
- VASCONCELOS, Augusto Carlos e CARRIERI Jr, Renato. A escola brasileira do concreto armado. São Paulo: Axis Mundi, 2006.