

IV enanparq

Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo
Porto Alegre, 25 a 29 de Julho de 2016

BRUTALISMO BANDEIRANTE: A OBRA MATO-GROSSENSE DE PAULO MENDES DA ROCHA

SESSÃO TEMÁTICA: IDEIAS VIAJANTES, ARQUITETURA E URBANISMO NO
INTERIOR DO PAÍS

Ricardo Silveira Castor
Universidade Federal de Mato Grosso
rscastor@ufmt.br

BRUTALISMO BANDEIRANTE: A OBRA MATO-GROSSENSE DE PAULO MENDES DA ROCHA

RESUMO

A pesquisa empreende uma análise arquitetônica da Estação Rodoviária Interestadual de Cuiabá, projetada em 1977 pelo arquiteto Paulo Mendes da Rocha e equipe, composta por Macyr Freitas, Ercício Gonçalves de Souza e Newton Arakawa. Busca-se relacionar suas respectivas qualidades arquitetônicas com as peculiaridades históricas, urbanas e geográficas que as teriam condicionado. Nesse sentido, situa criticamente a obra nos contextos da evolução histórica da cidade e da produção arquitetônica paulista da época para, em seguida, analisar a natureza das alterações sofridas desde então pelo projeto original e pelo seu entorno urbano. As formas de diálogo entre o diversificado vocabulário de Paulo Mendes da Rocha e as especificidades do território de Mato Grosso lançam luzes sobre o processo de difusão da arquitetura moderna brasileira pelo interior do país. As conclusões da pesquisa revelam que o projeto analisado guarda relações significativas com as particularidades do seu contexto urbano e ambiental.

Palavras-chave: Paulo Mendes da Rocha. Arquitetura de Mato Grosso. Estação Rodoviária de Cuiabá.

PIONEER BRUTALISM: THE WORK OF PAULO MENDES DA ROCHA IN MATO GROSSO

ABSTRACT

The study undertakes an architectural analysis of the Cuiabá Interstate Bus Station, a key work of the modern local architecture, designed in 1977 by the architects Paulo Mendes da Rocha, Moacyr Freitas, Ercílio Gonçalves de Souza e Newton Arakawa. It seeks to relate their architectural qualities with the historical, urban and geographical peculiarities of the Brazilian state of Mato Grosso. The work is also related to Sao Paulo architectural production of the time, considering the changes in the original design and in urban surroundings. Forms of dialogue between the architect's vocabulary and the Mato Grosso particularities clarify the process of spread of modern Brazilian architecture throughout the country. The study concludes that the analyzed project has significant relationships with the particularities of its urban and environmental context.

Keywords: Paulo Mendes da Rocha. Architecture in Mato Grosso. Bus Terminal in Cuiabá.

1. Introdução

Aquilo que Halbwachs (1990) denominou de “memória coletiva” explicaria, a nosso ver, parte do apreço da população cuiabana para com a Estação Rodoviária de Cuiabá, projetada pelos arquitetos Paulo Mendes da Rocha, Moacyr Freitas, Ercílio Gonçalves de Souza e Newton Arakawa. O fato de a obra inaugurada em 1979 ter se convertido literalmente em cartão postal da cidade poderia ser interpretado apenas como sinal de provincianismo (figura 1). À luz da história, contudo, soma-se uma segunda causa que, se não aluna a primeira, a torna compreensível: as dificuldades de transporte e comunicação que, durante séculos, mantiveram a cidade em estado de acentuado isolamento. A imponente rodoviária não poderia deixar de assumir um significado especial numa região que até a primeira década do século XX não se comunicava com os grandes centros do país, senão por um extenuante percurso fluvial. O próprio engenheiro Cássio Veiga de Sá, que hoje empresta seu nome à estação, foi testemunha das dificuldades ocasionadas pela falta de ligação rodoviária com os grandes centros. Ao relatar seu trabalho à frente das obras locais do Estado Novo, esclarece que “os materiais eram despachados na Estrada de Ferro Paulista até Bauru, para baldeação em vagões da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, bitola estreita (...) tinham nesse percurso uma demora em média de três meses.” (SÁ, 1980).

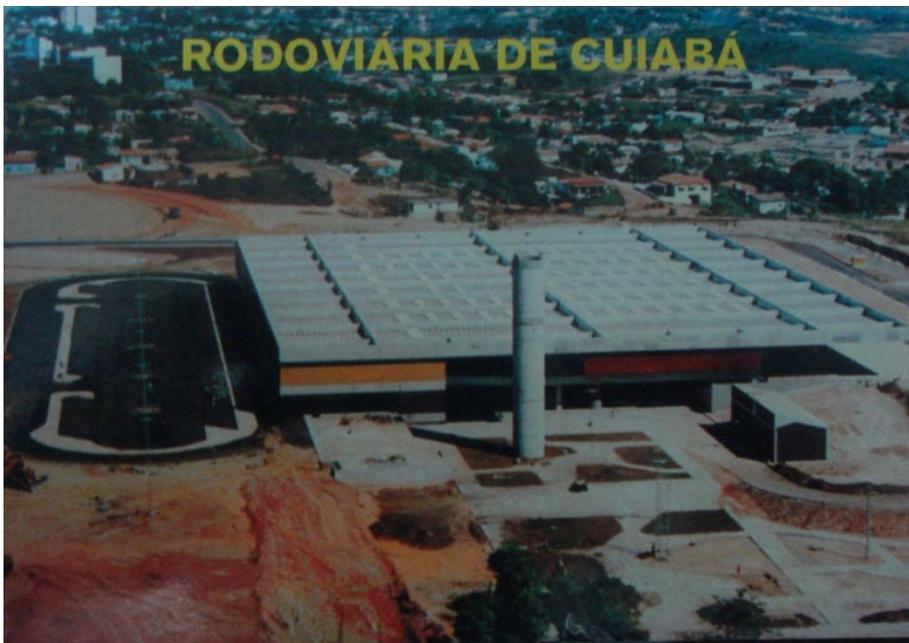


Figura 1 – Terminal Rodoviário de Cuiabá. Cartão Postal, década de 1980.

Fonte: acervo pessoal de Moacyr Freitas.

No contexto da política de integração nacional vigente nas décadas de 60 e 70, Cuiabá transforma-se em ponto de apoio para os programas governamentais de desenvolvimento

da região amazônica. Torna-se, de fato, ponto de encontro das principais estradas de acesso às “terras virgens” do interior brasileiro, como as BR 364 (Cuiabá-Porto Velho), a 070 (Cuiabá-Brasília) e a 163 (Cuiabá-Santarém). Aberto o caminho, as correntes migratórias fazem a população da cidade, que em 1970 era de 83.000 habitantes, crescer a taxas de até 18% ao ano. Sintomático desse crescimento acelerado foi o progressivo congestionamento da antiga rodoviária, construída nos anos 1960, na região central da cidade (figura 2 e figura 3). O velho galpão de concreto que comportava quatro partidas diárias viu esse número chegar a 96 em 1979, quando foi desativado(SÁ, 1980, p. 217).



Figura 2 – Antiga Estação Rodoviária de Cuiabá.
Fonte: Ribeiro (2002). Foto: Laércio Ojeda.

Figura 3 – Interior da antiga Estação Rodoviária de Cuiabá. Plataforma de embarque e desembarque de passageiros. Fonte: Ribeiro (2002). Foto: Laércio Ojeda.



Daí a preocupação dos arquitetos e urbanistas da prefeitura em munir-se de instrumentos legais que pudessem fazer frente ao crescimento descontrolado da capital, preservando a integridade do seu patrimônio construído e natural. Tratava-se, entre outras medidas, de poupar os casarões do centro do ímpeto modernizador que tomava a cidade. A situação era agravada pela localização desfavorável da velha rodoviária. Que se transferisse do centro, portanto, o excesso de trânsito e atividades incompatíveis com suas vias estreitas, calçadas com paralelepípedo.

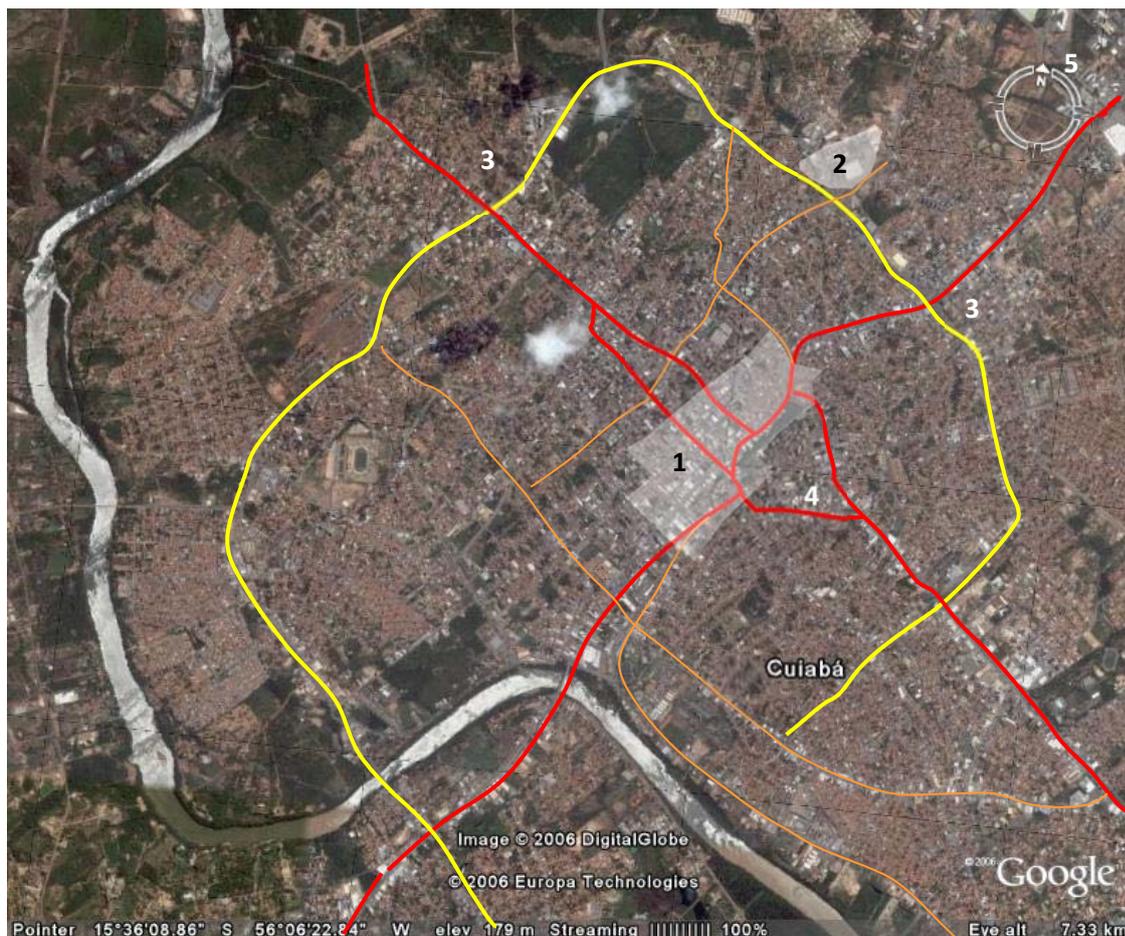


Figura 4 – Vista aérea de Cuiabá: artérias radiais e perimetral em destaque.

Fonte: Montagem baseada em foto de satélite do Google Earth.

Legenda: 1. Área de interesse histórico; 2. Estação Rodoviária; 3. Terrenos alternativos descartados; 4. Antiga Rodoviária; 5. Centro Político Administrativo.

A escolha da localização do novo terminal rodoviário foi determinada, ainda, pela decisão política de remover o assentamento clandestino que ocupava um dos três terrenos então disponíveis para a obra (figura 4). Estes haviam sido pré-selecionados pela equipe de Moacyr Freitas, lotado no Departamento de Obras Públicas do Estado, ao longo da avenida perimetral que ele mesmo havia projetado (FREITAS, 2003). Felizmente, a área escolhida estava perfeitamente de acordo com os parâmetros estipulados pelo Manual de Implantação de Terminais Rodoviários de Passageiros (MITERP), publicado pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) em 1976. Além da avaliação de áreas “disponíveis e viáveis”, o MITERP recomendava harmonizar o sistema de acesso ao terminal com a estrutura viária do entorno, considerando sempre o planejamento urbano da cidade e suas tendências de expansão. Determinava, ainda, que se conciliassem os interesses dos

passageiros e das empresas transportadoras no que se refere à facilidade de locomoção. Pode-se dizer que todas essas exigências foram atendidas, tendo-se em vista a amplitude do terreno escolhido, a qualidade do solo e da topografia, sua localização junto ao anel viário da cidade, num ponto praticamente equidistante das radiais norte-sul e da leste-oeste, afastada do centro mas não da zona urbana.

Foi seguindo aquele recém-publicado manual que Moacyr Freitas e seu colega Ercílio Gonçalves de Souza desenvolveram o projeto preliminar do terminal. Depois de aprovar o “projeto básico”, o governador José Garcia Neto sugeriu a contratação de um escritório especializado de São Paulo para elaboração dos projetos complementares em conformidade com o disposto no MITERP (FREITAS, 2003, p.35). Incumbido da tarefa, o arquiteto Paulo Mendes da Rocha, auxiliado por Newton Arakawa, teria começado sugerindo alterações no sistema estrutural, visando o aumento dos vãos entre os pilares. O projeto entregue em 1977 foi executado pela empresa mineira Andrade Gutierrez a partir de 1978, entrou em atividade no ano seguinte e será descrito a partir de agora.

2. O PROJETO

O memorial descritivo do anteprojeto foi organizado pelo arquiteto Paulo Mendes da Rocha (1977) em quatro tópicos: implantação e sistema geral de acessos; programa, áreas e partido; sistema construtivo; urbanização futura. Aproveitaremos essa ordem geral de exposição, reveladora tanto do processo criativo dos autores da proposta, quanto dos aspectos que julgaram prioritários. Porém, como nosso objetivo maior é submeter a mencionada obra a uma abordagem analítica, não teria cabimento seguir pari passo as colocações do mestre capixaba que, além de surpreendentemente confusas em certos trechos¹, atém-se aos planos descritivo e justificativo típicos do gênero.

Como não existe relato histórico imune a posicionamentos críticos, seja no campo da arquitetura ou da arte em geral², tampouco se pode falar numa separação estanque entre os processos de descrição e de análise de uma obra, o que nos autoriza a confundi-los deliberadamente no presente item. Admitindo que não se possa apresentar algo senão sob

¹ Se não, vejamos: “Os estudos realizados pelo governo do Estado de Mato Grosso [...] para a implantação da Rodoviária de Cuiabá, resultaram na confluência das avenidas perimetral, que é integrante da rodovia BR 070/364/MT [sic] e Marechal Deodoro e seus prolongamentos, ou seja rodovia MT 305 em direção à Chapada dos Guimarães e uma variante em direção ao centro político-administrativo [...] Assim ficam asseguradas as melhores visuais para o edifício a partir de sua presença urbana para a avenida Marechal Deodoro, porém sem interferência no seu tráfego, diretamente ao longo da fachada, onde a dimensão entre as obras do trevo e a bifurcação adiante seria exígua, 170,0 m”. (ROCHA, 1977).

² “Toda história é condicionada por um modo de abordá-la; não se pode escrever uma história absoluta, assim como não se pode realizar uma arquitetura absoluta”. (FRAMPTON, 1997, VII). “O historiador de arte é pois obrigado a tomar consciência de suas obrigações críticas e das dificuldades que elas apresentam” (RICHARD, 1989, p.2)

a ótica de um intérprete em particular, optamos por tecer comentários sobre o projeto à medida que o descrevemos, de modo a enriquecer o relato da cada elemento com as críticas que lhe sejam pertinentes, e vice-versa. Bem entendido, o termo crítica tem a “missão de interpretar e contextualizar, e pode ser entendido como uma hermenêutica que desvela origens, relações, significados e essências”.(MONTANER, 1999, p. 11)

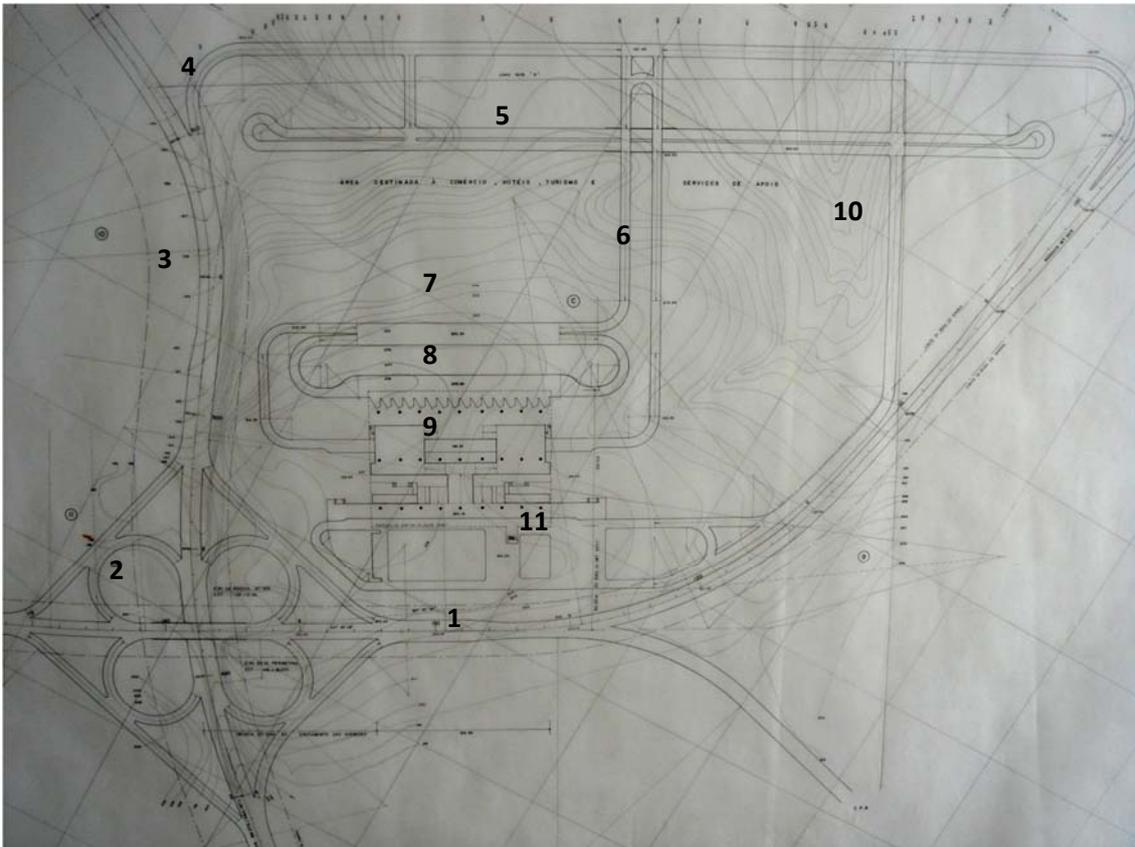


Figura 5 – Paulo Mendes da Rocha, Moacyr Freitas, Ercílio G. de Souza e Newton Arakawa: Projeto da Estação Rodoviária de Cuiabá, 1976-77. Implantação e sistema viário.
Fonte: Acervo do Arq. Paulo Mendes da Rocha.

Legenda: 1. Av. Marechal Deodoro; 2. Viaduto; 3. Av. Perimetral; 4. Ponto de acesso ao terreno; 5. Eixo viário para conjunto comercial e de serviços; 6. Via exclusiva para ônibus; 7. Faixa de espera; 8. Embarque; 9. Desembarque; 10. Via de acesso público (táxis, carros de passeio, etc.) 11. Estacionamento.

2.1 IMPLANTAÇÃO E SISTEMA DE ACESSOS

O memorial começa invocando o cenário do entorno, de onde extrai os elementos condicionantes da implantação e das soluções de acesso. Não hesita em extrapolar os limites do terreno e do programa inicial, ao propor a construção de um viaduto e de um trevo no cruzamento das duas avenidas que delimitam a área: a perimetral e a Marechal Deodoro (figura 5). Uma bifurcação da primeira via garante um acesso de mão única à extremidade

norte do terreno, onde a topografia favorece a manobra. A face norte desse grande terreno de planta quase trapezoidal foi reservada à implantação de um conjunto de edifícios de apoio ao terminal propriamente dito, locado mais ao sul. Adentrando o terreno, os veículos seguem pela base maior do trapézio até tomarem direções distintas de acordo com o tipo de atividade a que se destinam.

Os ônibus das empresas que operam no terminal cruzam o eixo viário do mencionado conjunto de apoio, situado em nível mais baixo, seguindo até a zona de espera nos fundos da estação, de onde partem separadamente para as suas respectivas plataformas. Quanto aos veículos de passeio e de transporte intramunicipal, contornam toda a estação até alcançarem a via frontal semicoberta que provê acesso, tanto ao saguão de entrada à sua direita, quanto às áreas de estacionamento público, à esquerda. Todos deixam o local de maneira igualmente organizada, seguindo por vias de mão única em direção à saída comum voltada para av. Marechal Deodoro, no limite meridional do terreno.

As plataformas de embarque e de desembarque estão dispostas segundo a tradicional setorização em faixas longitudinais. A solução comparece em todos os terminais projetados por Paulo M. da Rocha, com exceção do de Goiânia, cujas plataformas cortam transversalmente o conjunto (figura 6). Tanto lá como na estação cuiabana, a ousadia está nas plataformas lineares que dividem o espaço interno ao meio. O desafio comum: promover a reunificação do mesmo por meio de passagens em nível. Em Goiânia, foi criada uma passarela elevada interligando as plataformas centrais e periféricas, que estão niveladas com o solo, enquanto as áreas de apoio estão rebaixadas. Em Cuiabá, a topografia acidentada conduziu a um jogo mais complexo de níveis e rampas. Procurou-se, em primeiro lugar, explorar as irregularidades do terreno, no sentido de reforçar a independência entre os diferentes fluxos no interior do terminal. Com efeito, vê-se que o nível da plataforma de desembarque coincide ligeiramente com o do talvegue que se estende paralelamente à Avenida Marechal Deodoro. No mesmo nível dessa avenida foram dispostos os bolsões de estacionamento público e a plataforma de acesso aos guichês. A plataforma de embarque situa-se dois metros acima, correspondendo ao trecho mais elevado do terreno, na margem oposta do talvegue.

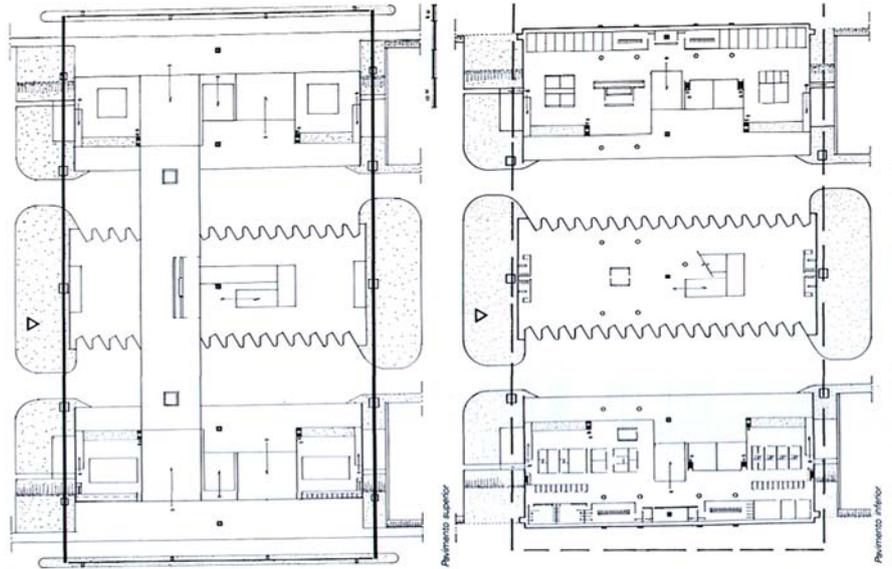


Figura 6 – Paulo Mendes da Rocha e Grupoquatro: Terminal Rodoviário de Goiânia, 1985. Plantas dos pavimentos superior e térreo. Fonte: Zein (1994, p. 81).

No tocante à implantação, Rocha (1977) argumenta que a “importância urbanística do edifício leva a desejar implanta-lo ao longo da Avenida Marechal Deodoro, de maneira mais acadêmica e de leitura cômoda [...]” Cuidou-se, portanto, de voltar sua fachada principal para a avenida cuja cota lhe garantiria uma visibilidade maior, “posição confirmada como recomendável pela topografia do terreno”. A declividade mais suave do trecho favoreceu os sistemas de estacionamento e de acesso ao interior do prédio, dispensando gastos com aterro. Tríplice, portanto, foi o acordo que definiu a disposição do prédio, dos acessos e dos níveis, tendo por condicionantes: a visibilidade da obra, as facilidades de circulação e a sua viabilidade econômica.

2.2 PROGRAMA E PARTIDO

Fosse considerada a quantidade média de 96 partidas diárias registrada na estação anterior, Cuiabá ganharia um modesto terminal classe E, com porte equivalente a um movimento de 81 a 150 partidas diárias. Aplicando-se a previsão de crescimento urbano de 5% durante um período de 10 anos, como prescreviam as normas do DNER, a quantidade de partidas poderia chegar a 156 por dia, número condizente com a classe seguinte. No entanto, devido à explosão demográfica verificada naquela década em Mato Grosso e à posição estratégica de sua capital no mapa rodoviário do país, decidiu-se por um terminal ainda maior. Como todos da classe C, o terminal de Cuiabá está equipado para comportar até 1400 partidas diárias, sendo 16 delas simultâneas. Previu-se, para tanto, um conjunto de 21.000m² de

área construída, 12.935 m² de área ocupada, composto de 16 plataformas (boxes) de embarque do tipo diagonal, seis de desembarque longitudinal, além de todos os ambientes de apoio especificados e predimensionadas pelo MITERP.



Figura 7 – Paulo M. da Rocha, Moacyr Freitas et al.: Rodoviária de Cuiabá, 1977-79. Vista da fachada principal, voltada para Av. República do Líbano. Fonte: R. Castor, 2013.

Importante observar que quase todas essas áreas foram extrapoladas pelo projeto de Cuiabá, e que o superdimensionamento atinge, sobretudo, as áreas de uso público. Por exemplo, enquanto o manual previa uma área de espera para embarque compreendida entre 900 m² e 1.700 m², em Cuiabá são 2.100 m² destinados a esse fim, embora só uma parte dessa área esteja guarnecida com assentos. A espera do desembarque estende-se por mais de 1.000 m², superando em muito o limite de 600 m² oficialmente previsto. Por outro lado, as áreas privativas (administrativas e de operações), excetuando sanitários, não vão muito além das dimensões mínimas estipuladas pelo DNER. Os compartimentos da bilheteria excedem a área mínima fixada, mas suas proporções internas não garantem os 2m de frente exigidos pela norma. Lembrando os núcleos privativos de muitas residências paulistas, “verdadeiras alcovas com espaços longos e estreitos” (KAMITA, 2004, p.166), a forma dos guichês tem obrigado cada empresa a alugar mais de um módulo, o que explica a presente necessidade de ampliação desse setor, a despeito da ociosidade verificada nos demais. Além disso, as áreas livres correspondem aos trechos mais prestigiados e iluminados do terminal, desfrutando também das melhores visuais. Por outro lado, quase todas as salas de acesso restrito foram relegadas ao subsolo. Impossível não associar esse

fato à tendência dos arquitetos filiados à tradição paulista de ter “os espaços comunitários valorizados; os recantos privados, compactados”. (SEGAWA, 1999, p. 151).

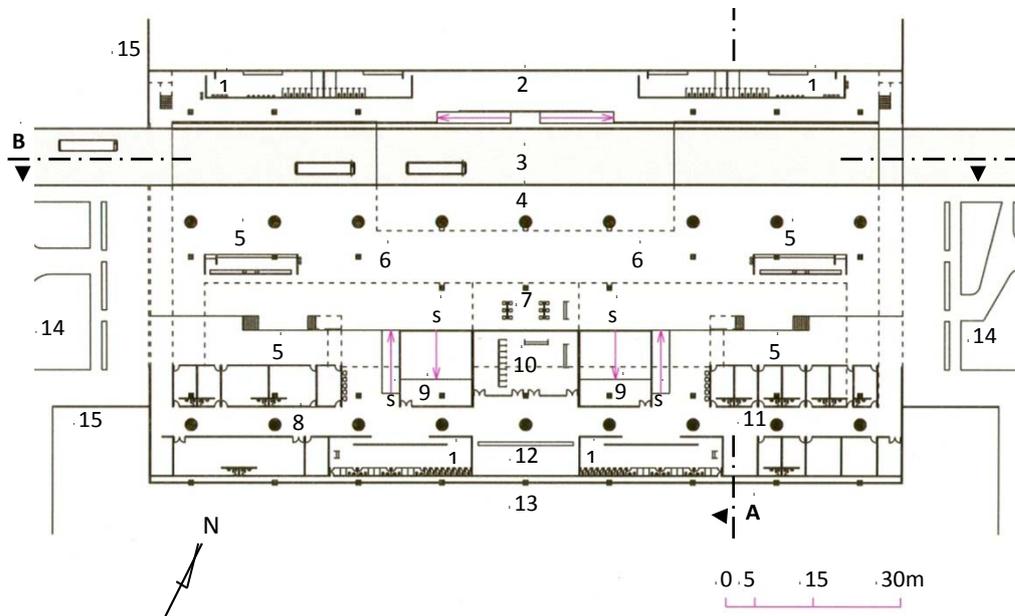


Figura 8 – Projeto original da Rodoviária de Cuiabá: planta do setor de desembarque (pav. Inferior). Desenho: R. Castor, 2006.

Legenda: 1. Sanitários; 2. Galeria de serviços; 3. Via interna; 4. Plataformas de desembarque; 5. Café; 6. Espera; 7. Engraxataria; 8. Administração; 9. Depósito; 10. Telefone / telégrafo / Barbearia; 11. Serviços públicos; 12. Achados e perdidos; 13. Fosso de ventilação; 14. Canteiro; 15. Muro de arrimo.

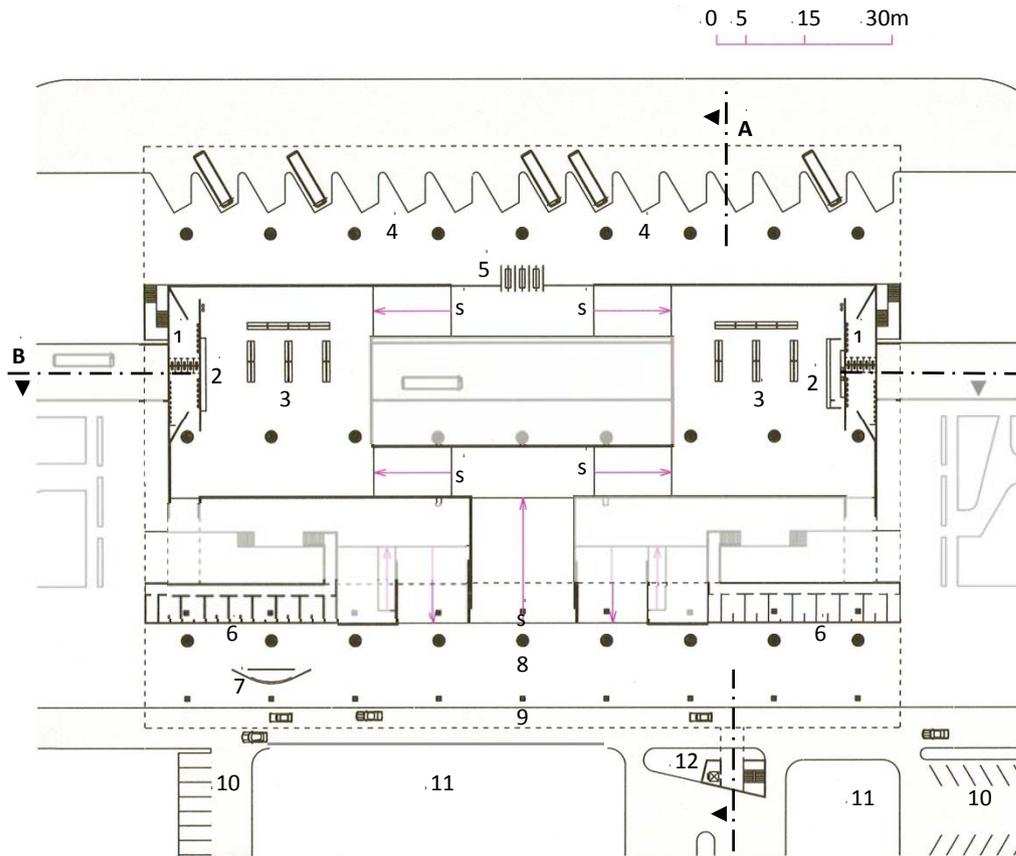


Figura 9 – Rodoviária de Cuiabá: planta do setor de embarque conforme projeto original.

Legenda: 1. Sanitários; 2. Café; 3. Espera; 4. Plataformas de desembarque; 5. Controle; 6. Guic Balcão de informações; 8. Saguão de Entrada; 9. Via de acesso ao saguão; 10. Estacionamento público; 11. Praça; 12. Torre de escada e elevador.

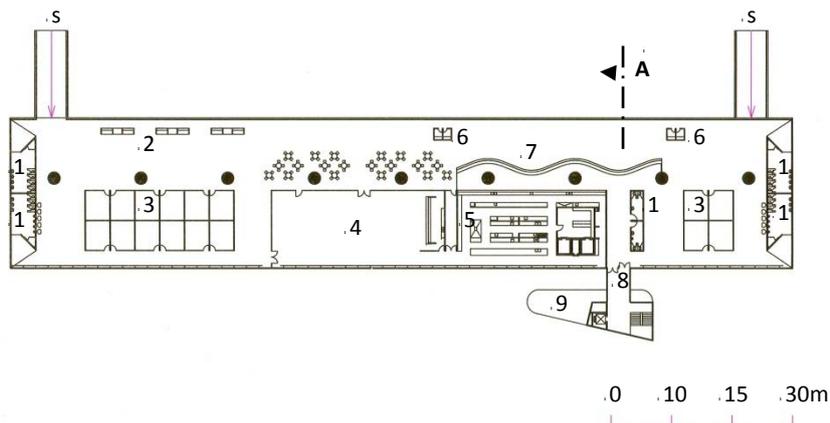


Figura 10 – Rodoviária de Cuiabá: setor de comércio e serviços. Desenho: R. Castor, 2006.

Legenda: 1. Sanitários; 2. Quiosques; 3. Lojas; 4. Restaurante; 5. Cozinha; 6. Caixas; 7. Lanchonete; 8. Passarela; 9. Caixa de escada e elevador.

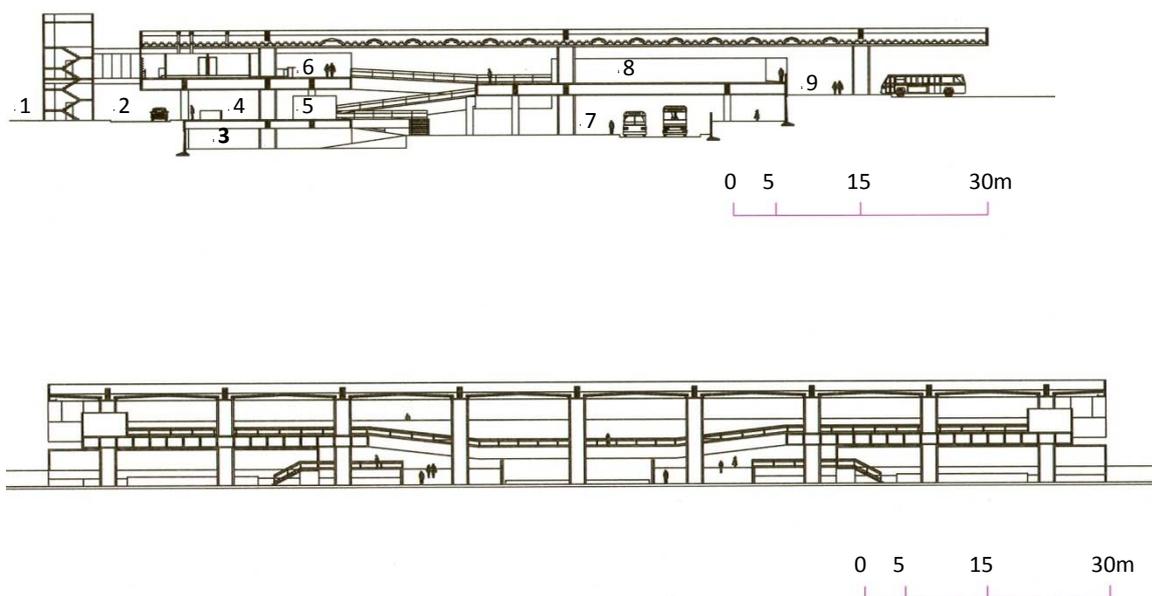


Figura 11 – Rodoviária de Cuiabá: cortes A e B conforme projeto original.
Desenho: R. Castor, 2006.

Legenda: 1. Caixa de escada /elevador; 2. Via de acesso ao saguão; 3. Adm. e Serv.; 4. Saguão de entrada; 5. Guichês; 6. Setor de Comércio e Turismo; 7. Plataforma de desembarque; 8. Espera p/ embarque; 9. Plataforma de embarque



Figura 12 – Rodoviária de Cuiabá: fachada sul conforme projeto original.
Desenho: R. Castor, 2006.

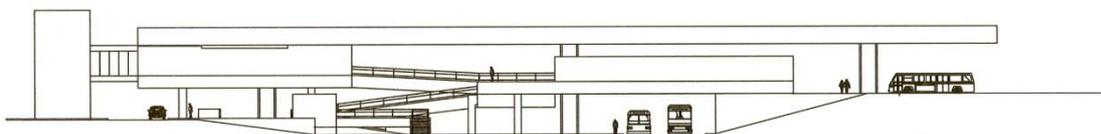


Figura 13 – Rodoviária de Cuiabá: fachada leste conforme projeto original.
Desenho: R. Castor, 2006.

Com relação à localização dessas áreas, o citado manual adotava como critério preferencial a clareza da organização geral, a fim de favorecer o controle e a eficiência de cada atividade, pressupondo “áreas de espera destinadas ao público, específicas e distintas para

as operações de embarque e desembarque”. No setor de serviços públicos, as áreas reservadas aos órgãos encarregados da fiscalização (posto do DNER) e do policiamento (polícia militar, civil, federal e feminina) deveriam “ser localizados de modo a permitir o melhor controle sobre as áreas de circulação e de espera”. Da mesma forma, no setor de operações, as plataformas de embarque e desembarque deveriam “ser cobertas e construídas para operação em separado com circulações próprias e convenientemente distintas de toda e qualquer circulação”. Quanto ao setor administrativo, deveria “ser implantado de modo a não interferir com a operação e o uso do mesmo, devendo o acesso às mesmas [salas] ficar restrito ao pessoal da administradora...” Por fim, nada contra a proximidade entre o setor de comércio e as áreas de uso público, desde que “não prejudique a movimentação dos usuários”.(BRASIL. MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. DNER, 1976).

No quesito simplicidade, pode-se dizer que os autores corresponderam plenamente às expectativas oficiais. Os setores do terminal encontram-se claramente delimitados e interligados. Os sistemas de circulação contribuem para agilizar as atividades diárias dos passageiros, visitantes e funcionários, organizando independentemente os circuitos de embarque (acesso ao terminal-compra de passagem-espera e embarque) e desembarque (desembarque-coleta de bagagem-embarque em transporte coletivo ou individual urbano), sem cruzamentos ou superposições. Nesse caso, porém, a racionalidade espacial não parece estar a serviço da fiscalização ou do policiamento, atividades prejudicadas, de certa forma, pela posição semienterrada dos órgãos incumbidos de exercê-la (figura 8). Não por acaso, as sedes de polícia e da administração acabaram, com o tempo, transferidas para pontos mais elevados e intimidadores situados, respectivamente, entre os sanitários do setor de desembarque e as lojas do setor de comércio.

Como atender ao princípio de independência dos fluxos e dos diferentes setores, sem admitir a ideia de segregação espacial? Como separar as funções sem obstruir o contato entre as pessoas? A resposta já estava sugerida, por assim dizer, na superfície irregular do terreno. Enquanto os especialistas do DNER propunham que as áreas de uso comum fossem “convenientemente separadas por elementos físicos (parede, grade, divisória, obstáculo de cerca-viva)”, os arquitetos do terminal cuiabano cumpriram a exigência explorando os desníveis da topografia local. Essa segregação funcional por meio de rampas e desníveis foi guiada, paradoxalmente, pela busca de unificação e fluidez total do espaço. Reforçando essa sensação de fluidez, temos a cobertura plana, abrigando e unificando virtualmente tudo à sua sombra. A solução remete, mais uma vez, ao legado de Artigas e aos estilemas da suposta Escola Paulista, cujos integrantes teriam sintetizado dois conceitos que Wright julgava antitéticos: o motivo tipológico da caixa e a noção de fluidez

espacial decorrente da planta livre ou, em última análise, da própria visão de mundo moderna:

Novas relações interativas entre o interior e o exterior, e inclusive a distinção de qualquer abolição nítida; assim é que põe de manifesto a abertura global do mundo moderno. Frank Lloyd Wright expressava esta intenção dizendo que queria 'destruir a caixa'. Isto é queria substituir essas unidades espaciais delimitadas e estáticas do passado por uma nova classe de totalidade contínua. (NORBERG-SCHULZ, 2005, p. 46)

O partido da estação guarda, de fato, relações com o princípio da caixa suspensa em concreto aparente reconhecível, por exemplo, no prédio da Faculdade de Arquitetura da Universidade de São Paulo (figura 14). Como na FAU, os pisos do terminal cuiabano são interligados por um imponente conjunto de rampas de concreto que imprime dinamismo ao espaço interno (figura 16 e figura 17), embora seu traçado aproxime-se mais do padrão simétrico adotado em outro projeto de Artigas: a Rodoviária de Jaú (figura 15).



Figura 14 – J. B. Vilanova Artgas: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1961-69. Vista das rampas internas. Foto: R. Castor, 2009.

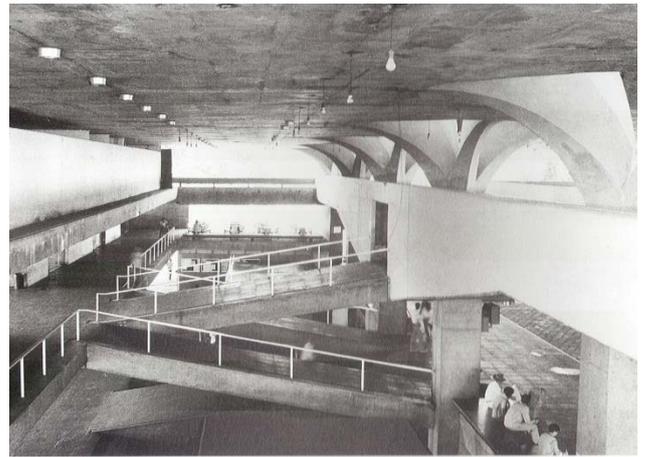


Figura 15 – Estação Rodoviária de Jaú, 1973. Conjunto de rampas internas. Fonte: Andreoli e Forty (2011, p. 81).



Figura 16 – Interior da Rodoviária de Cuiabá. Rampas de acesso ao setor de embarque. Foto: R. Castor, 2006.



Figura 17 – Interior da Rodoviária de Cuiabá. Vista das rampas centrais. Foto: R. Castor, 2006.

Tal como no pavilhão “paulista” na feira Expo’70 em Osaka (figura 20), a simplicidade geométrica da cobertura da rodoviária contrasta com as elevações do terreno, naturais no caso de Cuiabá (**Erro! Fonte de referência não encontrada.**). O saguão principal de acesso e as plataformas de embarque e desembarque acomodam-se ao perfil natural do solo. Da galeria comercial situada no último piso, por exemplo, pode-se contemplar a cidade através da extensa janela corrida que domina a fachada sul, ou voltar-se para o espetáculo interno representado pela espacialidade e pelo funcionamento do terminal, visão emoldurada pelos canteiros laterais enriquecidos com árvores de grande porte de espécies nativas. Vê-se que a estação foi concebida não apenas como um marco urbano com “caráter de alta representatividade e monumentalidade” (ROCHA, 1977), mas também como espaço de encontro e sociabilidade. Tal preocupação emana da politizada produção arquitetônica paulista influenciada por Vilanova Artigas, que pregava a criação de espaços coletivos destinados à “congregação pedagógica das massas” (CONDURU, 2004, p. 82). Eis uma postura ideológica que repercutiu fortemente na concepção de diversas estações construídas no Estado de São Paulo a partir de meados da década de 70, no contexto do Programa de Terminais Rodoviários de Passageiros no Interior/TRASESP. Estações como as de Amparo, Assis, Ourinhos, Jaboticabal, entre tantas outras, também foram concebidas como lugares de vivência e ponto de encontro das pessoas. Falava-se, inclusive, na necessidade dota-las de um “sabor local”, por intermédio de elementos que se identificassem com os valores da comunidade. A estação rodoviária de Registro (1981) talvez seja a mais representativa dessa tendência de ampliação do programa dos terminais em prol dos interesses sociais (figura 18). Qualificado como um lugar de estar mais que de passagem, todo o edifício volta-se para uma grande praça central, com árvores, bancos e

pavimentação apropriada, tendo sido previsto, ainda, um restaurante elevado com vista privilegiada para a cidade (ZEIN, 1996, p. 71).



Figura 18 – Newton Yamoto, Tânia Parma e José Ganzeli: Estação Rodoviária de Registro, SP, 1981. Fonte: ZEIN (1996, p. 84)



Figura 19 – Estação de Cuiabá. Área dedicada ao comércio, serviços e lazer. Foto: R. Castor, 2006.

O terminal de Cuiabá também foi idealizado como um espaço de trocas e convivência, demonstrando que nem toda estação de passageiros se encaixa no conceito de “não-lugar”, definido por Marc Augé (1994) como locais de trânsito frenético e aglomerações desprovidas de significação social. A presença de áreas de descanso, convivência e contemplação da cidade, sobretudo no pavimento mais elevado da estação (figura 19), tende a favorecer interações sociais em seu interior.

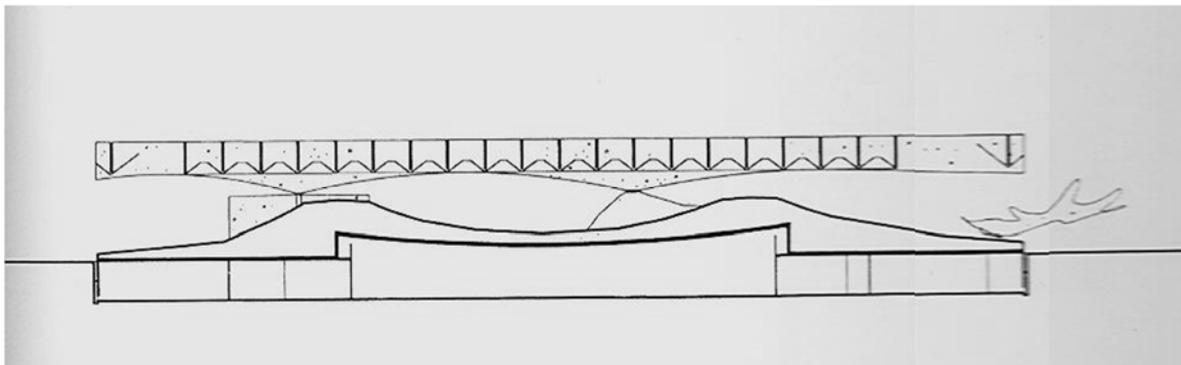


Figura 20 – Pavilhão do Brasil na Exposição Internacional de Osaka, Japão, 1970. Fonte: Rocha (2002, p. 77).

2.3 SISTEMA CONSTRUTIVO

Um fator de ordem programática teria sido determinante na solução estrutural do edifício. A conveniente cobertura em balanço sobre as plataformas de embarque foi o dado que orientou a definição da técnica construtiva, do dimensionamento e espaçamento das peças estruturais. O critério de “simplicidade de materiais e menor variedade possível de técnicas a empregar” (ROCHA, 1977) também foi decisivo na escolha do concreto armado aparente como material básico da estrutura, toda ela moldado in loco. No sentido transversal, contam-se nove linhas de apoio compostas, cada uma, de três pilares e dois vãos sucessivos de 35m. No sentido longitudinal correm três linhas de apoio, com nove pilares cada uma, afastados 14,35m entre si (figura 8 a figura 11). Vigas-calhas de concreto protendido vencem os vãos maiores, projetando-se 15m em balanço sobre a plataforma de embarque e, na extremidade oposta, sobre o setor de comércio e turismo. As vigas longitudinais de contraventamento são de concreto armado, correndo por sobre as telhas autoportantes de aço que conduzem as águas pluviais para a calha interna das vigas em que se apoiam.

Para incrementar a iluminação natural do interior, lanternins metálicos cobertos por telhas transparentes de plástico foram posicionadas na cobertura, favorecendo, inclusive, as trocas de ar e calor por convecção. Medindo 130 m por 100 m, a cobertura retangular de concreto está delimitada por abas verticais de concreto aparente que protegem e ocultam o telhado metálico. As 27 colunas de concreto que suportam a cobertura possuem 2m de diâmetro e são vazadas internamente para passagem da tubulação de águas pluviais. Os pilares secundários possuem seção quadrangular, com 90cm de lado. São eles que suportam as lajes, rampas, muros de arrimo e todas as cargas que não provenham da grande cobertura. As rampas e os pisos elevados constituem lajes nervuradas de concreto tipo caixão perdido, motivo pelo qual não se enxergam vigas na arquitetura da estação, exceto no subsolo.

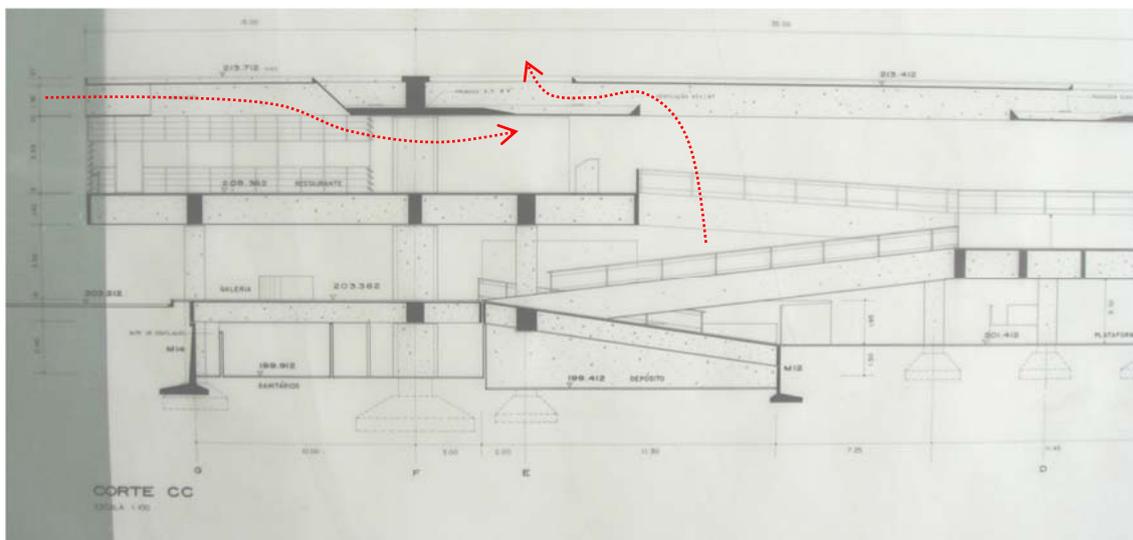


Figura 21 – Projeto preliminar da Rodoviária de Cuiabá. Indicação em corte das aberturas para ventilação natural e saída do ar quente. Fonte: desenho do autor sobre prancha pertencente ao acervo do Arq. Paulo Mendes da Rocha.

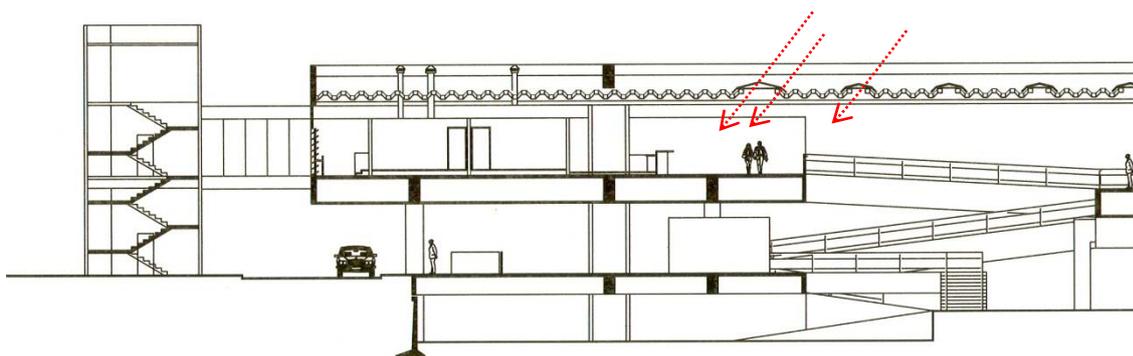


Figura 22 – Projeto definitivo da Rodoviária de Cuiabá. Indicação em corte dos pontos de iluminação natural do espaço interno. Desenho: R. Castor.

É clara a distinção hierárquica entre as colunas que transmitem os esforços da cobertura, e os apoios secundários que suportam os rampas e pavimentos internos. Cada peça estrutural tem sua função particular visualmente explicitada, seja pelo seu formato, seja pela sua posição específica no conjunto. Graças às posições relativas dos pilares principais e secundários que ocupam o saguão de entrada, por exemplo, compreende-se que os primeiros não participam da tarefa de suportar o pavimento acima, apenas o atravessam (figura 24). É natural que o “critério de independência e simplicidade”(ROCHA, 1977) que norteou o projeto reflita-se na aparente autonomia entre os elementos suportantes e suportados, numa espécie de exacerbação do princípio da planta livre. Se na típica solução

corbusieriana, os elementos de vedação ganham independência dos pontos de apoio, aqui, os próprios pavimentos suportados podem parecer deslocados e independentes dos pilares centrais. As implicações estéticas dessa proposta estrutural seriam retomados por Paulo Mendes da Rocha no edifício Keiralla Sarhan (figura 23), em São Paulo, cuja “atração principal é a falsa excentricidade do par de pilares centrais em relação ao volume dos salões, desconcertando uma leitura possível e imediata do conjunto, que parece estar em leve desequilíbrio”. (WISNIK e ROCHA, 2002, p. 162).

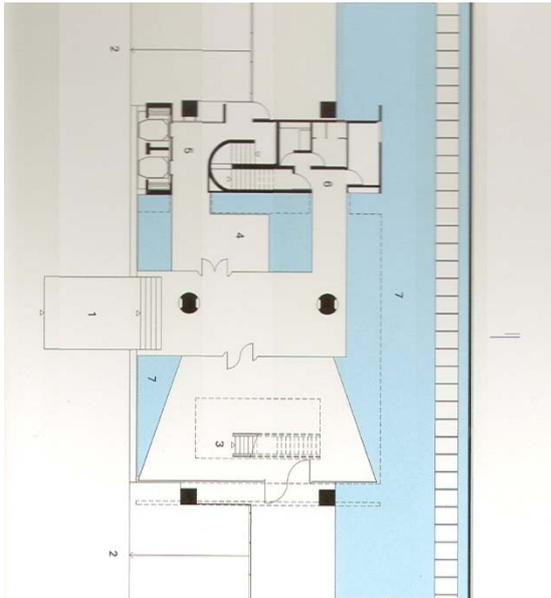


Figura 23 – Paulo Mendes da Rocha: térreo do Ed. Keiralla Sarhan, 1984. Fonte: Rocha (2002).



Figura 24 – Saguão de acesso público da Estação Rodoviária de Cuiabá. Foto: R. Castor, 2006.

Outro aspecto a ressaltar no projeto refere-se à interdependência entre os equilíbrios térmico e estrutural da obra, sendo impossível, na verdade, comentar as medidas de conforto ambiental sem reportar-se aos elementos portantes. O desenho das peças estruturais não foi condicionado apenas pelas leis da estática, mas também por solicitações do ambiente natural. A começar pelas águas pluviais, cuja drenagem interferiu no desenho das vigas protendidas e das colunas. A generosidade do pé-direito e dos balanços previstos pela estrutura responde, em alguns pontos, a critérios técnicos fixados no MITERP, mas é bom lembrar que o clima local também exige espaços amplos, sombreados e totalmente abertos à ventilação natural. Foi na primeira versão do projeto que o concreto exibiu as melhores soluções compensatórias de seu baixo desempenho térmico. A luminosidade alcançaria o interior por um sistema de reflexão indireta que atenuaria o calor, inclusive por convecção. Os espaços livres entre as vigas protendidas da cobertura seriam aproveitados como canais de ventilação cruzada, garantindo um colchão de ar permanente entre a

grande laje da cobertura e o forro das lojas situadas no último piso (figura 21). Nada mais avesso a regionalismos que essa linguagem trazida de São Paulo. Mas isso não a impede de refletir as características do entorno em função dos problemas específicos que este oferece. Nas entrevistas, Paulo Mendes da Rocha costuma ser enfático nesse ponto:

Portanto se você pensar que, porque está na Amazônia vai fazer uma universidade de pau-a-pique, como alguns arquitetos já pensaram, é uma ingenuidade total. (...) então você vai ter que fazer alguma coisa muito bem fundada no clima todo, naquelas terras frouxas e inundáveis (...) os ambientes absolutamente controlados do ponto de vista climático, o grau de umidade, isso e aquilo. Por outro lado, tão transparente, de cristais, e tão belo, com a floresta tão encostada quanto possível, são problemas técnicos. (ROCHA, 2006).

2.4 URBANIZAÇÃO

Assumindo seu papel de referencial urbano, o projeto do terminal fez-se acompanhar de uma série de diretrizes para a ocupação futura de seu entorno. As áreas próximas ao edifício deveriam ser tratadas como um “grande parque” aberto à cidade, com as funções extras de “anteparo acústico, paisagístico e climático” para a estação. (ROCHA, 1977) Mais ao norte, foi reservada uma faixa aterrada de 130m de comprimento, destinada a organizar urbanisticamente um previsto “Conjunto Turístico Comercial e de Serviços da Área do Terminal Rodoviário de Cuiabá” (figura 25). Dotado de sistema viário próprio que chegou, aliás, a ser executado, esse conjunto conteria um hotel, um centro comercial, escritórios, serviços, cinema e teatro, cada qual com índices de aproveitamento e tipologias predeterminados.

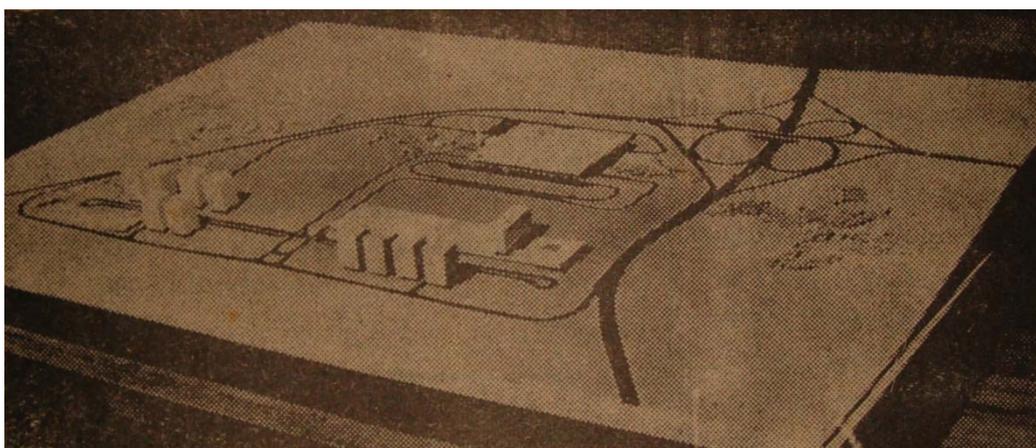


Figura 25 – Maquete da Estação Rodoviária de Cuiabá e do conjunto comercial de apoio.
Fonte: Moacyr Freitas.

Nota-se quão difusa é a linha que separa as questões concernentes ao edifício propriamente dito e à cidade envolvente. Eis outra dicotomia de natureza disciplinar frequentemente questionada pelo pensamento de Artigas e de seus seguidores: aquela que afasta a arquitetura do urbanismo. No projeto do terminal de Cuiabá, a configuração do território orientou, desde o início, o projeto arquitetônico que, por sua vez, condicionaria a ocupação futura daquele mesmo território. Longe de se deixar modelar passivamente pelas condições existentes do entorno, o projeto inscreve-se nele de maneira essencialmente crítica, ou seja, segundo um método destinado a interpretar e agir conscientemente sobre o existente (SEGAWA, 1999, p. 54). Por esse motivo, João Armênio Cruz (2004) associa tal postura a uma maneira peculiar de entender a arquitetura como “discurso transformador da realidade”.



Figura 26 – Estação recém inaugurada (Cartão Postal).

Fonte: Moacyr Freitas.



Figura 27 – Estado atual da Estação.

Foto: R. Castor, 2006.

Comparando-se o projeto original com o presente estado da estação, constata-se apenas mais um caso de desrespeito ao patrimônio arquitetônico brasileiro (figura 26 e figura 27) - berrantes revestimentos de ladrilho por todos os cantos, pintura vermelha ao invés de concreto aparente na fachada, grades e cabines isolando a plataforma de embarque, poluição “decorativa” na de desembarque, demolições e acréscimos indevidos no pavimento comercial, banheiros desativados, salas abandonadas, etc. Fatores como um possível superdimensionamento do projeto, ou a progressiva diminuição do número de passageiros poderiam explicar o abandono ou desativação de certos ambientes, mas não as recentes intervenções “embelezadoras” que banalizaram sua imagem. Nem as reformas que afetaram os espaços livres do pavimento superior, logo substituídos por um conjunto desordenado de construções particulares. Basta um olhar mais atento, portanto, para constatar que todas as alterações significativas sofridas pelo projeto do terminal decorreram

de um problema ético ligado, justamente, à privatização dos espaços de uso comum. Os problemas estéticos são meras consequências plásticas desses atos, ou tentativas desastradas de compensá-los visualmente.

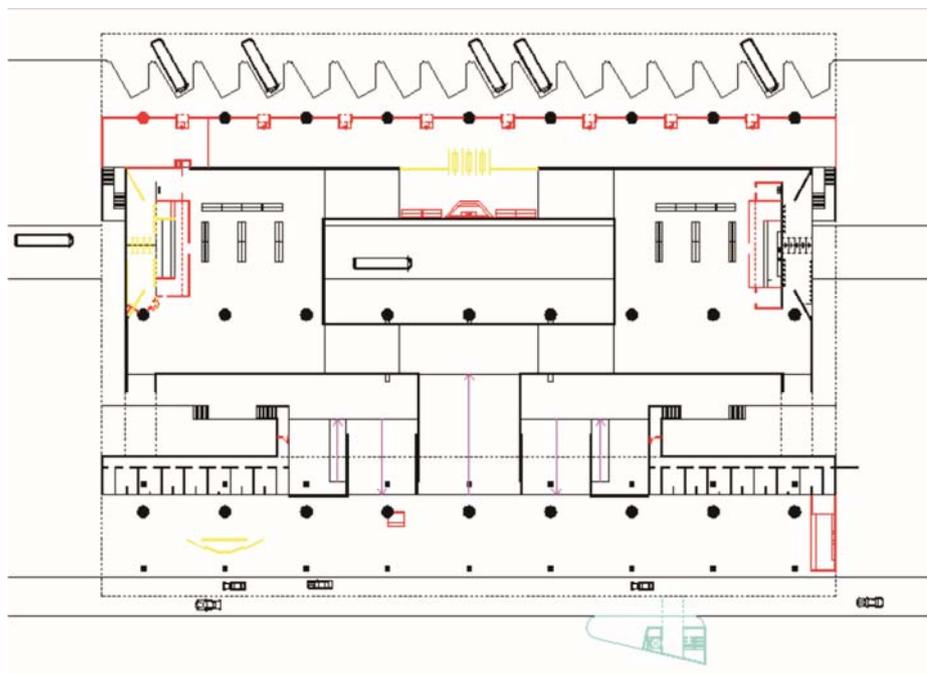


Figura 28 – Alterações no setor de embarque.
Vermelho: acrescentado; Amarelo: removido; Azul: não-construído.
Desenho: R. Castor, 2006.

O curioso é que a própria arquitetura parece ter sido programada para denunciar por si mesma esses abusos, que certamente não causariam tanto impacto num cenário menos avesso ao fracionamento do espaço. A intromissão de uma lanchonete numa das extremidades do saguão de acesso, por exemplo, causaria menos desconforto se não estivesse em contradição com a sobriedade, continuidade espacial e abertura para o exterior que a estrutura arquitetônica pressupõe (figura 28). Da mesma forma, a ocupação desordenada dos arredores do terminal só é vista como tal em contraste com o traçado viário elegante e ordenado remanescente do projeto original. Também nesse caso, o desastroso efeito estético está em estreita relação com sua causa moral: a mal disfarçada violação de um espaço que o projeto havia investido de significação pública. Se isso for verdade, vale reportar-se mais uma vez ao pensamento de Artigas, para quem a arquitetura não deveria escamotear as contradições sociais, sob pena de perpetuá-las.

3. CONCLUSÃO

Emerge do exposto uma dupla constatação. Resulta claro, em primeiro lugar, que a obra analisada se destaca por uma série de qualidades espaciais e construtivas ligadas à produção precedente do Arquiteto Paulo Mendes da Rocha. Muitos dos atributos arquitetônicos da Rodoviária cuiabana, como a generosidade dos espaços abertos ao público e o diálogo com o espaço urbano envolvente, são reconhecíveis em obras anteriores do autor, com destaque para seus projetos de estação rodoviária. Parte dessas soluções projetuais, conforme verificou-se, remetem aos princípios de uma tradição arquitetônica mais ampla, que se convencionou denominar de Brutalismo paulista. As considerações relativas ao arrojo e “didatismo” estrutural da obra em apreço, ao jogo de rampas e desníveis dos pisos, à austeridade da caixa suspensa de concreto, sem falar no uso extensivo do concreto aparente, são partilhadas por obras paradigmáticas dessa corrente da arquitetura moderna brasileira, a exemplo da referida Rodoviária de Jaú, de Vilanova Artigas.

A análise empreendida permite inferir, por outro lado, que essas mesmas características arquitetônicas assumem um significado único na Rodoviária de Cuiabá, em função dos condicionantes locais de sua arquitetura brutalista, tão distintos de seu contexto paulista de origem. Não se trata, aqui, apenas das respostas aos rigores do clima local, ao aproveitamento da abundante iluminação e ventilação naturais, ou da exploração do perfil natural do terreno. Até porque essas respostas foram dadas com os instrumentos típicos do repertório arquitetônico então “importado”. Procurou-se demonstrar que o que confere cor local ao projeto em estudo, é o significado desse repertório renovador aos olhos da população cuiabana e mato-grossense. Compreensível que o histórico de isolamento geográfico, estagnação econômica e autoritarismo político do território mato-grossense confirmem um valor especial ao arrojo, à racionalidade ao caráter socializante da moderna Estação Rodoviária.

A Estação Rodoviária de Cuiabá não foi a única obra local saudada como símbolo da superação do atraso e isolamento secular da cidade. Nenhuma outra construção, no entanto, parece ter traduzido tão claramente as possibilidades de transformação futura a que Gregotti se refere.

O exercício da invenção é central porque parte da percepção e da memória em direção ao que ainda não é, mas este exercício não é casual ou gratuita violação do já constituído, mas sim busca contínua de uma ordem nova e diversa, instituição de uma nova possibilidade, de uma nova experiência do mundo acionada materialmente. (GREGOTTI, 2001, p. 29).

O que certamente decorre da amplidão dos espaços abertos e das avançadas técnicas construtivas que viabilizaram sua monumental representatividade. Hoje, passada a crença no “domínio tecnológico como processo emancipador” (SEGAWA, 2005, p. 55), o que sobrou do edifício original segue denunciando, como procuramos demonstrar, as contradições que inviabilizaram aquela utopia desenvolvimentista. Se não se cala totalmente, talvez seja porque permanecem legíveis as técnicas estruturais e, por extensão, os vãos e vazios em que se refugiam as mensagens emancipatórias da obra.

5 BIBLIOGRAFIA

ARTIGAS, Rosa (Org.). **Paulo Mendes da Rocha**. São Paulo: Cosac & Naify, 2002.

AUGÉ, Marc. **Não-lugares**: introdução a uma antropologia da supermodernidade. São Paulo: Papyrus, 1994.

CONDURU, Roberto. Tectônica tropical. In: ANDREOLI, E.; FORTY, A. (Org.) **Arquitetura Moderna Brasileira**. New York: Phaidon, 2004.

ROCHA, Paulo Mendes da. Paulo Mendes da Rocha - depoimento. Entrevistador: Fernando Oliva. **Bravo!**, São Paulo, abril 2006. Disponível em: <www.bravoonline.com.br/noticias>. Acesso em: 12 dez. 2006.

ROCHA, Paulo Mendes da. Paulo Mendes da Rocha - depoimento. Entrevistadores: Fernando Serapião e Silvério Rocha. **Projeto Design**, São Paulo, n. 275, jan. 2003. Disponível em: <www.arcoweb.com.br/projetodesign/entrevista/paulo-mendes-da-rocha-o-trabalho-15-01-2003>. Acesso em: 5 jan. 2006.

ROCHA, Paulo Mendes da. Entrevista com Paulo Mendes da Rocha. Entrevistadora: Andréa Macadar. **Portal Vitruvius**, São Paulo, n. 26, ano 7, dez. 2006. Disponível em: <www.vitruvius.com.br/entrevista/mendesrocha/mendesrocha.asp>. Acesso em: 5 dez. 2006.

HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. São Paulo: Vértice; Revista dos Tribunais, 1990.

KAMITA, João Massao. A Casa Moderna Brasileira. In: ANDREOLI, E.; FORTY, A. (Org.) **Arquitetura Moderna Brasileira**. New York: Phaidon, 2004.

LIMA, José Roberto da Costa. **Os Terminais rodoviários de passageiros do interior do Estado de São Paulo**: Ontem e Hoje. 2004. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2004.

MANUAL DE IMPLANTAÇÃO DE TERMINAIS RODOVIÁRIOS DE PASSAGEIROS (MITERP). Ministério dos Transportes / Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. Rio de Janeiro: Serv. Publ., 1976.

MARTINEZ, Alfonso Corona. **Ensaio sobre o projeto**. Brasília: EdUnB, 2000.

- MONTANER, Josep Maria. **Arquitectura y crítica**. Barcelona: Gustavo Gili, 1999.
- NORBERG-SCHULZ, Christian. **Los principios de la Arquitectura Moderna**. Barcelona: Reverté, 2005.
- PÓVOAS, Lenine C. **Influências do Rio da Prata em Mato Grosso**. São Paulo: Resenha Tributária, 1982.
- RICHARD, André Richard. **A crítica de arte**. São Paulo: Martins Fontes, 1988.
- ROCHA, Paulo Mendes da Rocha. **Memorial Descritivo do Ante-Projeto Arquitetônico do Terminal Rodoviário de Cuiabá-MT**. São Paulo, 1997.
- SÁ, Cássio Veiga de Sá. *Memórias de um cuiabano honorário*. [S.l]: [s.n.], 1980.
- SEGAWA, Hugo. *Arquitectura latino-americana contemporânea*. Barcelona: GG, 2005.
- _____. *Arquiteturas no Brasil: 1900-1990*. São Paulo: edusp, 1999.
- _____. *Dossiê interior: arquiteturas realizadas fora dos grandes centros*. *Projeto Design*, São Paulo, n.135, p.49-78, out. 1990.
- ZEIN, Ruth Verde. Terminais Urbanos: Locais de Destaque na Paisagem. In *Revista Projeto*, n. 94. São Paulo: Arco, dez. 1996.